

**UNIVERSIDADE BRASÍLIA
INSTITUTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

ÁLVARO PANAZZOLO NETO

**AS POLÍTICAS DE REAPARELHAMENTO DA FAB: ASSOCIAÇÕES
ENTRE POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA E FORÇAS ARMADAS.**

BRASÍLIA

2013

ÁLVARO PANAZZOLO NETO

**AS POLÍTICAS DE REAPARELHAMENTO DA FAB: ASSOCIAÇÕES ENTRE
POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA E FORÇAS ARMADAS.**

Dissertação apresentada ao instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília, como pré-requisito para obtenção do Título de Mestre em Relações Internacionais, área de concentração História das Relações Internacionais, linha de pesquisa História da Política Exterior do Brasil, sob orientação do Prof. Dr. Alcides Costa Vaz.

BRASÍLIA

2013

Álvaro Panazzolo Neto

**AS POLÍTICAS DE REAPARELHAMENTO DA FAB: ASSOCIAÇÕES ENTRE
POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA E FORÇAS ARMADAS.**

Dissertação apresentada ao Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília, como pré-requisito para obtenção do Título de Mestre em Relações Internacionais, área de concentração História das Relações Internacionais, linha de pesquisa História da Política Exterior do Brasil, sob orientação do Prof. Dr. Alcides Costa Vaz.

Banca Examinadora

Presidente: _____

Dr. Alcides Costa Vaz, UnB

1º Examinador: _____

Dr. Antônio Jorge Ramalho, UnB

2º Examinador: _____

Dr. Juliano Cortinhas, SAE

Brasília, 01 de março de 2013

**A minha família, pelo empenho
e carinho de sempre.**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida; a minha família como um todo, pelo esforço e suporte à minha educação, e pelo amor que me deu forças nos muitos momentos de dificuldades; ao amigo Raphael, que deu o primeiro impulso para essa aventura; ao amigo Giovanni, pela inspiração, ajuda inestimável e companheirismo ao longo desses anos; aos amigos Alberto, Antouan, Bruno, Ganesh, Manzi, Rafael e demais que tornaram o transcorrer desse período tão agradável; ao Cel. Duek pelo apoio e disponibilidade; ao professor Samuel por inicialmente despertar minha vocação pela academia; de modo especial ao empenho do professor Alcides, cuja sabedoria me proporcionou grande crescimento sob sua orientação; à agência CAPES pelo fomento.

Resumo

A presente dissertação versa sobre a relação entre política externa e poder aéreo. Valendo-se do estudo dos casos dos processos de reaparelhamento da Força Aérea Brasileira, busca demonstrar que existe uma estreita relação entre os processos de escolha das compras e os rumos da Política Externa Brasileira. Isso se dá à luz da teoria de securitização da Escola de Copenhague, ao entender-se o poder aéreo como uma força fundamentalmente ofensiva e estratégica, cujo incremento implicaria em processos de securitização. Por meio de análise documental disponível, acerca de três períodos históricos distintos, busca-se confirmar a hipótese de que existe uma direção política do governo civil acima de critérios específicos da Força para as escolhas, e o papel de instâncias como o Itamaraty e Forças Armadas como agentes securitizantes. Conclui-se que, a despeito de limitações técnicas que em grande parte forçam tais processos, os reaparelhamentos se enquadram de modo singular em processos alheios à esfera militar, envolvendo aspectos de política externa em seu desenvolvimento.

Palavras-chave: Defesa. Poder Aéreo. Política Externa Brasileira.

Abstract

This dissertation focuses on the relation between foreign policy and airpower. Drawing on the study of the modernization processes of the Brazilian Air Force, seeks to demonstrate that there is a close relation between the choosing processes of the purchases and the course of Brazilian Foreign Policy. The work is done based on Securitization theory of the Copenhagen School, considering airpower as a fundamentally offensive and strategic force, whose increment would imply in securitization processes. Through documentary analysis available on three distinct historical periods, seeks to confirm the hypothesis that there is a political leadership of the civilian government for the choices, over specific criteria of the Air Force, and the role of bodies such as the Foreign Ministry and the Armed Forces as securitizing agents. Concludes that, despite the technical limitations which largely enforce such processes, these modernizations fit singularly in processes unrelated to the military sphere, involving aspects of foreign policy in its development.

Keywords: Defense. Airpower. Brazilian Foreign Policy.

LISTA DE SIGLAS

CSR	COMPLEXOS DE SEGURANÇA REGIONAIS
END	ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA
FAB	FORÇA AÉREA BRASILEIRA
Mercosul	MERCADO COMUM DO SUL
OEA	ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS
PEB	POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA
TIAR	TRATADO INTERAMERICANO DE ASSISTÊNCIA RECÍPROCA
Unasul	UNIÃO DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS

Sumário

Introdução	9
Capítulo 1: Marco Teórico	11
1.1. Estudos de defesa e intersubjetividade	11
1.2. A questão do poder aéreo: estratégia, tecnologia e percepção de ameaças.....	16
1.3. Poder aéreo e política externa: relacionando percepção de ameaças e agentes	20
Capítulo 2: 1946-1953 – A era da aviação a jato: o Gloster Meteor	27
2.1.Histórico	27
2.2.A política externa no período	33
2.3. Análise documental	37
2.3.1. <i>O procedimento de pesquisa</i>	37
2.3.2. <i>Análise dos dados</i>	39
Capítulo 3: 1967-1979 – A era da aviação supersônica: O Mirage III	47
3.1.Histórico	47
3.2.A política externa do período	53
3.3. Análise documental	61
3.3.1. <i>O procedimento de pesquisa</i>	61
3.3.2. <i>Análise dos dados</i>	62
Capítulo 4: 2002-2010 – A era contemporânea: o Projeto F-X2	69
4.1.Histórico	69
4.2. A política externa no período	74
4.3. Análise Documental.....	86
Conclusões	99
Bibliografia	106

Introdução

O tema desta dissertação é a relação de políticas de reaparelhamento (como parte integrante de políticas de Defesa, declaradas ou não) com contextos de Política Externa específicos. A escolha de tal recorte parte de uma consideração bastante oportuna, visto tratar-se de um fato consolidado que a aquisição de material bélico seja orquestrada por fatores governamentais internos, mas que ao mesmo tempo está condicionada a expectativas e repercussões de ordem dialética no contexto regional. No que pesem fatores em diferentes níveis sistêmicos, há uma inter-relação especial entre os níveis regional e interno, de cuja relação derivam as principais facetas do estudo, mas sem prescindir do nível internacional.

Com isso, parte do pressuposto de que se pode entender que o poder aéreo, fundamentalmente estratégico, se envolve tanto com a percepção de ameaças quanto com a projeção de poder de um Estado – elementos consideráveis no cálculo da política externa. A aquisição desse tipo de recursos teria, portanto, seu grau de impacto nas relações internacionais de um dado país – possivelmente percebida como reforço a um caráter de projeção de poder, contrária a uma política moderada, etc., – a depender das características, sejam intrínsecas ou momentâneas, de sua política externa. Isso se dará com base na teorização do conceito de securitização da Escola de Copenhague. Com base no caso mais recente e destacado no Brasil – o Programa F-X2 de reaparelhamento do corpo de caça e interceptação da Força Aérea Brasileira (FAB) – pode-se dizer que há uma importante correlação entre a conjuntura, as políticas governamentais e a aquisição de aparato militar aéreo.

O objetivo da dissertação é mostrar que, no decorrer de determinados períodos, houve estreita relação entre as compras de armamentos para a FAB – especificamente aeronaves de combate – e os rumos da Política Externa Brasileira (PEB). Isso será feito a partir da hipótese de que, ao refletir conjuntura então vigente e representar políticas de defesa específicas, tais compras eram afetadas por questões de direção política do governo civil sobre as Forças Armadas (apesar de sua relativa autonomia decisória e acima de seus interesses específicos), indo além de critérios estratégicos ou técnicos para sua aquisição. Apesar da multiplicidade de variáveis envolvidas nesse processo, como as diversas forças sistêmicas, eventos regionais e fatores domésticos (como o interesse racional, as burocracias partidárias, os interesses econômicos e afins), será dada primazia à análise de dois agentes em específico envolvidos, as burocracias estatais responsáveis pela Defesa e pela Política Externa – o peso das demais

variáveis, quando identificadas, se dará de acordo com a atuação de tais estamentos em relação às mesmas.

Portanto, um objetivo secundário é descobrir se o Itamaraty ou as Forças Armadas atuaram como agentes securitizantes nesses períodos – ou seja, entendendo as compras feitas pelo Brasil ou mesmo por vizinhos como parte integrante do cálculo de atuação internacional do Brasil, podendo servir como empecilho ou suporte à inserção internacional do País, e averiguando se a questão era tratada como uma fonte de ameaças para o Estado). Tais órgãos foram escolhidos por delimitação metodológica, ao se constituírem nos estamentos que sempre participaram dos processos de compra (mesmo que a Aeronáutica tenha tido uma certa mudança em sua organização e ação com a criação do Ministério da Defesa na década de 1990), e por serem aqueles dos quais se extrairia mais facilmente dados para a pesquisa, primários ou não.

Justifica-se a escolha do tema pela escassez de obras correlatas em termos de análise, aplicando conceitos específicos de estudos de Segurança e Defesa ao campo da PEB, algo pouco explorado até o momento, e pela hipótese de trabalho do projeto contrastar com boa parte do que se apresenta em literatura que lida com o tema. Mesmo aplicada sob um viés específico por questões metodológicas (quais sejam a facilitação da execução da pesquisa e as razões de cunho estratégico delimitadas anteriormente), traria possível contribuição para ambas as áreas do conhecimento, tanto para a Segurança e Defesa ao enriquecer um arcabouço teórico próprio com a especificação de uma variável histórica, quanto para a História da Política Externa ao oferecer um novo viés analítico para momentos históricos relevantes do País.

A dissertação será dividida em três seções principais, totalizando quatro capítulos, além da conclusão. Na primeira parte, constituída pelo capítulo 1, abarcar-se-á a questão metodológica envolvida na pesquisa, apresentando os períodos a serem analisados, o referencial teórico envolvido no estudo por meio da associação entre questões de Política Externa, Defesa e poder aéreo, além da justificativa para sua utilização. Na segunda parte, que compreende os capítulos 2, 3 e 4, haverá a apresentação do contexto histórico da Política Externa de cada período definido no capítulo 1 e do processo de aquisição das aeronaves, além da análise da documentação obtida em pesquisa. Por fim, na última seção apresentam-se as conclusões da obra.

Capítulo 1: Marco Teórico

1.1. Estudos de defesa e intersubjetividade

Ao analisarmos a relação entre defesa e política externa, o tema principal a ser entendido em um primeiro instante é o da relação entre essas áreas de atuação do Estado nacional. Um fator primordial para a compreensão dessas duas áreas é a questão da percepção de ameaças. Parte-se do pressuposto de que a segurança e defesa regionais são socialmente construídas, em que as ações de um Estado implicam reações por parte dos demais. A segurança em si é uma prática auto referencial, em cuja ação uma ameaça se torna factível, não por sua pré-existência, mas por ser reconhecida como tal após um processo ideacional que faz com que seu combate tome precedência com relação a demais temas tratados pelo Estado em questão (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 24).

É notável que esse tipo de relação não possa ser delimitada meramente pelos estudos tradicionais de segurança. Nesse ponto encontra a questão do discurso, inserida pelo desafio imposto ao campo pela inclusão de aspectos ideacionais nos estudos de segurança e defesa, e na qual a dinâmica relacional entre os agentes se dá pela sua interação, não por pressupostos racionais pré-estabelecidos (FARRELL: 2002, p. 49-50). Com isso, o ideário construtivista nos aparece como opção analítica ao pensamento tradicional racionalista no âmbito da Segurança e Defesa, ao focar seu objeto de estudo na normatividade intrínseca às relações intersubjetivas entre identidades e interesses específicos.

Seriam quatro as características essenciais de estudos de segurança de natureza construtivista: primeira, a base comum dessa vertente, de que todo conhecimento é socialmente construído; segunda, o fato de que relações sociais entre humanos são também conhecimento, em que os agentes reproduzem condições de seu ambiente; terceira, um traço proposto por Wendt, de que a estrutura resultante dessa interação depende muito mais de fatores ideacionais que materiais; e quarta, também oriunda do pensamento de Wendt, de que ocorre nesse processo entre partes a criação de identidades e interesses novos, a partir de compartilhamento comum de ideias (KOLODZIEJ: 2005, p.268-269).

Tome-se o caso da relação entre política externa e defesa. A primeira e a terceira asserções se mostram bastante válidas, pois da relação entre atores podem aflorar comportamentos, previsíveis ou não, a depender do resultado de sua própria interação (indo de acordo com a segunda asserção, desse modo). Um exemplo disso seria a questão da dinâmica de um “dilema de segurança”, conceito cunhado por Hertz, em que um Estado, ao

buscar segurança, termina por gerar mais insegurança para os demais que porventura estejam envolvidos com o primeiro:

“Wherever such anarchic society has existed [...] there has arisen what may be called the “security dilemma” [...]. Groups or individuals living in such a constellation must be, and usually are, concerned about their security from being attacked, subjected, dominated, or annihilated by other groups and individuals. Striving to attain security from such attack, they are driven to acquire more and more power in order to escape the impact of the power of others. This, in turn, renders the others more insecure and compels them to prepare for the worst. Since none can ever feel entirely secure in such a world of competing units, power competition ensues, and the vicious circle of security and power accumulation is on.” (HERZ: 1950, p. 157)

É um caso bastante simples, em que ação gera reação por parte de uma interação. No campo da segurança e defesa, a interação com o “outro”, mesmo que de modo indireto, sem a ocorrência do diálogo, seria um fenômeno comum, pois a garantia da integridade do Estado depende da percepção de quais ameaças são críveis ou não.

Ao mesmo tempo, tais considerações nos levam a entender que a percepção de ameaças se reveste desse caráter imaterial. Wendt (1995) propõe essa transposição, afirmando que entendimentos compartilhados geram uma estrutura socialmente compartilhada. Para Saint-Pierre (apud OLIVEIRA: 2007, p. 63) “ameaça” é algo que se reveste também de um aspecto relacional, no sentido de que não se mostra apenas como um objeto sólido que seja passível de cognição, mas como fruto de uma relação – por isso, é essencial que se tome conhecimento de todos os agentes envolvidos. Há ainda a fundamentação de percepção de ameaça como proposta por Cohen (1978: p. 95), entendendo o conceito de ameaça como a antecipação, por parte de um certo tomador de decisão, de um dano iminente, e a percepção da mesma como uma atividade imbuída em um contexto temporal e social de reconhecimento de signos específicos.

A ameaça (e, por conseguinte, sua percepção) mostra-se como um fenômeno interativo, no qual um agente apresenta uma percepção específica de dado evento, que pode lhe causar mal em circunstâncias hipotéticas, e envolve a ação de outrem. Disso se pode inferir que há uma correlação com a própria política externa, dado que esta também se baseia na interação entre partes no cenário internacional – no caso, os Estados. Porém, essa consideração carece de rigor analítico ao basear-se apenas em uma comparação normativa. Deve-se ressaltar que essa série de considerações acerca do estudo construtivista de segurança e defesa não constituiu um corpus definido para um programa de pesquisa, mas tão-somente um levantamento de pontos em comum a diversos autores incluídos nessa seara. No caso abordado no presente trabalho, opta-se pelo emprego do arcabouço teórico caro aos estudiosos

da Escola de Copenhague, e do conceito de securitização de ameaças – mediante o qual se estabelecerão os nexos com a noção de política externa.

A chamada Escola de Copenhague, segundo Tanno (2003), ofereceu uma contribuição imprescindível para o estudo da Segurança no pós-Guerra Fria. A principal virtude desse quadro analítico se mostra na sua capacidade de lidar com a volatilidade inerente ao sistema internacional contemporâneo, especialmente no tocante à Segurança, cujo escopo analítico enfrenta no pós-Guerra Fria grande ampliação e renovação. Demonstra não apenas ser útil na compreensão de questões atuais, mas também na análise de questões mais afastadas, como o período da Guerra Fria, portanto no qual se fundamenta a pesquisa a ser desenvolvida.

As ideias dessa vertente essenciais para o presente estudo se encontram na obra de Buzan, Wæver e de Wilde (1998), em que são apresentados os “novos temas” da segurança internacional, conceito relacionado aos estudos abrangentes de Segurança, que ampliam o escopo desse campo de análise para além do setor militar. Apresentam-nos cinco grandes setores da segurança – militar, ambiental, econômico, societal e político, todos com sua importância relativa, especialmente no período posterior à Guerra Fria, mas sem que contudo haja uma diferenciação em graus de importância ou periculosidade (o que solaparia o objetivo de tornar tais estudos abrangentes) (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p 25-26). Contudo, a contribuição mais relevante seria a proposição de um aparato conceitual para a análise de segurança, notadamente o conceito de securitização.

Para esses autores, as questões de segurança não seriam dadas de maneira apriorística, mas como políticas constituídas por discurso e ação como resposta a percepções de ameaças específicas em determinadas áreas.

Logo, uma questão pública pode ser enquadrada como não-politizada, politizada e por fim securitizada, caso em que é tratada com uma ameaça existencial ao Estado e à sociedade. De forma breve, securitização seria o processo por meio do qual uma questão não encarada anteriormente como uma ameaça passa a sê-lo, desencadeando medidas extraordinárias para sua supressão ou combate, medidas que iriam além das atribuições políticas do Estado (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 23). Ou seja, um movimento que retira dado assunto da esfera política (entendida como o âmbito da discussão interna do Estado) e o coloca na esfera da segurança, exigindo medidas excepcionais para seu enfrentamento.

Um processo de securitização exitoso teria de passar, necessariamente, por três etapas, com a aceitação de uma ameaça existencial, a tomada de ações emergenciais que

escapem à normalidade da ação política, e as consequências e efeitos de tal fenômeno na relação das unidades com a ruptura das regras antes prevalecentes em dada relação, se tratando basicamente de um ato discursivo (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 26). O processo como um todo dependeria de circunstâncias conjunturais, que tornassem factíveis a formulação da existência de ameaças, mas, dado seu caráter intersubjetivo, os autores nos apresentam três principais agentes envolvidos: os objetos referentes, atores securitizantes e atores funcionais. Os chamados atores securitizantes são aqueles que dão anuência ao movimento de securitização, ao tornar uma questão securitizada por declarar dado objeto referente, o que pode se mostrar existencialmente ameaçado, como tal. Ao mesmo tempo, o setor em questão tem suas dinâmicas afetadas pelo ator funcional, cuja importância influencia até mesmo a tomada de decisões (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 36).

Entretanto, ao abordar as diversas questões no âmbito da discussão sobre segurança proposta nos estudos abrangentes da Escola de Copenhague, o processo de securitização – visto então como uma politização extrema – depende das percepções que cada Estado tem das intenções e capacidades dos outros e da atuação de seus entes governamentais no que tange à segurança e defesa.

Este trabalho se concentra, entre os setores apresentados pelos autores, no militar, devido ao enfoque metodológico empregado e a particularidades do emprego dessa teorização no caso brasileiro.

De fato, apesar da variedade dos novos temas, são ainda as noções de ameaças clássicas, as militares, que sempre foram e se encontram mais altamente institucionalizadas quanto aos processos de securitização, pois decorrem da natureza do próprio Estado moderno, ainda dependente das noções de soberania territorial (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 21). Neste setor, o Estado ainda é o mais importante, mas não único, objeto referente, com a agenda de atuação baseada na sobrevivência contra ameaças internas e externas, reforçando seu arcabouço de estruturação interna, ao mesmo tempo em que se impõe aos demais na cena internacional, com as ameaças no âmbito externo relacionadas primariamente à contraposição entre capacidades ofensiva e defensiva reais e percepção de capacidades e intenções dos demais (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 49-51).

Ademais, por mais que o fenômeno da expansão dos estudos abrangentes inclua novos setores na agenda de segurança dos Estados, historicamente a percepção do setor militar é a que prevalece na relação de segurança internacional, sendo mais pertinente ao objeto de estudo. Este é ainda o principal ordenamento da análise da estrutura de segurança, e o setor em que prevalecem movimentos de securitização mais agudos e/ou exitosos nos níveis

regional e local (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 165), que se encontram no foco do presente trabalho. Tal escolha também decorre, portanto, do fato de que a política externa brasileira foi tradicionalmente voltada para o âmbito regional, especialmente no setor de segurança e defesa.

Por outro lado, há também uma importante consideração do ponto de vista epistemológico, que é a adequação de tal arcabouço à realidade política brasileira. Se trata de um construto teórico de origem europeia, que busca uma compreensão universal dos fenômenos abordados em suas análises, mas que ao mesmo tempo não se pode transpor de maneira integral a situações específicas como, por exemplo, a da atuação da Política Externa Brasileira. Portanto, ainda que se empregue o conceito como um todo, a importância primordial para o estudo não é a questão da securitização em si, com a transformação de um tema em “ameaça existencial”, mas do processo de “movimento securitizante”, por meio do qual os atores envolvidos passam a perceber tal tema como uma ameaça ou não. Ou seja, o processo em si, e não seu fim.

Nessa discussão se insere um importante recurso dessa teorização, que é a questão dos complexos de segurança regionais e dos níveis de análise. O aprofundamento dessa teorização ocorre na obra *Regions and Powers: the structure of international security*, de Buzan e Wæver (2003), mas a proposição básica dessa expansão da teoria “clássica” dos complexos de segurança já ocorreria na sua obra anterior, *Security: a new framework for analysis* (1998). De fato, a análise proposta pelos autores da teoria clássica dos complexos de segurança serve principalmente como um pressuposto acerca do aspecto relacional da lógica de segurança, servindo de substrato para o desenvolvimento do ferramental de estudo do processo de securitização, ao entenderem que ameaças se tornam mais facilmente perceptíveis em âmbito geograficamente próximo, nos “bolsões” que denominam “complexos de segurança” (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 10-11). Porém, ao avaliarem que os complexos são fundamentados em fatos reais, não se tratando de construtos teleológicos, podendo até mesmo inexistir dadas certas condições ideais, avançam para além da teoria clássica, ampliando o papel de objeto referente do Estado para os demais setores embarcados nos “novos temas” de segurança, com isso trazendo o foco para a estrutura regional (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 15-16).

A isso os autores denominam Teoria dos Complexos de Segurança Regionais (CSR). Apresenta-se de tal forma uma útil categoria analítica de estudo, em que o espaço em questão é delimitado por uma proximidade geográfica e na qual os Estados incluídos compartilham das mesmas preocupações com relação à segurança (BUZAN; WÆVER: 2003, p. 44). São

espaços compartimentados, e que, apesar de definidos, passíveis de sofrer modificações conjunturais, porém, preservando certa homogeneidade.

Desse modo, agregam-se conceitos à teoria clássica dos Complexos de Segurança: não seriam as preocupações primárias, mas as instâncias de segurança, que se conectam e formam o complexo, havendo com isso o relacionamento dos três entes envolvidos no processo de securitização (objetos referentes, atores securitizantes e atores funcionais).

O Brasil se encontra no centro do CSR sul-americano, cuja natureza é considerada pelos autores como a de um caso relativamente atípico¹ – apesar de se configurar como um Complexo “padrão”, os autores acreditam que se trata de um sistema *sui generis*, denominando-o como “uma anomalia sub-conflituosa” (BUZAN; WÆVER: 2003, p. 304). E esse padrão de relacionamento entre os Estados sul-americanos teria como importante ponto de referência a atuação internacional do Brasil, entendido como um articulador regional e o principal elo de coesão entre os subcomplexos dado seu caráter de liderança e pujança estratégica (BUZAN; WÆVER: 2003, p. 332).

Vê-se que a relação entre a percepção de ameaças e a política externa passa pela natureza própria do setor de segurança e defesa. Pela condição dialética da construção das questões de segurança, os desenvolvimentos internos de cada país influem na percepção de ameaças dos demais, e conseqüentemente em suas políticas externas. No caso do poder aéreo, sua vocação ofensiva seria o padrão “comportamental” que permitiria aos agentes ao redor do ente que demonstra (ou deseja) possuir essa tipo de poderio a percepção de uma possível ameaça.

1.2. A questão do poder aéreo: estratégia, tecnologia e percepção de ameaças

Faz necessário compreender a razão da escolha pelo poder aéreo como vertente da execução da pesquisa, e isso se encontra na fundamentação dos estudos estratégicos. Assegura Siqueira (2009: p.34) que “as grandes descobertas, feitas pelo homem ao longo dos séculos, têm sido empregadas, de uma forma quase sistemática, para fazer a guerra, atividade à qual afeta geralmente os seus melhores recursos materiais e espirituais.” No caso das forças aéreas, tal quadro é observado ao lidarmos com a aviação de combate, pois se constata tratar-se de uma Arma atrelada a um potencial tecnológico específico, e que apresenta uma especial relevância estratégica.

¹ Estando dividido em duas porções menores, os subcomplexos Norte-andino e do Cone Sul (BUZAN, WÆVER: 2003, p. 317), de características distintas, mas compartilhando proximidade geográfica e histórica..

O poder aéreo pode ser entendido como uma arma de natureza defensiva, sob os auspícios da construção de capacidades de dado Estado. Porém, sua natureza ofensiva se apresenta de modo predominante, e nos é mostrada por diversos pensadores da área. Uma análise profunda é feita por Santos (1989: p. 141-144), que define diversas características intrínsecas ao poder aéreo, como o fato de possuir um peso relativo no cálculo político (ao trazer os civis para a escala de conflito, como visto nas duas Guerras Mundiais e tantas outras subseqüentes); elevada flexibilidade (derivada de sua rápida capacidade de adaptação e superioridade técnica atrelada à sofisticação tecnológica) e mobilidade; poder de destruição, penetração e alcance sem rival, que infere na capacidade de sobrepujar defesas; e finalmente pelo fato de que é mais fácil se antepor a um ataque aéreo do que defender-se puramente do mesmo, reafirmando sua vocação ofensiva mesmo quando em posição de resposta a um ataque. A natureza ofensiva do poder aéreo nos é mostrada por diversos pensadores da área: consta, segundo Motta (2001: p. 225), que a vocação ofensiva da aviação de combate faz parte de sua “razão de ser” – suas funções primordiais incluem, além da garantia do controle do espaço aéreo subjacente, a capacidade de ataque e destruição de recursos empregados pelo poder inimigo e o apoio a operações em solo.

Apesar de os estudos estratégicos delegarem tradicionalmente à força naval característica fundamental e protagônica de projeção de poder, Seversky já inferia em meados do século XX que o poder aéreo desempenharia naquele século a função do poder naval em eras anteriores (SIQUEIRA: 2009, p. 53). Desde a infância da aviação, deu-se uso militar aos aparelhos de vôo mais pesados que o ar, inicialmente em missões de reconhecimento, passando por dotar os pilotos de armas de fogo convencionais e por fim resultando no equipamento de armas específicas nas aeronaves. O poder aéreo possuiria historicamente, desse modo, vantagens coercitivas sobre as demais forças (SIQUEIRA: 2009, p. 100). Exemplo disso é visto quando teorizações mais recentes, como as de Boyd, originárias do estudo do poder aéreo, hoje são designadas também para o entendimento dos poderes naval e terrestre (SIQUEIRA: 2009, p. 63), bem como quando haja a associação conjunta dos três aspectos.

A mobilidade dos vetores aéreos proporcionada por seu raio de ação determina sua capacidade ofensiva, bem como, analogamente, as necessidades defensivas oriundas do preparo e qualidade dos aparatos e pessoal. Há muito se considera o caráter “onipresente” da aviação, com a capacidade de destruir instalações e aparatos terrestres e navais a salvo de contra-ataques (WARNER: 1998, p. 4).

Outro aspecto crucial da aquisição de vetores aéreos de combate é a própria comercialização de seus componentes e de aeronaves completas. Isso se deve ao fato de que a proliferação dessa tecnologia seria vista por alguns planejadores militares como uma ameaça, pois resultaria na expansão do acesso a um dos poucos vetores convencionais (excluindo-se desse cálculo foguetes e mísseis balísticos) capazes de transportar carga nuclear útil e outras modalidades de armas de destruição em massa (KELLER: 1995, p. 27).

Porém, mesmo o pensamento de autores clássicos como Douhet e Mitchell acerca do tema se mostra verdadeiro para os dias de hoje, em sua essência. Seria fundamental para Douhet a aplicação do poder aéreo como uma importante faculdade da defesa nacional, em que se deveriam empenhar os melhores recursos humanos e materiais para sua consecução (SIQUEIRA: 2009, p. 69). Em sua concepção, a mobilidade dos vetores aéreos proporcionada por seu raio de ação determina sua capacidade ofensiva, bem como, analogamente, as necessidades defensivas oriundas do preparo e qualidade dos aparatos e pessoal. Mitchell (apud SIQUEIRA: 2009, p. 44-45) afirma nesse sentido que:

...o avião tem capacidade para atingir qualquer ponto do globo, visto que a morfologia das terras e dos mares não constitui a isso obstáculo maior. Em caso de guerra, qualquer lugar estará indiferenciadamente exposto, dado que todo objetivo visto do ar é possível de ser atacado.[...] A única forma de defesa eficaz contra um avião é outro avião.[...] Nenhuma nação pode denominar-se grande a menos que seu poder aéreo esteja apropriadamente organizado e provido para isso.”

Todas as dimensões das forças armadas têm sua importância estratégica, e o caso do poder aéreo não escapa dessa peculiaridade, sendo vital para o entendimento das relações entre os Estados, como nos aponta Meilinger (1996): entre suas dez preposições para o poder aéreo destacam-se as noções de que este se caracteriza como uma força “intrinsecamente estratégica”, sendo uma arma “primordialmente ofensiva” e em que “a tecnologia e o poder aéreo são integral e sinergicamente relacionados”.

Tem-se, desse modo, a noção da importância do poder aéreo, e de como seu desenvolvimento impacta na tecnologia e o perfil militar de dado Estado. A chave para o entendimento deste estudo é estabelecer o nexo entre essa questão técnica e o fator político decorrente.

Pode-se, utilizando-nos desse arcabouço, delegar aos setores de política externa e forças armadas funções específicas em um processo que remete à percepção de ameaças. Sua relação já era perceptível em autores clássicos das Relações Internacionais. A famosa díade da presença externa do Estado, apresentada por Aron nas figuras do soldado e do diplomata, já nos remeteria a essa correlação entre as duas partes que atuariam sinergicamente na política

internacional. Nas palavras do autor, “a distinção entre diplomacia e estratégia é relativa. Os dois termos denotam aspectos complementares da arte única da política – a arte de dirigir o intercâmbio com os outros Estados em benefício do ‘interesse nacional’” (ARON: 2002, p. 73). Ferreira (2001: p. 142) ressalta que “no quadro da grande estratégia” as Forças Armadas passam a ser instrumento da política externa e dos desígnios estatais, e que a “a própria decisão sobre que tipo de política externa o Estado seguirá [...] são problemas a ser resolvidos pela interação entre o diplomata e o militar” (FERREIRA, 2001: p. 146).

Viu-se que o poder aéreo carrega consigo um signo de ameaça, mesmo que referido como um potencial defensivo. Como responder a essa ameaça, ou, no caso dos tomadores de decisão, como prever se esse tipo de percepção decorrerá de suas escolhas, a fim de evitar ou não processos de securitização, é o elo que existe entre essa relação de percepção de ameaças advinda do caráter ofensivo do poder aéreo e os desenvolvimentos da Política Externa. O conceito de securitização é intimamente relacionado com o Estado e a governabilidade, principalmente no período da Guerra Fria, em que vigorava o protagonismo do setor militar como fulcro das preocupações nas Relações Internacionais. Ao mesmo tempo, a compra das caças poderia ser encarada como uma forma de facilitar e possibilitar que certos objetivos de política externa possam ser alcançados. Porquanto associado ao valor geopolítico creditado ao poder aéreo, é possível de tal modo estabelecer nexos entre a política externa dos governos e a aquisição de material bélico aeronáutico.

Apesar de difusa, a relação entre o tema da compra de aeronaves e política externa possui um elo importante com a política externa. O discurso que torna um evento em ameaça existencial não é o processo de securitização em si, mas um “movimento securitizante” – a partir do qual, aceito pela audiência a que se dirige, se torna uma questão plenamente securitizada (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 25).

Ora, no caso da aquisição de aparelhos de aviação de combate, temos a questão da ameaça por dois lados, um negativo e um positivo. O lado negativo ocorreria a partir da “falta” dessa capacidade: entendida como estratégica e ligada de modo inexorável ao desenvolvimento técnico e, em última instância, a independência na tecnologia de defesa, a defasagem tecnológica nesse setor seria uma grave vulnerabilidade (e, possivelmente, uma ameaça em sua decorrência) ao Estado. Por outro lado, o positivo, qual seja, a aquisição, desenvolvimento ou melhora dessa capacidade implica uma percepção de ameaça (e possível processo de securitização) não no país que protagoniza tal movimento, mas em seus vizinhos e similares, que passam a perceber (dada a relevância estratégica já ressaltada dessa Força em particular) como uma possível ameaça, pensando nos termos de um dilema de segurança

clássico que se torna implícito nesse processo de compras. De fato, a agenda do processo de securitização de ameaças militares (e, por conseguinte, a interação entre as partes) é moldada, necessariamente, pelos instrumentos de força, suas capacidades reais e as mudanças que porventura ocorram nos mesmos (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 52).

Um exemplo hipotético de análise de securitização no caso da compra de aeronaves de combate, mediante a aplicação dos agentes envolvidos no movimento, seria a consideração da integridade da capacidade de defesa do espaço aéreo como o objeto referente; o ator securitizante poderia ser considerado o Estado brasileiro, ou mesmo a FAB isoladamente (ou seja, os entes interessados em declarar que a defesa aérea poderia estar comprometida caso não haja a aquisição ou melhora das aeronaves); enquanto as demais instâncias envolvidas no processo ou que influenciem sua decisão, como as empresas de tecnologia militar, imprensa, ou mesmo o Itamaraty, seriam atores funcionais. Nesse caso, a compra em si pode ser encarada como um processo securitizado, desde que haja em algum momento a ocorrência de uma medida (ou mais) que seja considerada “extraordinária” no escopo da política comum. Ressalta-se que a construção de capacidades é um expediente comum para o setor, porém opta-se pela utilização do conceito de securitização por sua importância ao facilitar a inserção de atores aparentemente alheios ao tema no movimento securitizante, e a possibilidade de vislumbrar as medidas extraordinárias para sua consecução (e não a securitização em si). Ademais, a decisão em si é possivelmente afetada pela burocracia e disputas internas, e por meio desta teorização, torna-se possível avaliar a participação dos atores de acordo com um recorte metodológico bastante específico.

Por outro lado, a compra pode também ser considerada um objeto referente em si, de fundamental importância estratégica e ameaçado pela morosidade do processo de aquisição ou pela obsolescência da Força, em dadas condições, enquanto a Força Aérea pode ser considerada um ator funcional, já que pode ter sua participação direta na decisão suplantada pela hipertrofia do Executivo na decisão (o que, de modo análogo, elevaria a importância do Itamaraty nesse processo).

