

114

ASAS



OZIREZ SILVA
CONVERSA
COM O MESTRE

ATOBA: Drone
Brasileiro



REVISTA DE CULTURA E HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

ASAS

EDIÇÃO HISTÓRICA

F-39E GRIPEN

*Tudo sobre o
novo caça da FAB*

AEL
SISTEMAS
Eletrônica
de Ponta



África do
Norte, 1941
SANGUE NO
DESERTO



PROIBIDA A REPRODUÇÃO PARCIAL OU TOTAL DESTES CONTEÚDOS. DIREITOS RESERVADOS DE EDIÇÕES ROTA CULTURAL.

DECOLAGEM AUTORIZADA: CABECEIRA 090



Ozires Silva chega aos 90 anos de idade e mostra que sua experiência do passado está alinhada ao desafio de pensar o futuro da indústria aeroespacial brasileira.

Por Humberto Leite



O nome de um homem diz muito sobre ele: Ozires é uma referência ao deus da mitologia egípcia, aquele que faz a vegetação crescer. É um nome justo. Um dos projetistas do Bandeirante, o avião que iria provocar a criação da Embraer, Ozires é um pioneiro da indústria aeroespacial brasileira. Das terras produtivas do Vale do Paraíba, de fato, o campo de pouso do atual Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial é um dos mais férteis. Ozires participou de audaciosos projetos capazes de alçar o Brasil ao status de referência aeronáutica em todo o planeta. Sua trajetória de vida inclui a presidência da Embraer, da Varig e da Petróbras, além de atuações como Ministro da Infraestrutura, Ministro das Comunicações e à frente de Universidades, Conselhos e no

comando de aeronaves, afinal, sua carreira começou como oficial aviador da Força Aérea Brasileira. Mas o entrevistado especial de ASAS não tem apenas nome de deus. Ozires também é Silva, sobrenome tão comum aos brasileiros, uma constante lembrança de que o grande homem genial um dia foi um menino de Bauru (SP) onde aprendeu a sonhar com aeronaves e a se esforçar para transformar sonhos em realidade. Seus feitos não vieram de uma força mitológica, e sim da dedicação de quem acredita no poder da Educação. É um homem ao mesmo tempo importante e simples, pai de três filhos, avô de nove netas e bisavô de dez bisnetos. Sua casa ostenta as inúmeras homenagens recebidas ao longo da vida, maquetes de aviões e muitos livros.

Engenheiro, aviador e professor, essa mente exata não deixa de apreciar as artes, especialmente o cinema, com o gosto surpreendente por filmes românticos. O preferido é “Em Algum Lugar do Passado”. Se engana quem pensa, porém, que o gênio por trás dos avanços tecnológicos da década de 60 vive de lembranças. Prestes a completar 90 anos de idade, em 8 de janeiro, Ozires Silva continua atualizado em seu conhecimento profundo dos desafios do setor aeroespacial e faz projeções para o futuro. Lúcido, por conta da pandemia mantém o isolamento físico, mas participa ativamente de *lives* e de todos os encontros on-line que puder. Nosso entrevistado especial pediu uma única condição para esse bate-papo para a revista ASAS. E você confere ao final da entrevista.



A linha de produção do Bandeirante na fábrica da Embraer em São José dos Campos (SP), na segunda metade da década de 70

ASAS: O ano era 1968, o dia 22 de outubro. O Brasil não produzia carros, nem sequer bicicletas. Mas naquela data o Bandeirante voou pela primeira vez. Qual a visão que o senhor tinha naquele momento de que poderíamos produzir aeronaves aqui?

Ozires Silva: Quando nós começamos a Embraer, nossa indústria era muito incipiente, nós mal fabricávamos bicicleta. E realmente o que aconteceu foi que nós vimos um nicho de mercado. Grandes empresas internacionais estavam fabricando aviões cada vez maiores, que chegavam a transportar 500 passageiros, e estava evidente que não atendiam as necessidades do Brasil, um país continental, com distâncias enormes, porém sem tráfego suficiente para abrigar essas aeronaves de grandes dimensões. Foi aí então que nos veio a ideia de tentar fabricar aviões aqui. Era uma época em que pequenas cidades estavam clamando por ter transporte aéreo, mas cujo volume não justificava o uso dos aviões disponíveis no mercado internacional. E mais tarde outros países, como os

Estados Unidos, e na Europa, começaram a ter uma demanda por modelos menores. Os fabricados pela tradicional Cessna, nos Estados Unidos, e da Piper, alguns outros feitos na Suíça.... Nós percebemos que esses aviões não resolviam os problemas das pequenas cidades, e foi aí que nós decidimos por um projeto com o propósito de abrir as portas para um novo país industrial, porque tudo indicava também a industrialização do Brasil. O que predominava na balança de pagamentos eram produtos de natureza agrícola e primariamente processados. Mas notando tudo isso, nós começamos o projeto no Centro Técnico de Aeroespacial, lá em São José dos Campos.

