

30/08/2011 - Muito além dos pátios da Embraer



OZIRES SILVA

Embraer, Petrobras e Varig. Esses três baluartes da soberania brasileira, cada qual de acordo com sua missão histórica, apresentam um ponto em comum. As três corporações foram presididas, em algum momento relevante, pelo engenheiro aeronáutico Ozires Silva. Foi com grande esmero que ele desempenhou as tarefas a si confiadas. Mas o vínculo mais forte ele mantém com a Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A (Embraer), cuja criação ele liderou, e da qual foi o primeiro presidente – entre 1970 e 1986. Voltou mais tarde para uma segunda gestão, de 1991 a 1995, quando a empresa foi privatizada.

Valeu a pena lutar pela fundação de uma das maiores indústrias de aviões do mundo. Antes disso muitas tentativas foram feitas ao longo de décadas, até se chegar a uma conjuntura que reunia a criação do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) em 1948, e do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) em 1950, que precederam a Embraer. Acrescente-se a esses acontecimentos o êxito obtido com a fabricação, pela equipe de Ozires, do protótipo do avião Bandeirante, cujo primeiro voo oficial aconteceu em 1968. Agora era abrir os caminhos rumo à criação da futura estrutura industrial que abrigaria a sua fabricação. Depois que o avião voou começaram as preocupações de como ele poderia ser fabricado. “Começamos imediatamente um périplo pelas principais empresas brasileiras. Tínhamos a Avibrás, a Neiva, a Aerotec. Só que nenhuma delas quis embarcar nessa que consideravam uma aventura. Começamos a ficar cansados do diálogo com o governo e com as dificuldades em conseguir apoio por essa via”,

relata Ozires.

E foi nesse ponto que eles decidiram procurar o mercado privado. “A Fiesp, ajudou bastante. O próprio Júlio de Mesquita, diretor do jornal ‘O Estado de S. Paulo’, se entusiasmou com a ideia e intermediou contatos com empresários privados.” Mas o mercado não estava reagindo favoravelmente. “Passamos todos aqueles anos defendendo a tese do Bandeirante, não fizemos nenhum segredo dela, mas ninguém embarcou na ideia. Por outro lado, as grandes empresas do exterior até nos criticavam, e os investidores nacionais não estavam dispostos a arriscar”. Ainda assim o grupo não desistiu. E depois de muita luta conseguiu convencer o governo federal. “Prosseguimos, até com mais entusiasmo, nossas andanças por Brasília e pelo Rio de Janeiro, pois o governo federal estava ainda com sua administração distribuída entre as duas cidades.”

No Ministério da Fazenda a equipe buscou conhecer os instrumentos para chegar à redação da lei que criaria a empresa. Os ministros participantes de uma reunião que tinha sido realizada em junho de 1969 designaram os seus representantes para, juntos, tratarem de todos os assuntos relativos ao novo empreendimento. João Paulo dos Reis Velloso, então secretário geral do Ministério do Planejamento, deu várias contribuições para a redação final do texto do documento legal necessário. Um final feliz estava por acontecer. Apresentava-se a grande oportunidade. “De fato, no começo de agosto de 1969 – finalmente – tivemos uma reunião com o então ministro Delfim Netto, da Fazenda, quando chegamos ao acordo fundamental para a capitalização da empresa a ser constituída. Decidiu-se que a companhia teria que ser uma sociedade de economia mista, uma companhia estatal”, esclarece Ozires.

Para que a futura Embraer fosse constituída, na prática, Delfim acabou por aprovar um esquema bastante comum na época, que permitiria auxiliar a capitalização da empresa, utilizando a sistemática de um incentivo fiscal atrelado ao Imposto de Renda (IR). Consistia em autorizar às empresas do país deduzirem em cada exercício fiscal 1% do seu IR se, no período, aplicassem igual quantia na formação do capital da Embraer, comprando suas ações. “Daí para a frente foi só seguir o processo legal, encaminhar a mensagem ao Congresso Nacional e aguardar a aprovação da lei, que foi assinada em 19 de agosto de 1969. Pouco depois, em dezembro de 1969, a Embraer era constituída”, recorda.

Entretanto, a partir de 1989, a empresa passou a enfrentar a sua primeira crise. E o próprio Ozires passou então a trabalhar pela sua privatização. Ozires Silva nasceu na cidade de Bauru, no interior paulista, em janeiro de 1931. Em 1948 entrou para a FAB, e em 1952 formou-se oficial aviador e piloto militar pela Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Serviu na Amazônia durante quatro anos voando no Correio da Fronteira,

mantido pela FAB, e, mais tarde, no Correio Aéreo Nacional. Em 1962 diplomou-se em engenharia aeronáutica pelo ITA. A partir de então trabalhou no Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento do Centro Técnico Aeroespacial. Em 1964 assumiu a direção do Departamento de Aeronaves e durante sua gestão foi iniciado o projeto do avião Bandeirante. Concluiu, em 1966, o curso de pós-graduação em Aeronáutica no Instituto de Tecnologia da Califórnia (Caltech), nos Estados Unidos, e depois disso foi professor do ITA na cadeira de Ensaios em Voo. Ozires Silva ocupou cargos públicos da mais alta responsabilidade. Além da Embraer foi presidente da Petrobras e da Varig, tendo sido também ministro da Infraestrutura.

Uma carreira pontilhada de vitórias em prol da grandiosidade do Brasil. Mas, como é próprio daqueles que não costumam dormir sobre os louros, Ozires está atento para o que vem no futuro. “Tudo que conseguimos foi por força da boa engenharia, ou seja, pelo que se consegue somente através da educação. Se nós olharmos, por exemplo, os aviões brasileiros, e se ao mesmo tempo imaginarmos o que existe de tecnologia inteiramente brasileira – componentes, equipamentos e complexidade – em um avião, será o suficiente para percebermos a multiplicidade de tarefas executadas pelos engenheiros até a finalização de um produto desses, para que ele seja concebido, projetado e desenvolvido.” Um ponto muito importante a ser enfatizado, destaca Ozires, “é que esses aviões são de tecnologia brasileira, têm toda a sua propriedade intelectual brasileira, e um know-how absolutamente próprio – evidentemente suplementado com conhecimento mundial, já que ninguém está reinventando a roda”.