1.3. Poder aéreo e política externa: relacionando percepção de ameaças e agentes

Existem duas considerações básicas, cujo desenvolvimento redundando em três questões específicas que, em conjunto, guiarão esse estudo, e servem de cerne para a elucubração do objetivo da pesquisa. A primeira consideração é a de que os eventos internos possuem seu grau de impacto na percepção externa em dados setores, e isso não deixa de ser verdade no caso da Defesa: como vimos anteriormente, a aviação de combate tem um importante grau de

ofensividade e sua aquisição poderia resultar em uma percepção de ameaça, sob certas circunstâncias. A segunda consideração em parte decorre da primeira – devido ao aspecto intersubjetivo da construção dos temas de segurança e defesa, segundo a teoria de estudos abrangentes, existe um efeito dual de afetação, em que eventos externos influenciam a tomada de decisão interna, ao passo em que desenvolvimentos e decisões próprios de um Estado podem afetar a ocorrência de eventos em outras partes. E o primeiro questionamento surge dessa proposição: haveria consciência por parte dos agentes, sejam eles atores securitizantes ou funcionais,² de que suas ações têm impacto tanto interno quanto externo, a depender do objeto referente em questão? E, tomando o caso da compra de aparelhos de caça pelo Brasil, qual foi o papel das diversas instâncias envolvidas com nossa política externa nesse processo, seja como agente securitizante ou referente? De modo inverso, teria o processo de compra afetado de algum modo o desenvolvimento da Política Externa Brasileira?

De forma breve, é possível vislumbrar a relação entre o processo de compras e os desenvolvimentos da política externa do Brasil, pensando em três momentos específicos.³

O primeiro momento (1946-1953) compreenderia os primórdios da formação da aviação de caça da FAB, nos governos Dutra e Vargas. Esta nasceu oficialmente pelo Decreto-Lei n. 2961 de 20 de janeiro de 1941, no qual Getúlio Vargas criou o Ministério da Aeronáutica. Após a participação brasileira na II Guerra Mundial, o País herdou os aeroplanos norte-americanos utilizados no conflito e, com outras aquisições, formou suas primeiras esquadrilhas, em um esquema de importação advinda da abundância de material excedente do conflito (BASTOS, 2006). Esse foi um período caracterizado pelo aparelhamento dependente exclusivamente das referidas importações – um padrão que viria a caracterizar os períodos subsequentes. De fato, valia-se como afirmava criticamente Sodré (2010: p. 289):

São as nossas, pois, Forças Armadas típicas de país dito subdesenvolvido, isto é, de país que não possui indústria pesada, indústria de bens de produção, e que, portanto, equipando-se por aquisições no estrangeiro, ao mesmo tempo em que importa material bélico, importa processos de combate e tende à cópia de tudo o que se refere ao aparato militar, que alguns ingênuos almejam seja tão perfeito, tão organizado e tão eficiente quanto os modelos externos, e se desesperam quando isso não é alcançado. [...] A responsabilidade passa a ser atribuída, então, a deficiências raciais, climáticas, geográficas, e outras.

² De acordo com a caracterização de Buzan et al. (1998: p. 36)

³ A delimitação dos momentos para a pesquisa é feita de acordo com limitações de acesso documental e com fins de adequação ao tema em cada período. No primeiro e segundo momentos, há o balizamento pelos processos de compra de aeronaves e pela duração dos governos envolvidos nas compras. No terceiro, a divisão se dá pela duração do governo que protagonizou os momentos mais relevantes do processo.

Para Cervo e Bueno (2008) ocorria um choque entre duas situações específicas: a II Guerra Mundial e o início da Guerra Fria. Na primeira, ocorria incipiente processo de industrialização tardia, ainda pelo sistema de substituição de importações e cuja política externa era caracterizada por Gelson Moura como a “equidistância pragmática” (BUENO, CERVO: 2008, p. 250) até 1942, por meio da qual o Brasil buscava vantagens comerciais explorando a inimizade entre os EUA e a Alemanha. Com isso, obteve grande vantagem ao aliar-se aos EUA e lograr a consumação de um projeto siderúrgico – a Usina de Volta Redonda, por exemplo, foi criada no mesmo ano em que o Ministério da Aeronáutica (SODRÉ: 2010, p. 347).

Contudo, entre 1946 e 1961, o País entrou no período denominado por Cervo e Bueno (2008: p. 270) de “alinhamento e desenvolvimento associado”, relacionado aos governos Dutra em diante. Militarmente, o ápice desse período, em que primava a entrada de capitais e material externos, teria sido o acordo militar com os EUA de 1952. Segundo tal acordo os EUA ficariam responsáveis pelo fornecimento de equipamentos militares e munições na hipótese de agressão externa, conquanto os países contemplados oferecessem em troca minerais estratégicos, principalmente para o programa nuclear norte-americano (BUENO; CERVO: 2008, p. 280).

Esse acordo exemplifica o modelo vigente, de aquisição condicionada ao *know-how* estrangeiro, e originou um acalorado debate entre setores mais progressistas e nacionalistas, sofrendo pesadas críticas destes; nas palavras de Sodré, “tivemos, em séculos de vida, de firmar acordos lesivos; nenhum, entretanto, tão vergonhoso.” (SODRÉ: 2010, p. 393). Esse primeiro período encerrar-se-ia com a aquisição dos primeiros aviões a jato da FAB em 1953 – adquiridos não dos EUA, mas do Reino Unido (BASTOS: 2006), e com uma forma de aquisição relativamente tumultuada e atípica, com a troca de carregamentos de algodão pelas aeronaves, já consideradas datadas para a época.

O segundo momento (1967-1979), que abrange dos governos Costa e Silva a Geisel. Ao fim de seu mandato, Castelo Branco já alertava para a importância crescente das forças convencionais (FERREIRA: 2001, p. 83), e foi no governo de Costa e Silva que se deram “passos decisivos na mudança do equipamento das Forças Armadas” (FERREIRA: 2001, p. 114) com compra de caças e reaparelhamento da Marinha. Todavia, mesmo com o ímpeto nacionalista no setor de defesa, a FAB ainda era paradoxalmente compelida à aquisição de aeronaves no estrangeiro, dada a carga tecnológica envolvida e a incipiência da indústria aeronáutica nacional no momento. Dignas de nota foram as aquisições efetuadas nos EUA e na França (BASTOS: 2006) – com os primeiros, apesar da aparente distância em algumas

questões, houve a compra de aparatos F-5; dos europeus, se adquiriram aviões Mirage; ambos equiparam predominantemente a aviação de combate da FAB até a década passada. O fim desse período seria o ano de 1979, consumadas as aquisições mencionadas e com o termo do governo Geisel.

O segundo período foi caracterizado pela “nacionalização da segurança” (BUENO; CERVO: 2008, p. 404). Dessa forma, a doutrina de segurança coletiva continental proposta pelos EUA foi gradativamente atenuada e abandonada pelo Brasil em favor de um desenvolvimento mais autônomo em termos de segurança e defesa, inclusive com intenções claras de propor um desenvolvimento autossustentado – mesmo por que havia poucos benefícios na associação regional direta com os EUA (VIZENTINI: 2004, p. 86). Já no governo Costa e Silva, o nacionalismo crescente colocava o Brasil em rota de colisão com os EUA em alguns assuntos, mas sem abandonar a negociação bilateral – ou a barganha (VIZENTINI: 2004, p. 93).

Contudo, havia no período um enfrentamento entre o Itamaraty e a “área de segurança hipertrofiada e militarizada” (VIZENTINI: 2004, p. 136). Logo, nesse período de *détente*, em que era possível uma maior autonomia, houve um progressivo arrefecimento das relações comerciais e políticas com os EUA, chegando entre os governos Médici e Geisel, por vezes, ao enfrentamento (com a diplomacia amansando o conflito, mas sem resolver questões de fundo) (VIZENTINI: 2004, p. 147), com o ápice da denúncia do acordo militar de 1952 no ano de 1977 – um marco do rompimento de uma relação oriunda da II Guerra Mundial. Segundo Bueno e Cervo (2008: p. 405-406), juntamente com outros três fatores (a política de exportação de material bélico, o Acordo Nuclear com a Alemanha e o Programa Nuclear paralelo de 1979), o tratado demonstrou o desejo do país em almejar a auto sustentação na área de segurança e defesa, reverberando no desenvolvimento econômico da indústria militar nacional e abandonando antigas crenças geopolíticas consideradas ao fim do período ultrapassadas – mas ainda presentes até certo ponto, como a rivalidade com a Argentina até a Guerra das Malvinas.

No governo Médici, de fato, a PEB buscava o “interesse nacional” e o projeto de “Grande Potência”, adotando o multilateralismo em questões políticas e o bilateralismo quanto a interesses materiais (VIZENTINI: 2004, p. 137). Já o “pragmatismo responsável e ecumênico” de Geisel era calcado por ecos da Política Externa Independente dos anos 1960. Considerado “ousado”, nada mais fez que aprofundar e desenvolver o “paradigma da diplomacia do regime militar” (VIZENTINI: 2004, p. 197). Caracterizou, assim, com a finalidade de inserção econômica mundial inédita do Brasil (VIZENTINI: 2004, p. 202), uma

busca pragmática por diversificar parcerias, indo além do escopo bipolar, o que se refletiu nos processos de reaparelhamento das Forças.

Por fim, o último período a ser considerado no espectro dos reaparelhamentos da FAB, e o mais conturbado, seria o atual (2002-2010). Neste, boa parte da frota da FAB alcançou níveis de obsolescência, em que pesem as constantes reformas e atualizações, fazendo-se necessária a aquisição de novas aeronaves, no que se desenvolveu o Projeto F-X e sua continuação, o F-X2.

Surgido nos idos de 1997 com o Plano Fênix, com a intenção de reerguer a capacidade operacional da FAB, o então projeto F-X seria responsável pela aquisição de um modelo de caça avançado (DÜRING: 2004, p. 2), visando à compra de um pequeno número de aeronaves múltiplo emprego a serem efetivadas até o ano de 2006. Encerrado em 2005 mediante um lacônico comunicado do Governo, e sem nenhuma encomenda feita às empresas participantes (RITTNER: 2009), foi retomado em 2007, sob a alcunha de F-X2, com o intuito de desativar as aeronaves de combate obsoletas e substituí-las por aviões de múltiplo emprego mais modernos. Tal projeto apresenta-se como fundamental pois, apesar de destacar-se em número, o aparelhamento de interceptação da FAB apresenta certo desnivelamento quando comparado a determinadas nações do continente, tanto em termos de idade operacional quanto alcance: segundo a Estratégia Nacional de Defesa (END), estaria “esgotada a possibilidade de prolongar-lhes a vida por modernização de seus sistemas de armas, de sua aviônica e de partes de sua estrutura e fuselagem”(MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 30).

Destaca-se o zelo do Ministério da Defesa pela adoção de critérios técnicos favoráveis para efetuar tal compra, incluindo primordialmente a questão da transferência de tecnologia (GODOY: 2008), pois como inferido na END, a aquisição de equipamentos militares estará condicionada a tal transferência como pressuposto da ascensão do país como produtor desses equipamentos (ALENCASTRO; JÜNGBLUT: 2008). De fato, é um ambicioso plano de metas, o qual visa adequar o País a uma posição de destaque no cenário estratégico internacional, bem como ampliar e capacitar as defesas já existentes. Portanto, ainda que haja neste primeiro momento a compra de equipamento estrangeiro, está condicionada à transferência maciça de tecnologia com vistas a um projeto em longo prazo de desenvolvimento da indústria de defesa nacional, tendo em vista os ditames do documento em questão e corroborando seus ideais.

Segundo Oliveira e Onuki (2000), o *modus operandi* da PEB já no final do século XX leva a crer que o País faz por buscar uma espécie de opção à hegemonia norte-americana no Continente, “reforçando a correlação entre o status de potência regional e o cálculo de opções

internacionais”, situação que se apresenta na década de 2000. No setor político, há a primazia da ação brasileira em fomentar especialmente o desenvolvimento da União das Nações Sul-Americanas (Unasul) e estruturar uma organização de trato político inter-regional. Nesse sentido, caracteriza-se um ambiente político e inédito de discussões na área da segurança e defesa, e que encontrou seu maior êxito na criação do Conselho de Defesa Sul-Americano da Unasul, em dezembro de 2008.

Calcado em um período inicial de crise econômica, o F-X2 passou pelo momento de recuperação e atual busca de protagonismo internacional do Brasil, auxiliado pela conjuntura favorável que nos últimos anos possibilitou ao país uma maior participação nos negócios internacionais. Disso advieram fatores como a promulgação da END e a constante reafirmação da consideração dos critérios técnicos favoráveis e transferência de tecnologia, como fundamentos da escolha no contexto de afirmação soberana e desenvolvimento de uma indústria de defesa capacitada a prover o Estado de um aspecto importante de sua capacitação no cenário de segurança e defesa internacionais. Outro marco importante foi a retomada de um novo acordo militar entre Brasil e EUA em 2010, que diferentemente do celebrado em 1952, tem bases mais claras e acordadas diplomaticamente, com respeito à soberania e temas afins, algo possibilitado pela maior importância (e conseqüentemente capacidade de barganha e negociação) creditada ao Brasil no cenário internacional (DUARTE: 2010).

A indústria de defesa é dependente de uma visão de longo prazo que envolve a chamada direção política – isto é, se no âmbito de situações envolvendo securitização há a participação direta de processos decisórios do governo na consecução de políticas desempenhadas pelo Itamaraty ou Forças Armadas. Esperar-se-ia que políticas de desenvolvimento técnico e sensível (como a nuclear) sempre encontrariam consecução por meio de militares, mas vê-se que esse tipo de decisão fundamenta-se em burocracias de Estado e civis.

Isso é perceptível, por exemplo, no fato de as políticas de defesa nacional (de 1996 e 2005) terem surgido apenas posteriormente ao período de regime civil-militar, sob a tutela do regime civil e constitucional e, conseqüentemente, no contexto da criação do Ministério da Defesa. Portanto, como foi fundamentado, a intercalação entre as atividades do Itamaraty e das Forças Armadas revela um importante padrão de relacionamento internacional do Brasil na área de defesa, mas sempre condicionado a fatores internos de governabilidade. Mesmo neste aspecto, infere-se a questão da direção política, tema ainda pouco discutido nesse escopo.

Existiria, inclusive, uma profunda relação entre democracia e processos de segurança, pois em dado momento a legitimação de um tema como “de segurança” acaba por atingir o crivo da população ou da opinião pública – isso resultaria do próprio caráter do processo de securitização como ato discursivo. Apesar de via de regra não apenas ser uma versão extrema do ato de politização (em que uma questão é dada como consensual e decidida abertamente), mas por vezes contrária (em que a securitização torna algo fora do padrão e não aplicado no ritmo normal da política, estando a mercê de lideranças específicas e acima de outras questões) (BUZAN; de WILDE; WÆVER: 1998, p. 29), no processo democrático alguma parte que não está envolvida diretamente com o processo tem maiores chances de presenciar a discussão do tema e cancelar (ou não) sua aplicabilidade.

No caso do Brasil, estudiosos afirmam que as políticas Externa e de Defesa se encontram em espectros da atuação internacional muito distintos. Alsina (2006: p. 49), por exemplo, define que as Forças Armadas se limitam a um papel retroalimentador no País, em que se dedicam apenas ao próprio fortalecimento institucional e material, relegadas à manutenção da ordem interna em vez do combate, o que degeneraria sua função (de maneira contrastante à pluralidade de pensamento que as caracterizaria internamente) e diminuiria seu escopo atuador na política externa do País, notavelmente pacifista e avessa a conflitos. Contudo, a análise a que a pesquisa se propõe envereda por outros rumos.

Entendendo que as noções de ameaça variam de agente para agente, e tendo em vista o processo de securitização e seus entes formadores, é plausível propor que haja essa percepção dos entes envolvidos de que suas ações com relação ao ato discursivo em certos temas redundam em efeitos para além do próprio ato. Nesse sentido, a compra de aeronaves, embasada em fatores estratégicos e de segurança nacional, teria seus efeitos no contexto regional, e busca-se entender se as partes envolvidas teriam consciência de seu papel nessa engrenagem. Para tal análise, escolhem-se instâncias que estão mais próximas do processo em si e da atuação internacional do país, buscando averiguar sua atuação, o que se procederá nos capítulos vindouros.

Capítulo 2: 1946-1953 – A era da aviação a jato: o Gloster Meteor

2.1.Histórico

O tema do presente trabalho, como denotado anteriormente, se encontra ancorado em três períodos específicos. Nos três ocorreram processos de aquisição de aeronaves de combate, categoria de aparelhos à qual se fiará a obra, devido aos motivos apresentados na etapa anterior. Porém, antes de adentrar-se no primeiro período propriamente dito, faz-se necessário aludir ao processo histórico da formação da Força Aérea Brasileira, em especial, dado que todas as etapas propostas para o estudo se encontram inseridas no contexto histórico do desenvolvimento dessa Arma.

De fato, sabe-se que a formação do Ministério da Aeronáutica (transformado em Comando da Aeronáutica com a criação do Ministério da Defesa, em junho de 1999) possui uma característica *sui generis*, pelo fato de ter se originado especificamente de uma soma de fatores que iam além da mera formação de uma força de combate.

Nesse período inicial, houve um choque de características doutrinárias, havendo dois ramos de aviação díspares, com a Aviação de Combate do Exército e a da Marinha. Em termos de aparelhamento e doutrina de emprego, já se faziam sentir as diferenças entre as duas vertentes. Ao passo em que a aviação da Marinha, que antecedia à do Exército, se amparava no modelo de compras e doutrina de emprego britânicos, e posteriormente norte-americanos, a aviação do Exército era originária da missão militar francesa, da qual se original a Escola de Aviação Militar, em 1919, e herdou doutrina de emprego e aparelhos até a necessidade imposta pela conflagração da Segunda Guerra Mundial (KASSEB: 2008, p.13). Nesse momento, houve a unificação das duas aviações de combate e a criação do Ministério da Aeronáutica no ano de 1941, e devido à política de barganha varguista uma maior aproximação com os Estados Unidos, dos quais de adquiriram aeronaves das mais variadas funções e o treinamento de pessoal, abandonando uma tradição de cooperação com os franceses que seria retomada apenas duas décadas depois.

De fato, o Ministério da Aeronáutica, cuja função é herdada nos dias de hoje pelo Comando da Aeronáutica, surgiu não apenas por uma necessidade estratégica, mas para suprir a ausência de uma estrutura civil para lidar com as demandas da crescente e paulatinamente moderna aviação nacional. A criação de uma concepção brasileira de “poder aéreo”, por si mesmo um conceito abstrato e acadêmico, teria de ser balizada pela utilidade de função prática, dado que sua idealização advinha de membros predominantemente da aviação de combate da Marinha, com uma visão do emprego de poder aéreo como subsidiário às forças

de solo (MENEZES: 2008, p. 10), e pelo princípio da economicidade, em que a restrição de meios disponíveis resulta em seu compartilhamento. Com isso, a unificação das forças de combate aéreo da Marinha e do Exército não pôde se dar sem que antes, com a devida fragmentação de suas funções, houvesse a formação de uma entidade própria que não apenas estaria responsável pela aviação de combate, mas também pela aviação civil, telecomunicações, transporte, desporto e afins. Essa entidade de cunho político e conciliatório, que serviria para dar um corpo estrutural antes de um doutrinário, surge com a criação do Ministério da Aeronáutica (MENEZES: 2008, p.11).

O surgimento das unidades de aviação de combate para o emprego no teatro de guerra europeu e atlântico se mostrou um grande desafio por conta dessa falta de coesão: a definição do poder aéreo de então (“unicidade, multidisciplinaridade e prestação de serviços” (MENEZES: 2008, p.12)), surgira mais por uma adequação ao cenário inicial imposto pela formação do ministério que por uma demanda efetiva e estratégica da Força. A formação de entidades como o Correio Aéreo Nacional e o 1º Grupo de Caça (constituente da Força Expedicionária Brasileira) representou essa pluralidade de emprego que marcava o período. Somaram-se dois fatores para a formação de uma aviação profissional e dedicada de combate. Primeiro, essa herança histórica da formação do Ministério da Aeronáutica (como uma “colcha de retalhos” em termos de função e emprego); segundo, o grande experimento que demonstrou ser (tanto em termos de organização material, quanto de pessoal e de emprego) a aventura do 1º Grupo de Caça na Europa. Teria sido essa atividade que resultaria na profissionalização e estabelecimento de doutrina de emprego definida para a Força como um todo, atendendo às exigências do conflito militar moderno de então (MENEZES: 2008, p. 14).

O batismo de fogo da aviação de caça no Brasil ocorre com a participação na Segunda Guerra Mundial. Durante o período de 1941 (quando o Brasil declara guerra ao Eixo e o ministério da Aeronáutica é fundado) a 1945, o país atua no conflito europeu, com o envio de tropas e aeronaves. A participação brasileira no conflito aéreo só foi possível pela cooperação com as forças norte-americanas, dado que o aparelhamento que possuía no início do conflito, mesmo com a soma dos recursos da Marinha e do Exército, não condizia com as necessidades operacionais da época. De fato, apenas com a remessa de modelos P-36 e P-40 o Brasil finalmente pôde contar com aeronaves de fuselagem totalmente metálica, e no combate em solo europeu as forças do País atuaram com novos modelos P-47 Thunderbolt (KASSEB: 2008, p.15).

Essas aeronaves eram obtidas dos Estados Unidos mediante empréstimo. Em pouco mais de 3 anos, entre 1942 e 1945, o País receberia dos EUA mediante o programa Lend &

Lease 447 unidades de treinamento e um total de 510 modelos (entre caças e demais aeronaves) de primeira linha (LORCH: 2005, p. 24). Ao final do conflito, o 1º Grupo de Caça, que operara em conjunto ao 350º Grupo de Caça da 12ª Força Aérea dos EUA na Europa, herda aeronaves empregadas durante o conflito, ao mesmo tempo em que recebe, na forma de créditos de guerra, dezenove aeronaves P-47 novas com a finalidade de substituir as avariadas ou abatidas no conflito (PEIXOTO: 2010, p. 13). Desse modo o grupo à época foi dividido em dois subgrupos (na denominação que atualmente seria a de esquadrões), o primeiro composto pelas aeronaves recém-chegadas e o segundo pelas remanescentes da Guerra (PEIXOTO: 2010, p. 15).

Esse foi o cenário do nascedouro da aviação de caça brasileira, com a oficialização do 1º Grupo de Aviação de Caça, e dando início formal ao período em análise no ano de 1946. A formalização da aviação de combate no Brasil se deu em meados da década de 1940; à medida em ocorria o desenvolvimento da tecnologia de aviação de combate, ao mesmo tempo havia a consolidação de um modelo racional e prático de ensino no País, que se desenvolvia com vistas à “sistematização, metodização (sic) e à normatização” (MENEZES: 2008, p. 15). E essa nova etapa da aviação de combate, inaugurada pelos protótipos alemães na reta final da Segunda Guerra Mundial, era justamente a aviação de caça a jato.

No período imediatamente posterior à Segunda Guerra Mundial, a aviação de caça nacional estava principalmente ligada à operação de modelos P-40 e P-47, já antigos, e a FAB enfrentava problemas (apesar de, objetivamente, possuir “a maior e mais bem equipada força aérea do continente [sul-americano]” (LORCH: 2005, p. 26)). A suspensão do sistema de fornecimento de armamentos para aliados, o Lend & Lease, após o final do conflito em 1945, impôs uma grande dificuldade tanto para a aquisição quanto para a manutenção dos aparatos concedidos por Washington na época. Apesar de seu papel destacado no conflito mundial, já no início dos anos 1950 tais aeronaves se mostravam em idade avançada e lentamente superadas por novos modelos a reação (KASSEB: 2008, p. 16). A própria designação de fábrica acusava sua idade, ao que a Força Aérea dos EUA (USAF), após processo de modernização técnica e de doutrina, alternara os prefixos de suas aeronaves de caça de P (“Pursuit”) para F (“Fighter”), sinalizando para a mudança de papel a que os aviões de combate estariam submetidos na era a jato. Não se trataria apenas de aviões com a função de combate aéreo clássico, com a escolta de aeronaves de grande porte ou defesa de espaço aéreo: o advento do jato ampliou a gama de possibilidades de emprego das aeronaves de pequeno porte, por seu desempenho, velocidade e altitude superiores aos aviões de motor a

pistão. Estes não deixaram de ser empregados por um longo tempo, mas se tornaram símbolos de uma era já ultrapassada e defasados em comparação aos novos modelos.

Em um primeiro momento, por conta de contatos com oficiais da USAF e visitas aos EUA e Canadá, a FAB toma conhecimento de novos modelos de caça, inicialmente despertando o interesse pelo modelo F-80, e posteriormente pelos F-84 e F-86 (KASSEB: 2008, p. 16). De fato, no ano de 1952 a USAF oferece curso aos pilotos brasileiros para um caça a jato, o F-80 (PEIXOTO: 2010, p. 18); era, porém, um curso de praxe, e sem qualquer tipo de implicação posterior quanto à aquisição de aeronaves ou continuidade do treinamento. No lapso de tempo decorrido entre 1946 e 1952 os aparatos da FAB já estavam em estado de grande obsolescência e exigindo custosa manutenção, mesmo para aeronaves recém-adquiridas: no ano de 1953 o Brasil ainda receberia um lote de 25 novas aeronaves modelo P-47 dos Estados Unidos, concretizando um pedido antigo e que fora retardado em anos, resultando na entrega de aviões ultrapassados (mas que acabaram por tornar-se o 2º/5º Grupo de Aviação de Natal) (PEIXOTO: 2010, p.64).

Havia ainda uma preocupação de cunho estratégico: além da dificuldade dos modelos de então em desempenhar as funções de defesa do espaço aéreo nacional, países vizinhos já operavam aviões a jato: desde 1947 a Argentina possuía 100 aeronaves Meteor F-4, e em 1952 a Venezuela adquire 24 aviões de procedência inglesa (KASSEB: 2008, p. 18-19). É interessante ressaltar que provavelmente não se aventava a hipótese de conflito, mas a preocupação principal da FAB seria com a própria defasagem em relação aos países vizinhos, em si uma ameaça, quando pensada em termos de planejamento e capacidade de resposta. Sob tal perspectiva, mesmo que não havendo a identificação direta do discurso, é possível vislumbrar tal questão como um fator constituinte de um possível processo de securitização da compra das aeronaves: as esquadrilhas nacionais estariam em nível inferior às de vizinhos, e como tal medidas extraordinárias (a compra imediata de aeronaves) se fariam necessárias para proteger a integridade do Estado contra uma ameaça dada como concreta.

Fazia-se necessária, portanto, a aquisição de aeronaves a jato, que coadunassem não apenas com a modernização de pessoal e de doutrina, mas com a necessidade de defesa do território nacional e a modernização urgente das esquadrilhas. Nas palavras de Menezes, que resumem o espírito do período:

Um novo e enorme passo diferencial foi dado, contudo, quando a Aviação de Caça – em primeira iniciativa no País – abandona suas aeronaves a pistão com herança guerreira e ascende ao cenário da aviação a jato (Gloster F-8) de emprego militar. Novos desafios para a Aviação de Caça, novos patamares para a Força. (MENEZES: 2008, p. 16)

O grande desafio imposto por essa necessidade de adquirir jatos advinha dos custos. No momento, as unidades disponíveis no mercado apresentavam custos por demais elevados (como o F-86 norte-americano, aeronave do estado-da-arte à época juntamente com o MiG-15 soviético), ou envoltos em querelas de homologação (como os britânicos Swift e Hawker Hunter). De fato, da lista de interesse da FAB, o aparelho que viria a ser adquirido, o britânico Gloster Meteor, estava atrás de cinco outros modelos, não sendo de modo algum a escolha prioritária (PEIXOTO: 2010, p.23).

A preferência inicial seria, de fato, pelo modelo F-86 dos Estados Unidos. Porém, sob a justificativa de preço inflacionado pela demanda elevada no mercado mundial, de fato houve um desinteresse pela oferta dessa aeronave ao Brasil. As tentativas de negociação iniciadas pelo Brasil eram barradas pelo Congresso dos EUA, que se limitava a ofertar de modo pouco concreto apenas a possibilidade da venda de aeronaves de segunda linha, como o F-80. A única saída encontrada pela FAB foi a busca por fornecedores além dos Estados Unidos, e nesse sentido surgiu a oportunidade de negociação dos Meteor (KASSEB: 2008, p. 18).

A compra seria concretizada de modo bastante singular:

Nosso país estava com um elevado estoque de algodão abarrotando os depósitos do Banco do Brasil, que financiara a safra. Por sua vez, a indústria aeronáutica inglesa necessitava muito de fregueses para vender-lhes seus produtos. Com a harmonização dos problemas entre os interessados, o algodão brasileiro entrou como o bem a ser trocado pelos aviões ingleses: setenta Gloster Meteor, dez biplaces⁴ *MkVII* e sessenta monoplaces *MkVIII*! (PEIXOTO: 2010, p.23).

Muito dessa “agilidade” em fechar o negócio se deve a um caráter personalista, com a influência direta do Brigadeiro Nero Moura, então Ministro da Aeronáutica do governo Getúlio Vargas. Como Caçador de 1ª geração, combatente da Segunda Guerra Mundial, e um dos precursores da modernização da FAB, o Brigadeiro possuía conhecimento prático para tomar parte do processo e é considerado como o responsável pelo fechamento do negócio (PEIXOTO: 2010, p. 61).

Há de se ressaltar que havia a percepção de se tratar de solução temporária, ou mesmo da escolha pelo menor dos males. O modelo Meteor apresentava um histórico notável, incluindo recordes de velocidade entre os Aliados (sendo o primeiro a ultrapassar a velocidade de mil quilômetros por hora) e o emprego como interceptador das famosas bombas alemãs V-1, além de grande número de missões exitosas na Guerra da Coreia (PEIXOTO:

⁴ A diferenciação entre modelos biplace e monoplance se dá com relação ao número de assentos na cabine da aeronave: os biplaces são para dois pilotos, sendo empregados para vôos de instrução, enquanto os monoplaces são para apenas um piloto e destinados à utilização regular na Força.

2010, p. 25). Apesar disso, observadores da FAB já tinham conhecimento das dificuldades enfrentadas por esse modelo no conflito da Coreia ante os modelos soviéticos. O Meteor já se encontrava objetivamente ultrapassado e em estado de substituição na própria Real Força Aérea (RAF), mas ao mesmo tempo cumpriria bem seu papel para a necessária transição dos motores de pistão para os de reação que se fazia urgente na FAB.

Mais do que a satisfação de critérios operacionais e logísticos, a compra dos Meteor serviu como uma lição para a FAB, de que a diversificação dos fornecedores de aparelhos militares, apesar do aumento de custos operacionais, traria vantagens para os critérios de escolha e termos de negociação, assim como a possibilidade de buscar parceiros além do tradicional na figura dos Estados Unidos⁵ (KASSEB: 2008, p. 18-19). Portanto, a escolha revestida de pragmatismo se fez com base na soma do interesse pela aeronave a jato e da oportunidade de negociação que surgira (após as frustradas tentativas de compras com os Estados Unidos).

Parte da inovação nesse processo de aquisição incluiu o envio de aviadores brasileiros, escolhidos dentre pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça. A mudança drástica de plataforma de combate exigia que houvesse uma preparação específica para o emprego dessas aeronaves. Isso ocorre de modo diferente ao observado nas gerações de pilotos anteriores, que passavam por treinamento básico em solo nacional e, no caso dos participantes da Segunda Guerra Mundial, o treino nos aparelhos já em solo italiano. Em dezembro de 1952 foi autorizado pela Portaria Ministerial nº 471 o envio de pilotos e pessoal de manutenção para a Inglaterra (KASSEB: 2008, p. 19). De janeiro a abril de 1953, os pilotos escolhidos participaram de estágio na fábrica da *Rolls Royce* (fabricante da turbina) e da *Gloster Aircraft*, com a finalidade de se acostumarem à nova aeronave e receberem treinamento básico (PEIXOTO: 2010, p. 27-48). Foram entregues um total de 61 modelos F-8 (*monoplace*) e 10 TF-7 (*biplace*, de treinamento), enviados em partes por navio e montados no Rio de Janeiro sob inspeção de técnicos da Gloster, mas ainda carentes de sistemas avançados de suporte ao voo que seriam implementados com o tempo (KASSEB: 2008, p. 19). A partir de então, com a primeira geração de pilotos formada, e a montagem e entrega dos modelos *biplace* (denominados TF-7) para treinamento, deu-se início a uma nova era, de modo oficial, para a aviação de caça da FAB:

O emprego dos TF-7 na instrução preparatória para a transição ao novo caça, o F-8, que acumulava também a novidade de vir dotado de um novo tipo de motor para

⁵ Por mais que a Inglaterra fosse aliada dos EUA, que poderiam ter poder de influência na decisão e colocar em xeque a questão da diversificação como efetiva, ainda se trata da transferência de material de primeira linha das forças inglesas, algo excepcional.

impulsioná-lo, ou seja o motor a reação, a turbina a gás, com características inteiramente novas e diferentes do motor a explosão, somados ao fator psicológico da entrada na era do “jato puro” com suas fabulosas velocidades medidas não mais por quilômetros ou milhas, mas por um novo número, o n° Mach, por isso tudo, esse avião ficou como um grande marco na instrução aérea das unidades de caça e na formação dos pilotos caçadores, ou melhor, serviu como um divisor de águas, na FAB! (PEIXOTO: 2010, p. 66),

A efetivação completa dos modelos a jato ocorreu no ano de 1954, com a substituição completa dos P-40 do 2º Grupo de Aviação (PEIXOTO: 2010, p. 90) pelos novos caças Meteor, e suas missões de emprego operacional passaram a ser executadas a partir do trimestre final de 1955 (PEIXOTO: 2010, p. 97). Fora o emprego em missões de treinamento e rotina, uma destacada façanha dessa aeronave foi seu emprego para a divulgação da inauguração da nova capital Federal, Brasília, no ano de 1960 – sem a disponibilidade de meios técnicos para a divulgação na mídia da época, as imagens e vídeos foram transportadas nesses aviões de caça a jato, que se valeram da grande velocidade para o transporte do material cinematográfico para o Rio de Janeiro (PEIXOTO: 2010, p. 178).

A escolha foi feita de modo a permitir a compra em caráter praticamente emergencial, mas ocultava uma série de problemas estruturais que tornaram a vida operacional dessas aeronaves por demais reduzida. O emprego dessas aeronaves de “primeira linha” de modo continuado e intensivo em funções além da original, algo demandado pela falta de aparelhos e defasagem tecnológica, fez com que fossem identificados problemas graves de desgaste em partes vitais das aeronaves, em meados de 1966, pouco mais de dez anos após sua aquisição, algo inesperado e que impôs uma urgência na recomposição do corpo de aviação de caça do País (KASSEB: 2008, p. 21).

2.2.A política externa no período

O conceito da equidistância pragmática tornara possível uma manobra de barganha durante o primeiro governo Vargas, no período da Segunda Guerra Mundial. A somatória de conjuntura propícia, com a disposição dos EUA em auxiliar o País com o envio de material bélico por meio do tratado Lend & Lease e treinamento, e a barganha efetuada pelo governo brasileiro para a instalação de indústrias de base, fez com que o Brasil lograsse relativo sucesso em seu objetivo de desenvolvimento associado.

A estratégia de associação aos Estados Unidos com a finalidade de angariar recursos para o desenvolvimento teria sido a tônica da política externa no período em tela. Segundo Cervo, houve de fato uma presença e expressiva da diplomacia norte-americana na região da América do Sul, seja nos setores econômico, político ou cultural. Nisso, o conceito de

“segurança coletiva” acabou sendo absorvido pela política brasileira, mas com resultados variados: no governo Dutra, acumularam-se ilusões e uma atuação desastrosa, enquanto no de Vargas houve a busca por investimento mediante barganhas que já não se adequavam para a época (CERVO: 2008, p. 129-130). É possível distinguir, nesse período como um todo, três subdivisões: o governo Dutra, a primeira parte do segundo governo Vargas, e a reta final do mesmo, até o suicídio do presidente em 1954.