O empreendimento privado, na época, não tinha sentido. Seria muito difícil convencer as pessoas da importância desse nicho de mercado. Nós tínhamos matéria-prima fundamental: os recursos humanos. O nosso avião voou em 1968, projetado e criado por nós próprios, engenheiros formados pelo ITA. O ITA se transformou em uma escola

extremamente importante que, aliás, está comemorando 70 anos. A Força Aérea Brasileira, que à época controlava a aviação civil por meio de seu Departamento de Aviação Civil (DAC), criou um projeto chamado SITAR - Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional - pontuando as cidades que podiam ser atingidas por um avião menor. Foi assim que nasceu o Bandeirante de 19 lugares, um sucesso no Brasil e nos Estados Unidos, que comprou uma quantidade enorme deles. Conseguimos a certificação na Europa e também vendemos muito lá. No extremo oriente, os campeões de compras foram os australianos e os neo-zelandeses. De modo que parecia justificado que nós conquistaríamos esse nicho de mercado se nós continuássemos a crescer. Mas foi aí que vimos que o passageiro começava a ficar mais sofisticado: ele queria avião pressurizado, queria avião a jato. Então a Embraer começou a investir também em aviões de até 100 lugares. Essa história se estendeu e nós acabamos ocupando um

espaço bastante importante no mercado internacional. As autoridades americanas consideram o Brasil como o terceiro maior fabricante de aviões comerciais no mundo. Posteriormente, a própria Boeing se interessou em trabalhar em conjunto com a Embraer. Não deu certo, e neste momento nós estamos precisando de novas estratégias que estão sendo traçadas pela Embraer. A Boeing está com problemas financeiros muito difíceis ocasionados por erros de projetos e pela pandemia que está mudando o panorama mundial. De todo modo, se você der uma olhada na mobilidade, todo mundo quer viajar, e se a distância for bastante grande evidentemente a única opção é o avião. Essa ânsia das pessoas se deslocarem com segurança e rapidez vai fazer com que a aviação tenha interesse permanente no mercado internacional, e nós já conseguimos conquistar um lugar nesse mercado.

Na minha opinião, eu creio que nós devemos abandonar o “complexo de vira lata”: temos uma empresa competente que pode participar do mercado mundial. Nossos aviões ganharam uma reputação bastante grande e o nome da Embraer é muito respeitado. Você não vê notícias de acidentes aéreos com nossos aviões, mesmo fora do Brasil, de modo que não há razão nenhuma para que a gente desista deste processo.

ASAS: O senhor tem otimismo com a recuperação do setor?

Ozires Silva: Tudo indica que não vai ser fácil. O presidente atual da Embraer, Francisco Gomes Neto, me disse que está bastante confiante porque a mobilidade da humanidade não vai diminuir: tem mais gente querendo viajar, não só a negócios, mas a lazer. Embora a Embraer, assim como a Boeing e a Airbus, também tenha tido que demitir empregados, muitos deles grandes talentos que hoje estão em empresas japonesas, russas, francesas e americanas. Nós perdemos muito capital humano com essa pandemia.

Nós precisamos ter confiança, como muitas companhias do mundo, que apesar da pandemia e dos reveses, o mundo pode dar uma nova volta. E o novo mundo que está surgindo após o domínio da covid-19 vai precisar de outras estratégias.

ASAS: Como evitar essa fuga de cérebros e assegurar a vocação brasileira para o setor aeroespacial?

Ozires Silva: A posição de vocês (*jornalistas*) é muito importante. Porque da mesma maneira que nós estamos mandando gente para fora, tem gente que quer vir para o Brasil. Os jovens se movem na direção daquilo em que acreditam e a imprensa não deve ficar subestimando o Brasil, dizendo que não podemos fabricar avião, não podemos

entrar na área espacial ou desenvolver produtos novos, como por exemplo celulares. Agora em São José dos Campos há pessoas fazendo *lives* diariamente para mostrar que acreditam num futuro muito melhor. Nós sabemos que o pessimismo existe. Nós o encontramos em todos os momentos. Os jovens engenheiros do ITA estão bastante convencidos do tamanho do mercado aeronáutico, não só no transporte aéreo, mas avião apagando fogo, avião fumigador para