O governo Dutra é marcado pelo alinhamento político e militar com os Estados Unidos (BUENO; CERVO: 2008, p. 271). A origem desse rumo pode ser encontrada na já mencionada hegemonia norte-americana no imediatamente posterior à II Guerra Mundial, em que o novo sistema mundial se torna moldado favoravelmente à superpotência nuclear. Com isso em mente, e tendo em vista a atenção dispensada pelos EUA ao Brasil durante o conflito, havia a esperança da diplomacia brasileira em nutrir “relações especiais” com os Estados Unidos (BUENO; CERVO: 2008, p. 270). O estabelecimento dessas relações se embasaria no suposto papel diferenciado que o Brasil desempenharia para seu parceiro do Norte durante o novo período em que uma estrutura de conflito se conflagrava.

Porém, os frutos dessa estratégia foram praticamente inexistentes. De fato, considera-se que tenha havido um exagero por parte da diplomacia brasileira, cujo alinhamento incondicional aos EUA se revestia de conservadorismo irresoluto e mais contundente que nos próprios aliados, tomando um rumo de ação que por vezes não se mostrava necessário na situação (VISENTINI: 2009, p. 58).⁶

A atuação do então chanceler, Raul Fernandes, caracterizada por Vizontini como “caricatural subserviência” (2009: p. 59) teria sido inclusive um fator de choque, causando danos à imagem do Brasil perante vizinhos e constrangimento para a missão brasileira da ONU (havendo choque direto com as visões do chefe da delegação e presidente da Assembleia Geral, Oswaldo Aranha), e até mesmo para os EUA, consternados com o radicalismo das posições brasileiras. A razão para esse comportamento anômalo seria a ascensão de uma elite conservadora ao poder que, com a saída de Vargas, logrou trazer para a alta esfera da política visões da Escola Superior de Guerra, de influência norte-americana, e acreditava, de forma iludida, na possibilidade de uma parceira estratégica com os EUA remanescente do período da Segunda Guerra Mundial (VISENTINI: 2009, p. 62).

Tal postura não se faria necessária pela conjuntura da época. A atuação por meio da Organização dos Estados Americanos (OEA) e a celebração do Tratado Interamericano de

⁶ Entre os “exageros” dessa política, se encontram a repressão a greves, fechamento do Partido Comunista e o rompimento total de relações com a União Soviética, algo que nem mesmo os EUA chegaram a fazer.

Assistência Recíproca (TIAR) já caracterizavam a importância da região para os norte-americanos. Era possível perceber que os EUA tratavam a América Latina como um aliado consolidado – para eles, não haveria razão suficiente para que o Brasil almejasse qualquer tipo de status especial comparativamente aos demais, o que frustrava as tentativas do País de buscar as mesmas barganhas obtidas no período anterior, não indo além de poucas concessões bilaterais (VISENTINI: 2009, p. 67).

Já o governo Vargas é marcado pela oscilação entre conflito e apaziguamento. A lógica de busca pelo desenvolvimento associado a investimento externo, em um governo de caráter marcadamente populista, anti-imperialista e nacionalista trouxe a polarização de opiniões no âmbito interno, com o embate entre “nacionalistas” e “entreguistas” (BUENO; CERVO: 2008, p. 273). Desse modo, Vargas inicia um jogo de barganha com os EUA, em que objetivos estratégicos de Washington são contemplados em troca de investimento industrial; de tal modo rompe com o modelo de política externa do governo Dutra, estabelecendo as bases para o novo rumo do movimento que originaria a Política Externa Independente (PEI), mas sendo tolhido pela limitada margem de manobra (VISENTINI: 2009, p. 69).

Ao mesmo tempo, a busca pela cooperação com os EUA encontra uma base mais forte, com a justificativa do desenvolvimento como um meio de preservar a democracia, evitando a insurreição interna e a tendência à esquerda dos movimentos reivindicatórios. Essa seria, de fato, a base do argumento retomado pela Operação Pan-Americana e mantido em governos posteriores (BUENO; CERVO: 2008, p. 274). A presença de João Neves da Fontoura na pasta das Relações Exteriores indicava uma aproximação do MRE com o Ministério da Fazenda, tornando mais factível a obtenção de recursos no exterior, além de uma melhora no perfil da diplomacia nacional com a criação de embaixadas e missões novas. O objetivo era aumentar a divulgação do País como um destino interessante para investimentos estrangeiros, ao mesmo tempo em que evitaria o estabelecimento de novas relações de dependência assimétrica e visando a suplantar o atraso da economia de então (VISENTINI: 2009, p. 71-72).

A formação da Comissão Mista em 1950 e efetivada em 1951 seria um dos passos para a consecução desse projeto de desenvolvimento, em que o apoio concreto aos objetivos dos EUA seria condicionado ao auxílio econômico (VISENTINI: 2009, p. 74). Porém, sua trajetória é marcada por problemas. Medidas nacionalistas, como a lei de remessas de 1952, que causou atritos com a sociedade e com os EUA, e a intenção de criar a Petrobrás (BUENO; CERVO: 2008, p. 278), dificultaram a atividade da comissão, que ainda assim logrou relativo

sucesso na aprovação de projetos e estudos (que viriam a ser aproveitados em governos posteriores).

Por outro lado, o Brasil assinava um acordo militar com os EUA, pelo qual o País forneceria minerais raros em troca de assistência militar (BUENO; CERVO: 2008, p. 280). O teor do documento escandalizou os setores mais nacionalistas, tratado como vergonhoso pelo aspecto de desigualdade de termos (SODRÉ: 2010, p. 393) e pelo aspecto de dependência que caracterizava a situação brasileira. Tratava-se, porém, de uma concessão feita por Vargas para buscar a aproximação com os EUA (e, ainda assim, de modo bastante dificultoso), do que adveio a aceitação do mesmo sob tais condições desfavoráveis, com Vargas “aceitando” a pressão dos EUA (VISENTINI: 2009, p. 78). Era também o contexto Guerra da Coreia, em que o acordo fazia parte da estratégia dos EUA para a região da América do Sul em face do conflito (BUENO; CERVO: 2008, p. 279) e para o qual causou mal-estar a negativa brasileira em enviar tropas para o combate.

As aparentes contradições, com medidas nacionalistas que tornavam pouco atraente o investimento no Brasil associadas a gestos de boa-vontade como a assinatura do acordo militar de 1952, encontram sentido na política de barganha proposta por Vargas (VISENTINI: 2009, p. 77). Nas palavras do autor:

Através dessa política de idas e vindas, Vargas procurava afirmar a determinação das reivindicações brasileiras enquanto, simultaneamente, buscava criar condições para uma nova concertação em bases mais favoráveis. Os gestos de apaziguamento destinavam-se a reafirmar a aliança estratégica com os Estados Unidos, visando restringir o conflito às questões específicas e evitar um confronto geral com essa potência, o que seria altamente desfavorável ao Brasil nas condições então vigentes (VISENTINI: 2009, p. 78).

Porém, seu escopo era limitado pelos constrangimentos conjunturais da época, e a volta dos conservadores ao poder nos EUA, com a eleição do republicano Eisenhower, trouxe mudanças sensíveis de política, como por exemplo a extinção unilateral da Comissão Mista, “sepultando de vez o mito do relacionamento especial” (BUENO; CERVO: 2008, p. 279).

Vargas não deixaria de buscar interlocutores e parceiros em outros países, procurando alternativas para contornar os impasses com Washington quando a barganha falhava, havendo a expansão dos contatos comerciais e até mesmo estratégicos, com o ensaio de cooperação nuclear com França e Alemanha Ocidental e mesmo uma aproximação com o campo socialista (VISENTINI: 2009, p. 79-80).

Porém, permanecia um estado de tensão, com medidas apaziguadoras como a visita do secretário de Estado norte-americano se tornando um “diálogo de surdos” (VISENTINI: 2009, p. 80). A escalada das tensões fez, na segunda metade do mandato de Vargas (de 1953

em diante), com que a crise econômica e política somada a insatisfação de diversos setores trouxessem à tona as inconsistências do projeto varguista, que visava agradar a ambos os setores (nacionalistas e entreguistas) mas terminava por ser contido pela precocidade de seu caráter nacionalista, inadequado ao contexto internacional da época. O caráter nacionalista acentuado (resultante do processo de urbanização e crescentes demandas econômicas) colocava o governo contra grupos favoráveis aos interesses norte-americanos e contra os conservadores (VISENTINI: 2009, p. 70).

A busca pela manutenção do projeto de desenvolvimento e crescimento com maior autonomia esbarra na falta de espaço de manobra para a experimentação diplomática (VISENTINI: 2009, p. 84). Interesses de capital estrangeiro são afetados pela criação da Petrobrás e limitação da remessa de lucros, e considerados importantes fatores na conjuntura que levou ao suicídio do presidente em 1954 (apesar de não haver evidência da participação direta do governo dos EUA em termos de pressão real) (BUENO; CERVO: 2008, p. 283-284). O ato derradeiro de Vargas não impediria, de fato, que o governo brasileiro se alinhasse diretamente com os EUA logo no momento seguinte (VISENTINI: 2009, p. 89).

Resta o legado de que sua política externa, cujo nacionalismo era limitado pela possibilidade de ação, buscava alternativas à dependência, não almejado encerrá-la, mas mudar seu perfil a favor do País no cenário internacional que se formava (VISENTINI: 2009, p. 91).

2.3. Análise documental

2.3.1. O procedimento de pesquisa

A pesquisa se desenvolveu com base na visitação a arquivos e coleta de dados primários com a intenção de avaliar os pressupostos escolhidos no marco teórico. Faz-se necessário levantar nesse momento os aspectos relativos a percalços enfrentados no decorrer do trabalho.

O estudo se focou em duas entidades específicas: a Aeronáutica, como principal interessada, articuladora e executora das compras, que não poderia estar ausente de qualquer tipo de análise sobre o tema, e o Itamaraty, como intermediário e parte fundamental das compras ao terem sido feitas a governos estrangeiros.

Como denotado na seção anterior, a intenção da pesquisa seria a contraposição de percepções entre as visões do Itamaraty e das Forças Armadas (em específico, da Aeronáutica) acerca do tema das compras de aeronaves de combate. De modo mais profundo,

avaliar-se-ia a participação de cada uma das instituições, sua influência no processo de aquisição e o modo como abordaram o tema (quando tal discussão se fizesse presente).

A busca por subsídios à pesquisa se daria principalmente na procura por dados primários, quais sejam documentos originais relacionados ao assunto e testemunhos diretos. De um modo geral essa busca já incorre em uma dificuldade que se refletiria na análise do terceiro período, dada a atualidade do tema e quase total impedimento de acesso a material de natureza confidencial ou que já não esteja disponível em notas oficiais divulgadas pela Aeronáutica, bem como a impossibilidade de extração de informações de pessoal envolvido. Porém, mesmo para os períodos anteriores houve uma série de percalços com relação à obtenção de tais documentações, algo esperado entre os desafios para a consecução da pesquisa.

No caso da primeira categorização, a limitação com relação à disponibilidade de documentos trouxe grandes obstáculos à consecução do trabalho: se mostrou bastante dificultoso o acesso a informações relativos aos estamentos militares, logrando-se o sucesso apenas na obtenção de material oriundo do Ministério das Relações Exteriores, e mesmo quando encontrado se mostrava exíguo. As consultas ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica revelaram a completa ausência de material documental com relação aos períodos mencionados. Aventou-se a possibilidade de acesso aos livros históricos⁷ das Bases Aéreas onde os aviões de caça eram operados (Santa Cruz, no Rio de Janeiro, e Anápolis, em Goiás), mas a natureza restrita do acesso aos locais, que tornava por demais burocrática e dificultosa a tarefa, bem como o acesso aos dados buscados em outras fontes, fez com que essa opção fosse descartada no momento.

Quanto à busca por testemunhos e depoimentos, não houve sucesso em contatar pessoal envolvido nos processos mais antigos, por se tratar de pessoas em idade avançada ou de pouco acesso, tampouco retorno com relação aos pedidos de contato com pessoal relevante ao Projeto F-X2 dada a confidencialidade do processo. Essas dificuldades incorreram em uma adaptação metodológica em que se buscou a avaliação do tema por fontes diferentes, a ser abordada na análise do terceiro período.

Com relação ao período analisado por ora, entre 1947 e 1953, obteve-se informação relevante no Arquivo Histórico do Itamaraty do Rio de Janeiro. Neste, se encontra a documentação produzida pelo Ministério das Relações Exteriores desde suas origens como

⁷ Um arquivo próprio de cada base em que consta toda e qualquer atividade relacionada à operação dos mais diversos aeroplanos que estiveram em atividade nas bases, tal como sortidas, acidentes, manutenção, operações de treinamento e afins, e nos quais potencialmente constariam dados como a data de compra e os operadores dos caças estudados.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, à época do Império, até o ano de 1959, com raras exceções – de fato, ao proceder-se a pesquisa, houve o achado de documentação anterior a 1959 em Brasília, e segundo consta todos os documentos de natureza secreta ou sigilosa se encontram na atual capital federal. Trata-se do único período em que houve completo e total acesso à documentação oferecida pelo órgão, dado seu afastamento cronológico, que possibilitaria um acesso mais rápido a documentação que não precisasse mais de autorização ou desclassificação; porém, a pesquisa conduzida em Brasília não rendeu os frutos esperados, e o acesso a material classificado foi bastante limitado, o que levanta questionamentos com relação à organização dos arquivos. Já no Rio de Janeiro houve sucesso na consulta a material ostensivo e comunicações entre ministérios, detalhados a seguir.

2.3.2. Análise dos dados

Houve uma significativa contribuição ao referencial de pesquisa com os dados coletados no Rio de Janeiro, que mostram a atuação do Ministério das Relações Exteriores. Dentre a documentação avaliada, se encontram despachos telegráficos entre o Ministério e as diversas embaixadas envolvidas no assunto (como Londres e Washington), além de comunicações específicas entre os ministérios, com remessas enviadas para e recebidas do então Ministério da Aeronáutica. Além de serem os documentos que mostram pertinência com relação ao tema, apesar de estarem localizados em arquivo do Ministério das Relações Exteriores também trazem informação relevante com relação à participação da Aeronáutica, em que constam arquivos produzidos por este Ministério no momento.

Mais do que a compra dos aviões em si, os dados coletados permitem mostrar que havia uma participação ativa do Itamaraty em temas relativos à Defesa como um todo. Como consta no histórico do período, havia uma relação residual entre Brasil e Estados Unidos nessa área, e a documentação encontrada em grande parte está relacionada às relações do Brasil com essa superpotência. No ano de 1945, correspondência oriunda da embaixada de Washington remete aos programas de “Lend & Lease” dos Estados Unidos, e reafirma para o conhecimento do chanceler interino, Pedro Leão Velloso, que os EUA teriam interesse no momento em estender o crédito fornecido ao Brasil pelo programa, bem como de continuar fornecendo assistência aos países da região da América do Sul após o encerramento dos programas de empréstimo e arrendamento (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1945, p. 3). Esse tipo de especulação rondava o ambiente diplomático da época, e a esperança de continuidade do apoio certamente seria o tipo de fator que alimentava a ilusão do governo Dutra em manter relações especiais com os EUA.

O fenômeno da presença ostensiva norte-americana já era considerado nesse momento: em relatório de 1947, a embaixada de Washington remete o noticiário corrente da capital dos EUA, em que consta uma interessante situação com relação ao aparelhamento dos países sul-americanos no pós-Guerra (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947, p. 5A). Segundo o documento, apesar da percepção de os EUA dominarem o cenário de defesa sul-americano com relação ao fornecimento de material, estaria havendo a progressiva intrusão de países europeus, notadamente Rússia (descrita como tal em vez de União Soviética) e Inglaterra, que estariam demonstrando interesse em cooperar com a Argentina – um dos países que não estariam recebendo auxílio militar norte-americano no momento por razões políticas. Um importante indício dos rumos futuros da política norte-americana é identificável no excerto:

A política americana é de fazer ulteriores vendas de excedentes nas bases atuais, porem evitando sobrecarregar os países latino americanos com armamentos que não podem suportar. Os Estados Unidos esperam, assim, manter as vendas européas reduzidas a um mínimo e tornar standar o armamento americano. O sucesso dessa política no decurso do tempo dependerá grandemente da boa vontade dos governos latino americanos de manterem suas forças armadas dentro de limites moderados. (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947, p. 5B)

Além de mostrar que o Ministério se mantinha informado das visões apresentadas na mídia norte-americana, o documento mostra que havia certa preocupação em possuir dados de quantidades e valores das compras militares dos vizinhos (também presentes na compilação). Mas o dado mais importante seria o registro das pretensões norte-americanas com relação ao mercado de defesa da região – já se mostrava perceptível que, apesar da preocupação em manter afastada a influência europeia, não havia um plano mais elaborado para a região, ou importância estratégica que demandasse uma presença mais incisiva. De fato, houve em dado momento uma oferta de material de guerra norte-americano estacionado no Panamá, que não se mostrou interessante no momento, sendo de segunda mão, e foi descartada pela Aeronáutica (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947).

Esse tipo de pensamento seria alterado apenas com a eclosão da Revolução Cubana em 1959; por ora, vê-se que havia em certo nível do governo brasileiro o conhecimento de indícios dessa situação, e mesmo assim procedeu-se à estratégia de alinhamento incondicional do governo de então.

Não era inesperado, contudo, tal comportamento. Os EUA teriam sido por muito tempo os fornecedores principais do sistema de Defesa do Brasil, e o decorrer esperado dessa relação seria a manutenção de tais laços. Por diversas vezes os EUA se ofereceram unilateralmente para a cessão de aeronaves usadas, como no caso de um avião de treinamento

em solo, no ano de 1950, constante em ofício enviado das Relações Exteriores á Aeronáutica (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1950). Em outros, houve comunicação direta para a feitura do pedido – a exemplo da aquisição de aviões de treinamento AT-6, no ano de 1946, em que o Secretário de Estado James Byrnes autoriza diretamente o repasse após reunião com a legação de Washington (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1946).

Desses casos se avaliam duas situações recorrentes na documentação. Em grande parte, a aquisição de aeronaves era feita nos termos do já caduco programa de empréstimo e arrendamento da época da Segunda Guerra Mundial, com o repasse de equipamentos usados ou descartados pelas forças regulares dos EUA. E verifica-se também que sempre há a utilização do MRE como um canal de comunicação – as ofertas estrangeiras não eram repassadas diretamente ao Ministério da Aeronáutica, a parte mais interessada, como seria de se esperar em negócios internacionais. Porém, já se vislumbra que a proatividade do MRE se mostrou bastante limitada nessa situação.

Havia também indícios da importância dada ao poder aéreo. Em missiva de 1946, denominada “A supremacia da aviação como arma de guerra” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1946), e embaixada de Washington aponta a teorização de Seversky, publicada em artigo então inédito, versando sobre a importância da aviação na guerra mundial que se encerrara e o papel primordial que desempenharia em conflitos futuros, criticando a visão reducionista de que seria um poder subordinado ao naval nas operações em alto-mar. Quando se pensa no contexto regional, a presença desse texto pode denotar uma importante percepção acerca da situação do Brasil naquele momento.

De fato, com relação à aquisição de aviões de combate, o maior interesse demonstrado pelo Itamaraty seria no acompanhamento da situação regional – boa parte da documentação é relativa à já mencionada evolução material de países vizinhos. A principal fonte de interesse era a Argentina, que protagoniza a maior parte dos relatos. Houve o envio sistemático à Aeronáutica de relatórios repassados pela embaixada em Buenos Aires para o Itamaraty, cujo assunto revolvía sobre o tema do “progresso da aviação argentina” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947). De modo análogo havia o relato de noticiário estrangeiro, repassando as percepções de fora sobre o tema (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1948)

Em 1949, há uma comunicação da Secretaria de Relações Exteriores remetida à Aeronáutica, em que se descreve em primeira mão informação da embaixada de Londres acerca do acordo de compra de aviões de treinamento e a autorização para sua fabricação em território argentino (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1949). A aproximação

entre a Argentina e o Reino Unido era notável, mesmo por conta do embargo de fato promovido pelos EUA a Buenos Aires. No ano de 1947 o Itamaraty informa à Aeronáutica sobre o acerto da Argentina com a empresa Gloster, efetuando a compra inicial de seis modelos “Meteor IV”, os mesmos em ação na Real Força Aérea da Inglaterra e de Portugal (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947). A situação é acompanhada de perto pela embaixada de Londres, e o tom é de preocupação quando, em 1948, relata ao Itamaraty em repasse à Aeronáutica a aquisição de modelos de bombardeio Lincoln e de uma centena de aviões de caça a jato Gloster, frisando a questão de serem aviões de bombardeio pesado e ressaltando o desempenho notável dos aviões de caça, que atingiriam “600 milhas horárias” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1948).

Porém, o relato mais impactante seria o de outubro de 1947, em que o Itamaraty informa à Aeronáutica sobre a construção exitosa de um modelo de aeronave movido a propulsão a jato, o primeiro de sua estirpe totalmente projetado e produzido na América do Sul, de fabricação argentina (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1947). O tom alarmista reservado às informações remetidas sobre a Argentina não deixa de ser um indicativo da importância que a situação inspirava para o Itamaraty. Estando as questões técnicas e de obsolescência restritas ao âmbito da FAB (possivelmente debatido entre os ministérios dado o influxo de ofertas de aeronaves de “surplus”, mas não sendo um diálogo interministerial documentado), claramente o motivo de preocupação com relação à crescente pujança platina seria de razão política, advinda do período de atrito com relação ao apoio pendular argentino e sua simpatia pelo Eixo no período da guerra.

A observação do crescimento dos vizinhos não se limitava à Argentina. Em pelo menos uma oportunidade houve o relato da compra de 50 aviões militares (não se descrevendo sua capacidade operacional) para o Peru (ARQUIVO DO ITAMARATY: 1947).

Em correspondência de 1948, o Itamaraty informa à Aeronáutica que o governo dos EUA liberara a venda de caças Lockheed F-80 “Shooting Star” e Republic F-84 “Thunderjet”; trata-se de modelos a jato, cuja aquisição estaria condicionada a não oferecer “perigo à segurança mundial, nem interfiram com o programa de aquisições da Força Aérea”, sem que pudessem ser revendidos (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1948). O documento atesta, porém, a ineficácia de tais modelos durante exercícios praticados naquele mesmo ano, e a ineficiência em termos de poder ofensivo comparado a outros modelos de propulsão normal. De fato, essa informação corrobora a visão da Aeronáutica exposta durante a apresentação do processo de compra na etapa anterior desse capítulo, em que os caças mencionados foram considerados pouco atrativos pela Força Aérea e buscou-se opções com

melhor desempenho (e mais custosas). A documentação também atesta a “negligência” deliberada a que os EUA submetiam os países da região com relação à venda de aparelhamento bélico.

O processo de compra é mencionado de forma bastante breve nos arquivos. Boa parte da documentação de natureza secreta supostamente relacionada ao evento não foi obtida, pelo fato já mencionado e haver alguma confusão com relação à localização dos arquivos, que impede a total compreensão dos documentos. Porém, a parcela que foi obtida é de conteúdo substancial para a pesquisa.

A principal relação obtida dos documentos em análise foi a existente entre o Brasil e a Inglaterra; não obstante, há pelo menos um relato acerca do processo de compra de aeronaves a jato que não está relacionado ao Gloster Meteor. Em janeiro de 1952, remessa direcionada à Aeronáutica “informação técnica e fotográfica” do avião italiano FIAT G.80, um dos possíveis candidatos a aquisição pela FAB de então (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1952).

Porém, já havia indícios de uma possível preferência antecipada ao modelo inglês. No ano de 1949, é encaminhado um ofício à Aeronáutica, em que a embaixada do Brasil em Londres relata uma proposta de maior integração entre a Força Aérea Brasileira e a Real Força Aérea da Inglaterra (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1949). No contexto de gradual inserção de produtores europeus no mercado de defesa sul-americano, a intenção dessa manobra parece clara, se constituindo em muito mais que uma aparente aliança de cunho estratégico.

Uma interessante informação é observada no repasse de noticiário impresso de novembro de 1952, em que a troca de algodão brasileiro pelas aeronaves inglesas sofre pesadas críticas de produtores ingleses com dívidas em aberto com importadores brasileiros – a operação, considerada “benéfica” de um modo geral para os ingleses, estaria contrariando os interesses daqueles com produtos já enviados para o Brasil, que permaneceriam sem pagamento (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1952). O envio dessa informação denota uma possível preocupação da embaixada com as consequências futuras do ato de compra com relação a outros setores de produção nacional, que poderiam ser retaliados.

Houve repercussões dentro da Secretaria de Relações Exteriores, chegando a envolver o Ministério da Fazenda. Na missiva de dezembro daquele ano, direcionada ao ministro interino Mario de Pimentel Brandão (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1952), a embaixada em Londres informa do desígnio de um funcionário para interpelar o “Board of Trade” com relação à operação de compra dos aviões em troca de algodão proposta

pelo Ministério da Fazenda. Essa manobra fez com que associações de produtores ingleses se sentissem lesados pela opção “forçada” de compra de algodão brasileiro, fazendo com que a “Raw Cotton Commission” entrasse com uma ação contra o processo, já que a Gloster Aircraft seria uma empresa privada e de tal natureza o processo de compra. Temia-se que eventuais indisposições com exportadores ingleses trariam consequências nefastas para o comércio bilateral entre os países.

Não há menção ao andamento do processo, e como a compra terminou por ser efetuada, presume-se que tenha havido a influência do governo inglês ou da diplomacia brasileira sobre os grupos de pressão que instrumentalizavam a ação contrária à aquisição. Nesse ponto, é importante mostrar como houve uma importante participação do Itamaraty na compra, visto que sem a negociação e acompanhamento descritos no documento em questão, a compra poderia ter sido abortada por fatores alheios à vontade da Aeronáutica.

Em fevereiro de 1953, despacho do próprio Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Nero Moura, direcionado ao Ministro das Relações Exteriores, João Neves da Fontoura, solicita a emissão de passaporte especial para o Major Aviador Gustavo E. de Oliveira Borges para o estudo inicial do emprego de aviões a jato, enviando-o para a Inglaterra e os Estados Unidos (ARQUIVO DO ITAMARATY: 1953). Em março seguinte, ofício do mesmo autor endereçado ao chanceler solicita o arranjo de documentos consulares relativos ao embarque e envio das peças e equipamentos adquiridos da Gloster Aircraft. Estaria tal compra

“isenta do regime de licença prévia, por se achar compreendida no dispôsto no art. 4º do Regulamento baixado com o Decreto nº 27 541, de 3/12/949, visto incidir sobre material de guerra, destinado à defesa nacional e adquirido mediante prévia autorização do Exmo. Sr. Presidente da República.” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1953)

Apenas desse excerto mencionado pode-se concluir que houve participação direta do presidente Getúlio Vargas no processo de compra, demonstrando uma certa extraordinariedade com relação ao processo (que circundou o mecanismo de licença prévia), além da participação ativa e pessoal do Ministro Moura. Se não ocorreu a intervenção direta do Itamaraty no processo de compra, tampouco esteve ausente, sendo um intermediário importante e interessado no tema.

Esse interesse não foi restrito à questão da compra das aeronaves. Em dados momentos, haveria o repasse de informações relativas a desenvolvimentos tecnológicos, como correspondência emitida pelo Ministro Raul Fernandes à Aeronáutica em janeiro de 1950 (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1950), na qual há o relato da legação brasileira em Estocolmo sobre o êxito dos testes de um modelo experimental de avião supersônico,

mostrando que já havia a percepção de uma situação de desenvolvimento tecnológico que logo suplantaria a aviação a jato convencional – e na qual o Brasil já se encontrava lamentavelmente atrasado.

Outro inusitado achado relativo a desenvolvimento aeronáutico é uma sequência de correspondências secretas entre a embaixada de Roma, o Itamaraty e o Ministério da Aeronáutica datada de 1951. Em maio daquele ano (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1951), o senhor Emilio Dressino entrou em contato com a embaixada oferecendo ao governo brasileiro as informações técnicas de um avião a jato supersônico, de sua invenção. Segundo o relatório, Dressino havia contatado anteriormente outras embaixadas, as dos EUA, Argentina e México, mas seu contato com os respectivos governos teria sido cortado por diversas razões. O governo argentino não se dispusera a gastar as somas elevadas para a sua produção em massa, os EUA enviaram um emissário da sua Força Aérea que, buscando informações sobre sistemas sensíveis da aeronave fez com que Dressino abandonasse o negócio, e o inventor desistira de trabalhar com os mexicanos, receoso de que estes vazassem as informações para Washington.

A falta de um adido da Aeronáutica que pudesse confirmar a veracidade das declarações e a viabilidade do projeto fez com que as informações fossem repassadas ao Rio de Janeiro. Em outubro do mesmo ano, após uma série de correspondências, o veredito da Aeronáutica é taxativo: submetido o projeto a autoridades competentes, se mostrou que “a proposta apresentada pelo aludido inventor não permite estabelecer qualquer juízo sobre a veracidade dos dados anunciados, nem sobre a idoneidade técnica do proponente.” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1951). A época era propícia a aventureiros, e aparentemente o governo brasileiro, apesar da urgência, demonstrou sobriedade com relação a essa possível aquisição.

São extraíveis, portanto, as seguintes conclusões parciais a partir da análise efetuada.

Em primeiro lugar, apesar de ser uma compra “emergencial”, teve em conta diversos aspectos de natureza política para sua definição, como a negligência dos EUA em fornecer material avançado para os países da região, que possibilitou a entrada de novos agentes no cenário.

Em segundo lugar, a participação do Itamaraty é bem acentuada, seja no processo de compra em si (atuando como intermediário e mesmo negociador), seja como uma parte interessada e “informante” da FAB com relação ao desenvolvimento de vizinhos neste setor estratégico que é a aviação de combate. Porém, a compra é focada na decisão e protagonismo da Aeronáutica.

Em terceiro lugar, o processo como um todo não parece ter dependido de questões da política externa, mas se enquadra em seus preceitos, seja pela tentativa (infrutífera) de buscar guarida com os EUA, seja pela busca de uma autonomia (representada na compra com os ingleses).

Capítulo 3: 1967-1979 – A era da aviação supersônica: O Mirage III

3.1.Histórico

A evolução constante da aviação de combate (associada ao vanguardismo tecnológico inerente a essa Força) não tardou a demonstrar resultados em termos de desempenho com os novos modelos de aeronaves. O advento da aviação a jato implicaria em uma grande modificação no fluxo do combate, e uma dessas variáveis condicionantes para o sucesso seria a capacidade de avistar o inimigo primeiro, o que dependeria da velocidade de cruzeiro: literalmente, quanto mais rápido o avião, maior a chance de surpreender o inimigo (GALANTE: 2010, on-line).

O grande marco para a medição de velocidade seria a barreira da velocidade do som. A propulsão por reação tornou possível romper essa barreira natural da velocidade de 1235 km/h, e no ano de 1947 um avião experimental pilotado por Chuck Yeager conseguira tal façanha (HAMANN: 2012, on-line). Já no ano de 1953, enquanto o Brasil adquiria os já defasados modelos Gloster Meteor da Inglaterra, nos EUA decolava o primeiro avião de combate produzido em massa com a intenção de superar a barreira do som de modo seguro (outros modelos conseguiam fazê-lo, mas colocando em risco a integridade estrutural da aeronave), o F-100 Super Sabre (GARDNER: 2007, p. 6), seguido pelo MiG-19 soviético.

Estava inaugurada uma nova era para a aviação de combate, e uma vez mais o Brasil se encontrava defasado com relação ao desenvolvimento tecnológico observado em países mais avançados. Países vizinhos também operavam aviões a jato, e logo o atraso se tornaria um fonte de inquietação para o comando da Aeronáutica.

A passagem da FAB pra a aviação supersônica ocorreu de modo abrupto. Como exposto anteriormente, os modelos Gloster Meteor, que juntamente com aeronaves mais antigas compunham o cerne da aviação de combate nacional, passaram a apresentar avarias estruturais graves durante revisões regulares em meados da década de 1960. Tais danos ameaçavam a segurança dos pilotos, aumentando a probabilidade de acidentes, e comprometiam a capacidade de emprego das aeronaves para sua função primeira.

Essa urgência que surge da necessidade fez com que a FAB iniciasse o processo de renovação do seu corpo de aviação de caça, cuja ideia inicial seria a aquisição de vetores mais modernos. Tencionava-se que lograssem oferecer ao País uma capacidade similar (ou, ao menos, próxima) das mais avançadas do mundo, conferindo de tal modo à sua força capacidade supersônica (KASSEB: 2008, p. 23).

Porém, não se tratava apenas de adquirir uma aeronave capaz de quebrar a barreira do som: havia uma série de fatores análogos cuja aquisição de tais aeronaves acarretaria para o conjunto da estrutura aeronáutica brasileira como um todo:

Adicionadas às exigências básicas anteriores que já tinham sido satisfeitas, o voo em grandes altitudes e velocidades trouxe suas demandas particulares. Esses novos parâmetros exigiram novas atitudes quanto ao controle do espaço aéreo, do controle do tráfego aéreo, das telecomunicações, da meteorologia em altitude e de suas correntes de jato, dos níveis de congelamento, da cartografia para a navegação em grande altitude, dos procedimentos para o voo por instrumentos etc.[...]

Os novos sistemas de visada, a nova geração de armas e munição, a aerodinâmica e os materiais, a engenharia motorística, os efeitos das altitudes e velocidade etc. passaram ao cotidiano dos Pilotos de Caça. E, somados a isso, as novas habilidades de pilotagem exigidas para desempenhar as tarefas de emprego dos armamentos, com nova plataforma e em novo cenário. (MENEZES: 2008, p. 16-17)

A operacionalização desse novo parâmetro, o “supersônico”, teria seu impacto direto na estrutura da instituição Ministério da Aeronáutica como um todo. Todas as novidades mencionadas acima implicaram não apenas na modernização das esquadrilhas, mas de todo o pessoal envolvido com navegação e controle de voo, equipes de terra e até mesmo o aspecto político, pois houve a consolidação pela primeira vez e de fato, da noção de objetivo primeiro da Aviação de Caça, a defesa do espaço aéreo do Brasil (MENEZES: 2008, p. 17). A aquisição de modelos supersônicos, o norte-americano F-5 e o francês Mirage III, possibilitaram pela primeira vez essa capacidade de interceptação e defesa do território nacional como um todo, o que demonstra ser um marco na história dessa Força, e da própria Defesa nacional em sua completude.

Em um primeiro momento, de fato, a tradicional proximidade com os EUA fez com que a FAB se interessasse pelo modelo Northrop F-5, um caça que já estava sendo empregado com sucesso na Guerra do Vietnã e satisfaria as necessidades da Força, mas sem o ônus da inflação causada pelo conflito como ocorrera nas tentativas de aquisição do F-86 na década de 1950. A escolha desse modelo se inseria, inclusive, na nova proposta de definição da defesa do espaço aéreo, optando-se por uma aeronave interceptadora moderna e versátil. Porém, o que se observou foi a recusa dos EUA em negociar tal contrato, havendo em contrapartida a oferta de velhos modelos T-33 (os quais já compunham a frota brasileira cumprindo quase todas as funções para missões de ataque e treinamento) (KASSEB: 2008, p. 23).

Mesmo com a pressão por parte dos adidos militares em agilizar as negociações, Washington manteve uma firme posição de suprimir qualquer tipo de venda de armamentos avançados para a América do Sul como um todo, de modo a evitar uma suposta corrida armamentista ou quaisquer desequilíbrios que adviessem da inserção desses aparatos no contexto regional. Isso frustrou, inclusive, as pretensões brasileiras de adquirir o modelo CF-

5, variante montada no Canadá, mas cuja venda era condicionada ao aval da matriz norte-americana, o que não ocorreu na situação apresentada.

Assim como ocorrera anteriormente, na década de 1950, a negativa dos EUA em fornecer material militar para seus vizinhos do Sul no anos 1970 não evitou que ocorresse um aumento de gastos militares nessa década, bem como resultou em uma perda significativa de mercado (anteriormente “seguro” para os EUA) para países europeus (KASSEB: 2008, p. 24)

Desse modo, similarmente ao caso da compra dos Gloster Meteor, a negativa norte-americana em ceder aos pedidos do Brasil fez com que a FAB buscasse opções em outros países. Em um primeiro momento, essa busca se mostrou mais ousada, com o envio de uma missão nomeada pelo Ministério da Aeronáutica para diversos países europeus, a qual não avaliaria apenas o desempenho e a viabilidade de compra de aviões supersônicos, mas também a possibilidade de um acordo para a compra e produção nacional de seus respectivos modelos de treinamento⁸ (KASSEB: 2008, p. 28).

Esse aspecto da compra revela certo diferencial, em comparação à compra anterior dos Gloster Meteor, quanto à abordagem empregada pela FAB. Apesar de ambas as situações se assemelharem quanto à necessidade básica da Força, e tivessem sua urgência fundamentada na questão da obsolescência e necessidade de modernização do corpo de aviação de caça, a compra anterior se deu de um modo menos refinado, mesmo que pela falta de opções disponíveis. No começo da década de 1950, as tentativas de contato para a aquisição do modelo desejado se mostraram infrutíferas, e restou à FAB a opção pelo modelo menos eficiente, mas que atendia às condições de compra e interesses do fornecedor no momento, a inglesa Gloster.

Já no final dos anos 1960, a lição da FAB com relação à compra de seus primeiros aviões a jato fora aprendida, e a busca por diversificação de parceiros foi a opção quanto à recusa norte-americana em ceder seus aparelhos mais modernos e que atenderiam às necessidades da Força. A diversificação de fornecedores e a busca pela redução da dependência de material estrangeiro já se faziam notar na década de 1960, mesmo pelo processo de industrialização acentuado do País, com a adição de modelos e projetos nacionais ao rol de aeronaves da instituição (LORCH: 2005, p. 28). Isso se aprofunda ao perceber-se que a formação de uma equipe, visitações a vários países e tentativa de estabelecer contratos mais complexos, como a questão da fabricação de aviões de treinamento, mostra um processo

⁸ A missão era formada pelos Coronéis Osires Silva, Lauro Ney Menezes e pelo Major Ivan Moacyr da Frota; entre os caças avaliados e seus respectivos treinadores, estavam o inglês BAC Lightning e o treinador Strikemaster, o sueco Saab 35 Draken e o treinador Saab 105, e o Mirage III francês com o treinador Fouga Magister (KASSEB, 2008, p. 28).

de amadurecimento e profissionalização para esses novos tempos. De fato, em 1968 já havia sido despachada uma missão para a França, para sondar a empresa Dassault (fabricante do Mirage III⁹) quanto à plausibilidade de compra da aeronave. Missões semelhantes foram enviadas para a Inglaterra e a Itália, mas logo essas opções foram descartadas pela vantagem que se apresentava na compra dos aviões franceses (KASSEB: 2008, p. 28). Tão logo fosse liberada a compra, o governo brasileiro agiu prontamente para fechar o negócio:

...veio a liberação das negociações pelo Ministério da Fazenda do Brasil, considerando-se sempre a situação cambial entre Brasil e França. Noticiou-se extra-oficialmente na época, que cada aeronave Mirage III EBR teria custado aos cofres da nação a quantia de 10 milhões de cruzeiros (em moeda da época), pagas segundo um acordo em que parte da dívida se estenderia por 10 anos subsequentes e o restante do pagamento seria em matérias-primas. (KASSEB: 2008, p. 28-29)

Vê-se que havia um interesse imediato em concretizar a compra – e se mostrava recíproco, com a França enviando membros de seu Estado-Maior para acompanhar as negociações. Mais do que uma oportunidade de negócios, a negociação para a compra dos Mirage se mostrou paradigmática quanto à atuação das Forças Armadas do Brasil, pois foi a concretização de um processo que já se insinuava, de sair da alçada dos EUA e seu programa de assistência militar, o qual via de regra frustrava as pretensões da Aeronáutica e do Exército com o envio de material de segunda mão (KASSEB: 2008, p. 30).

Por outro lado, a escolha teria sido embasada também na já mencionada evolução da doutrina de emprego da aviação de caça no Brasil. Uma nova doutrina de soberania do espaço aéreo teve de ser formulada de modo a não causar transtornos diplomáticos ao Brasil (evitando despertar nos vizinhos o temor de uma “soberania pelas armas”) ao mesmo tempo em que atendesse ao anseio de inovação e grandeza econômica e geográfica que prefigurava a Nação. Disso adveio a atual configuração do sistema de defesa aérea brasileiro, com “uma malha de defesa aérea dando apoio a um vetor de interceptação em todo o território nacional sem qualquer denominação ‘estratégica’...” (KASSEB: 2008, p. 33), e a aeronave disponível no mercado que cumpriria todos os requisitos dessa missão seria o Mirage III.

O processo de compra se mostrou relativamente mais complexo e demorado que o da ocasião da aquisição dos Gloster Meteor. Com as negociações iniciadas em 1967, o acordo foi formalizado entre a Dassault e o governo brasileiro (na pessoa do Ministro dos Negócios, Paulo de Paranaguá) no dia 12 de maio de 1970, de caráter secreto com relação aos itens embarcados nas aeronaves e com a definição de um lote de 12 aeronaves monoplace (Mirage

⁹ A ideia original era a compra de modelos Mirage I, simples, mas com o tempo surgira a oportunidade de negociar o modelo Mirage III, mais moderno e que estava sendo empregado com sucesso no Oriente Médio (KASSEB: 2008, p. 28).

III EBR, denominados F-103E) e 4 biplace (para treinamento, Mirage III DBR, denominados F-103D) que passaram a ser entregues a partir de 1972 (KASSEB: 2008, p. 35).

O processo diferiu legalmente do que se vê na atualidade, em que se observa a divulgação de um edital e participação de empresas interessadas. No caso da compra dos Mirage III, a negociação foi feita de maneira direta, de acordo com interesses específicos da Aeronáutica e lidando diretamente com a empresa escolhida. Isso proporcionou uma importante maleabilidade com relação aos termos e processo de aquisição, a qual possibilitou, já no ano de 1973, que as aeronaves do primeiro lote estivessem em uso, bem como evitou a consumação de uma cláusula onerosa para o Brasil, com a troca da garantia de uso compulsório de mísseis em missões de treinamento pela compra de simuladores (KASSEB: 2008, p. 36-37).

Definida a compra, novamente se escolheu uma turma pioneira de pilotos para se fazer o estágio no país do fabricante, alocados na Base de Dijon. Os que ficaram conhecidos como “Dijon Boys” foram não apenas responsáveis pelo aprendizado e primeiro contato com a operação de aeronaves supersônicas, bem como o transporte das primeiras unidades da França para o Brasil, mas também importantes para a etapa seguinte, de formação e implementação do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA). Porém, além dos pilotos, dessa vez houve também o envio de pessoal de suporte, com a intenção de efetuar a manutenção que se faria necessária no futuro (KASSEB: 2008, p. 41).

De fato, o grande diferencial da aquisição dos Mirage III com relação aos Gloster Meteor, mais que o desempenho e capacidade supersônica, foi o fato de exigir a completa modificação da estrutura organizacional e de suporte existente na Aeronáutica. Além da evolução da doutrina de emprego e surgimento do conceito de interceptação e defesa do espaço aéreo (deixando para trás de vez o caráter supletivo da Força Aérea como auxiliar das demais), houve a necessidade de adaptação da estrutura e surgimento de novas tecnologias e demandas, como a construção de uma base própria para a operação dos caças, na cidade de Anápolis. Não apenas serviria como um ponto de referência para a defesa do espaço aéreo nacional como um todo, mas também como a espinha dorsal da defesa da nova capital, Brasília. Houve também uma inovação estrutural, com a criação da Primeira Ala de Defesa Aérea (1ª ALADA), a unidade administrativa que geriria a atuação dos caças supersônicos e a implementação de sua doutrina de emprego (KASSEB: 2008, p. 51).

A aquisição dos Mirage III representou o marco inicial da aviação de caça moderna para o Brasil, com a operacionalização de estratégias de emprego, modernização de estrutura

decorrente dessa nova situação, e aumento considerável da autonomia de utilização e alcance. De forma resumida,

Quando o Brasil efetivou a compra dos 16 Dassault Mirage III D/E da França, no dia 12 de maio de 1970, o país não somente havia acabado de ingressar na era supersônica, como também dava início a um novo capítulo da história da FAB, modernizando a aviação de caça em termos de equipamento de primeira linha e de filosofia, modificando tudo aquilo que os pilotos executavam desde a Segunda Guerra Mundial. (KASSEB: 2008, p. 57)

Por fim, no ano de 1973, após as sucessivas e frustradas tentativas de negociação com os EUA, fatores como a intrusão de empresas europeias no cenário de defesa da América do Sul e a consequente perda de mercado fizeram com que o presidente Nixon encerrasse o embargo tácito à venda de armamentos de primeira linha aos países da região. Tal desenvolvimento viabilizou, finalmente, a oferta dos modelos F-5 para o Brasil, que a despeito de já ter suas exigências atendidas pelo caça francês, não deixou de considerar a possibilidade de incrementar e modernizar de modo profundo sua capacidade de defesa do espaço aéreo, terminando pela aquisição de um lote dessas aeronaves (KASSEB: 2008, p. 37).

No que ficou conhecido como “Operação Tigre”, foram encomendados 42 caças Tiger no ano de 1974, durante o governo de Ernesto Geisel, e há certo desentendimento com relação aos valores despendidos: Galante (2009, on-line) afirma que o lote inicial fora acordado pelo montante de US\$72 milhões (em valor da época), enquanto Pereira e Pinto (2010, on-line) afirmam ter sido gasto um total de US\$115 milhões. No total, foram adquiridos 36 F-5E Tiger II, monoplace, e 6 unidades do modelo B, biplace, de treinamento, entregues ao longo do ano de 1975 (GALANTE: 2009, on-line). Na década seguinte haveria ainda a compra de aeronaves usadas da USAF, totalizando 26 caças pelo preço total de US\$13 milhões (PEREIRA; PINTO: 2010, on-line)

A aparição em cena de aeronaves com capacidade supersônica alterou para sempre o cenário do combate aéreo. Coube ao Brasil assimilar tal conceito, e de certo modo foi admirável o esforço para a modernização do corpo de aviação de caça. Sua importância estaria ligada à própria mentalidade da Guerra Fria, a qual

...trouxe consigo um questionamento que inúmeras vezes fazia com que recursos materiais, humanos, meios financeiros e muito tempo fossem gastos com a defesa interna dos Estados independentes, no caso da América do Sul, postergando decisões sobre investimentos em recursos para a defesa aérea ou, mais precisamente, superioridade aérea. Com essa consciência e sabendo da responsabilidade em operacionalizar uma defesa aérea eficiente, o governo brasileiro se negava a deixar para o futuro uma ação concreta sobre a aquisição de aeronaves de interceptação, não permitindo que os fatores inerentes àquela época desviassem sua atenção em um mundo com fronteiras instáveis. O tempo provou ser acertada tal avaliação, pois hoje o denominado inimigo interno pode ter outra conotação, mas o problema da manutenção de soberania por meio de superioridade aérea persiste conforme

comprovação nos conflitos atuais. O poder de dissuasão é a espada que mantém as fronteiras inalteradas. Felizmente ou infelizmente, é assim que funciona. (KASSEB: 2008, p. 93)

A vinda dos Mirage III representou não apenas a inserção do Brasil em um novo contexto de excelência em termos de capacidade, mas proveio a nação de uma filosofia completamente nova de superioridade aérea e o desenvolvimento tecnológico e estrutural necessário para a consecução dessa tarefa. Não tardaria para que uma nova era se iniciasse a partir da década de 1980, com o desenvolvimento do caça nacional AMX, em parceria com a Itália. Este seria o primeiro passo concreto para a busca pelo desenvolvimento próprio, deixando de limitar a capacitação das Forças a mera aquisição no estrangeiro. Porém, o foco do estudo são as aquisições feitas a países estrangeiros, a que se aterá no próximo capítulo.

3.2.A política externa do período

Os variados padrões de atuação na Política Externa Brasileira, por vezes, se apresentam como reflexos de políticas de Estado. Dentre estes, um dos mais ambiciosos foi o projeto do “Brasil Potência”, cuja origem se encontra no regime militar, durante a década de 1970. De fato, já apontava em 1976 Skidmore (apud FERREIRA: 2001, p.86) essa característica inadiável do Brasil vir a tornar-se uma potência capaz de influir nas políticas mundiais no futuro. Trata-se de um construto ideológico que se valeu de situação política favorável e crescimento econômico sem precedentes até então para impulsionar a participação internacional do Brasil de maneira vertiginosa.

Tal processo se justifica e fundamenta com base na conjuntura internacional do momento. Segundo Saraiva (2008, p. 240), a década de 1970 foi bastante agitada para a América Latina, cujos processos políticos foram regidos por um movimento “pendular” entre a busca pela autonomia e a conservação de padrões históricos de relação de subordinação. Essa possibilidade de inserção internacional mais aguda teria sido possibilitada pela *détente* da Guerra Fria ocorrida no período, acompanhada de uma crise de legitimidade da liderança e influência norte-americana no período (SARAIVA: 2008, p. 241).

Para Cervo, a participação brasileira na política e economia mundiais se embasaria em diversos paradigmas e modelos de inserção internacional. Dentre os conceitos propostos por este autor, haveria um rol dos quais poderiam se adequar ao período em questão: o multilateralismo normativo, caracterizado na busca por novas parcerias; a busca por parcerias estratégicas, vistas como necessárias em diversos momentos na busca por investimentos, desenvolvimento tecnológico e afins; o desenvolvimento como vetor principal de sua ação

externa, o que se deu entre 1930 e 1989; e a independência de inserção internacional, que seria uma espécie de elemento comum (e contaminante) dos demais preceitos, fundamentada em estabelecimento autônomo de diretrizes de atuação e inserção internacional, de longa duração (CERVO: 2008, p. 28-31).

São conceitos que se aplicam ao “Brasil Potência”. No caso, depara-se com o estado desenvolvimentista de Cervo, e seus efeitos seriam consequências de fases específicas do desenvolvimento econômico, com implantação de indústria de base e início de inovação tecnológica em setores de ponta (CERVO: 2003, p. 14), que seria visível inclusive no campo da aeronáutica.

O caso do Brasil teria sido o mais destacado desse processo de busca por um descolamento relativo da órbita de influência norte-americana. Segundo Fonseca Jr. (2004, p. 361), autonomia é algo que toda diplomacia persegue de maneira natural, mas variando sua expressão de acordo com cada tempo; no caso, as características singulares dessa inserção exigiam uma diplomacia de feitiço próprio, o que o autor denomina “autonomia pela distância”, mais destacada. Isso se inseriria na representação pelo País do papel de uma “potência média” ou “ascendente”, alimentada pela participação ativa das instancias decisórias internas em associação com setores civis e por crescimento econômico exacerbado (SARAIVA: 2008, p. 243).

Ou seja, apesar dos fatores exógenos, haveria uma suposta vocação originada internamente: “o que o Brasil pretendia, efetivamente, era superar o status de poder regional e atingir o patamar de grande potência, de acordo com o destino que julgava manifesto em suas dimensões territoriais, demográficas, econômicas e geopolíticas” (BANDEIRA: 1995, p. 238).

Trata-se de um modelo que se mostrou atrelado ao fator econômico, e de fato se tornou viável pelo contexto da década de 1970. Nesta, a economia era caracterizada pela crise norte-americana e o “milagre econômico” brasileiro, pujante crescimento econômico possibilitado pela conjunção de um tripé econômico, constituído por empresas estatais, transnacionais e capital privado nacional (VIZENTINI: 2003, p. 46).

De tal modo surge o I Plano de Desenvolvimento Econômico (PND), focado em grandes programas de investimento, na diminuição da inflação e aumento substancial do PIB, um “instrumento por excelência da afirmação do poder nacional” (FERREIRA: 2001, p. 116), e considerado uma necessidade política dada a capacidade de produção ociosa, alterações institucionais e condições favoráveis no mercado externo para o aumento de gastos públicos, prevendo aumento de 6% ao ano (EARP; PRADO: 2003, p. 219).

Via-se a dialética entre repressão política e “milagre econômico”, com a repressão engendrada de modo a intimidar “oposição real ou potencial”, e a economia encarando crescimento sem precedentes (VIZENTINI: 2004, p. 132-133). Foi com tal base (facilidade em determinar políticas internamente e aumento do poder de compra do País) que, apesar do desafio de obtenção de material de alta tecnologia, foi possível ao Brasil adquirir os modelos de caça que se encontravam entre os mais avançados do mundo no momento.

Já a economia fim do período era caracterizada por um crescimento já debilitado. A crise de legitimidade do governo era impulsionada pela conjuntura de crise, e o II PND tornou-se uma das soluções encontradas para contornar esse quadro adverso mediante a adoção de medidas industrializantes e de capacitação tecnológica (VIZENTINI: 2004, p. 199).

Em termos de atuação externa, o paradigma desenvolvimentista respeitaria os preceitos tradicionais da diplomacia brasileira, mas revestindo-os de interdependência e aceitação por seu caráter não-confrontativo, mas de reduzido poder de barganha. Internamente, a busca pela reafirmação desse poder com bases domésticas fez surgir uma contraditória política externa maleável e liberal, cujo caráter divergia da repressão inerente à política interna. O Itamaraty assumia, com sua tradicional autonomia, o papel de elaborador dessas políticas, mas sua execução era fragmentada por diversas etapas (BUENO; CERVO: 2008, p. 398-400).

Para Cervo a atuação externa do país era orquestrada por um conjunto de fatores coordenados, para Vizentini haveria um esvaziamento das funções diplomáticas, agora distribuídas entre diversas burocracias internas. Isso redundaria em um grande conflito interno entre visões díspares, como as rugas entre o MRE e o Ministério da Fazenda quanto ao perfil econômico do país, ou o claro enfrentamento entre o Itamaraty e a “área de segurança hipertrofiada e militarizada” (VIZENTINI: 2004, p. 136).

A política do momento apresentar-se-ia...

...como um instrumento de apoio ao desenvolvimento econômico-industrial e da construção do **status de potência média**, representando o ponto alto de uma estratégia iniciada com Vargas, mas cujas origens mais remotas se encontram na ideologia tenentista. Tal política, ao longo do regime militar, conduziu à busca de uma maior autonomia na cena internacional, produzindo-se uma crescente multilateralização e mundialização, de dimensão tanto econômica como política. (VIZENTINI: 1999, p. 148)

De fato, no momento poder e política externa se tornariam indissociáveis:

O poder não era o fim, mas servia aos fins da política exterior e isso explicava sua necessidade, aspiração e busca. Os meios para aumentar o poder nacional foram selecionados e agregados de forma empírica a partir de base material que dava suporte à ação externa (BUENO; CERVO: 2008, p. 398).

Ademais, inserida no aspecto de paradigma desenvolvimentista, a busca pelo desenvolvimento torna-se vetor principal em matéria de política exterior, ancorada em função de industrialização (como necessária para atender demandas de uma sociedade complexa) e crescimento econômico (com a finalidade de suprimir atrasos históricos) (CERVO: 2008, p. 74-75). Logo, o desenvolvimento era buscado como parte integrante do “interesse nacional”, e atrelado à busca de autonomia com relação aos EUA (configurado na “aliança com autonomia” oriunda do apoio dos EUA a parceiros regionais) (VIZENTINI: 1999, p. 148).

Isso se dá em um contexto propício, em que o Estado possuía elevado poder decisório sobre “instrumentos de promoção econômica” na arena internacional e no qual a política externa possuía relativo nível de consenso interno, sem opções abrangentes à mesma (FONSECA JUNIOR, 2004, p. 363), redundando em grande capacidade de implementação, sem margem de contestação interna. Isso não ocorreria, contudo, sem divergências quanto ao modelo, exemplificado no constante embate interno entre associacionistas e independentes¹⁰ (CERVO: 2008, p. 48-49).

Podemos encontrar a gênese do projeto de potência no governo Médici, e este se estenderia até o governo Geisel, mas suas raízes se estendem já no governo Costa e Silva. Em Médici, a chamada Diplomacia do Interesse Nacional do chanceler Gibson Barboza estaria atrelada a esse projeto do “Brasil Potência”. Isso era visível, por exemplo, na chamada “Doutrina do Cerco”, que reforçava a noção de que necessidades estratégicas do Brasil em caso de conflito, por exemplo, não poderiam mais ser buscadas apenas com apoio dos EUA, e sim por meio próprio ou de outras fontes (FERREIRA: 2001, p. 115).

Configurar-se-ia pelo recuo na participação em foros terceiro-mundistas, o privilégio a relações bilaterais em detrimento das multilaterais, e a busca de relações satisfatórias com os EUA, sem subserviência ou alinhamento, mas evitando dissabores e buscando o diálogo eficiente, mesmo em momentos de tensão. É possível, inclusive, mesmo com o aparente fracasso do “milagre econômico”, considerar que o projeto do “Brasil Potência” teria encontrado continuidade no “pragmatismo responsável e ecumênico” de Geisel. Isso pois, calcado por ecos da Política Externa Independente dos anos 1960, foi considerado o mais “ousado” de todos no período militar, mas nada mais fez que aprofundar e desenvolver o “paradigma da diplomacia do regime militar” (VIZENTINI: 2004, p. 197).

¹⁰ O primeiro grupo caracterizava o governo imediatamente anterior aos que protagonizaram o projeto do “Brasil Potência”, focando-se no atrelamento e estabelecimento de relações especiais com os EUA e a fusão entre as esferas política e ideológica. O segundo grupo tinha como fulcro o desenvolvimento a partir de forças internas, dissociando as preocupações na seara estratégica de temores ideológicos, o que possibilitaria a aproximação com os países de Terceiro Mundo, com especial atenção delegada ao tema do desenvolvimento.

Municiada de uma noção de aumento de poder, a diplomacia brasileira almejava a participação efetiva na ordem mundial, atingindo metas de segurança e desenvolvimento bem como obtendo prestígio e informações:

A posição de potência intermediária condicionou a atuação brasileira, determinando sua posição intermediária, realista, por vezes ambíguo, longe do engajamento doutrinal imutável, apesar de solidária com a frente dos povos atrasados, voltada aos problemas concretos com solução *ad hoc*, sem adesão incondicional a consensos de grupos. (BUENO; CERVO: 2008, p.400-401).

Nesse contexto, ocorria a “nacionalização da segurança” (BUENO; CERVO: 2008, p. 404). Dessa forma, a doutrina de segurança coletiva continental proposta pelos EUA foi gradativamente atenuada e abandonada pelo Brasil em favor de um desenvolvimento mais autônomo em termos de segurança e defesa, inclusive com intenções claras de propor um desenvolvimento autossustentado.

Esse era um período de *détente*, em que a atenuação do confronto político entre leste e oeste da Guerra Fria expunha as diferenças entre norte e sul, tornando possível a busca por maior autonomia. Contudo, isso não inferia em confronto com os países centrais ou atrelamento total aos subdesenvolvidos ou não alinhados (cuja relação, na verdade, teve importância diminuída): “o caminho do ‘Brasil Potência’ era um caminho solitário, e um excessivo multilateralismo poderia significar um fechar de portas.” (VIZENTINI: 2004, p. 145). O Brasil opta pela busca isolada pelo desenvolvimento, que o desonerava de pactos solidários que obstaculizavam tal processo, além de conciliar ambigualmente um caráter de potência inserida no contexto do mundo democrático, a uma situação doméstica com ausência de abertura política.

Já durante a Diplomacia da Prosperidade de Costa e Silva havia poucos benefícios na associação regional direta com os EUA dada sua carga de responsabilidade mundial – o que tornava pouco atraente sua atuação em conjunto na região (VIZENTINI: 2004, p. 86). Nesse mesmo governo, contudo, o nacionalismo crescente colocava o Brasil em rota de colisão com os EUA em alguns assuntos, mas sem abandonar a negociação bilateral (e a barganha, administrando tais rugas a seu favor na medida do possível) (VIZENTINI: 2004, p. 93). Esse tipo de fatores conspirava para que o país almejasse seus projetos de autonomia no campo das relações exteriores.

As crises de natureza externa e o autoritarismo interno, além de contradições no próprio projeto acabaram por, em longo prazo, minar a legitimidade do programa de desenvolvimento em que se ancorava o “Brasil Potência” de Médici, o que acabou havendo à ascensão de Geisel, na esperança e necessidade de liberalização (VIZENTINI: 2004, p. 147).

Foi o auge da flexibilização, com a diversificação de parceiras e praticamente inexistente alinhamento político e ideológico com os EUA. Porém, os limites de relacionamento com os EUA esbarrariam na busca pelo desenvolvimento como proposta nesse sentido. O programa dessa política externa entrava em conflito dois setores de interesses distintos, um interno formado pelos setores de segurança, e o externo, na figura dos próprios EUA (VIZENTINI: 2004, p. 205). Apesar de o contexto internacional propiciar essa busca por brechas de inserção e atuação internacional, desde 1974 se encontravam dificuldades postas pelo relacionamento com as próprias grandes potências.

O ápice do distanciamento para com os EUA se deu com a denúncia do acordo militar de 1952 no ano de 1977 – um marco do rompimento de uma relação oriunda da Segunda Guerra Mundial. Juntamente com outros três fatores (a política de exportação de material bélico, o Acordo Nuclear com a Alemanha e o Programa Nuclear paralelo de 1979) (BUENO; CERVO: 2008, p. 405-406) demonstrou o desejo do país em almejar a auto sustentação na área de segurança e defesa, reverberando no desenvolvimento econômico da indústria militar nacional e abandonando antigas crenças geopolíticas. O recrudescimento do nacionalismo sepultaria projetos estadunidenses de institucionalização da segurança coletiva contra subversivos, um indicador de que a política brasileira cada vez mais se dirigia para a questão do interesse nacional (BANDEIRA: 2003, p. 403) e mostrando que o aparente abandono de fronteiras ideológicas teria sido a principal motivação para amornarem-se as relações do Brasil com os EUA.

O projeto se mostra paradoxal por sua natureza formalmente atrelada aos EUA, mas contrastante com seu perfil de busca autônoma por desenvolvimento. A explicação para essa contradição aparente estava encerrada na política externa brasileira, que, de fato, buscava o “interesse nacional” e o projeto de “Grande Potência”, adotando o multilateralismo em questões políticas contestatórias e sobre as quais não possuía capacidade de lidar sozinho, e o bilateralismo quanto a interesses materiais (VIZENTINI: 2004, p. 137). As relações com os EUA seriam um “desalinhamento sem confronto”, no qual um progressivo arrefecimento das relações comerciais e políticas chegava, por vezes, ao enfrentamento. A tarefa da diplomacia era de amansar o conflito, mas terminava sem resolver questões fundamentais dada sua natureza ambígua inserida no projeto de potência (VIZENTINI: 2004, p. 147).

Ademais, nunca teria havido um rompimento completo de relações com os Estados Unidos: a benesse da economia mundial se associaria à conciliação de relações com os EUA precipuamente na arena ideológica (no papel do combate à guerrilha interna) e uma

conjuntura regional favorável, que se consubstanciariam na possibilidade de buscar a situação de potencia média (VIZENTINI: 2003, p. 48).

Em verdade, autores como Bandeira consideram, inclusive, que a participação dos EUA seria essencial para a consecução desse projeto de potência como algo pensado pelas elites nacionais:

Since the 1970s apogee of Brazilian economic growth, the military governments that have ruled Brazil have developed the concept of greatness as a definition of the national purpose, but really the idea of Brazil's eventual emergence as a great power was embedded in the psyche of the Brazilian elite long before the coup d'état and is destined to persist. Inevitably, Brazil's ambition to play an increasingly autonomous role in the world and, in time, to win its rightfully prominent place in the international structure of power has strongly shaped its relationship with the United States for most of the past quarter of a century (BANDEIRA: 2006, p. 14).

Vizentini vai além, ressaltando que o saldo teria sido proveitoso para o Brasil, pois apesar dos atritos havia pontos de convergência:

Tirando proveito do aumento da multipolaridade e da redução da dependência face aos EUA, o Brasil tratava de renegociar os termos de sua dependência, o que vinha sendo tentado sem sucesso desde a Política Externa Independente. O Brasil pôde então superar a “doença infantil do radicalismo” do governo Costa e Silva e iniciar um *diálogo pragmático*. Conforme o embaixador Araújo Castro, as relações entre ambos deveriam ser encaradas “como relações entre dois Estados-membros que atuam na sociedade internacional, com desigual parcela de poder e responsabilidade, mas com igual determinação de sustentar posições e pontos de vista que se ajustem a seus específicos interesses nacionais.” [...] a [política externa] brasileira se individualizava e se renacionalizava, sobre um fundo de desideologização. Além disso, a nova conjuntura permitia a condução da relação entre os países em termos estritamente bilaterais (VIZENTINI: 2004, p. 149-150).

Faz-se importante ressaltar que, desse modo, mais do que rupturas, seriam as continuidades com relação às políticas anteriores que enriqueceriam a análise desse programa de atuação internacional:

Compreendê-la [a política externa brasileira] exige compreender esses vetores de continuidade – até para que possamos perceber as rupturas. Assim, o comportamento pragmático no cenário internacional não era novidade [...] praticamente todos os espaços explorados pela diplomacia de Geisel já haviam sido abertos no governo Médici (VIZENTINI: 2004, p. 204).

O Brasil estaria retomando aspectos da Política Externa Independente (PEI) dos anos 1960, quando passou a importar menos a opinião dos EUA, e sim a que “os povos subdesenvolvidos fazem de si próprios” (FERREIRA: 2001, p. 96), no que se encontra o cerne dessa busca por autonomia. Porém, comparado à PEI, apesar de críticas internas, esse modo de atuação tinha a grande vantagem de estar consolidada no país uma situação material condizente com tais aspirações, ou seja, possuir “uma infra-estrutura econômica que sustenta

o discurso e a prática diplomática, o que não existia no início da década de 1960” (VIZENTINI: 2004, p. 211).

Aumentava a cooperação com outras partes, de países europeus, mesmo os comunistas do leste, ao Japão. Mas a parcela mais importante teria sido a aproximação com a América Latina, escorada em três bases:

a ação nos órgãos multilaterais regionais para promover a cooperação dos Estados Unidos ao desenvolvimento regional, as iniciativas de integração multilateral e bilateral intrazonal e o escalonamento da América Latina na estratégia de inserção mundial. Uma política de “conteúdo econômico”, coerente e contínua e que buscava adaptações sucessivas ao longo do tempo em função de resultados (BUENO; CERVO: 2008, p. 416).

Mas isso não teria ocorrido sem a projeção de rivalidades. De fato, a preocupação com o entorno regional é uma constante, como se averigua na análise dos documentos na próxima seção. Houve até certo ponto a evolução de um tipo de nacionalismo na Argentina que teria avançado como uma disputa pela atenção dos EUA, o que fez recrescer o padrão de rivalidade com o Brasil, em termos de liderança regional e de pujança militar (BANDEIRA: 2003, p. 411-412). Isso se seguiu de relativa estagnação econômica do país platino, de maneira diversa ao crescimento vultoso observado no Brasil a partir de 1968, (BANDEIRA: 2003, p. 414) o que apenas acirraria as rivalidades e serviria como combustível às pretensões hegemônicas brasileiras. Porém, isso se daria tarde demais: para Kissinger, “o equilíbrio de poder na América do Sul já se rompera, irreversivelmente, em favor do Brasil, ao desaparecer a paridade estratégica com a Argentina, que não mais tinha condições e nada podia fazer para contrabalançar a influência econômica e política do Brasil” (BANDEIRA: 2003, p. 423).

O projeto do “Brasil Potência” ocorreu como o fim de um lento processo de contínua evolução histórica, das aspirações dos movimentos dos anos 20 ao desenvolvimento industrial no Governo Vargas, assim como as tentativas de pluralização de parceiros externos nos governos Quadros, Goulart e Costa e Silva. Não foi algo planejado meramente pelos militares, nem surgido do dia para a noite, mas como um efeito de política econômicas de longo prazo que acabaram por valer-se de uma conjuntura favorável e única para seu engendramento em busca do “interesse nacional.”

A grande diferença entre as aspirações e a atual implementação desse projeto foi a plausibilidade de sua consecução, pois naquele momento ocorreram condições favoráveis, tanto interna quanto externamente, a essa busca pelo protagonismo internacional. Entre suas consequências, por exemplo, estão a construção da Usina de Itaipu, o acordo nuclear com a Alemanha Ocidental, o Proálcool, etc. Então, o milagre já estava minguando, tolhido pela

crise do petróleo, e gradualmente o Brasil caminhou para o cenário de crise da década seguinte, com sua busca abortada pela crise de legitimidade política interna e a implosão da economia internacional que reverberou na crise da dívida dos anos 1980 e atrasou por muitos anos o desenvolvimento nacional.

Ao considerar-se a importância estratégica devida à aviação de combate, não é surpreendente que o processo de compra de novas aeronaves tenha se desenvolvido como ocorreu – fora as necessidades operacionais e fatores domésticos, a projeção de poder internacional que o Brasil almejava contaria com essa grife de “potência média”, e como tal o País necessitaria de Forças Armadas à altura da tarefa. Esse caso demonstra uma situação em que se combinam necessidades estruturais com intenções marcadamente políticas, para a consecução de um projeto emergencial que não cumpriria apenas sua função primeira (a defesa do espaço aéreo), mas a modernização de toda uma doutrina de emprego e a consequência secundária de se tornar parte de um projeto de Estado ainda maior que o espectro da atuação da Força Aérea. Isso foi propiciado pelos fatores econômicos (que possibilitam a compra de material de primeira linha) e políticos (que mesmo com a recusa norte-americana, houve espaço para a aproximação com outros fornecedores).

3.3. Análise documental

3.3.1. O procedimento de pesquisa

De modo análogo ao momento anterior, procedeu-se à coleta de dados relativos ao momento e às compras. A busca por testemunhos diretos ou documentação de origem militar se mostrou infrutífera, restando uma vez mais apenas a opção pela documentação do Itamaraty. Em sua maior parte, a pesquisa foi desenvolvida no arquivo histórico do Itamaraty de Brasília, em que se encontram os documentos produzidos pela diplomacia brasileira desde a mudança de capital, em 1959, com exceção de alguns casos específicos em que constam documentos anteriores a esse prazo (como obtidos para a seção anterior deste trabalho).¹¹

¹¹ Um empecilho à execução da pesquisa foi o caráter dos documentos. No momento em que se iniciou o procedimento de pesquisa, os documentos do período se encontravam enquadrados na categorização anterior à Lei de Acesso à Informação de 2012. Com isso, muitos dos dados que eram considerados secretos estavam protegidos por sigilo pelo período de 20 anos, prorrogável por mais 20: desse modo, tão-somente seria possível analisar os documentos ostensivos ou confidenciais e secretos anteriores ao ano de 1972 (em que se completavam os 20 anos de praxe e o mesmo período de prorrogação a contar de 2012). Após a promulgação da lei, o caráter dos documentos foi alterado, restando apenas a categorização entre reservados, secretos e ultrassecretos. Dada a natureza sensível dessa documentação, a necessidade de reavaliar sua classificação nos dois anos seguintes (executada por funcionários do Itamaraty, estando alheia ao público e sem possibilidade de interferência por parte do pesquisador) e o fato de o período de sigilo ter sido aumentado para 25 anos (bem como sua prorrogação), tornou-se bastante exígua a quantidade de informação acessível.

Houve, apesar dos percalços, a coleta de quantidade substancial de informação, que tornou possível extrair importantes considerações acerca da participação do Itamaraty no tema.