Ozires Silva, presidente da Embraer, no início dos anos 90

FOTO - ARQUIVO ELAP INTERNACIONAL. VIA CLAUDIO LUCCHESI

Apresentação do EMB-120
Brasília, em 1983



lavouras etc, há uma multiplicidade de aplicações. Não podemos desistir simplesmente porque estamos tendo alguns sintomas ruins agora, da mesma maneira como uma doença, você vai tomando os remédios e em determinado momento melhora. De modo que otimismo, crença, dedicação, inovação – inovação é importante, nossos aviões são modernos, não deixam nada a desejar a qualquer avião estrangeiro –, eu tenho certeza de que caminhando nessa direção, vamos oferecer aos nossos jovens alternativas

de bons empregos aqui no Brasil e aumentando a nossa balanço de pagamento. Nos tempos áureos, alguns anos atrás, a Embraer era a maior exportadora brasileira de produtos tecnologicamente avançados e goza ainda de um bocadinho de respeito das linhas aéreas internacionais. Eu conversei recentemente com os presidentes da Gol, da Azul e da Latam, e eles são unânimes em dizer que vão precisar de aviões nacionais. Tem também uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura chamada de “Voo Sim-

ples”: simplifica a nossa complicada regulamentação para que efetivamente haja uma oferta de pessoas especializadas para voar. Nós não estamos dormindo não!

ASAS: Como o senhor está neste momento? Está em casa?

Ozires Silva: Eu estou isolado em casa, não somente pela pandemia. Eu não consigo andar mais. Meu trem de pouso não responde mais aos comandos (*risos*). Ando de cadeira de rodas ou auxiliado por outra pessoa, mas não desisto: eu procuro participar dessas reuniões todas da minha forma. Eu vou para os meus 90 anos com otimismo. O pessimismo agora simplesmente está prejudicando o futuro. O otimismo tem que ser dosado, não pode ser excessivo, mas é nesse time que temos de estar.

ASAS: O otimismo, o trabalho e a Educação são o caminho para o Brasil se desenvolver?

Ozires Silva: Eu costumava dizer que o possível pode demorar, mas vai acontecer. Eu nasci em Bauru, no interior de São Paulo. Um dia, na frente de uma loja, vi a placa que o gerente colocou: “aqueles que não desistirem e continuarem estarão tão longe que jamais serão alcançados”. Eu tinha uns 13 anos de idade. Essa frase fixou-se na minha cabeça. Eu pensei “se eu não parar, eu vou avançar



Gestado na Embraer estatal, e concretizado na Embraer privatizada – com a presença do Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, o rollout voo do EMB-145, em 18 de agosto de 1995, o jato que revolucionou a aviação regional no mundo

Na festa na Embraer, em São José dos Campos (SP), em 26 de outubro de 2018, celebrando os 50 anos do primeiro voo do Bandeirante, Ozires Silva foi recebido de pé pelos funcionários e pelo público, com o mais do que justo merecimento. Aqui, dirigindo-se aos funcionários da empresa, ele ergue um brinde

FOTO - CLAUDIO LUCCHESI



bastante e poucos vão conseguir me atingir". Assim segui minha vida. O próprio curso do ITA, eu entrei mais velho, quando consegui uma bolsa da Força Aérea. Passei cinco anos lá e, olha, foi uma experiência extraordinária. O maior instrumento de transformação de um país é a Educação. Foi assim que eu cheguei aonde estou agora. Eu diria aos jovens que não abandonem a ideia de ser melhor, onde quer que você esteja.

ASAS: Quais os maiores desafios para o desenvolvimento aeroespacial brasileiro?

Ozires Silva: O que aconteceu foi que nós tivemos um acidente grave em um dos lançamentos em Alcântara. Diferentemente dos americanos, que tiveram acidentes sérios e continuaram, nós não: as autoridades brasileiras proibiram novas tentativas da área espacial. É uma doença que nós temos: o governo interfere em tudo o que nós fazemos. Lá nos Estados Unidos, não. O espírito inventivo faz parte da cultura do povo americano. Eles têm um fracasso e tentam de novo até ter sucesso, e isso explica o desenvolvimento que alcançaram. No nosso caso em particular, quando alguma coisa dá errado, tem que fechar. Meu amigo Mário Araripe, lá do Ceará, lançou o Jeep Troller. Quando ele começou, houve uma reação muito grande da indús-

tria automobilística brasileira, que criou um caminho de pregos para ele. Acabaram convencendo as autoridades e o Mário Araripe teve que fechar a Troller, vendendo para a Ford. A população brasileira nem se lixou. Não houve reação, praticamente nenhuma. Agora vai você lá nos Estados Unidos botar o governo fechando a Ford, a GM, assim por diante. Isso causa uma revolução, porque lá o governo existe para atender a população. Aqui, nesse sistema difícil, o governo tem como objetivo a perpetuação, coisa dessa natureza, uma mentalidade completamente diferente. Mas não importa, nós não trabalhamos com esse artigo. Nós trabalhamos efetivamente com a fabricação de aviões, que é um instrumento extremamente útil para responder às necessidades da mobilidade humana.