3.3.2. Análise dos dados

A principal descoberta acerca das relações foi uma consolidada tentativa, se não de barganha, de manutenção de negociações estreitas com relação aos Estados Unidos, apesar da busca por novas parcerias. Como descrito anteriormente, os EUA se negavam terminantemente a exportar seus aparatos de maior tecnologia embarcada, principalmente o caça supersônico Northrop F-5, para países sul-americanos, pelo temor de que as turbulências políticas e falta de tato dos governos de então pudessem desencadear uma política e escalada armamentista. O resultado de tal negligência, assim como na década de 1950, foi a virada dos países sul-americanos para a Europa e seus fornecedores, espaço sagazmente ocupado pela França (em vez da Inglaterra como na década passada).

Existem duas situações específicas que advêm de tal conjuntura: a primeira, foi o acompanhamento bastante dedicado da diplomacia brasileira com relação aos desenvolvimentos da política norte-americana no tocante às negociações de exportação de armamentos e material de defesa, visto que isso influenciava pesadamente o processo de aquisição de um caça supersônico; a segunda, o fato de o País buscar parceiros fora da órbita estadunidense, mas ao mesmo tempo mantendo uma proximidade necessária com seu parceiro histórico no desenvolvimento aeronáutico.

De fato, o único documento encontrado que referencia diretamente a compra dos aviões Mirage franceses é um telegrama enviado à embaixada brasileira em Washington, datado de 19 de outubro de 1967 (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1967). Então em processo inicial de discussão (tanto que faz-se notar a menção da possível compra de modelos Mirage IV, que não ocorreria, havendo em vez destes a aquisição dos Mirage III), a Secretaria de Estado das Relações Exteriores remete instrução ao embaixador sobre como deveria entrar em contato com o Departamento de Estado dos EUA. A razão da instrução seria o fato de em reunião informal com a imprensa ter havido, no dia anterior, a divulgação dos entendimentos do Brasil com a França em termos de intenção de adquirir aviões de caça e implementação de indústria de aviões de treinamento no País. A fim de não causar indisposições com o governo dos EUA (e garantir uma das várias possibilidades de fortalecimento da FAB), a instrução era clara de que a embaixada deveria entrar em contato

imediatamente para acalmar os ânimos e garantir que, mesmo vindo a se concretizar o negócio com os europeus, o Brasil persistiria em seu interesse no modelo norte-americano.

É interessante reparar que o Brasil reafirma seu interesse na compra, mesmo com a conhecida negação recorrente dos EUA. Disso se pode inferir que haveria duas possibilidades: em dado momento, poderia ter havido uma possibilidade factível de que o negócio viesse a ser celebrado (razão pela qual o Brasil reafirma seu interesse pela compra), mas que não se desenvolveu ou saiu do âmbito das negociações informais ou secretas, sendo essa hipótese pouco provável; ou, de modo mais condizente com os fatos, o Brasil esperava demonstrar uma “lealdade” ao seu parceiro mais pujante, aguardando um momento oportuno para que pudesse confirmar a compra – que de fato ocorreria anos mais tarde, com a liberação das exportações pelo presidente Nixon, já na metade dessa década.

A questão do mercado de armas da região da América do Sul surge como uma das principais preocupações do Itamaraty nesse período, sendo que especial atenção era delegada justamente à questão da compra de aviões de caça. Motivos para esse estado de preocupação poderiam ser muitos, incluindo-se o fator estratégico da aviação como Arma de guerra em particular, discutido de maneira mais profunda na primeira seção deste trabalho, ou o fato de ser um dos maiores fatores de custo em termos de reaparelhamento de forças, excluindo-se apenas a construção ou compra de vasos de guerra: quanto maior o tamanho e tecnologia agregada, maior o preço, e aviões não seriam exceção a essa regra.

Existem duas principais instâncias onde essa questão da limitação da venda de armamentos à América do Sul se desenvolveu de modo mais acalorado: os debates dentro dos EUA, especialmente no Congresso, e as impressões relatadas pelas embaixadas em países vizinhos do Brasil. Os relatos de Washington geralmente se fiam a relatórios e envio de discursos de congressistas sobre a questão, com posições geralmente contrárias à liberação de tais produtos para o mercado sul-americano, enquanto as missivas oriundas de países vizinhos tendem a relatar eventos de contestação à atitude norte-americana e justificação dos gastos militares crescentes.

A principal preocupação do Congresso dos EUA seria com a possibilidade de uma corrida armamentista na região, evidenciada pelo aumento de gastos. Há um caráter de crítica em comentário acerca de matéria do jornal “The Washington Post”, de 29 de outubro de 1967. Na referida matéria, o jornal acusa certos congressistas de se aproveitarem da questão para passarem a imagem de políticos contrários à corrida armamentista, com intenções eleitoreiras; entre as ações estariam cortes orçamentários a leis de ajuda e financiamento de exportação de armamentos para países “pobres”, e a suspensão de ajuda a Estados que estivessem desviando

recursos para a compra de aeronaves supersônicas, por meio de uma certa “emenda Symington”¹² (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1967).

Porém, em telegrama da embaixada de Washington, relata-se que o mesmo jornal publica matéria em junho de 1971 lamentando o aquecimento do mercado de armas na América Latina; segundo o noticiário, uma das razões para a relutância dos EUA em continuar fornecendo ajuda de custo para aparelhamento militar seria a ascensão de governos autoritários e militares na região, cuja presença foi tolerada pelos EUA e que agora se acomodaram com tal situação. Dada a natureza de tais governos, o jornal conclui que estes não se importariam em buscar suas fontes de renovação de material bélico em outras regiões, como a Europa (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1971). Há a ressalva da “auto-contenção” praticada por esses países, que torna a escala de conflito pouco atraente, mas ao mesmo tempo clama por uma solução para contornar uma possível perda de influência dos EUA.

No mesmo ano, matéria do “Baltimore Sun” atesta a compra de tais armamentos na Europa (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1971). A matéria lamenta a iminente perda de posição dos EUA como principal fornecedor de armamentos para a América Latina, que se volta para a Europa, demonstrando o fracasso da política norte-americana de dissuadir os países da região de fazerem tais compras. Como exemplo, uma vez mais, o mercado de aeronaves de combate é mencionado. Além da compra pelo Brasil de aviões franceses dada a negativa norte-americana, também menciona os casos de Colômbia (que adquire Mirages em vez de caças A-4 norte-americanos) e Venezuela (que cogita a compra dos aviões franceses em vez dos F-5, como no caso brasileiro). Um detalhe interessante dessa notícia é a menção do interesse do recém-empossado governo marxista do Chile, que se interessaria por aviões dos EUA mas já teria contato com a fabricante francesa.

O mesmo tema é abordado pelo “New York Times” em 4 de maio do mesmo ano. No relatório da embaixada, consta a matéria que lamenta uma vez mais a perda de força dos EUA com relação à venda de armas e o aumento de participação europeia na região. Um detalhe interessante, contudo, é o fato de mencionar que o aumento dos governos militares e seus gastos imprevisíveis em muito se deveria à própria estratégia dos EUA para a região na última década, com a formação de alto escalão dos militares em colégios de fundação e doutrina

¹² Não foi possível determinar se se trata da emenda homônima que visa tolher auxílio econômico a países que desenvolvam tecnologia de fissão sem salvaguardas da Agência Internacional de Energia Atômica (THYAGARAJ: 2006, on-line). Apenas é possível especular se ocorreu um erro por parte da embaixada ou do jornal na identificação da emenda, se o seu teor foi alterado, ou se trata do mesmo congressista a propô-la, sendo que a relativa aos caças não tenha sido aprovada então.

estadunidense, fazendo com que os EUA tivessem de tolerar os resultados dessa volta à Europa como fruto de suas próprias ações ao fomentarem um pensamento político nessa escala (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1971)

Disso pode-se extrair que a posição dos EUA não seria unânime com relação à percepção de uma corrida armamentista – os “interesses eleitorais” mencionados possivelmente estariam relacionados à indisposição crescente da opinião pública com o conflito do Vietnã e o envolvimento dos EUA em ações desse tipo, ou mesmo o fomento de novos conflitos. Ademais, há uma preocupação expressa com a aparição de aviões supersônicos em um possível cenário de guerra sul-americano, ressaltando a importância desse tipo de aeronaves para os conflitos então modernos e possivelmente as implicações advindas da difusão da tecnologia empregada nessa classe de aeronaves.

Mesmo o governo dos EUA parece ter uma visão controversa sobre o assunto. Síntese de discurso do embaixador norte-americano, Lincoln Gordon, proferido em reunião da Sociedade Pan-americana, em Nova Iorque, em março de 1966, mostra que existira a preocupação não com uma corrida armamentista propriamente dita, mas com um “rastejo armamentista” (*arms crawl*), que tendia ao desperdício de recursos e possibilidade de conflito. Porém, ameniza a crítica ao denotar que as compras geralmente se revestiam de caráter modernizador, com finalidade de superar atraso e trocar material obsoleto, além do baixo valor relativo do PNB designado pelos países para as compras militares, bem como o fato de não existirem aviões supersônicos (trazendo uma vez mais essa categoria de aeronaves à discussão) na região ou grandes navios de guerra (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1966).

Por fim, a questão das compras militares feitas por países da América Latina também despertaria interesse em outras partes do mundo: em remessa da embaixada de Bonn, Alemanha Ocidental, datada de 10 de novembro de 1967, se fazia conhecer publicação do jornal “Die Welt”, de Hamburgo, que abordava o tema da venda de armamentos a esses países (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1967).

A reportagem é rica em informações valiosas da época: no começo, contextualiza a indecisão com relação à compra possível de caças F-5 dos EUA ou Mirage da França, que então já povoaria o noticiário. Um importante dado é a afirmação de que técnicos da Northrop estiveram no Rio de Janeiro, após a decisão de o Departamento de Estado (contradizendo, até o momento, o que se sabia sobre a questão). A pressa em negociar dos norte-americanos seria explicada justamente pelo suposto estágio de negociação avançada que havia entre o Brasil e a França com relação à compra dos Mirage. A razão para tal, segundo o documento, seria a

recusa dos EUA em fornecer os F-5 anteriormente, e o entusiasmo da FAB com o desempenho das aeronaves francesas na guerra do Sinai. A favor dos norte-americanos pesaria a facilidade em dispor de peças de reposição e o perigo de veto à venda por parte do presidente de Gaulle por conta de litígios comerciais como a Guerra da Lagosta.¹³ Porém, a estratégia agressiva dos franceses visaria justamente à infiltração em um mercado consolidado para os EUA. Menciona ainda as críticas internas feitas à compra de supersônicos, vista como por demais onerosa, incitadora de corrida armamentista ou desnecessária para combater as ameaças “de fato”, como as guerrilhas.

O documento dá a entender que o “embargo” havia sido suspenso justamente pela inserção dos modelos franceses (notadamente a compra pelo Peru de modelos “Mirage V”, os primeiros do continente). Isso de fato contradiz o que se percebe na historiografia da área em duas vertentes: a manutenção desse embargo tácito até o governo Nixon, e a negativa de Washington em negociar a venda dos F-5. O texto transparece que houve também a iniciativa por parte da Northrop em consolidar a venda, e que a liberação pelo Departamento de Estado mostra que o tal embargo aos países sul-americanos seria exagerado em suas descrições, ou pelo menos flexibilizado em casos mais sensíveis, como o brasileiro.

Outra interessante visão de fora do eixo Washington-Brasília é uma missiva de outubro de 1967, proveniente do Consulado do Brasil em Genebra. Em anexo ao documento se encontra reportagem do “Journal de Genève”, que trata da venda de aviões e aparelhamento militar em geral aos países latino-americanos (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1967). O título da reportagem não poderia ser mais significativo: “A venda dos ‘Mirage’ sob as barbas dos americanos”. Ressalta a vantagem obtida pela França ao atingir esses novos mercados, e como os EUA se preocupam com a questão na região, por um lado sendo positivo que tenham investido em fornecedores de países que não fossem comunistas, mas ao mesmo tempo havendo a possibilidade real de conflito entre os próprios estados da América Latina com a distância do conflito bipolar, o que seria prejudicial a sua política na região.

A incursão da França no mercado latino-americano gera discussão inclusive entre outros países. A Embaixada em Washington redireciona telegrama do embaixador do Chile, acerca de uma carta de sua autoria publicada no “Washington Post”, em que discorre sobre as aquisições feitas pelo Chile (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITMARATY: 1967). Entre medidas e explicações da política pacífica do Chile (que não teria participado de guerra alguma há mais de 90 anos e um orçamento de defesa dos mais modestos), um dos assuntos

¹³ Nome dado pela imprensa ao contencioso entre Brasil e França na década de 1960, envolvendo a pesca de lagosta por navios franceses em águas territoriais brasileiras.

em pauta é a compra de aviões de combate “Mirage V” pelo Peru e a ameaça de uma corrida armamentista na região. O embaixador afirma se tratar de exagero, e que a comunicação de tais compras estaria caracterizada pela modernização de frota em estágio avançado de uso e totalmente inadequada para o momento. Ademais, acusa os EUA de se contradizerem com relação a essa ameaça de corrida armamentista, visto que teriam autorizado supostamente para o ano de 1969 a venda de aeronaves supersônicas ao Peru.

Possivelmente, havia visões favoráveis à venda de tais armamentos no governo dos EUA. De fato, houve a manutenção de ajuda militar, e como descrito em discurso do subsecretário de Estado, John Irwin, a obsolescência dos equipamentos de países da região seria justamente resultado de uma negligência dos próprios EUA, que estaria perdendo seus aliados (e mercados) para a Europa. Ressalta ainda que a relação entre PIB e investimento militar desses países seria a de menor proporção no mundo, sendo adequada à política norte-americana de aplicação de recursos (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1971).

A busca de manutenção de boas relações com os EUA, todavia, não impede que o governo brasileiro de então busque soluções de fora da esfera de influência de Washington. Mesmo no ano de 1969, uma comunicação ao Ministro da Aeronáutica informa de intenção para compra de aeronaves inglesas de acordo com um certo “Plano de Renovação do Material Aéreo” (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1969). Tratavam-se de aeronaves Lightning MK-53 e TMK-55, a serem adquiridas de acordo com os quesitos estudados por uma comissão técnica responsável pelos caças de interceptação (Comissão de Estudos do Projeto de Aeronave de Interceptação – CEPAI) e segundo os rigores de um tratado de cooperação técnica celebrado entre os países (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY: 1969). Tal processo mostra como havia já uma instrumentalização entre o Itamaraty e a FAB, não apenas no aspecto político da negociação, mas também do técnico, como demonstram a comissão e a preocupação em manter os termos de um tratado. Ademais, desde a aquisição dos Gloster Meteor, certamente o Reino Unido se mostrou como um parceiro confiável em dados momentos com relação à compra de material militar quando na impossibilidade de adquiri-los dos EUA.

A análise dos documentos permite que se verifiquem duas situações. Primeiramente, de fato, os EUA pareciam preocupados em manter um controle sobre o mercado de defesa na América Latina, mas ao mesmo tempo evitava que tivesse sua tecnologia de ponta transferida para esses países. Isso levou à incursão de países como a França, que com ofertas razoáveis e a venda de aeronaves de grande desempenho abocanhou um mercado que desde então deixou de ser exclusividade de Washington. O que podemos caracterizar como uma corrida

armamentista à época teria sido na verdade um processo abrupto de modernização causado pela marginalidade estratégica a que a América Latina esteve submetida no período da Guerra Fria como um todo.

A segunda situação é o fato de haver uma barganha implícita na atuação do Brasil. Os documentos demonstram que o Itamaraty buscava se manter atualizado das questões mais recentes e desenvolvimentos relativos ao mercado de aviação de caça, almejando parceiros que estivessem além da alçada dos EUA, mas ao mesmo tempo o contato com a potência norte-americana era constante e muito próximo. Com a liberação do teto de vendas em 1975, essa estratégia de proximidade teve seus frutos, e demonstrou uma atuação pragmática com relação à própria política externa do Brasil no período. A atuação do Itamaraty, nesse caso, parece menos ativa que no momento anterior, mas essa pode ser uma falsa impressão dada pela relativa quantidade menor de documentação disponível para consulta no momento. O Itamaraty parece deslocado a um papel relativamente menos ativo, mas do mesmo modo importante para o processo de compra. Ao mesmo tempo em que toma parte dessa barganha, aparenta um interesse ativo em manter a si e à Aeronáutica informados de processos semelhantes, tendências do mercado de defesa e principalmente o contato com os países envolvidos nessas transações.

Com tais questões em tela, torna-se possível o estabelecimento das conclusões parciais que se seguem. Novamente se encontra o aspecto emergencial da compra, mas dessa vez tolhido por dificuldades de ordem política, com uma vez mais a negação dos EUA em conceder seus produtos avançados no momento em que o Brasil os desejava. Isso redundou num processo de negociação mais longo (visto que a opção norte-americana nunca foi abandonada), mas sem que houvesse prejuízo na compra em si pela presença da França como opção.

Ademais, o papel do Itamaraty é consideravelmente reduzido, apesar de haver a ressalva da questão de limitação dos documentos disponíveis e de que sua atuação mais uma vez se pauta pela intermediação entre as partes interessadas e de fonte informativa para a Aeronáutica sobre as movimentações em países vizinhos e nos possíveis fornecedores. Não deixa de ser uma parte importante, mas sua atuação é menos ativa.

Por fim, é um processo de compra que se coaduna perfeitamente com os preceitos da política externa exercida no período, em que a tradicional aliança com os EUA não obstaculizou a procura por novos parceiros em um movimento pragmático de incremento do poder nacional, e que estabeleceria uma tendência à atuação brasileira nesse sentido nas décadas vindouras.

Capítulo 4: 2002-2010 – A era contemporânea: o Projeto F-X2

4.1.Histórico

A modernização do corpo de Caça da FAB quase sempre ocorreu de modo abrupto. A aquisição de novos vetores, como foi exposta anteriormente, sempre se deu basicamente como reação a processos de obsolescência e em caráter relativamente emergencial. Quando da obtenção de aviões a jato, se deu pelo fato de haver uma necessidade estrutural em se adequar a uma nova realidade do combate aéreo e defesa do território nacional. Posteriormente, mais do que a necessidade de implementação de nova doutrina de emprego e a noção de superioridade aérea, foi a rápida (e inesperada) degradação dos modelos que constituíam o cerne do corpo de Caça da instituição. Na década de 1980 foram adquiridas novas unidades de interceptação, e houve a introdução do modelo AMX, um caça-bombardeiro¹⁴ desenvolvido em conjunto com a Itália, que certamente representou um marco para a indústria nacional de defesa, ao constituir o primeiro modelo em que houve desenvolvimento de tecnologia nacional para um aeroplano de combate moderno. Porém, o foco do estudo são processos de compra, os quais apenas seriam retomados na década de 2000.

De fato, as esquadrilhas foram, grosso modo, constituídas em sua base pelas aquisições desse decênio (1975-1985), até os dias de hoje. Os Mirage III, em estado avançado de degradação, foram desativados oficialmente no ano de 2005 (KASSEB: 2008, p. 89), substituídos de maneira emergencial por já envelhecidos modelos Mirage 2000 cedidos pela França naquele ano e em operação até hoje. As variantes do Northrop F-5 adquiridas pela FAB tiveram sua vida útil estendida mediante atualizações, mas boa parte das aeronaves que não foi perdida em acidentes ou desativada já se encontra no limiar da sua vida útil. Estima-se que por volta de 2020 já não seja viável dar continuidade à operação desses modelos, mesmo que atualizados, os quais estarão completando em média 50 anos de atividade (CUNHA: 2012, p. 52).

O fantasma do atraso, sempre uma constante, exigiu seu preço na década de 2000, e veio condicionado por uma nova situação mundial na década anterior, que afetou sobremaneira o processo de modernização da FAB. Nos períodos anteriores havia a sombra da Guerra Fria e da possibilidade de conflito, por mais que remota. De fato, a plausibilidade de qualquer tipo de enfrentamento com os vizinhos se mostraria bastante reduzida, e até mesmo despropositada, mas se tornava uma fundamentação, ainda que secundária, para a

¹⁴ Tipo especializado em missões de ataque ao solo e reconhecimento, acima do combate aéreo propriamente dito.

manutenção de um aparato de defesa relativamente moderno. Com o fim do conflito bipolar, a hipótese de conflito mais tangível que se poderia aplicar ao caso brasileiro foi praticamente extinta, e a situação de crise econômica da época resultou em uma alteração de eixo com relação a prioridades e gastos do Estado, o que impactou definitivamente as compras do setor militar e, por conseguinte, a instrumentalização de processos de compra de novos vetores aéreos.

Não se pode afirmar que houve uma interrupção total dos processos de reaparelhamento ou modernização das Forças; o que houve, de fato, foi um rebaixamento da prioridade dos temas de Defesa no período imediatamente posterior ao final da Guerra Fria, quando a falta de uma ameaça tangível mencionada anteriormente se somou à prevalência de temas políticos e econômicos para a agenda do Estado. Pode-se entender tal processo tanto como uma resposta ao fim do conflito bipolar (e suas ameaças decorrentes) assim como uma mudança de paradigma da atuação internacional brasileira no momento. Com isso, os processos de aquisição de armamentos e modernização das Forças se tornassem secundários face aos desafios econômicos que perfilavam desde a década de 1980.

Um importante fator para tal desinteresse é o histórico afastamento do Legislativo (poder pelo qual transitam matérias de Defesa e questões de orçamento) dos temas de Defesa em geral. Tal questão não teria tido impacto sensível nos demais momentos, mas a partir da década de 1990, não havendo a urgência para a busca por melhorias, reduz-se a capacidade e, possivelmente, a vontade:

Não percebendo perigo para a defesa nacional, os parlamentares ocupam-se de temas mais prementes, aos quais oferecem respostas efetivas (recursos do orçamento) ou simbólicas (políticas); desse modo, criam condições para a sua reeleição, profissionais que são da política. Pois a defesa nacional raramente elege alguém, e um especialista nesse tema pouco interessará aos partidos, que são destituídos de conhecimento nesse campo. (OLIVEIRA: 2002, on-line)

A dramática situação de obsolescência, causada por fatores como a grande variedade de modelos empregados pela Força (que encarece os custos de manutenção pela diversificação de estoques) e o foco da estrutura na aviação comercial faria com que se considerasse o final da década de 1990 como o pior momento da FAB, em termos de estrutura, desde a sua fundação (VILAS-BOAS: 2000, on-line). A prevalência de temas econômicos e afastamento de ameaças tangíveis em curto prazo resultaria, nesse cenário, em uma perspectiva sombria para a aviação de Caça decorrente do aparente rebaixamento desse tema. Porém, não se deixa de observar um tímido processo de melhoria das condições materiais no final da década de 1990.

No ano de 1997, durante a presidência de Fernando Henrique Cardoso, foi anunciado o programa F-X, como parte integrante do Plano Fênix, um conjunto de programas e planos de implementação da FAB com a intenção de fazer ressurgir, de modo análogo à ave mitológica, a capacidade operacional da Força. Incluiria em seus pressupostos a aquisição até o ano de 2006 de um modelo de caça avançado, na figura de um pequeno número de aeronaves de múltiplo emprego (*multirole*, capazes de desempenhar funções de interceptação, bombardeio e afins) (DÜRING: 2004, p.2).

Tratava-se do resgate de um plano antigo, com requisitos remanescentes de estudos feitos pela FAB já no governo de Fernando Collor, em 1991, nunca engendrado pelos fatores limitantes discutidos anteriormente mas finalmente operacionalizado pelo sucateamento das aeronaves e equipamentos da Força (FEDERICI: 2012, p. 6). De fato, o F-X não era em si um programa específico, mas apenas o aspecto mais conhecido do abrangente Plano Fênix, que envolveu também a já mencionada modernização dos modelos F-5E/F, o projeto F-5BR, que por meio de contrato com a empresa israelense Elbit em parceria com a Embraer (CUNHA: 2012, p. 49).

A modernização dos F-5 e a aquisição de modelos Mirage 2000 usados (adquiridos no ano de 2005, quando da aposentadoria dos Mirage III, já obsoletos e alguns sem condições de voo, e que mesmo assim seriam entregues apenas anos depois (FEDERICI: 2012, p. 6)) foram, de modo objetivo, as consequências práticas do Plano Fênix para a aviação de caça do Brasil. O Projeto F-X, envolto em burocracia e indecisão com relação à escolha dos candidatos iniciais, terminou por ser relegado a um segundo plano no planejamento do governo Luiz Inácio Lula da Silva e foi encerrado no ano de 2005, mediante um lacônico comunicado de três parágrafos do Governo, sem que encomenda alguma fosse proposta às empresas concorrentes (RITTNER: 2009).

A penúria da FAB persistiria, mas não por muito tempo, quando no ano de 2007, surpreendentemente, ocorre a reativação do projeto anteriormente descartado, agora sob a alcunha F-X2. O novo plano de aquisição é instituído em uma comissão, no dia 15 de maio de 2008, cujo intuito primeiro seria o de desativar aeronaves de combate obsoletas e substituí-las por aviões de múltiplo emprego mais modernos. Nesta nova etapa, houve a submissão a seis empresas estrangeiras do *Request for Information* (RFI – uma solicitação formal do envio e análise de aspectos técnicos relevantes das aeronaves escolhidas para o processo), no mês de junho de 2008.

O exame minucioso dos dossiês enviados pelas empresas pré-selecionadas levou a Aeronáutica a escolher três destas, às quais foram enviados Pedidos de Oferta (*Request for*

Proposal, RFP), especificando os critérios e requisitos esperados da FAB, especificamente “os aspectos comerciais, técnicos, operacionais, logísticos, industriais, de compensação comercial (*Off set*) e de transferência de tecnologia”, no dia 30 de outubro do mesmo ano (CECOMSAER: 2008, on-line). As propostas das empresas selecionadas foram entregues no dia 02 de fevereiro de 2009 (BERMUDEZ: 2009, on-line).

Após essa etapa, o Ministério da Defesa adotaria critérios técnicos favoráveis para efetuar tal compra, incluindo primordialmente a questão da transferência de tecnologia (GODOY: 2008), pois como inferido na END de 2008, a aquisição de equipamentos militares estará condicionada a tal transferência como pressuposto da ascensão do país como produtor desses equipamentos (ALENCASTRO; JÜNGBLUT: 2009, on-line).

Independentemente do modelo escolhido, haveria um significativo ganho de desempenho para a FAB, com tais aeroplanos a serem implementados até o ano de 2015 e com vida útil de 30 anos (CECOMSAER: 2008, on-line). Com a verba prevista de 2,2 bilhões de dólares, deveria haver a compra de até 36 aparelhos de última geração, mas com a possibilidade real de que o total pudesse exceder uma centena até o ano de 2025 (GODOY; MONTEIRO: 2008). Tal projeto apresenta-se como fundamental pois, apesar de destacar-se em número, o aparelhamento de interceptação da FAB apresenta defasagem operacional em termos de idade e alcance: segundo a END, estaria “esgotada a possibilidade de prolongar-lhes a vida por modernização de seus sistemas de armas, de sua aviônica e de partes de sua estrutura e fuselagem” (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 30).

A END, de fato, pode ser considerada um dos motores desse processo de reaparelhamento. Deve-se pensar, no contexto de sua constituição, o processo de renovação do pensamento brasileiro em Defesa, passando pela promulgação da Política de Defesa Nacional de 1996, renovada em 2005, e como um todo, a criação do Ministério da Defesa em 1999.¹⁵ A adição de uma nova dimensão, a da independência tecnológica com relação à aquisição de recursos militares no estrangeiro se mostra como o principal diferencial em relação às compras anteriores. Ademais, a presença do Ministério da Defesa, como uma instituição civil, e com a finalidade de organizar e gerenciar a atuação conjunta das três Forças, especialmente no tocante ao caráter organizacional dos recursos materiais, demonstra que o método de racionalização do processo e a própria decisão passam agora por uma esfera

¹⁵ Entendendo sua inovação no setor ao se tratar de órgão civil. De fato, houve mudanças internas importantes dentro do próprio Ministério da Defesa que afetariam o setor, como a ascensão do Ministro Nelson Jobim, o qual pautou sua atuação no aumento do prestígio das Forças Armadas e importantes metas orçamentárias, como a expansão do próprio orçamento e o aumento dos gastos com soldo e inovação técnica – mudanças politicamente viáveis em seu período pela proximidade com o Executivo.

diferente de influências e que resulta num processo diferente do ocorrido nos períodos anteriores.

Por outro lado, existe a questão da relação estreita mantida com o governo francês ao longo desse período analisado, em que não apenas houve a compra de aeronaves de caça no ano de 2005, mas também a provável tentativa de consecução de uma aliança estratégica, especialmente no período das presidências de Lula e Sarkozy. Há inclusive o vislumbre de indícios de o processo já ter sido orquestrado com a decisão pela compra de um modelo francês em mente de antemão (FEDERICI: 2012, p.6).

Todavia, até o ano de 2009 o processo de compra como um todo parecia encaminhado para a escolha entre os modelos Gripen sueco, o F/A-18 norte-americano e o Rafale francês, com a retirada do páreo dos modelos Sukhoi S-35 russo e F-16 norte-americano. Em setembro de 2009, chega a ocorrer a divulgação da vitória da opção francesa, amplamente divulgada na mídia e até mesmo o anúncio da escolha pelo presidente Lula, em ocasião da visita do presidente francês ao País no dia 07 de setembro. Então, houvera a conformação de um ambicioso tratado de Defesa que incluía a venda e produção de submarinos nucleares e montantes vultosos.

Porém, a informação é prontamente desmentida pela Aeronáutica. O mal-estar se torna ainda mais perceptível com o vazamento para a mídia de um documento, supostamente de natureza secreta, em que se revelava a preferência técnica da Força pelo modelo sueco. Entre as atitudes de abafamento do caso, optou-se pela saída política, com a prorrogação do processo sob a justificativa de rever as propostas. Ao ambiente político instável e pouco propício somou-se a conjuntura de crise econômica e financeira do final da década de 2000, que influenciou sobremaneira a decisão pelo corte de gastos dos Estados, e levou o Brasil a sucessivos cortes orçamentários que puseram em risco os processos de modernização das Forças Armadas, incluindo o da Força Aérea.

Desde então, houve poucos avanços e novidades oficiais com relação ao tema. Desde o dia 13 de janeiro de 2010 não há pronunciamentos oficiais da FAB acerca do Projeto F-X2, e o processo de escolha permanece inconcluso até a presente data, no ano de 2012. Ainda que a compra, cuja entrega inicial estava prevista para 2009, tenha sido atrasada até o momento por restrições orçamentárias domésticas e constrangimentos internacionais dada a recessão global iniciada em 2008, não deixou de ser uma pauta imprescindível. A previsão de retomada já no mais tardar no ano de 2012 (FELLET: 2011, on-line) termina por não se concretizar efetivamente. Mesmo a mudança no cargo do ministério da Defesa (cujo ocupante anterior, Nelson Jobim, possuía grande envolvimento tanto nos desenvolvimentos relativos à END

quanto ao processo de escolha do F-X2) não parece ter alterado esse quadro. Existe, contudo, o reconhecimento da urgência da substituição das aeronaves quanto à atenção dada à transferência tecnológica pautada tanto pelo F-X2 quanto pela END (JUNGMANN: 2011, on-line).

Aquele que deveria ter sido um dos principais marcos do governo Lula no setor de Defesa terminou por ser herdado por sua sucessora, Dilma Roussef. Sob os estigmas da crise econômica, da mudança de governo na França, que praticamente fez retroceder os avanços na aproximação estratégica entre o país e o Brasil, e da progressiva caducidade das ofertas, prorrogadas continuamente, faz com que a factibilidade da escolha pareça comprometida em curto prazo.

4.2. A política externa no período

O contexto regional sempre foi de primeira ordem para a consecução da Política Externa Brasileira. Isso se encontra expresso, inclusive, na Constituição Federal, que possui em seus auspícios a institucionalização da integração regional como um dos princípios da atuação internacional do Brasil, como um instrumento de pacificação e fomento de estabilidade regional.

A atual conjuntura regional pressupõe relativa estabilidade em relação aos problemas de segurança em geral, devido a particularidades históricas e uma conjuntura atual relativamente pacífica, devido à sua “marginalidade” estratégica, exemplificada pelo fato de a região nunca ter sido ameaçada pela existência de aparatos nucleares (BACHELET: 2002, on-line). Considerando-se o novo pensamento da segurança surgido com o fim da Guerra Fria e suas implicações, a atuação do Brasil na manutenção da segurança regional tem se pautado pela priorização da defesa dos princípios democráticos e pelo atrelamento a regimes internacionais, bem como pelo favorecimento da atuação conjunta com os países sul-americanos (PAGLIAI: 2006, on-line). Isso pode ser visto em Hurrell, segundo o qual ao longo da década de 1990 houve o cessar da alocação de recursos diplomáticos, militares e econômicos para a situação de disputa regional, havendo a instauração de uma situação de cooperação institucionalizada (HURRELL: 2000, p. 249). Sob tal perspectiva, pode-se pensar na atuação do Brasil de forma regionalizada, e indo além do âmbito militar quando se trata da matéria de segurança.

Pareceria, no momento em tela, que a situação regional, em que inspire uma aparente situação de calma, pudesse ocultar uma situação de insegurança ou mesmo de ameaça, especialmente no setor militar. O fato é que, a América do Sul, nessa década, teria sido

assolada por um movimento crescente de gastos com reaparelhamento que adquiriria os contornos de uma suposta corrida armamentista – na qual se incluiria, desse ponto de vista, o Projeto F-X2.

Tais impressões são contestadas por estudiosos como Alves e Heye (2008, p. 11), os quais afirmam que se tratam apenas de condicionamentos pontuais ao estado de obsolescência e despreparo das forças da região como um todo, sem caracterizar elemento de ato ou ameaça à segurança regional. Os mesmos autores destacam que o Brasil é ainda a maior capacidade militar da região, seja em números, seja em doutrina de emprego e logística, o que confere ao país uma posição privilegiada. Contudo, parte do aparelhamento obtido pelos demais países, seja em quantidade ou qualidade, seria superior ao que o Brasil possui, mesmo quando modernizados. A natureza dos gastos brasileiros ainda se encontra destinada para o pagamento de pessoal, sobrando pouco para a modernização ou aquisição (quando os gastos não são ainda mais contingenciados); enquanto isso, em outros países da região como Chile, Venezuela e Colômbia, os gastos militares são bem mais generosos e os programas de modernização mais contundentes que os desenvolvidos no Brasil (GODOY: 2007, p. 55-57).

Alsina Junior (2009, p.55-56) reitera a situação – no que pese a presença da superpotência norte-americana, possuiria o Brasil um poderio diferenciado na América do Sul, seja em material ou capacidade instalada; contudo, essa suposta preponderância brasileira com relação aos seus vizinhos pode ser um tipo de “hegemon ilusório”, inflado por números cuja análise revela uma situação bem menos amistosa ao se contrapor o volume numérico de recursos, efetivo e equipamento com seu destino, emprego e qualidade, respectivamente. Ou seja, o poder agregado não corresponderia a um poder militar tão à frente de seus vizinhos. A situação pacífica em que o país se encontra no seio regional, mesmo desempenhando o papel de poder dominante, não impede por exemplo que os vizinhos possuam planos de reaparelhamento em estágio bastante avançado e superior ao nacional (inclusive no setor aeroespacial).

De fato, nesse contexto a Política Externa do Brasil nesse setor sofre grande influência de mecanismos com o a END. É um ambicioso plano de metas, o qual visa adequar o país a uma posição de destaque no cenário estratégico internacional, bem como ampliar e capacitar as defesas já existentes. Portanto, ainda que haja neste primeiro momento a compra de equipamento estrangeiro, estaria condicionada à transferência maciça de tecnologia. A exequibilidade desse fator é bastante contestável, principalmente no que se refere a tecnologia de natureza sensível (e, usualmente, de ponta) como a empregada nessa Força em específico, contudo não deixa de ser um indicativo do reconhecimento por parte do governo dessa

situação de fragilidade e de sua intenção de suprimir as diferenças com relação aos planos de reaparelhamento dos vizinhos.

Há, contudo, um problema envolvido nessa questão das forças aéreas do continente: a julgar pelo aspecto ofensivo do poder aéreo, e a depender do caráter de cada governo, o reaparelhamento das partes envolvidas despertaria percepções de ameaça. O desafio da diplomacia brasileira é justamente o de promover confiança ao mesmo tempo em que engendra um processo de reaparelhamento que pode ser encarado como uma ascensão militar. É a partir desse momento em que passa a ter relevância em nossa análise o aspecto da Política Externa, como uma das faces da atuação internacional do poder Executivo. Para Alsina (assim como boa parte dos estudiosos do tema), historicamente, o aspecto diplomático preponderava sobre o militar com relação às relações de Segurança e Defesa no continente. Não se trata de algo inesperado (como já ressaltado, espera-se na política externa que haja a atuação tanto do “diplomata” quanto do “soldado”). Mas, parece ter havido uma “desapropriação” em que, por razões internas e externas os militares eram constrangidos ou simplesmente abriam mão de participar desse processo. Nesse sentido, seriam duas as razões principais.

A primeira, no escopo internacional, seria a já mencionada percepção (possivelmente equivocada) de que o Brasil predominaria militarmente sobre seus vizinhos há muito tempo. Logo, houve o direcionamento de recursos diplomáticos para o desenvolvimento, num arranjo regional em que não se visualizavam ameaças por parte dos vizinhos, resultando em falta de incentivo para a projeção de poder (ALSINA: 2009, p. 128). Por outro lado, a segunda razão, de ordem interna, deriva da identidade nacional conciliatória, que é vista na histórica opção pela resolução pacífica de conflitos originada com o Barão do Rio Branco que tem caracterizado de modo constante a diplomacia brasileira ao longo das gerações. A soma desses fatores conspira para que na atuação internacional do Brasil prepondere a diplomacia sobre as Forças Armadas, o que redundou em Armas diminutas e com poucos recursos quando comparados ao tamanho da população e do PIB (ALSINA: 2009, p. 60).

Ademais, para este autor, essa debilidade em termos de atuação internacional de nossas forças armadas decorre mesmo de sua constituição e emprego internos. Com a inexistência de processos externos securitizantes aparentes (ou, pelo menos, de escopo limitado), resta às forças armadas sempre o engajamento nos processos políticos internos e em sua própria consolidação institucional, o que se revela por exemplo na discussão constante acerca de seu uso para suprimir problemas de segurança interna, os mais percebidos como ameaças em uma sociedade com “grau mediano de coesão social, média/baixa governabilidade, graves desigualdades sociais, cultura política fortemente clientelista”

(ALSINA: 2009, p. 72-74). A percepção de ameaças no âmbito internacional não deixa de existir: apenas é relegada a um segundo plano e considerada pouco relevante pela população em geral – o que dificulta a justificativa para seu emprego, modernização ou mesmo gastos envolvidos que não seja o pagamento de pessoal.

Esse aspecto se altera recentemente, seja por fatores de ordem externa e interna. Por exemplo, a atividade diplomática brasileira tem se posto como uma espécie de opção à hegemonia norte-americana no Continente, segundo Oliveira e Onuki (2000), “reforçando a correlação entre o status de potência regional e o cálculo de opções internacionais”. A ação brasileira em fomentar especialmente o desenvolvimento da Unasul e estruturar uma organização de trato político inter-regional caracteriza um ambiente político e inédito de discussões na área da segurança e defesa, que encontrou seu maior êxito na criação do Conselho de Defesa Sul-Americano da Unasul, em dezembro de 2008.

Desse momento favorável, que nos últimos anos possibilitou ao país uma maior participação nos negócios internacionais e atual busca de protagonismo internacional, advieram fatores como a promulgação da END, e o próprio projeto F-X2 se beneficiou da conjuntura com a constante reafirmação da consideração dos critérios técnicos favoráveis e transferência de tecnologia, como fundamentos da escolha no contexto de afirmação soberana e desenvolvimento de uma indústria de defesa capacitada a provir o Estado de um aspecto importante de sua posição no cenário de segurança e defesa internacionais.

Trata-se de um ponto nevrálgico para o entendimento da questão – durante os governos Lula (especialmente em seu segundo mandato), teria havido essa maior convergência funcional entre as políticas externa e de defesa, algo pouco perceptível anteriormente. Há uma nítida tendência à superação das dificuldades impostas pelo perfil de atuação internacional do Brasil e os fatores internos que causam impedimentos à consecução de tais políticas sob um perfil concomitante,¹⁶ com a criação de comitês e órgãos legislativos para a análise da temática, a promulgação de documentos como a END e uma clara priorização do tema na participação brasileira na arena internacional, tendo em vista metas maiores na sua atuação (especialmente a questão da vaga permanente no Conselho de Segurança da ONU).

De fato, a atuação da PEB nessa seara não apenas colheu frutos desse momento – mas também foi responsável por boa parte de sua estruturação. A política externa exercida no período demonstra ser um elemento ainda em análise e que causa discordância entre

¹⁶ Como visto no primeiro capítulo.

estudiosos. Os elementos de continuidade esbarram em novidades e rupturas, como a sobreposição do elemento político sobre o econômico que caracterizara o foco da PEB nos anos anteriores (VEIGA: 2011). É notável, contudo, que se beneficiou de algumas mudanças marcantes na conjuntura internacional para o Brasil, possibilitando a busca factível de um protagonismo relativamente inédito propiciado por políticas específicas e conjuntura favorável.

Para Almeida (2004, p. 19), por exemplo, o foco do governo na diversificação de interlocutores e intensificação de laços com os já existentes representaria esse aspecto de multilateralização. A busca por uma vaga permanente no Conselho de Segurança da ONU, a dedicação aos foros multilaterais e o ativismo com relação aos países subdesenvolvidos seriam características prementes de sua política. Quintão (2003, p. 23) afirma que nesse sentido, o Brasil apenas se apresenta como um agente de articulação regional em termos de postura estratégica, que redundaria em destaque no sistema internacional, especialmente no tocante à Defesa.

Nessa seara, mostrou-se de extrema relevância a defesa pelo país da consolidação da Unasul para áreas como a segurança. Buscou assim caracterizar um ambiente político e inédito de discussões nessa área, e que encontrou seu maior êxito na criação do Conselho de Defesa Sul-Americano da Unasul, em dezembro de 2008. Entre suas premissas destacam-se a promoção da paz e solução pacífica de controvérsias, o reconhecimento da subordinação dos aparatos militares à autoridade civil e a promoção da cooperação na área; seus objetivos principais são a consolidação da região como uma zona pacífica, construção de identidade regional e consolidar a cooperação na matéria (UNASUL: 2008, on-line). São temas caros às pretensões brasileiras e representam de maneira efetiva o pensamento regional voltado ao tema da integração e estabilidade, mas acima de tudo uma vitória em especial para o Brasil como artífice e entusiasta primeiro dessa instância (CARMO: 2009, on-line). Isso revela de certo modo uma capacidade de liderança do país, condizente também com uma busca por ressaltar sua posição de influência não apenas regional, mas de um ator mais atuante e relevante na esfera internacional, com a visão da busca pela segurança no espaço do Atlântico Sul, buscando extinguir as hipóteses de conflito bilateral pela atuação multilateral (MOREIRA: 2008, on-line).

Tal organização se afastaria de organismo em moldes “clássicos” como o da OTAN. O Conselho de Defesa não se envolve com assuntos internos como a compra de armamentos, ou com a criação de um exército próprio (que esbarraria nas dificuldades de estabelecer uma

doutrina de emprego comum e de financiamento), mas na discussão focada na participação coletiva, com fins ao fomento de uma identidade comum (RABELO: 2008, on-line).

O maior interesse do Brasil na região seria o de “sedimentar percepções comuns e de reforçar a confiança mútua que já caracteriza o relacionamento das Forças Armadas da região” (ALMEIDA et al.: 2004, p. 125). Indo mais a fundo, segundo Fledes, haveria diversos indicadores de que estaria engendrando-se a formação de uma comunidade de segurança na região – configurada como “paz estável” na teorização de Deutsch –, havendo inclusive institucionalização da cooperação militar: atividades multilaterais comprovariam esse esforço em diminuir a plausibilidade da força como meio de resolver conflitos (FLEMES: 2005, on-line).

Não se pode deixar de considerar o risco da percepção ameaças regional. Afinal, há discrepâncias em determinados aspectos. Por mais que a situação seja favorável à construção de identidades e percepções comuns, não pode ser caracterizada como ideal nesse sentido. Isso pois, segundo Miyamoto (2005, on-line), pesa ainda a vasta gama de ameaças surgidas no pós-Guerra Fria, em que diversos temas encontram tratamento diferenciado por parte dos Estados, como o combate ao narcotráfico. Isso contribui sobremaneira como percalço à otimização das instituições comuns, na figura da falta de coordenação ou entendimento de rumos a serem tomados com relação a tais temas.

Contudo, o modo de operação da diplomacia brasileira nesse âmbito parece coadunar-se com aquilo que nos é descrito pelo arcabouço teórico de Buzan e Wæver. A região é estável mas não está livre da possibilidade de conflito – e quaisquer movimentos em direção a melhorias militares (sejam de natureza política ou tão somente técnica) são passíveis de despertar temores (como o recorrente temor de um hipotético “imperialismo” brasileiro) e processos de desconfiança. Atuando de modo ativo, buscando costurar alianças e mecanismos de governança regional, a diplomacia do Brasil visou à redução desse tipo de processo securitizante indesejável. Nesse sentido, há uma pequena variação no sentido de securitização como tratado originalmente: em vez de lidar com temas que estavam fora da agenda de segurança dos Estados e passaram a sê-lo por razão de força maior, trata-se de relações que em algum momento já estiveram nesse espectro mas por meio da ação diplomática foram atenuados. Logo, a ação contemporânea da diplomacia brasileira almejaria justamente evitar esses eventuais processos de “re-securitização”, além de conservar os já em andamento de “dessecuritização”, notadamente as questões de delimitação territorial.

É importante ressaltar que, do mesmo modo que a política do “Brasil Potência” na década de 1970, há uma tendência à busca pela independência em termos de inserção

internacional nesse período. Pode-se inclusive denotar que existam muitos elementos de continuidade, em um processo que se iniciou logo no momento da redemocratização e atingiu seu auge justamente na década de 2000, com os fatores políticos internos favoráveis e situação econômica estabilizada, que possibilitaram uma vez mais a busca desse protagonismo internacional.

Não se trata, porém, de uma busca por “autonomia”, que implica em isolamento e pressupostos já ultrapassados (e possivelmente danosos à relação com os vizinhos). Tem-se, em verdade, o conceito de independência estratégica, entendida como uma meta comum. Nesse caso, não abrange a apenas a esfera nacional, mas a regional, como um todo, implicando que, para que o Brasil atinja seus objetivos de política externa, deve trazer seus vizinhos e aliados em conjunto, de modo a prosperar em um ambiente regional sustentável – a independência estratégica surge como uma meta conjunta e cuja completude fortalece a região como um todo, produzindo seus dividendos para a esfera política e econômica do Brasil.

O Brasil evita assim que sua política de reaparelhamento seja percebida como ameaça ao estruturar confiança regional; ao mesmo tempo, evita que suas políticas tenham um aspecto reativo, e nesse aspecto é fundamental o entendimento do que consta na END, que de fato oficializa essa visão autonomista regional.

Esta propõe o reaparelhamento como política de Estado, logo não é reação a ameaça externa, nem se põe como ameaça a outrem; é apenas um plano de modernização e regulação de atividades na área da Defesa. De fato, divulgada em 18 de dezembro de 2008, a END constitui-se em um marco histórico no âmbito da Segurança e Defesa nacionais. A iniciativa busca preencher um vácuo constitutivo do Ministério da Defesa, propondo uma política de integração e maior coordenação das Forças Armadas, além de tocar em questões pertinentes à melhoria do equipamento, harmonização de efetivo, dinamização de atuação das Forças e desenvolvimento de uma indústria e tecnologia próprias, condizentes ao almejado aumento de importância do país no cenário internacional.

Apesar de na letra do documento constar a participação de instâncias como o Congresso Nacional, de fato a END surge como um esforço concentrado do Ministério da Defesa somado à Secretaria de Assuntos Estratégicos. Em sua condição de ambicioso plano de metas, demonstra uma percepção da necessidade do mesmo atuar de maneira mais incisiva na política de defesa nacional, dado que o Ministério em questão se trata de uma instância ainda que subordinada aos militares no sentido de possuir atribuições limitadas no que pese sua condição de pasta civil (ZAVERRUCHA: 2005, on-line). Ressalta-se o completo

alijamento do Itamaraty dessas questões, seja em termos de elaboração ou aplicação de tais políticas.

O texto busca vincular a questão da política de independência nacional com a atuação das forças armadas (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 3). Mediante a unificação da coordenação das Forças através do Ministério da Defesa e o Estado-Maior de Defesa (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 5), não apenas trabalha com a coordenação e implementação de políticas dissuasórias (sob o trinômio “monitoramento/controle, mobilidade e presença”) (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 4), mas também com a verificação e melhora de capacidades das forças em questão. Passa desse modo pelas questões do recrutamento e da adequação dos aparatos, que dependem necessariamente do desenvolvimento de setores industriais de tecnologia sensível (espacial, cibernético e nuclear), bem como do reaparelhamento das três forças.

Isso se reflete no planejamento da formação de um mercado regional de defesa, que encontra eco no próprio histórico da pauta de produção nacional de armamentos. Esta por muito tempo embasou-se no discurso da independência estratégica, e quase sempre foi voltada à exportação (por falta de uso interno), chegando a se beneficiar de uma explosão da indústria nacional na década de 1980 (quando figurou em dado momento entre as 10 maiores do mundo, sendo a 3ª entre os países em desenvolvimento). Essa indústria naufragou na década de 1990, mas a prática de sua atuação parece ser finalmente resgatada com a END – contudo, em termos de longo prazo dado o atual estado de obsolescência, e com plano de fomento a um mercado de defesa regional. (VAZ: 2009, p. 28-29), no qual se insere, inclusive o fornecimento de aeronaves de combate e toda a questão da transferência de tecnologia do projeto F-X2.

É fundamental para entender essa argumentação trabalhada pela END observar que resta ao Brasil apenas o poder militar convencional. Isso se relaciona com a defesa do país na arena estratégica, pois, segundo Oliveiros (2003, p. 51), tendo o Brasil abrido mão de seus interesses no setor do poder nuclear, essa linha de pensamento resulta, indiretamente, em maior importância dos vetores convencionais.

Mesmo assim, o documento ressalta a vocação pacífica e diplomática do país, adequando-o ao crescimento almejado a uma posição de destaque no cenário internacional, sem recorrer à dominação ou ao império: “o Brasil ascenderá ao primeiro plano no mundo sem exercer hegemonia ou dominação. O povo brasileiro não deseja exercer mando sobre outros povos. Quer que o Brasil se engrandeça sem imperar.” (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 1). Nesse espectro, se abrigaria a formação de um mercado regional de defesa, em

que uma importante peça seria justamente o resultado da compra do F-X2 (cujos pressupostos de transferência de tecnologia e capacitação conjunta têm como um dos objetivos tornar o Brasil um fornecedor regional desse setor),¹⁷ nesse sentido fundamental para o estabelecimento de laços amistosos e de confiança.

No que concerne à questão do reaparelhamento da FAB propriamente dito, os desenvolvimentos do projeto F-X2 em 2009 foram, segundo Vaz (2009, p. 106), em um primeiro momento, o efeito prático mais imediatamente perceptível da END. Isso decorre do fato de grande parte dos objetivos da estratégia serem de longo prazo, sem consequência prática perceptível no momento, ou envolvidos em processos morosos ou de bastidores, como reorganizações estruturais, que não recebem destaque na mídia e até mesmo nos meios acadêmicos. Naquele momento, o F-X2 contrariou essas duas percepções, visto que a declaração pela preferência explícita do modelo francês feita pelo governo no dia 7 de setembro de 2009 foi amplamente divulgada e teria uma consequência imediata – a aquisição dos aviões de caça. Isso representaria um aspecto de inovação da END, ao trazer para os civis primazia não apenas quanto ao processo de escolha, mas na própria definição e aplicação da política de defesa nacional, que outrora era relegado exclusivamente aos militares (MIYAMOTO: 2010, p. 161).

A questão é tratada com grande urgência na END: enfatiza-se a necessidade de “substituir os atuais aviões de combate no intervalo entre 2015 e 2025, uma vez esgotada a possibilidade de prolongar-lhes a vida por modernização de seus sistemas de armas, de sua aviônica e de partes de sua estrutura e fuselagem” (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 30).

O destaque é dado à questão da obsolescência do aparelhamento atual – na verdade, um problema comum às três forças (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 42), mas agravado no caso desta pelo fato de envolver o impacto estratégico sobremaneira elevado da vigilância e controle do espaço aéreo. Segundo o documento, deve-se “evitar qualquer hiato de desproteção aérea no período de 2015 a 2025, durante o qual terão de ser substituídos a atual frota de aviões de combate, os sistemas de armas e armamentos inteligentes embarcados” (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 29).

A obsolescência avançada, admitida na própria END, faz com que se destaque a implementação do Projeto F-X2. Percebe-se que há uma preocupação patente da Gerência do

¹⁷ Como se verá adiante, as empresas concorrentes em determinado momento passam não apenas a oferecer as aeronaves, equipamentos e assistência, mas também a própria instalação de linhas de montagem das mesmas no Brasil. Esse fato não apenas denota o aspecto da transferência de tecnologia, mas a possibilidade de o Brasil vir a tornar-se um fornecedor legítimo dos modelos (como no caso dos já mencionados CF-5, feitos no Canadá sob licença da Northrop norte-americana). E, desse modo, sob os auspícios da END, o mercado preferencial para tais aeronaves seria justamente o sul-americano.

Projeto em destacar a questão da transferência de tecnologia e capacitação da indústria local. De fato, como exposto na Estratégia Nacional de Defesa, há o dilema entre manter uma situação de capacidade operacional, sem desguarnecer o Estado de sua proteção, ao mesmo tempo em que busca o desenvolvimento e independência tecnológicos (MINISTÉRIO DA DEFESA: p. 30).

Há desse modo a percepção de que o processo não mais se pauta na simples compra ou modernização de aparelhos oriundos do exterior, plano do Projeto F-X original, que caracterizaria uma situação desvantajosa: “aquisições de produtos de defesa no exterior, às vezes, calcadas em oportunidades, com desníveis tecnológicos em relação ao ‘estado da arte’ e com a geração de indesejável dependência externa” (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 43). Nas palavras do ministro da Defesa de então, Nelson Jobim, o Brasil não pode mais ser um mero comprador de material usado, mas um parceiro estratégico no desenvolvimento e aplicação de tecnologia (OLIVEIRA: 2009, on-line). Há também relação com a necessidade proposta na END de garantir a mobilidade estratégica (pronta-resposta), capacidade de monitoramento e emprego conjunto das forças, que dependem em parte de um corpo de aviação modernizado e eficiente.

A rejeição deste caráter dependente de tecnologia externa revela um objetivo patente desse processo: a busca pelo desenvolvimento da indústria nacional de defesa, indo além dos aspectos de transferência. O tema se apresenta na END nos termos em que a aquisição de equipamentos militares estará condicionada a tal transferência como pressuposto da ascensão do país como produtor desses equipamentos, não sendo cliente nem comprador, mas parceiro e com parte ativa no desenvolvimento dessas tecnologias (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 36).

Por mais que o processo se delongue por fatores orçamentários e políticos, é razoável concluir que se encaminha a um resultado que preferencialmente culminaria em transferência profunda de tecnologia, com instalação de linhas de montagem no próprio país e a busca por minimizar a dependência relativa a fornecedores, mas sem o necessário desenvolvimento do próprio modelo de aeronave em um primeiro momento. Tal cenário se aproxima circunstancialmente a uma situação ideal descrita na Estratégia como a compra de um caça com transferência total de tecnologia, cuja produção de um sucedâneo seria delegada a empresa nacional (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, p. 31).

Evidentemente, a urgência em atualizar o aparelhamento se choca com a dificuldade em desenvolver tal aparato sem o auxílio de tecnologia estrangeira. A END especifica que quaisquer compras militares feitas ao exterior devem estar condicionadas à capacitação da

indústria nacional e a Gerência do Projeto preocupa-se patentemente em denotar a importância da transferência de tecnologia na escolha da proposta vencedora, nas diversas notas oficiais liberadas através da assessoria de imprensa da FAB. Portanto, ainda que haja neste primeiro momento a compra de equipamento estrangeiro, até o momento está condicionada à transferência maciça de tecnologia com vistas a um projeto em longo prazo de desenvolvimento da indústria de defesa nacional.

Deve-se ressaltar que há críticas contundentes a essa possibilidade, como a feita por Dagnino (2008). Este considera que os efeitos benéficos do processo de reaparelhamento na indústria nacional podem ser bastante limitados. Para o autor haveria uma suposta rede de revitalização da mesma (composta por lobby das indústrias, estudantes, mídia e afins), que seria a principal entusiasta das vantagens dessa consolidação industrial. Com isso a END apenas refletiria esse tipo de pensamento, não constituindo uma política pública legítima, mas tão somente um instrumento reivindicatório de partes interessadas como militares e indústria (DAGNINO: 2010, p. 216), e o autor busca demonstrar que desse processo de reativação da indústria nacional de Defesa não seria capaz de reproduzir os efeitos alardeados, como a reverberação de desenvolvimento industrial convencional a partir de expertise militar. Nesse sentido, a questão da escolha do F-X2 estaria inserida em um aspecto de legitimação midiática, criando um “espetáculo” que pouco seria representativo das benesses atribuídas ao Programa (DAGNINO: p. 229).

Contudo, deve-se ressaltar que a natureza de seu estudo é o entendimento da indústria de defesa nacional, e embora a END se relacione em grande prazo com a instalação de bases industriais modernizantes, o próprio autor deixa em aberto a conclusão acerca das conseqüências para tal de sua implementação, além do fato de que seria benéfica e fortaleceria reivindicações da rede de revitalização (DAGNINO: p. 221). Sua análise, primordialmente, é afeita ao desenvolvimento da indústria nacional, ao passo em que o tema da END não se limita a isso.

Por outro lado, observa-se um empecilho, de ordem muito mais prática, que é a questão orçamentária. É sabido que, na estruturação do orçamento federal, geralmente o erário destinado às Forças Armadas é um dos que primeiramente sofre contingenciamentos. Ademais, mesmo com um elevado montante destinado ao ministério, o investimento em inovação e desenvolvimento é baixo, havendo destinação da maior parte dos recursos para o pagamento de pessoal (MORAES: 2010, p. 5-6). Não se prescinde tampouco da natureza da percepção de ameaças na sociedade brasileira (como abordado anteriormente), que deixa em

segundo plano a cena internacional e privilegia questões de segurança interna, tornando “questionável” o destino de recursos às Forças Armadas.

O mal-estar entre governo, FAB e concorrentes do Projeto surgido com a declaração de preferência pelo caça francês em setembro de 2009 foi logo seguido pela perda de visibilidade por conta do impasse orçamentário que adiou o planejamento da compra e posteriormente a eleição de Dilma Rousseff, que fez com que a escolha fosse repensada e prorrogou os prazos para a análise das propostas. O atual estado de torpor em que o Projeto se encontra, refém do orçamento vindouro ao mesmo tempo em que o processo de análise foi reiniciado, possibilitando a retomada de negociações e melhora de ofertas, parece se chocar com os objetivos em longo prazo como estabelecidos na END. Como afirma Calle (2010, p. 316-317), as compras da FAB, que vão além do F-X2, sofreram um grande impacto com a crise de 2008, que dificultou as aquisições e restringiu o orçamento; concomitantemente, são pilares da reconstrução da defesa nacional, e sua garantia é imprescindível em termos de interesses, recursos e projeção internacional para uma potência regional em vias de consolidação. A questão dos gastos estaria associada, inclusive, à necessidade de implementação da END como política de Estado e conseqüentemente os custos associados a um papel de proeminência militar (SALOMÃO: 2010, p. 396).

Todavia, tendo em vista o aludido, e a despeito das incertezas envolvidas no caso do F-X2, é possível afirmar que, ao se pensar na relação da PEB com a segurança regional, no escopo do poder aéreo, a ação do País na frente externa tem como foco a desecuritização desse fenômeno de reaparelhamento. Do mesmo modo, internamente, a atuação estrutural do Ministério da Defesa (no exemplo da END) revela um grau de interdependência dessas políticas no espectro nacional quanto às conseqüências das mesmas na seara internacional.

Isso parece contrapor-se ao que existe em parte da literatura acerca do tema. Uma crítica sólida é proposta por Alsina aos que consideram que haja uma acomodação do poder civil acerca das políticas de defesa (incluindo as de reaparelhamento): essa “harmonização” adviria do já mencionado caráter conciliatório da PEB. Porém, o autor se mostra bem mais incisivo tratando da questão: a relação de paridade seria equivocada (2009, p. 62-64), pois implicaria em sujeição do setor diplomático ao militar e vice-versa, ao passo em que, na verdade, os resultados das políticas de defesa teriam sido paulatinamente abandonados pela falta de respaldo dos poderes Executivo e Legislativo às mesmas (ALSINA: 2009, p. 82). Seriam quatro os fatores principais para a sua conclusão: baixa prioridade e direção efetiva para política de defesa, o perfil conformista da PEB e falta de articulação entre as partes (p. 80; 130). O objetivo do presente argumento não é contrapor-se a essa visão – de fato, sua

análise é bastante precisa; contudo, pelo observado ao longo da análise, não seria exagero inferir que essa posição esteja se alterando gradualmente, se não no plano de atuação, ao menos no normativo, com a busca por uma instrumentalização vindoura desses processos de articulação outrora inexistentes ou enfraquecidos. Isso é visto no modo de portar-se da PEB e por meio de mecanismos como a END e o Conselho de Defesa da Unasul.

4.3. Análise Documental

Contrariamente aos capítulos anteriores, em que apesar de empecilhos houve acesso à documentação, há um grave problema quanto à análise desejada de dados acerca do período. Por se tratar de documentação sigilosa, o acesso a qualquer tipo de informação de caráter oficial ou que remetesse ao processo de escolha e compra se mostrou praticamente impossível, bem como a obtenção de informações relativas à participação do Itamaraty ou quaisquer instâncias da diplomacia brasileira que não sejam de caráter secundário (como em notas oficiais ou por meio de notícias).

Porém, há uma virtude advinda da contemporaneidade de tal processo. Contrariamente aos outros dois períodos, se trata do processo de compra mais longo, e no qual se foi possível se acompanhar com maior riqueza de detalhes (na medida do possível, com relação às etapas e anúncios oficiais) os desenvolvimentos do programa. De fato, a presente etapa de análise se dará primariamente por meio do ordenamento dos fatos e concomitante averiguação de possíveis relações e desdobramentos do processo de aquisição (ainda inconcluso) e a política externa do período. Para tal, valer-se-á de material secundário, como documentação jornalística, relatórios da Câmara dos Deputados e anúncios oficiais da FAB.

Apesar de a política externa em questão ter ocorrido em sua completude no governo Lula, de 2003 a 2010, e o processo de compra ter início na década anterior, os principais desenvolvimentos do processo de fato se deram a partir do ano de 2008. Em outubro daquele ano, a FAB divulga em nota oficial a escolha pela Comissão Gerencial do Projeto F-X2, criada em maio, dos modelos escolhidos para comporem a “short list”, em que os pré-candidatos Lockheed Martin F-16 (EUA), Eurofighter Typhoon (consórcio europeu) e Sukhoi SU-35 (Rússia) foram preteridos em favor dos Boeing F-18E/F (EUA), Dassault Rafale (França) e Saab Gripen NG (Suécia) (CECOMSAER: 2008, on-line).

A notícia tem repercussão imediata, no dia seguinte, com a veiculação acerca do favoritismo reiterado do modelo francês, e a surpresa pela eliminação do modelo russo, tido como um favorito entre os pilotos, mas cuja escolha seria potencialmente danosa às relações

com os EUA (que teriam expressado seu desagrado à possível aquisição dos Sukhoi por meio de comunicações diplomáticas) dada a crescente presença da Rússia na América do Sul e potenciais retaliações comerciais por parte dos EUA ao fornecimento de tecnologia para empresas brasileiras, notadamente a Embraer (GIELOW: 2008, on-line). Porém, haveria também questões de caráter pragmático para a escolha, que teria deixado de fora os modelos inviáveis economicamente (Eurofighter), em estágio de desatualização tecnológica somada a desinteresse do fornecedor (SU-35) ou simplesmente menos eficiente que outros modelos (F-16) (GODOY: 2008, on-line).

Desse modo, prefigurava-se a situação em que a escolha apontava para o caça francês, havendo a presença do norte-americano na lista como um sinal de boa vontade do governo brasileiro. Em resposta às notícias sobre o processo de escolha indicar decisões de natureza política, a FAB divulga nota em 03 de outubro por meio do Ministério da Defesa, em que ressalta o caráter técnico da escolha (MINISTÉRIO DA DEFESA: 2008, on-line), mas que de fato não permite abandonar completamente a impressão de coincidências políticas para a redação da lista. De fato, já no dia 04 do mesmo mês houve a divulgação em noticiário de que a emissão dessa lista reduzida seria uma mera formalidade para a remoção dos russos, manter boas relações com os EUA e confirmar a escolha pelos franceses (AZEDO: 2008, on-line).

Porém, há de se ressaltar que no mesmo ano foi firmado o contrato para a aquisições de helicópteros de combate russos, durante visita do presidente russo, Dimitri Medvedev. A hipótese de que a aproximação do Brasil com a Rússia seria malvista por Washington não deixa de ser crível, especialmente no tocante a um setor de alta tecnologia embarcada e importância estratégica, mas vê-se que haveria pouco impacto de tais “ameaças” na prática, já que em outros setores houve tal aproximação sem que houvesse a desaprovação tácita ou expressa por parte dos EUA. Ademais, o empenho maior na venda dos aviões pareceria muito mais do próprio governo russo que da empresa responsável, o que explicaria o desinteresse pelo modelo.

O F-X2 volta à tona no dia 23 de outubro, Dia do Aviador, quando se veicula a inauguração de um escritório da Saab no Brasil. Com a proximidade da etapa de discussões financeiras acerca das propostas, a empresa sueca demonstrava confiança na capacidade de manter os financiamentos mesmo com a crise global, e na possibilidade de parceria para desenvolvimento de tecnologia conjunta em um mercado consumidor fora do eixo norte-americano e russo de fornecimento (RITTNER: 2008, on-line).

A Boeing norte-americana não deixa a desejar, abrindo negociações com fornecedores brasileiros (à revelia do processo de escolha) para o caso de sua proposta ser aceita (e adicionando um elemento de pressão para a negociação) (MACHADO; OTTOBONI: 2008, on-line). A informação seria de que, contrariamente à concorrência anterior, em que os EUA se mostraram intransigentes com relação ao fornecimento de algumas tecnologias já repassadas a países como o Chile, desta vez os norte-americanos estariam com “as portas abertas” às demandas da FAB e atuando de maneira intensa com lobistas em Brasília (AMBROSIO: 2008, on-line). Em dezembro desse ano, inclusive, há visita do Ministro da Defesa de então, Nelson Jobim, a Washington, para lidar especificamente com o secretário de Defesa, Robert Gates, acerca dos pontos nevrálgicos da discussão sobre transferência de tecnologia (CANTANHÊDE: 2008, on-line).

No final do mês, ocorre uma reunião em que a FAB entrega oficialmente a representantes das três empresas concorrentes a proposta de oferta, em que seria exigida a relação das condições comerciais e técnicas, além da questão do offset e transferência de tecnologia. O prazo para a remessa dos dados seria fevereiro do ano seguinte, seguida pela fase de visitas técnicas e avaliações e previsão para o fechamento da compra em outubro de 2009 (QUADROS: 2008, on-line).

Um importante desenvolvimento paralelo a esses eventos é o lançamento planejado da END, divulgado pela primeira vez em novembro de 2008 – os pacotes de compras de material bélico se inseririam nesse contexto para a impulsão da indústria militar nacional (MARQUES: 2008, on-line), e o momento era propício para a discussão, com o F-X2 em curso e planejado para execução em 2009. É importante ressaltar como o discurso da Força e do Ministério da Defesa se atém à questão da transferência de tecnologia, ressaltando como são aspectos técnicos que estariam guiando a escolha, e tentando dissipar a imagem de uma escolha de natureza política – nesse sentido, a vindoura promulgação da END seria um importante fator a ser considerado no aspecto global da concorrência, e que serviria como uma justificativa oportuna em vez de nebulosos quesitos geopolíticos. Essa disposição contudo, viria a se contradizer no futuro.

Em dezembro de 2008, às vésperas do lançamento da END, a presidência afirma que, no espírito de modernização em que se revestia a nova estratégia, a crise financeira não tolheria os recursos para a modernização das Forças, e haveria otimismo com relação aos processos, tanto em relação à factibilidade das compras como em relação à atuação exitosa da política externa brasileira, que lograra instalar o Conselho de Defesa da Unasul (MONTEIRO: 2008, on-line).

No dia 18 o documento é lançado oficialmente, coroando a expectativa dos planos de desenvolvimento da indústria nacional em longo prazo, e da modernização das esquadrilhas da FAB com a importância delegada ao tema no próprio documento. O anúncio da END seria um dos grandes acontecimentos naquele mês, com outro sendo a visita do presidente francês, Nicolas Sarkozy, no final de dezembro, em que os governos de Brasil e França anunciam o fechamento de um acordo de Defesa ambicioso, que incluiria a montagem de helicópteros e submarinos (MIRANDA: 2008, on-line), e que refletiria a preferência pela cooperação com os franceses, que em muito afetaria (até onde se supunha) a escolha do F-X2.

Em verdade, o apoio francês a pretensões brasileiras na arena internacional se mostrou bastante ativo nesse momento. A confirmação do acordo foi acompanhada pelo discurso oficial de que o Brasil estar militarmente capacitado seria um importante fator para a manutenção da paz e estabilidade mundial, além de a França se mostrar favorável a projetos nacionais como a incursão no Conselho de Segurança da ONU, segundo Sarkozy (GOMIDE; JUNIOR: 2008, on-line). Porém, é necessário ressaltar que quaisquer impressões advindas desse tipo de discurso oficial podem não representar o que estaria em curso pelas vias diplomáticas de fato, e como se verá adiante, houve importantes inflexões nessa questão.

No início do ano de 2009, apesar do favoritismo francês, o negócio ainda estaria em aberto. Apesar da crise econômica de 2008 se apresentar como um obstáculo factível ao processo, em decorrência das restrições orçamentárias resultantes, tais dificuldades seriam contornadas pelo fato de o desembolso real da compra estar programado para o ano de 2014 (quando da entrega das primeiras aeronaves).

Até o fatídico mês de setembro de 2009, o noticiário se concentra em relatórios de atividades esparsas das empresas, como reuniões com o empresariado nacional e visitas ao Congresso, além das visitas técnicas da FAB às empresas concorrentes, iniciadas no final de março. No dia 02 de fevereiro, há a entrega formal das propostas das empresas ao Comando da Aeronáutica, ainda sob o temor de que a compra pudesse vir a ser cancelada por contingenciamentos orçamentários (RITTNER: 2009, on-line). Há a percepção de uma questão de urgência para a compra, não apenas por conta da obsolescência dos aparelhos em atividade, mas pelo fato de haver eleições no ano seguinte, o que poderia também afetar o orçamento da compra (GIELOW: 2009, on-line).