Em seu gabinete na Ânima Cultural, Ozires Silva com o jornalista Claudio Lucchesi, numa reunião em 5 de dezembro de 2018, sobre o livro do editor de ASAS com a história do EMB-110, *O Voo do Impossível - A História do Bandeirante, o Avião que Gerou a Embraer*

ASAS: E o futuro da aviação? Quais serão os novos desafios das próximas décadas?

Esse é um tópico de grande importância. O mundo consome cada vez mais energia. As fontes atuais não são capazes de suprir as necessidades. Temos que tentar coisas novas. A Embraer está pensando em lançar um avião elétrico. A eletricidade é uma solução, mas grandes motores elétricos pesam muito e não servem para os grandes jatos que nós temos. Sem dúvida nenhuma, se conseguirmos isolar o hidrogênio e fazê-lo entrar direto na combustão dos motores atuais,



FOTO - SPENCER CAMPOS, ARQUIVO DE CLAUDIO LUCCHESI

Num banco de praça em Bauru, Ozires e seu melhor amigo, Zico, sonham com os aviões que vão construir e pilotar. Cena do curta de animação *O Voo do Impossível*, sobre a vida de Ozires Silva, a criação do Bandeirante e o surgimento da Embraer, a ser lançado em breve



FOTO - CRÉDITO

vamos ter um ganho de energia fantástico. Existe muita gente pensando nisso, como o Instituto de Engenharia de São Paulo. Eu acho que eles estão no caminho certo. Vão apanhar ainda bastante, mas sem dúvida nenhuma o mundo todo está tentando encontrar uma solução alternativa. E é o hidrogênio. Não sei se você sabe, o hidrogênio é elemento mais abundante do universo. Se for possível isolar e utilizar o hidrogênio, nós poderemos resolver o problema da energia para toda a população mundial. A ideia da Embraer de produzir avião elétrico,

um avião de pequena capacidade, não é uma ideia de jogar fora.

ASAS: O Brasil ser um país pacífico facilita ou dificulta o desenvolvimento da indústria aeroespacial?

Ozires Silva: Não altera. Para o uso comercial, por exemplo, você vai precisar de tecnologias equivalentes ao Gripen. Muitas vezes desenvolvimentos militares são extremamente úteis. Eu tenho certeza de que você usa na sua vida diária o GPS, não é? É o resultado de uma invenção patrocinada pelo Pentágono. Não existe mais uma cerca separando o que é militar e o que é civil. Eu acho que as Forças Armadas têm um valor extraordinário no sentido de estimular a inovação e nós não devemos perder essa vocação, nós devemos estimular.

ASAS: Ao longo de 90 anos de vida, quais projetos mais marcaram o senhor?

Ozires Silva: Alguns aviões marcaram muito a minha vida. Um foi o Brasília, e o outro foi o 145, que nós fizemos depois da privatização. A Embraer, empresa privatizada... Eu nunca imaginava que os

compradores da Embraer, civis, não militares, pusessem dinheiro na companhia. Mas eles investiram no 145, que foi fundamental para manter o sucesso da Embraer no mercado internacional. Nós vendemos mais de mil desses aviões para o mundo inteiro, alguns ainda voando em forças aéreas e em vários locais do mundo. O 145 é um dos meus prediletos.

ASAS: Qual o maior legado de Ozires Silva até hoje?

Ozires Silva: Eu não estou interessado nisso. Quem vai medir o meu legado são os meus amigos, a imprensa, a população, terceiros. Eu não estou tentando construir nenhum legado, pessoalmente. Meu objetivo é ter sucesso nos projetos que eu comecei e terminei, sem deixar nada pela metade. O que está na minha cartilha é fazer algo que realmente ajude meus concidadãos, os brasileiros, o país de modo em geral. Se eu puder fazer isso, é suficiente.

ASAS: Alguma mensagem final para o leitor da Revista ASAS?

Ozires Silva: Só o meu agradecimento. Se um brasileiro ler esta entrevista e se convencer de que ele não deve parar, deve avançar até não ser alcançado, eu já vou me sentir remunerado. Não precisa mais que isso. ➔

“Eu sempre disse que o maior instrumento para transformar um país é a Educação. É fundamental para o crescimento.” Ozires Silva, numa foto recente