A primeira grande “crise” do projeto ocorre já no dia 13 do mesmo mês. Em programa oficial de rádio, o Ministro Nelson Jobim insinua que poderia haver a reinclusão na disputa dos modelos preteridos na *short list* para análise, o que levantaria a suspeita no pessoal da FAB de que a escolha técnica poderia vir a ser abandonada em favor de uma opção

totalmente política. (SEQUEIRA: 2009, on-line) Configurava-se não apenas uma reviravolta, mas a possibilidade de que a lisura do processo como um todo pudesse ser colocada em xeque e a decisão postergada para além de 2010 (o que viria de fato a acontecer, mas não em decorrência dessa notícia). O fato é que tal inclusão jamais viria a ocorrer, e a declaração do Ministro se perde como um possível caso de desencontro de informações, pouco afetando o processo em si.

De fato, persiste a estratégia agressiva da Boeing, que em fevereiro formaliza a proposta de instalação de uma fábrica dos seus caças no Brasil (SEQUEIRA: 2009, on-line) e, principalmente, a aproximação com o governo dos EUA, incluindo a participação da secretária de Estado, Hillary Clinton, como “porta-voz” do modelo norte-americano, em pleno uso no Afeganistão e com larga ficha de emprego exitoso (FLECK: 2009, on-line). Tal movimento teve seu ápice com o encontro dos presidentes Lula e Obama em março daquele ano, que trouxe a discussão das compras oficialmente ao nível presidencial, além da presença massiva de associados e mesmo do presidente da empresa no Brasil (GIELOW: 2009, on-line). As demais empresas também participam ativamente dessa rede de lobistas, mas os EUA apresentam uma institucionalização muito maior com relação à participação do próprio governo na estratégia de promoção do Super Hornet.

Tal mudança de perspectiva representaria um choque de conceitos com relação à matriz de defesa nacional (já consubstanciado nos preceitos da END), que é a adequação do material não apenas a necessidade puramente militares, mas seu emprego como plataformas de tecnologia e desenvolvimento (papel buscado, principalmente, pelas propostas sueca e norte-americana) (AMBROSIO: 2009, on-line). Apesar disso, a concorrência se polariza principalmente entre as opções norte-americana (de desempenho histórico melhor) e francesa (com sua proposta de transferência de tecnologia), com o caça sueco se apresentando como um “azarão” (cuja proposta se embasaria no desenvolvimento conjunto e preço menor). Durante a Latin America Aero & Defence (LAAD), feira de defesa em abril daquele ano, as empresas mostram grande atividade com relação a marketing e a Dassault aproveita a oportunidade para iniciar de modo mais incisivo sua campanha (GÓES: 2009, on-line).

A estratégia parece acertada, com a veiculação de uma notícia desfavorável aos franceses, de que o Rafale teria sido desclassificado da concorrência para a compra de novos caças para a Índia (RITTNER: 2009, on-line). O principal fator contrário ao modelo da Dassault seria justamente seu preço e o fato de nunca ter havido a compra de modelos que não fossem pela própria França, e a alardeada desclassificação seria um grande revés para a empresa e sua oferta no F-X2. Porém, tal fato se mostrou inverídico e o modelo acabaria

sendo consagrado como vencedor naquela disputa, no ano de 2012, além de entrar em negociações com os Emirados Árabes Unidos ainda em maio de 2009, o que não livrou a empresa do fantasma do fracasso por todo o período analisado

Curiosamente, apesar de tais percalços, a oferta francesa continuou a ser listada como a favorita do governo brasileiro, exigindo reiteradas notas de explicação da FAB expressando a utilização de critérios técnicos para a escolha e condenando as matérias que veiculavam os fatores de ordem política para a escolha (BERMUDEZ: 2009, on-line).

As ofertas revisadas das empresas foram entregues em maio, e a expectativa era a do anúncio da escolha para agosto (GODOY: 2009, on-line). Até então o F-X2 se mostrava dentro do cronograma. Em julho, o suposto favoritismo francês passa a ser desenhado de maneira mais clara, com visita do Ministro da Defesa a Paris e suas declarações que davam a entender que a proposta da Dassault seria a mais interessante do ponto de vista técnico (DANI: 2009, on-line). A atuação francesa parece mais incisiva nesse momento, a despeito do empenho das concorrentes, com a visita de um grupo de deputados à França com a finalidade de discutir a parceria estratégica entre Brasil e França, mas sem que os anfitriões prescindissem de exaltar as qualidades de sua aeronave, exercendo um lobby declarado (DANI: 2009, on-line). Mesmo com a revisão das propostas em julho (que causara uma queda de preços substancial em todas as ofertas), houve novamente a possível instauração de um mal-estar decorrente da velada preferência pelos franceses. Caso a proposta escolhida por meio do parecer técnico da FAB divergisse da opção do governo, haveria a possibilidade do Executivo escolher o modelo francês à revelia do documento, entrando em conflito com o Comando da Aeronáutica, ou de acatar a opção e abrir mão de uma estratégia mais ampla em conjunto com a França (GIELOW: 2009, on-line). Porém, a incerteza com relação a detalhes técnicos e garantias das propostas seria outro fator importante para a demora na escolha. Com isso, a Gerência do projeto opta por uma solução que contempla todas as partes e evitaria atritos, segundo informação do dia 04 de agosto, em que o relatório a ser submetido ao Conselho de Defesa Nacional não listaria as ofertas em uma ordem de preferência, mas apenas listando vantagens e desvantagens (FOLHA: 2009, on-line). Porém, essa informação seria contestada, ao afirmar-se que relatórios dessa natureza são, historicamente, conclusivos, ou seja, apresentam uma definição clara por parte dos militares (SILVEIRA: 2009, on-line).

Esgotado o prazo para o envio das ofertas finais, o mês de agosto é marcado pela espera. Porém, mais uma vez há o anúncio da definição ser postergada, desta vez para o mês de setembro, sob a justificativa de haver tempo hábil para a análise final de todas as ofertas (FARIELLO; RITTNER: 2009, on-line). Com isso as ofertas sueca e norte-americana passam

a investir mais no aspecto da transferência de tecnologia, associação a empresas nacionais (especialmente a Embraer).

É nesse contexto que chega o fatídico mês de setembro de 2009, com a visita do presidente francês ao Brasil. No dia 07 de setembro um comunicado oficial conjunto é emitido pela presidência, como descrito na íntegra:

"O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente Nicolas Sarkozy decidiram fazer do Brasil e da França parceiros estratégicos também no domínio aeronáutico, onde ambos os países possuem vantagens importantes e complementares. Neste contexto, o presidente francês comunicou ao presidente brasileiro a intenção da França de adquirir uma dezena de unidades da futura aeronave de transporte militar KC-390, e manifestou a disposição dos industriais franceses de contribuir para o desenvolvimento do programa desta aeronave. Por seu lado, levando em conta a amplitude das transferências de tecnologia propostas e das garantias oferecidas pela parte francesa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou a decisão da parte brasileira de entrar em negociais com o GIE Rafale para a aquisição de 36 aviões de combate." (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES: 2009)

Desde o início do mês houvera a veiculação de notícias e especulações sobre o favoritismo do modelo francês por parte do governo, e tal condição foi confirmada nessa data, com o exaustivamente documentado pronunciamento conjuntos dos presidentes Lula e Sarkozy, em que foi anunciada a abertura de negociações para a aquisição de 36 aeronaves (FLECK; SABADINI: 2009, on-line).

Imediatamente há um movimento por parte das Forças Armadas para contornar a declaração; já o papel do Itamaraty parece mais ambíguo. No mesmo dia, o chanceler Celso Amorim afirma que a decisão não implicaria necessariamente na compra, mas apenas a viabilização e adiantamento do processo de negociação, que apenas não teria sido iniciado com as demais concorrentes (FLECK; SABADINI: 2009, on-line) – o que não dá a entender que o processo tenha sido abortado, mas ao mesmo tempo implica na escolha definitiva pela opção francesa. No dia seguinte, de modo diverso, em nota oficial do Ministério da Defesa, o ministro Jobim afirma que a declaração se inseriria num contexto de ofertas e intenções, e que de fato a concorrência, análise das ofertas e processo de escolha do F-X2 estariam ainda em vigor (JOBIM: 2009, on-line). A FAB corroboraria tal visão, com o brigadeiro Juniti Saito creditando a “confusão” às manchetes da imprensa, que teriam sido imprecisas com relação ao real significado do comunicado do dia 07 (CANTANHÊDE: 2009, on-line).

A parceria estratégica com a França pareceria encaminhada, mas o anúncio se mostrara precipitado e causou um embaraço político. Por mais que houvesse o favoritismo, ainda haveria a legitimação da escolha por critérios técnicos, e ao atropelar o processo, a

declaração da “vitória” francesa colocou em xeque todos os pressupostos defendidos pelo Ministério da Defesa e Comando da Aeronáutica até então.

A motivação para essa atitude gera debate até os dias de hoje, mas parece clara a intenção de atrair o patrocínio francês para objetivos importantes da política externa do Brasil no período, e a sinalização do interesse de Paris em adquirir cargueiros brasileiros e uma suposta “transferência irrestrita” de tecnologia (cuja viabilidade ou não se encontram fora do escopo do presente trabalho) teriam sido o estopim de tal decisão. Porém, o dano à imagem do F-X2 estava consumado, configurado no embaraço das Forças Armadas e na crítica da oposição; a aparente escolha à revelia da avaliação técnica pesou para que o programa fosse gradualmente minado, e sucessivamente prorrogado quanto à decisão, desde a primeira semana de setembro de 2009.

O que se veria dali em diante seriam tentativas cada vez mais agressivas das empresas rivais em desmerecer o modelo francês e conceder melhores contrapartidas em relação ao repasse de tecnologia. Porém, a principal mudança desse quadro seria a natureza do relatório técnico da FAB, ainda inconcluso naquele momento. Nas palavras do ministro Jobim, “a FAB não fará escolha, porque está feita. Poderá indicar prós e contras de cada avião a ser comprado no exterior” (CUNHA: 2009, on-line). De fato, com a finalidade de justificar a escolha anunciada anteriormente, haveria a configuração de um malabarismo retórico com a finalidade de chancelar a escolha sem que comprometesse a lisura do projeto. Há uma aparente inversão de papéis, em que a escolha, anteriormente condicionada aos atributos avaliados pela Força em questão, passa a ser prerrogativa do Executivo civil, o que efetivamente gera o desmerecimento da avaliação.

A consolidação dessa alteração de paradigma ocorre com a declaração do presidente Lula sobre o ocorrido, no dia 12 de setembro, segundo o qual “A FAB tem o conhecimento tecnológico para fazer avaliação, e vai fazer. Eu preciso que ela faça. Agora, a decisão é política e estratégica. E essa é do presidente da República e de ninguém mais” (GUARDA: 2009, on-line). Não cabe discorrer sobre o peso da decisão, que recairia ao presidente como chefe do Executivo e, por conseguinte, das Forças Armadas, mas há uma perceptível mudança de foco e contradição com relação a declarações prévias do Ministério da Defesa. Antes, percebe-se o enfoque na questão da tecnologia e critérios específicos para a escolha; agora, vê-se que o peso maior está no lado político da balança, com o relatório como algo “acessório”. É patente notar que essa adequação ocorre justamente para resguardar a lisura do Projeto, mas ao mesmo tempo contradiz seus preceitos anteriormente declarados.

Com isso, não é possível determinar se houve uma “ingenuidade” da Comissão do Projeto, que julgara ser capaz de indicar o vencedor ao determinar a melhor oferta, ou se realmente ocorreria essa “virada de mesa” na qual a ordem de prioridade com relação à escolha é suprimida em favor de uma ressalva política. Todavia, é possível notar que esse movimento se adequara a metas específicas impostas pela Política Externa do momento, com a busca de um aliado preferencial para a consecução de tais políticas. Nesse sentido, o “atropelamento” do F-X2 teria se configurado como um mal necessário, em que a opção pelo auxílio francês fez com que um projeto já em consecução (e que ainda se enquadrava em outros aspectos regionais da política brasileira, com a promulgação da END) fosse sacrificado em favor de possíveis dividendos diplomáticos.

Nessa etapa, o programa passa a sofrer atrasos, com nota oficial do dia 13 de setembro divulgando a extensão do prazo para o envio de ofertas melhoradas e a previsão de encerramento da etapa de análise técnica para outubro daquele ano (CECOMSAER: 2009, on-line). Com isso, a definição da escolha passa a ser prevista para novembro (MONTEIRO: 2009, on-line), porém não viria a ser anunciada para antes do Natal. Contudo, devido a fatores internos (oficialmente, o atraso na entrega dos pareceres técnicos; extraoficialmente, pela divergência entre a preferência do governo pela opção francesa e de outros setores pelas opções concorrentes) (CANTANHÊDE: 2009, on-line) o anúncio acaba sendo postergado para o ano seguinte, sob o temor de influência do ciclo eleitoral e até mesmo da invalidação do processo.

A última etapa dos percalços do F-X2 é o vazamento do suposto relatório técnico da FAB. O ministro Jobim já se adiantara publicamente, pedindo à FAB que não fosse elencado nenhum tipo de comparação de preferência ou ordem na avaliação feita pela FAB, ainda em novembro de 2009 (GIELOW: 2009, on-line). Porém, em janeiro de 2010, emergem informações no jornal Folha de São Paulo acerca do documento, em que constariam motivos técnicos desfavoráveis à análise do modelo francês, o qual constaria em último lugar na listagem elaborada pela FAB (CANTANHÊDE: 2010, on-line), cuja preferência seria pelo modelo sueco. Posteriormente, segundo a revista IstoÉ se avaliaria que o documento final seria muito mais abrangente (abrangendo pontos positivos e negativos de todos os concorrentes) que tal versão. Esta teria sido, elaborada pela Copac (Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate) como um “sumário executivo” no qual o fator primordial de classificação seria o preço, e em vez de destruída após a ordem para sua revisão, sem o ranking, acabou sendo vazada para a imprensa, criando grande embaraço e desinformação (SIQUEIRA: 2010, on-line).

Porém, a repercussão é imediata, com a reafirmação do aspecto político da escolha, cada vez mais desacreditada com relação ao famigerado relatório. O Itamaraty corrobora tal visão, com declaração do ministro Celso Amorim ressaltando a natureza civil da decisão, a despeito dos estudos elaborados pelos técnicos e analistas militares (CANTANHÊDE; COELHO: 2010, on-line). A redação final do relatório seria reexaminada, e sua natureza já teria sido oficialmente alterada para que não houvesse qualquer menção a ordenamentos, mantendo seu caráter meramente técnico e acessório (LOPES; ROSA: 2010, on-line). Houve inclusive a veiculação da possibilidade do documento final a ser apresentado ao Conselho de Defesa Nacional ser uma versão revisada pelo próprio ministro Jobim, que tornaria desnecessárias as mudanças no original e possivelmente eliminaria os constrangimentos advindos da hierarquização das ofertas sob a alegação de ser um relatório em maior sintonia com as políticas advindas da END e focado em temas centrais como a transferência de tecnologia (CANTANHÊDE: 2010, on-line).

No início de fevereiro, há novamente a veiculação de o Rafale teria sido escolhido. Como na ocasião anterior, em setembro de 2009, procedeu-se à negação da informação, sob a justificativa de ser necessária uma análise mais apurada e que estaria ainda sob a tutela do Ministério da Defesa (QUADROS: 2010, on-line).

Há uma interessante ressalva jurídica com relação à escolha, e que poderia justificar a lentidão com que o processo teria sido tratado desde setembro de 2009 – de acordo com juristas, sob legislação vigente, a compra pública feita sem licitação ainda precisaria de um parecer técnico (RACY: 2010, on-line). No caso, como a escolha potencialmente diferiria do relatório técnico, haveria o risco da decisão ser anulada ou contestada por diversos meios que impediriam o processo legalmente. Com isso, é compreensível a cautela com que o governo passou a lidar com a questão do relatório, e especialmente o anúncio definitivo da compra.

A partir de então a data prevista para a decisão da compra é o final de março de 2010, havendo informação de que o relatório técnico final estaria já em mãos do Ministro da Defesa em fevereiro (AFP: 2010, on-line). A data prevista seria 10 de março, mas não houve escolha em tempo hábil. No dia 18, o Comando da Aeronáutica confirma ao Ministro da Defesa que qualquer uma das aeronaves cumpriria os requisitos técnicos e operacionais para a escolha, chancelando dessa maneira a provável escolha do modelo francês (MONTEIRO: 2010, on-line). Trata-se de uma afirmação pragmática, em que o resultado da análise técnica desoneraria politicamente a escolha do governo e traria as aeronaves em tempo hábil para a Força.

A previsão de escolha é, desse modo, remetida ao final de maio de 2010, com a expectativa da análise completa do relatório final e da redução de preços dos concorrentes (GODOY: 2010, on-line). Contudo, à sombra da crise econômica, e sob a justificativa de outros processos semelhantes terem sido atrasados por esse fator (evitando questão de interferência por conta do ano eleitoral), o Ministro da Defesa acena à possibilidade de liberação do anúncio para o final do primeiro semestre, em meados de junho (AGÊNCIA BRASIL: 2010, on-line).

De fato, a situação não se apresentava de modo similar à de 2009. O favorecimento francês às pretensões brasileiras na arena internacional, especialmente com relação ao assento no Conselho de Segurança da ONU, se tornou menos factível com o apoio brasileiro ao Irã durante a rodada de negociações que resultou em sanções a Teerã, liderada justamente pelos EUA e França, o que afetaria as ofertas da Boeing e da Dassault. A instabilidade econômica prefigurava-se, e sob tais auspícios a decisão se encaminhava para um rumo indeterminado, sem que houvesse pela primeira vez um prazo estimado para a entrega do relatório e conferência acerca da decisão (PAIVA: 2010, on-line). Outras possíveis “decepções” envolveriam a falta de empenho da França em auxiliar na consecução de acordos de livre comércio entre União Europeia e Mercosul, e o fato de a transferência de tecnologia alardeada pela Dassault ser questionável dada a presença expressiva de peças norte-americanas na aeronave.

Com tal impasse, desde julho há a expectativa de que a decisão fosse postergada para o próximo governo, mas ainda em setembro haveria a esperança de que um prazo mínimo para a escolha ainda fosse o mês de outubro, logo após as eleições gerais (JERÔNIMO; SILVEIRA: 2010, on-line). As especulações acerca da escolha são aventadas livremente, pendendo para cada fornecedor a depender dos interesses da fonte da informação, mas de fato havendo uma maior inclinação e favoritismo dos franceses com a confirmação da eleição de Dilma Rousseff e a expectativa de uma decisão próxima (GIELOW: 2010, on-line). Com reuniões no mês de dezembro, discordância interna com relação às ofertas e um ambiente externo diferente de 2009, finalmente ocorre o já esperado, com a decisão de rever as propostas e deixar a decisão para o próximo governo (FOLHA: 2010, on-line), estágio em que se encontra até hoje, com o relatório técnico pronto e entregue ao governo, mas sem que uma opção tenha sido feita.

A grande incógnita com relação ao assunto acaba sendo, de fato, a posição em específico do Itamaraty. Nas declarações anteriormente citadas do então ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, dá-se a entender que o MRE estaria a parte dos

desenvolvimentos e potencialmente envolvido na negociação, especialmente com a França, e de tal modo afinado com as decisões da presidência. Pode-se inclusive afirmar que fora perceptível em diversos momentos um claro conflito entre interesses do MD e do MRE, mas pelo bem do projeto percebe-se que as posições mais contundentes são apaziguadas e buscou-se um meio termo com relação à questão do relatório. Nesse sentido, haveria uma “vitória” do Itamaraty.

Outro fato que representa a importância do Itamaraty na questão das compras é o fato ter havido envolvimento direto dos respectivos governos no processo de venda. Nos demais períodos, houve uma clara interlocução entre as respectivas diplomacias, mas no caso do F-X2, a política extrapolou o âmbito empresarial e de Defesa. Nessa concorrência, houve influência e participação direta dos mandatários de todos os países envolvidos nas negociações, algo inédito em comparação às compras anteriores. A presença do Estado se fez sentir muito mais que a das empresas, inclusive no caso de modelos excluídos da concorrência, como o russo (cujo governo se empenhou em promover o caça, mas a própria empresa não).

Desse modo, o peso político teve uma importância muito maior no processo de escolha, ressaltando a importância não apenas estratégica da compra, mas das intrincadas relações políticas envolvidas. A opção pela aproximação com a França, já ensaiada antes de 2008 e que se configurava no favoritismo prévio de seu modelo, buscava não apenas uma parceria estratégica (que viria a fracassar), mas ter o amparo de uma potência para ocupar o vácuo de poder temporário deixado pelos EUA na região. E esse contexto imposto pelo planejamento da END incorria em problemas sensíveis para a diplomacia nacional, como a existência de objetivos muito acima das capacidades técnicas disponíveis (BARBOSA: 2009, on-line), impondo uma urgência para que fossem tecidos acordos que possibilitassem a consecução de tal desenvolvimento. Não é de se estranhar que se constatasse uma possível atividade maior do Itamaraty nesse caso, portanto.

Todavia, o fato é que houve uma grande atividade desse ministério com relação aos preceitos defendidos pela PEB do governo Lula, e uma hipertrofia da atuação presidencial com relação a determinados assuntos, o que pode ser percebido no caso da negociação com os franceses (a qual seria danosa a políticas que deveriam prefigurar-se como de Estado, e não de governo) (JUNGSMANN: 2009, on-line). Isso torna a participação do Itamaraty difícil de se avaliar com relação aos períodos anteriores, apesar de claramente ser um momento *sui generis* de sua atuação.

Extraem-se, por conseguinte, algumas conclusões parciais acerca do período.

A característica fundamental da compra é a emergência, mas em escala menor que nos períodos anteriores (há esquadilhas em operação, mesmo que em estado avançado de idade operacional, ao contrário das compras nas décadas de 1950 e 1970). Ironicamente, a somatória dessa situação de relativo “conforto” com aspectos políticos e econômicos faz com que seja o processo de reaparelhamento que se arrasta por mais tempo; é de se ressaltar, porém, que se trata do mais sofisticado e ambicioso procedimento de compra, com longos períodos de análise, promulgação de edital e afins, o que justificaria a cautela e mesmo a morosidade da escolha.

Por outro lado, o papel do Itamaraty é mais acentuado que nos períodos anteriores, não por sua participação própria, mas pela proximidade da figura do Presidente da República. Mais do que a intermediação, a figura do Ministério das Relações Exteriores parece ter um papel ainda mais relevante no processo de escolha em si, como afirmado diversas vezes ao longo da análise documental, com a defesa da opção política e seus desdobramentos acima do critério técnico.

De modo diverso, a atuação da FAB é sistematicamente reduzida, de principal articuladora e interessada no processo a mera coadjuvante, designada para a elaboração de um relatório técnico que, na prática, apenas chancela a escolha do governo e tem função figurativa. Comparativamente aos períodos anteriores, é notável a perda de influência com relação ao processo decisório em uma situação na qual há maior variedade de competidores (o que não acontecera nos demais períodos).

Com relação ao processo político, a estratégia de compra encontra amparo no aspecto da PEB do período. Seja na busca por dividendos políticos da escolha, seja na consecução de objetivos estratégicos para a indústria militar nacional que reverberem no cenário regional, as etapas do F-X2 surgem com clareza como parte de uma experimental associação virtuosa e, de certo modo, inédita, entre os objetivos de política externa e de defesa.

Ressalta-se que tais conclusões são importantes pois não há clareza sobre o desfecho e o peso das variáveis políticas na escolha final. O que se percebe, de fato, é que há importantes diferenças entre os diversos processos de compras (e a participação de cada instituição, como o Itamaraty e a FAB), que virão a ser discutidas a seguir.

Conclusões

Com base na análise apresentada, é possível extrair três conclusões principais ao compararem-se os períodos em tela. Para a finalidade de maior clareza, dividir-se-ão em três aspectos principais, doravante listados.

O primeiro aspecto é o processo de compra em si. A análise permitiu delimitar a grande diversidade dos processos de compra dos aviões de caça em cada período, respectivamente.

Na década de 1950, quando da aquisição dos primeiros modelos a jato, houve uma busca feita em caráter emergencial pela necessidade operacional de introduzir os novos modelos a reação na FAB. Vê-se que houve a tentativa de obter material do estado-da-arte, mas a impossibilidade de tal ventura redundou na aquisição de modelos menos eficientes, mas cuja atividade seria satisfatória para as necessidades da Força.

Na década de 1970, a aquisição se inseria novamente no espectro da necessidade operacional, mas desta vez com a busca por uma atualização de doutrina, ao implementar-se a aviação supersônica, que implicava na consecução de um projeto mais complexo, e se via inserida no projeto de política externa do momento, ocorrendo uma barganha que futuramente se mostrou exitosa. Ainda assim, a compra se viu restrita a modelos e fornecedores específicos, dada a impossibilidade (no momento) de aquisição dos modelos desejados, impondo uma vez mais a necessidade de compra do que simplesmente estava à disposição.

Por fim, na década de 2000, o projeto de reaparelhamento se insere num contexto mais amplo, de revisão estrutural do ordenamento das Forças Armadas do País, e a aquisição em si se mostra a mais complexa, com a promulgação de edital e concorrência aberta para empresas. Pela primeira vez há a possibilidade de aquisição entre vários modelos desejados, e de fato esse possível grau de liberdade com relação à escolha se mostrou improdutivo ao que o processo se encontra estagnado desde 2009.

A mais importante conclusão acerca desse aspecto é a formação clara de uma progressão tecnológica em termos de qualidade do material obtido e do processo de escolha. Na primeira compra, o material era considerado já ultrapassado (os Gloster Meteor) e foi adquirido com a mera função de adequar o corpo de caça da FAB a uma nova era da aviação de combate. Na segunda, mesmo não sendo os modelos almejados, houve a possibilidade de compra de aviões de grande desempenho, anteriormente comprovado em combate, e cujas unidades equipavam um volume expressivo de forças aéreas pelo mundo. Por fim, na terceira, as aeronaves ofertadas (com exceção do modelo sueco) não apenas mostravam importante e

comprovado histórico em missões de combate, como constituíam uma geração avançada de caças, sobrepujados apenas pelos modelos mais avançados de potências como EUA e Rússia.

Essa progressão se adéqua à evolução dos próprios processos de compra. O caráter emergencial da compra dos Gloster pode ser sumarizado na sua forma de pagamento, mediante um “escambo” onde o Reino Unido recebe algodão em troca dos caças, em vez de valores monetários.¹⁸ Tratava-se de uma compra simples, em que o pacote dos aviões eram complementado pelo treinamento dos pilotos e mecânicos, sem maior envolvimento técnico ou sofisticação.

O caso dos Mirage, por outro lado, apresenta uma evolução nesse sentido – a compra dos aviões não apenas veio condicionada à instalação de novas bases e tecnologia, mas também da necessidade de incremento da preparação do pessoal de terra, e treinamento de uma quantidade maior de profissionais para a manutenção do aparelho, bem como a aquisição de simuladores e sistemas. Isso decorre do fato de ser uma compra ainda mais avançada, inserida numa estratégia própria de poder nacional e que exigiria tal refinamento.

O Programa F-X2 acaba por se adequar a essa categoria, mas em um grau de sofisticação muito superior. Não apenas se trata da aquisição de aeronaves, mas de todo um conceito, da necessidade premente de transferir tecnologia, e da inserção tecnológica da própria indústria nacional. Pela primeira vez se aventa a possibilidade de abertura de indústrias de montagem dessa natureza no País, além de parcerias e negociações diretas com o empresariado, em uma visão de horizonte temporal muito mais longínquo que o das compras anteriores. Há a ressalva de não ter se concretizado nenhum desses fundamentos, mas de fato, em termos de negociações, se trata do mais complexo processo de aquisição de tais aeronaves registrado no País.

É possível observar-se, também, um progressivo fenômeno de “desecuritização” do tema. Especialmente na década de 1970, o crescimento, desenvolvimento e modernização de esquadrilhas vizinhas era a causa de apreensão e, certo modo, justificativa dos gastos e aquisições de aparelhos avançados. Ou seja, a compra vista como uma medida extraordinária, necessária para o resguardar a integridade nacional, contra possíveis ameaças do mesmo calibre advindas de países como Peru e Argentina.

Já no momento mais recente, apesar da falta de acesso a documentação secreta que possivelmente venha a contradizer essa percepção, a possibilidade remota de conflito e estado

¹⁸ O que pode assemelhar a escolha aos procedimentos modernos de “off set”, nos quais grosso modo há a garantia acordada das partes em adquirir uma determinada quantidade de bens em troca da aquisição de certo produto, mas nesse caso há literalmente o pagamento em algodão, se mostrando *sui generis*.

lastimável de boa parte das forças aéreas do continente sul-americano (a despeito de exceções pontuais como Peru, Chile e Colômbia) não implica em riscos aparentes para a integridade territorial do Brasil. Mesmo os países que mostraram maior empenho na modernização de suas forças, como Venezuela e Peru, se encontram em situação econômica e política de cooperação com o Brasil, que teve sucesso ao engendrar uma comunidade de nações estável ao seu redor por meio de iniciativas como Mercosul e Unasul. Desse modo, a compra como uma resposta a ameaças parece pouco viável, o que esvazia o caráter securitizado desse fenômeno. Não se afirma que tenha deixado de sê-lo (mesmo por sua natureza militar, ainda ligada ao âmago da existência do Estado), mas apenas que seu aspecto emergencial tenha sido tolhido com as condições que se apresentam no momento.

O segundo aspecto é a adequação das compras à PEB em cada momento. Primariamente relacionado à análise dos documentos colhidos em pesquisa, esse segundo aspecto revela poucas surpresas, mas ao mesmo tempo se reveste de grande importância para a extração das conclusões finais. Por meio de tal análise, foi possível averiguar como os processos de compra se inseriam na Política Externa de cada período.

No primeiro período, as compras transcorrem sem muitos percalços, e o principal indício de adequação é o fato de ser delgada grande atenção não apenas às compras do Brasil, mas às dos vizinhos (bem como de seu desenvolvimento tecnológico). Pouco tempo após a Segunda Guerra Mundial, e às portas da Guerra Fria, fazia sentido que houvesse essa preocupação, tanto do governo quanto das Forças Armadas, em manter o país resguardado de possíveis ameaças de fora do continente ou mesmo de instabilidades dentro do mesmo, especialmente com relação a uma Arma de reconhecido valor estratégico.

O segundo período traz alguns complicadores. A dificuldade imposta pela classificação dos documentos não permite avaliar a completude desse panorama com relação às compras, mas isso não impede a análise de seus desdobramentos (e motivações). Percebe-se, porém, a busca por um parceiro alheio ao eixo norte-americano e uma demonstração clara do aspecto independentista da política externa praticada então, com a pluralização de parcerias e busca por um espaço próprio na arena internacional.

O terceiro período, do F-X2, representa de modo claro uma inserção da política externa do momento. A falta de documentação oficial é contornada pela extensa documentação midiática, que torna possível pincelar um quadro bastante confiável. A maior dificuldade, na realidade, seria a proximidade temporal com relação ao período, que tornaria a análise da própria PEB exercida nessa década sujeita a imprecisões e distorções. Porém, sob vários aspectos o procedimento de compra dos novos caças se adequou a diversos fatores. O

primeiro, possivelmente, é a questão do pragmatismo, com a grande possibilidade de a escolha formalmente técnica ter sido induzida a um fechamento político, em troca de hipotético apoio francês às pretensões brasileiras no âmbito da ONU. Por outro lado, a busca por um incremento tecnológico também se inseriria nessa intenção de ingresso no Conselho de Segurança (que pressupõe uma participação maior no orçamento militar da instituição, e também uma maior capacidade de ação nessa seara, impossibilitado no estado atual do corpo de Caça). Ademais, o F-X2 se coaduna perfeitamente com os preceitos da END, o documento que guiou solitariamente a política de defesa do País até que se juntasse a ele o Livro Branco de 2012, e representa como tal um aspecto de inserção nacional no mercado de defesa regional, e de aproximação com os países envolvidos, outra marca da PEB de Lula.

O terceiro aspecto, por fim, é a atuação das próprias instituições estudadas na pesquisa, respectivamente a FAB e o Itamaraty. Ressalta-se que a análise limitou-se a esses órgãos por delimitação metodológica, sendo os que sabidamente participaram dos três processos, e dos quais seria factível extrair dados para o estudo, documentais ou não. Esse último aspecto nos permite vislumbrar o papel de cada uma das partes no processo de compra, consolidando uma figura geral de cada momento e resumindo as informações contidas nos demais.

Pelo observado, na compra efetuada no início da década de 1950, o principal agente envolvido era a própria FAB. Houve envolvimento direto do Ministro da Aeronáutica tanto na escolha quando no processo de compra, e o Itamaraty pareceu fazer as vezes de intermediário, seja no contato com as empresas e governos ofertantes, seja na discussão acerca do modo de pagamento. Contudo, de uma maneira global, a maior atividade do Itamaraty, como exposto anteriormente, seria a de vigilância acerca do tema, sempre informando a Aeronáutica de novidades, desdobramentos e notícias.

Com relação à compra dos aviões supersônicos, pesa em favor da Aeronáutica o fato de estar instalado um regime de exceção na década em questão. A proximidade dos próprios membros do governo com a caserna redundou em uma atividade muito maior da Força em se tratando desse processo de escolha. Não obstante, a presença do Itamaraty se faz notável, novamente com a interlocução em relação aos Estados envolvidos nas transações (França e EUA, especificamente), e o abastecimento de informações sobre o tema para a FAB. Há de se ressaltar que, apesar do caráter historicamente independente do Itamaraty em formular (e executar) suas políticas, nesse momento havia a consecução de uma política de Estado, resultante do próprio ordenamento dos militares, então de certo modo, tanto a FAB quanto o

Itamaraty estariam sendo ferramentas orquestradas para um único objetivo. Deste modo, ainda existe uma prevalência do setor militar com relação à compra.

A grande inflexão é observada na década de 2000. Enquanto nos períodos anteriores existe um protagonismo da Força em relação à iniciativa de compra e o processo de escolha, no caso do F-X2 a FAB tendeu a perder influência ao longo do processo, enquanto o Ministério das Relações Exteriores passou a ter mais voz ativa por seu alinhamento com as políticas presidenciais de Lula. Não se trata de perder poder de decisão no processo – de fato, em todos os casos o peso da escolha final fica nas mãos da presidência. Porém, quando contraposto aos casos anteriores, em que todo o processo pareceu sob tutela dos militares, vê-se que no F-X2 o critério técnico da FAB foi superado por fatores políticos, e sua elaboração guiada por critérios que abalzassem uma intenção de acordo com fatores alheios aos próprios quesitos elaborados pela Força. Houve uma inegável mudança de paradigma, observada ao longo das notas oficiais da FAB, em que a preponderância do critério técnico para a decisão passa a ser apenas um termo acessório para a escolha feita em outras instâncias.

É notável a participação de ambas as partes em todos os processos de reaparelhamento mostrados (remetendo, de fato, à díade formadora da política externa do “diplomata e soldado”). Porém, em cada caso houve a preponderância de dada entidade de acordo com particularidades do momento, sendo possível estabelecer um equilíbrio na compra dos Gloster Meteor, enquanto no regime militar houve maior peso na decisão da FAB para a compra dos Mirage, com auxílio tímido do Itamaraty, e no período recente predominaram fatores da política externa a guiar o processo do F-X2, reduzindo a influência da Aeronáutica.

O presente estudo chega a seu termo sob os auspícios das observações anteriores. De fato, o objetivo de mostrar que houve estreita relação entre as compras de armamentos para a FAB e os rumos da Política Externa Brasileira se mostrou bastante factível. Os processos refletiam padrões de atuação interno de cada regime e vigor, e expuseram em sua análise fatores que reforçam a atuação das instituições FAB e Itamaraty como imprescindíveis para a consumação das aquisições.

Isso reafirma a hipótese observada, de que ao refletir conjuntura então vigente e representar políticas de defesa específicas, tais compras eram afetadas por questões de direção política do governo civil sobre as Forças Armadas, indo além de critérios estratégicos ou técnicos para sua aquisição. O caso em que mais se aproximou de uma escolha puramente técnica teria sido o primeiro, no qual os Meteor foram adquiridos com a intenção de atualizar a doutrina de emprego da Força para uma nova era de tecnologia de aviação. Tratava-se de aeronaves já defasadas, mas que ainda assim vieram a ocupar um espaço funcional vago. A

compra se insere num quadro de agitação política internacional, e a tentativa de aproximação para com os EUA (almejando seus caças de alta performance), bem como a busca por um fornecedor alheio a Washington (no caso, o Reino Unido), são compatíveis com o caráter da PEB de então.

Já nos demais casos, houve uma notável influência das políticas de cada período. Mais que uma necessária revolução técnica, a compra dos Mirage tinha em mente a consecução de um projeto de defesa em nível continental, que estaria inserido no paradigma de crescimento em importância econômica e militar do “Brasil Potência”. O aspecto técnico nesse caso, apesar de ser bem mais ambicioso e profundo que no primeiro, se mostra paralelo a um caráter político. A relativamente menor atuação do Itamaraty nesse sentido não obstaculiza a sua inserção nesse projeto diplomático que visava à variação de parceiros comerciais e políticos, além de, principalmente, lograr a “libertação” da esfera de influência norte-americana. O sucesso de tal empreitada foi relativo, e o pragmatismo se fez sentir mesmo com a barganha exercida frente aos EUA, em que o Brasil negociava com franceses ao mesmo tempo em que garantia sua boa-vontade a Washington, prevendo a liberação de mais caças para o futuro, em uma estratégia acertada.

Enquanto isso, no caso mais recente, a aparente perda de importância relativa da FAB (em comparação ao Executivo) ao longo do projeto F-X2 também se coaduna com o aspecto de política externa do governo de então, no sentido de representar uma etapa ou ferramenta utilizada de modo a atingir um objetivo mais prático (qual seja, o apoio a pretensões específicas daquela PEB), apesar de por em risco objetivos de longo prazo ao imiscuir políticas de governo com de Estado.

Nesse sentido, a consecução dos objetivos secundários é relativizada pela falta de informações. Até certo ponto, pode-se considerar que a Aeronáutica, nos três períodos mencionada como em estado de atraso tecnológico antes das compras, sempre seja entendida como um agente securitizante. Seja no aspecto interno, em que a falta de aparelhamento adequado compromete sua função de defesa da pátria, seja externo, em que o desnível tecnológico observado com relação a vizinhos instaure uma sensação de insegurança com relação ao dinamismo e periculosidade dessa Força em particular.

Já o Itamaraty apresenta funções diversas pelo que se pôde observar, exercendo uma função próxima de agente securitizante nos períodos anteriores (estabelecendo vigilância com relação ao tema, informando a Aeronáutica sobre desenvolvimentos da área e construindo um discurso que abaliza a necessidade da compra), mas abdicando dessa função, aparentemente, no período mais recente, em que a compra assume para a política externa do Brasil um papel

muito mais de acessório, ou mesmo moeda de troca, com relação a objetivos políticos na arena internacional (apoio e afins) ou nacional (como um importante fator de desenvolvimento tecnológico).

Trata-se de um tema imprescindível para a análise de políticas futuras – os exemplos estudados mostram como o trato desse tipo de compra parece estar relacionado com políticas específicas, mas ao mesmo tempo não permite que seja aceitável o teste do tempo e do uso para que a capacidade de tal Força seja posta à prova. São lições da história que se fazem necessárias de conhecer para os futuros governantes e coordenadores de políticas de Estado.

Bibliografia

Livros, artigos e publicações

ALMEIDA, J. R. de, ROCHA, A. J. R. SILVA, R. D. P. (org.). **O Brasil no cenário internacional de defesa e segurança**. Brasília: Ministério da Defesa, Secretaria de Estudos e de Cooperação, 2004. 212p.

ALMEIDA, P. R. de. **Uma Política Externa engajada**: a diplomacia do governo Lula. [on-line: Brasília], 19 mai. 2004. Disponível em:
<<http://www.pralmeida.org/05DocsPRA/1260PEExtLula.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2011.

ALVES, V. C.; HEYES, T. Tamanho é documento? - O Brasil e o Equilíbrio de Poder na América do Sul. **Análise de Conjuntura OPISA**, n. 08, ago. 2008. Disponível em:
<http://www.opisa.com.br/pdfs/49_analises_AC_n_08_ago_2008.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2011.

ALSINA JUNIOR, J. P. S. **Política externa e política de defesa no Brasil**: síntese imperfeita. Brasília: Câmara dos Deputados, coordenação de publicações, 2006.

_____. **Política Externa e poder militar no Brasil**: universos paralelos. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

ARON, R. **Paz e Guerra entre as nações**. Brasília: Editora UNB, IPRI; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: 2002.

BACHELET, M. J. Balance y reflexiones sobre políticas de seguridad regional. **Fasoc**, Ano 17, n. 03, jul.-set. 2002, p. 4. Disponível em:
<<http://www.fasoc.cl/files/articulo/ART40eec4af99b1c.pdf>>. Acesso em: 22 ago. 2009.

BANDEIRA, L. A. M. Brazil as a Regional Power and Its Relations with the United States. **Latin American Perspectives**. v. 33, n. 3, Brazilian Workers as National and International Actors, p. 12-27.
[On-line]: Sage Publications Inc., mai. 2006.

_____. **Estado Nacional e Política Internacional na América Latina**: o continente nas relações Argentina-Brasil (1930-1992). São Paulo: Ensaio, 1995.

_____. **Brasil, Argentina e Estados Unidos - Conflito e Integração na América do Sul** (da Tríplice Aliança ao Mercosul 1870-2003). Rio de Janeiro: Revan, 2003.

BASTOS, C. S. **História da Força Aérea Brasileira**. [On-line], 16 set. 2006. Disponível em:
<http://freepages.military.rootsweb.ancestry.com/~otranto/fab/historia_fab.htm>. Acesso em: 15 abr. 2011.

BUENO, C.; CERVO, A. L.. **História da Política Exterior do Brasil**. 3. ed. Brasília: Editora UNB, 2008.

BUZAN, B.; de WILDE, J., WÆVER, O. **Security** – A New Framework for Analysis. Lynne Rienner, Londres, 1998.

BUZAN, B.; WÆVER, O. **Regions and Powers** – The Structure of International Security. Cambridge University Press, Cambridge, 2003.

CALLE, F. El espacio sudamericano como “zona de paz” a preservar frente a factores de turbulência intra y extra-regionales. IN: ALSINA, J. P.; ETCHEGOYEN, S. W.; JOBIM, N. A. (orgs.) **Segurança Internacional**: perspectivas brasileiras. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

CERVO, A. L. **Inserção Internacional**: formação dos conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva, 2008.

_____.(org.) **O Desafio internacional**: a política exterior do Brasil de 1930 a nossos dias. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

_____. Política exterior e relações internacionais do Brasil: enfoque paradigmático. **Revista Brasileira de Política Internacional**. [On-line]: 2003, v. 46, n. 2, p. 5-25. p. 14.

COHEN, R. Threat perception in international crisis. **Political Science Quarterly**. The Academy of Political Science:[on-line], v. 93, n. 1, 1978, p. 93-107. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/2149052>>. Acesso em: 25 nov. 2011.

CUNHA, R. D. da. O fim de uma era! Projetando a vida útil dos caças brasileiros. **Revista Força Aérea**. Rio de Janeiro: Action Editora. Ano 16, n. 75, abr. 2012.

DAGNINO, R. **A indústria de Defesa no governo Lula**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

DÜRING, N. F. A escolha de um avião de alta performance: Implicações Geopolíticas, Tecnológicas e Militares. **Escola Superior de Geopolítica e Estratégia**: Reunião Mensal de Atualização e Debate. 26 fev. 2004. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/esge/fev2004.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

EARP, F. S.; PRADO, L. C. D. O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967-1973). In: DELGADO, L. de A. N.; FERREIRA, J. **O Brasil republicano**: o tempo da ditadura – regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FARRELL, Theo. Constructivist Security studies: portrait of a research program. **International Studies Review**. Malden/MA; Oxford, vol. 4, n. 1, p. 49-72, 2002. Disponível em: <<http://www.jstor.org/pss/3186274>>. Acesso em 10 abr. 2011.

FEDERICI, R. F. Programa FX-“nunca”. **Forças de Defesa**, trimestral, ano 2, n. 5, abr.-jun. 2012.

FERREIRA, O. S. **A crise na política externa**: autonomia ou subordinação? Rio de Janeiro: Revan, 2001.

FLEMES, D. Notas teóricas sobre a formação de uma comunidade de segurança entre a Argentina, o Brasil e o Chile. **Rev. Sociol. Polit.** [online]. 2005, n. 24, pp. 217-231. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782005000100014&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 29 set. 2011.

FONSECA JUNIOR, G. **A legitimidade e outras questões internacionais: poder e ética entre as nações**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

FORJAZ, M. C. S. As origens da Embraer. **Tempo Social** – revista de sociologia da USP, v. 17, n. 1, ano 11, p. 281-298, 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v17n1/v17n1a11.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

GALANTE, A. **A evolução dos caças num quarto de século** – do F-100 ao F-18. Poder Aéreo: [on-line], 24 jul. 2010. Disponível em: <<http://www.aereo.jor.br/2010/07/24/a-evolucao-dos-cacas-num-quarto-de-seculo/>>. Acesso em: 10 out. 2012.

GALANTE, A. **Os primeiros F-5 da FAB**. Poder Aéreo: [on-line], 01 jul. 2009. Disponível em: <<http://www.aereo.jor.br/2009/07/01/os-primeiros-f-5-da-fab/>>. Acesso em: 10 out. 2012.

GARDNER, T. E. **F-100 Super Sabre at war**. Zenith Press: St. Paul, MN, EUA, 2007.

GODOY, R. América Latina inicia corrida às armas. IN: OLIVEIRA, E. R. de (org.) **Segurança e defesa nacional: da competição à cooperação regional**. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina, 2007.

GOYZUETA, V. Novos rumos para a defesa brasileira. **Desafios do Desenvolvimento**. IPEA: [on-line], fev./mar. 2010. Disponível em: <<http://desafios2.ipea.gov.br/sites/000/17/edicoes/59/pdfs/rd59not04.pdf>>. Acesso em 10 out. 2012.

HAMANN, R. **Aos 89 anos, primeiro "homem supersônico" quebra a barreira do som novamente**. Tecmundo: [on-line], 18 out. 2012. Disponível em: <<http://tecmundo.com.br/aviao/31481-aos-89-anos-primeiro-homem-supersonico-quebra-a-barreira-do-som-novamente.htm>>. Acesso em 20 out. 2012.

HERZ, J. (1950). Idealist internationalism and the security dilemma. **World Politics** v. 2, n. 2, p. 157-180.

HURRELL, A. **An emerging security community in South America?** In. ADLER, E.; BARNETT, M. (org) **Security Communities**. Cambridge University Press, Cambridge, 2000.

KASSEB, P. F. **Mirage III – EBR/DBR – na Força Aérea Brasileira: antecedentes e legados**. ZLC: Guarulhos/SP, 2008.

KELLER, W. W. **Arm in arm: the political economy of the global arms trade**. Springfield, Virginia (EUA): BasicBooks, 1995.

KOŁODZIEJ, E. A. **Security and International Relations**. Cambridge University Press: 2005.

LORCH, C. **Asas da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Action Ed., 2005.

MEILINGER, P. S. Dez Proposições Referentes ao Poder Aéreo. **Airpower Journal**, edição brasileira. 2º Trimestre de 1996. Disponível em:

<<http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-p/1996/1tri96/meiling.html>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

MENEZES, L. N. A aviação de caça e o desenvolvimento da Força Aérea. **Ideias em destaque**. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: Rio de Janeiro. N. 26, 2008.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, 17 dez. 2008.

MIYAMOTO, S. La política de defensa de Brasil. IN: DONADIO, M.; TIBILETTI, M. de la P. **Atlas comparativo de la defensa en América Latina y Caribe**. Buenos Aires: RESDAL, 2010.

_____. **O Brasil, a América Latina e a Segurança Regional**. XXV

Congresso Da Associação Latinoamericana De Sociologia/Alas. Porto Alegre: 22-25 ago. 2005. Disponível em:

<http://www.cephed.ufrgs.br/Textos_Elet/Alas/Shiguenoli%20Miyamoto.pdf>. Acesso em: 22 set. 2011.

MORAES, M. C. de. A Estratégia Nacional de Defesa e o orçamento da União. **Coleção Meira Mattos – Revista das Ciências Militares**. [On-line], v. 1, n. 21, 2010. Disponível em: <<http://www.eceme.ensino.eb.br/meiramattos/index.php/RMM/article/view/42/67>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

MOREIRA, A. **O Brasil e a segurança regional**. [s.l.: on-line]. 15 set. 2009. Disponível em: <http://dn.sapo.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=1362309&seccao=Adriano%20Moreira&tag=Opini%C3o%20-%20Em%20Foco>. Acesso em 02 out. 2011.

MOTTA, J. E. M. **Emprego estratégico do poder aéreo**. Rio de Janeiro: INCAER, 2001.

OLIVEIRA, A. J.; ONUKI, J. Brasil, Mercosul e a segurança regional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 43, n 2, p. 108-129, 2000. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292000000200005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 10 jun. 2011.

PAGLIAI, G. D. C. **Segurança hemisférica**: uma discussão sobre a validade e atualidade de seus mecanismos institucionais. *Rev. bras. polít. int.* [online]. 2006, v. 49, n. 1, pp. 26-42.

ISSN 0034-7329. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292006000100002&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em 26 nov. 2008.

PEIXOTO, M. de O. **Tempos de Gloster e Catalina**. Rio de Janeiro: INCAER, 2010.

PEREIRA, R.; PINTO, E. M. **Os Tigres da FAB** – história e curiosidades. Planobrasil: [on-line], 03 mai. 2010. Disponível em: <<http://pbrasil.wordpress.com/2010/05/30/os-tigres-da-fab-historia-e-curiosidades/>>. Acesso em: 10 out. 2012.

RABELO, L. **Conselho Sul-Americano de Defesa**. [s.l., on-line]. Resenha Segurança: Conjuntura Internacional: 05 mai. 2008. Disponível em: <http://www.pucminas.br/imagedb/conjuntura/CNO_ARQ_NOTIC20080514103654.pdf?PH_PSESSID=f514db0840c85b9d0e5b43b935de35c4>. Acesso em: 23 set. 2011.

SAINT-PIERRE, H. L. As “nossas” ameaças às democracias latino-americanas: uma abordagem teórico-conceitual. IN: OLIVEIRA, E. R. de (org.) **Segurança e defesa nacional: da competição à cooperação regional**. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina, 2007.

SALOMÃO, L. A. Vulnerabilidades do atual desenvolvimento brasileiro: esboço de diagnóstico e de indicação de políticas de superação. IN: ALSINA, J. P.; ETCHEGOYEN, S. W.; JOBIM, N. A. (orgs.) **Segurança Internacional: perspectivas brasileiras**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

SANTOS, M. **Evolução do Poder Aéreo**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989.

SARAIVA, J. F. S. (org.) **História das Relações Internacionais Contemporâneas: da sociedade internacional do século XIX à era da globalização**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 240.

SIQUEIRA, M. B. **Evolução do Poder Aéreo do Campo de Bagatelle à Faixa de Gaza: cem anos da história de pessoas, idéias e máquinas que transformaram o século do voo**. Pará de Minas, MG: Virtualbooks, 2009.

SODRÉ, N. W. **História Militar do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

TANNO, Grace. A contribuição da Escola de Copenhague aos estudos de Segurança Internacional. **Contexto Internacional**. Rio de Janeiro, vol. 25, n. 1, p. 47-80, jan./jun. 2003. Disponível em: <http://publique.rdc.puc-rio.br/contextointernacional/media/Tanno_vol25n1.pdf>. Acesso em 10 abr. 2011.

THYAGARAJ, M. Diplomacia dos Caças: uma “passagem para a Índia”? **Air & Space Journal em Português**: [on-line], 2º trimestre 2006. Disponível em: <<http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-p/2006/2tri06/thyagaraj.html>>. Acesso em: 01 dez. 2012.

VAZ, A. C. Brazil. IN: VALLADÃO, A. G. A. (org.) **Brazil and Mexico – issues of international security (1960-2009): a comparative analysis**. Chaire Mercosur de Sciences Po. (sin. loc.), 2009.

VIZENTINI, P. G. F. **A política externa do regime militar brasileiro: multilateralização, desenvolvimento e construção de uma potência média (1964-1985)**. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

_____. O Brasil e o mundo: a política externa e suas continuidades. **Ensaio FEE**. Porto Alegre, v. 20, n. 1, p. 134-154, 1999.

_____. **Relações Internacionais do Brasil: de Vargas a Lula**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003.

_____. **Relações Exteriores do Brasil II (1930-1964): o nacionalismo, da Era Vargas à Política Externa Independente.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

WARNER, E. Douhet, Mitchell, Seversky: Teorias de la Guerra Aérea. In: **Leituras Complementares de Estratégia** (Publicação Didática). Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1998, Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/leiturasComplementaresEstrategia.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2011.

WENDT, A. Constructing international politics. **International Security** [on-line]. 2005, v. 20, n. 1, p.71-81. Disponível em: <<http://faculty.maxwell.syr.edu/hpschmitz/PSC124/PSC124Readings/WendtConstructivism.pdf>>. Acesso em 20 jun. 2012.

ZAVERUCHA, J. **A fragilidade do Ministério da Defesa Brasileiro.** Revista de Sociologia e Política. Online, nov. 2005, n. 25. p. 107-121. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n25/31114.pdf>>. Acesso em 25 set. 2011.

Notícias, notas e jornais

AFP. **Brazil to make fighter jet decision next month.** Swedishwire: [On-line], 24 fev. 2010. Disponível em: <<http://www.swedishwire.com/politics/3042-brazil-to-make-fighter-jet-decision-next-month>>. Acesso em: 28 dez. 2012.

AGÊNCIA BRASIL. **Decisão sobre compra de caças pode sair nesse semestre, diz Jobim.** Correio Braziliense: [On-line], 29 mai. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=29/05/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

ALENCASTRO, C.; JÜNGBLUT, C. **Novo plano de defesa nacional será apresentado a ministros e a conselho consultivo.** 09/09/2008 Disponível em <http://oglobo.globo.com/pais/mat/2008/09/09/novo_plano_de_defesa_nacional_sera_apresentado_ministros_a_conselho_consultivo-548150720.asp>. Acesso em: 05 jan. 2009.

AMBROSIO, M. **A FAB, o Pentágono e o bastidor do projeto FX2.** Jornal do Brasil: [on-line], 09 nov. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=09/11/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Uma concorrência, dois conceitos.** Jornal do Brasil: [On-line], 15 mar. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=15/03/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez, 2012.

AZEDO, L. C. **Caças.** Correio Braziliense: [on-line], 04 out. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=04/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 26 dez. 2012.

BARBOSA, R. **Estratégia de defesa nacional e Itamaraty**. O Estado de São Paulo: [On-line], 13 jan. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=13/01/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 29 dez. 2012.

BERMUDEZ, A. C. M. **Aeronáutica inicia análise das ofertas do Projeto F-X2**. 02 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?mostra=2292>>. Acesso em: 20 out. 2012.

_____. **Resposta enviada à revista Carta Capital/ao jornal O Dia**. NOTIMP – Noticiário da Imprensa. CECOMSAER: [On-line], 29 abr. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=29/04/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

CANTANHÊDE, E.; COELHO, L. **Rumo a Paris, Amorim diz que escolha de caças é política**. Folha de São Paulo: [On-line], 07 jan. 2010. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=07/01/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

CANTANHÊDE, E. **FAB prefere caça sueco a francês**. Folha de São Paulo: [On-line], 05 jan. 2010. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=05/01/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Força Aérea atribui confusão a “precipitação” da imprensa**. Folha de São Paulo: [On-line], 11 set. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=11/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Impasse adia decisão sobre caças da FAB para 2010**. Folha de São Paulo: [On-line], 10 dez. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=10/12/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Jobim fará relatório próprio sobre caças para levar a Lula**. Folha de São Paulo: [On-line], 08 jan. 2010. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=08/01/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Jobim vai aos EUA negociar nova frota de caças da FAB**. Folha de São Paulo: [On-line], 04 dez. 2008. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=04/12/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

CARMO, M. **Jobim propõe Conselho Sul-Americano de Defesa**. São Paulo:[on-line]. 23 fev. 2008. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI2545095-EI306,00.html>>. Acesso em: 05 out. 2011.

CENTRO de Comunicação Social da Aeronáutica. **Aeronáutica pré-seleciona candidatos ao projeto F-X2**. Noticiário de Imprensa: [on-line], 01 out. 2008. Disponível em:

<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=01/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 26 dez. 2012.

_____. **Aeronáutica cumpre mais uma etapa do projeto F-X2**, 21 nov. 2008. Disponível em : <<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?mostra=1775>> . Acesso em: 20 out. 2012.

_____. **PROGRAMA F- X2**, 27 jun. 2008. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?mostra=499>>. Acesso em 18 out. 2008.

_____. **Projeto FX-2 – Esclarecimentos**. NOTIMP – Noticiário da Imprensa. CECOMSAER: [On-line], 13 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=13/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

Cúpula Extraordinária da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) – Costa do Sauípe, Bahia, 16 de dezembro de 2008 – Declaração e Decisões. Disponível em: <<http://www.resdal.org/csd/declaracion-unasur-creacion-consejo-de-defensa-sudamericano-diciembre-2008.pdf>>. Acesso em: 19 set. 2011.

CUNHA, A. **A frase que foi pronunciada**. Correio Braziliense: [On-line], 11 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=11/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

DANI, A. C. **Jobim sinaliza vantagem da França em disputa por caças**. Folha de São Paulo: [On-line], 14 jul. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=14/07/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Lobby militar francês leva deputados a Paris**. Folha de São Paulo: [On-line], 16 jul. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=16/07/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

Decisão sobre caças da FAB ficará para a gestão Dilma. Folha de São Paulo: [On-line], 07 dez. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=07/12/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 29 dez. 2012.

Defesa: FAB evita confrontos com Jobim em decisão sobre caças. Folha de São Paulo: [On-line], 04 ago. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=04/08/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

DUARTE, L. **Brasil e EUA assinam acordo na área de defesa**. RFI [On-line], 09 abr. 2010. Disponível em: < <http://www.portugues.rfi.fr/brasil/20100409-brasil-e-eua-assinam-acordo-na-area-de-defesa>>. Acesso em: 20 mar. 2011.

FARIELLO, D.; RITTNER, D. **Conclusão de relatório sobre caças é adiada para setembro.** Valor Econômico: [On-line], 07 ago. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=07/08/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

FELLET, J. **Negociação sobre caças franceses pode ser retomada em 2012**, diz Patriota. BBC Brasil [On-line], 21 set. 2011. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/09/110921_patriota_cacas_jf.shtml>. Acesso em: 07 out. 2011.

FLECK, I.; SABADINI, T. **Favoritismo confirmado.** Correio Braziliense: [On-line], 08 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=08/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

FLECK, I. **Asas para a aliança.** Correio Braziliense: [On-line], 25 fev. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=25/02/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

GIELOW, I. **Após a eleição de Dilma, França espera decisão a favor de seu caça.** Folha de São Paulo: [On-line], 03 nov. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=03/11/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 29 dez. 2012.

_____. **Boeing usará Obama em disputa da FAB.** Folha de São Paulo: [On-line], 14 fev. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=14/03/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Escolha de novo avião da FAB está na fase final.** Folha de São Paulo: [On-line], 16 jul. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=16/07/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **FAB quer apressar compra de caças para evitar ano eleitoral.** Jornal do Brasil: [On-line], 04 fev. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=04/02/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Jobim pede à Fab que não indique qual o melhor caça.** Folha de São Paulo: [On-line], 10 dez. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=27/11/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Medo dos EUA tira russos de lista da FAB.** Folha On-line: São Paulo, 02 out. 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc0210200824.htm>>. Acesso em 26 dez. 2012.

GODOY, R. **Decisão sobre caça sai até agosto.** O Estado de São Paulo: [on-line], 10 mai. 2009. Disponível em:

<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=10/05/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Decisão sobre caças sai até o fim deste mês.** O Estado de São Paulo: [On-line], 06 mai. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=06/05/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **FAB dá início a processo para definir empresa que venderá caças ao país.** O Estado de São Paulo, 02 jul. 2008. Nacional, A11.

_____. **FAB renovará frota com F-18, Rafale ou Gripen.** O Estado de São Paulo: [on-line], 02 out. 2008. Disponível em: <<http://www2.senado.gov.br/bdsf/bitstream/id/136588/1/noticia.htm>>. Acesso em: 26 dez. 2012.

GODOY, R.; MONTEIRO, T. **Caças serão definidos este ano.** Estado de São Paulo, 17 ago. 2008, Nacional, A13.

GÓES, F. **Dassault apresenta o Rafale.** Valor Econômico: [On-line], 14 abr. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=14/04/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

GOMIDE, R.; JUNIOR, C. **Brasil forte militarmente é garantia de paz, diz Sarkozy.** Folha de São Paulo: [On-line], 24 dez. 2012. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=24/12/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

GUARDA, A. **“A responsabilidade é minha”, diz Lula.** Jornal do Commercio: [On-line], 12 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=12/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

JERÔNIMO, J.; SILVEIRA, I. **Compra de caças fica para depois da eleição.** O Estado de Minas: [On-line], 08 set. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=08/09/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 29 dez. 2012.

JOBIM, N. A. **Comunicado à imprensa – Programa FX-2.** NOTIMP – Noticiário da Imprensa. CECOMSAER: [On-line], 09 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=09/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

JUNGMANN, M. **Amorim diz que compra de caças é fundamental e urgente.** Agência Brasil [On-line], 29 set. 2011. Disponível em: <<http://www.defesnet.com.br/fx2/noticia/2970/Amorim-diz-que-compra-de-cacas-e-fundamental-e-urgente>>. Acesso em: 05 out. 2011.

JUNGMANN, R. **Por uma Defesa transparente**. Jornal da Câmara: [On-line], 28 set. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=28/09/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

LOPES, E.; ROSA, V. **Por pressão do Planalto, relatório da FAB não terá ranking de caças**. O Estado de São Paulo: [On-line], 07 jan. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=07/01/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

MACHADO, A. P.; OTTOBONI, J. **Boeing pronta para participar de licitação de US\$ 2,2 bi no Brasil**. Gazeta Mercantil: [On-line], 29 out. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=29/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 26 dez. 2012.

MARQUES, H. **O novo plano de defesa do Brasil**. Istoé:[on-line], 03 nov. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=03/11/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Nota do Ministério da Defesa à imprensa sobre o Projeto F-X2**. Noticiário de Imprensa: [on-line], 03 out. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=03/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em 26 dez. 2012.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Notas à Imprensa**. Brasília, 07 set. 2009. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/2009/07/577641231744-visita-ao-brasil-do-presidente-da-franca-nicolas>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

MIRANDA, R. **Bilhões para o rearmamento**. Correio Braziliense: [On-line], 23 dez. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=23/12/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

MONTEIRO, T. **Aeronáutica diz que não lhe cabe decisão política sobre caças**. O Estado de São Paulo: [On-line], 18 mar. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=18/03/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Compra dos caças só será tratada depois do dia 23**. O Estado de São Paulo: [On-line], 10 nov. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=10/11/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

_____. **Lula garante recursos para as Forças Armadas**. Estado de São Paulo: [on-line], 09 dez. 2012. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=09/12/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

OLIVEIRA, E.R.D. **O Legislativo e a Defesa Nacional**. Correio Braziliense: 02 mai. 2002. Disponível em: <http://www.defesabr.com/MD/md_legislativo.htm>. Acesso em: 20 out. 2012.

PAIVA, P. **Caças cassados**. O Estado de Minas: [on-line], 14 jun. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=14/06/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

PIMENTA, A. **Decepção de Lula com Sarkozy atrasa compra de caças da FAB**. Exame.com: [On-line], 23 jul. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=23/07/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 29 dez. 2012.

QUADROS, V. **FAB quer mais detalhes de caças**. Jornal do Brasil: Brasília, 31 out. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=31/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em 27 dez. 2012.

_____. **Mais uma turbulência para Jobim**. Jornal do Brasil: [On-line], 05 fev. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=05/02/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

RACY, S. **A lei voa mais alto que o Rafale**. O Estado de São Paulo: [On-line], 11 fev. 2010. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=11/02/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

RITTNER, D. **FAB pede detalhes de aeronaves escolhidas para modernizar frota**. Valor Econômico: [On-line], 23 out. 2008. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=23/10/2008&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 26 dez. 2012.

_____. **Revés na Índia abala Dassault em disputa por caça da FAB**. Valor Econômico: [on-line], 17 abr. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=17/04/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Três empresas disputam venda de jatos ao Brasil**. Valor Econômico: [On-line], 03 fev. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=03/02/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

SEQUEIRA, C. D. **Jobim reavalia excluídos na disputa de caças**. Folha de São Paulo: [On-line], 13 fev. 2009. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=13/02/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

_____. **Boeing propõe à FAB produzir caça supersônico em São Paulo.** Folha de São Paulo: [On-line], 20 fev. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=20/02/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 27 dez. 2012.

SILVEIRA, V. **FAB recebe últimos dados antes de definir novo caça.** Valor Econômico: [On-line], 06 ago. 2009. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=06/08/2009&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

SIQUEIRA, C. D. **Caça ao vazamento.** IstoÉ: [on-line], 11 jan. 2010. Disponível em:
<http://www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?datan=11/01/2010&page=mostra_notimpol>. Acesso em: 28 dez. 2012.

VEIGA, J. P. C. **Análise: o legado de Lula – “democratização” e protagonismo na política externa.** [on-line: UOL Notícias], 03 jan. 2011, disponível em:
<<http://noticias.uol.com.br/politica/2011/01/03/analise-o-legado-de-lula---democratizacao-e-protagonismo-na-politica-externa.jhtm>>. Acesso em 30 set. 2011.

VILAS-BOAS, S. Aviação: a decadência da FAB. **Gazeta Mercantil**, caderno Fim de Semana, dez. 2000. Disponível em:
<http://www.sergiovilasboas.com.br/rep/aviacao_fab.pdf>. Acesso em: 20 out. 2012.

Documentos de Arquivo

ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY. Brasília. **Correspondência especial.** Ajuda externa. N. DAS/DCET/DPF/624.2(00)(22); 650.(22)(00). Washington: 30 jan. 1967.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Aquisição de aviões a jato. N. 473/835.(42)(60). Londres: 8 dez. 1952.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Aquisição de aviões para o Brasil. N. 153. DEOc/539.40(60). Brasília: 26 set. 1969.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Avião supersônico a jato. N. 167; 539.40(96). Roma: 18 mai. 1951.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Avião supersônico a jato. DPo/42/539.40(96). Rio de Janeiro: 31 out. 1951.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Compra de armamentos na América Latina. Carta do Embaixador do Chile, Ramiro Tomic. N. DAM/DAS/DEOc/DEA/624.2(35)(22); 624.2(35)(85); 953(20). Washington: 17 out. 1967.

_____. Brasília. **Correspondência especial.** Compra de Armamentos na Europa por países da América Latina. Artigo no “Sun” de Baltimore. N. 624.2(20)(600). Washington: 23 mar. 1971.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Compra de armas na Europa por países Latino-americanos. Artigo no New York Times. N. 624.2(20)(600). Washington: 5 mai. 1971.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Compra de equipamento militar por países latino-americanos. Discurso do Embaixador Lincoln Gordon. N. o/DAS/DAN/DI/624.2(20)(22). Brasília: 8 mar. 1966.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Exposição do Subsecretário de Estado sobre programas de ajuda militar. N. DAS/624.2(22)(20). Washington: 5 jun. 1971.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Negociações Brasil-França e Brasil Estados Unidos. Compra de aviões militares. N. DEOo/DAS/539.46(85), 539.40(99). Brasília: 19 out. 1967.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Venda de armas à América Latina. Editorial no “Washington Post”. N. 624.2(20)(22). Washington: 03 jun. 1971.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Venda de armamentos à América Latina. N. 454; 624.2(20)(81a). Bonn: 10 nov. 1967.

_____. Brasília. **Correspondência especial**. Venda de aviões militares e armamentos a países latino-americanos. Remessa de recorte. N. 266. 624.2(20)(00). Genebra: 16 out. 1967.

_____. Brasília. **Despacho entre ministérios**. Aquisição de aviões na Inglaterra. N. DEOc/36/539.40(60). Brasília: 10 out. 1969.

_____. Rio de Janeiro. **Correspondência especial**. Emb. Washington/228/342.2/1946/anexo. N. 60/524.71(22). Washington: 19 mar. 1946.

_____. Rio de Janeiro. **Correspondência especial**. N. 2091/943.0(00). Washington: 12 dez. 1947.

_____. Rio de Janeiro. **Correspondência especial**. N. 296/822.1(22)(00). Washington: 18 jul. 1945.

_____. Rio de Janeiro. **Correspondência especial**. N. 64/624.7(00). Washington: 5 fev. 1946.

_____. Rio de Janeiro. **Correspondência especial**. Troca de algodão por setenta aviões militares. N. 407/835.(42)(60). Londres: 4 nov. 1952.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Avião a jacto fabricado na República Argentina. N. DE/303/688.(41). Rio de Janeiro: 7 out. 1947.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Avião a jato “Fiat G.80”. N. DE/4/639.(96). Rio de Janeiro: 16 jan. 1952.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Aquisições de aviões americanos pelo Perú. N. DPo/104/639.40(35)(22). Rio de Janeiro: 25 mar. 1947.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Compra de armamentos pela Argentina. No. DPo/172/624.2(41). Rio de Janeiro: 9 mai. 1947

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Compra de armamentos pela Argentina. N. DPo/52/624.2(41). Rio de Janeiro: 5 mar. 1948.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Compra de aviões de treinamento pela Argentina. N. DE/57/845.151 (41)(60). Rio de Janeiro: 6 abr. 1949.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Desenvolvimento da indústria aeronáutica argentina. N. DE/73/624.7 (41). Rio de Janeiro: 21 mar. 1948

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. GM4/144, N. 845.151(42)(60). Rio de Janeiro: 7 mar. 1953.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. N. 2901. Rio de Janeiro: 19 fev. 1953.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Oferta de Aeronave ao governo brasileiro. N. DE/12/688.(22); 588.(22). Rio de Janeiro: 30 jan. 1950.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Produção em série do avião supersônico J-29. N. DE/8/688.(78). Rio de Janeiro: 12 jan. 1950.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Progressos da aviação argentina. N. DE/37/688.(41). Rio de Janeiro: 4 fev. 1947.

_____. Rio de Janeiro. **Despacho entre ministérios**. Venda de aviões de guerra dos Estados Unidos à América Latina. N. DPo/269/624.71 (20)(22). Rio de Janeiro: 13 nov. 1948.

_____. Rio de Janeiro. **Relatório**. A supremacia da aviação como arma de guerra. Emb. Washington. No. 64/624.7(00). N. 2990. Washington: 5 fev. 1946.

_____. Rio de Janeiro. **Relatório**. Relatório dos principais acontecimentos publicados na imprensa de Washington durante o mês de maio de 1947. Rio de Janeiro, 31 mai. 1947.