

Proibida a publicação no todo ou em parte;
permitida a citação. A citação deve ser textual,
com indicação de fonte conforme abaixo.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA DESTE CAPÍTULO:

LÔBO, Lélío Viana. Depoimento. In: MILITARES e política na Nova República/ Organizadores Celso Castro e Maria Celina D'Araujo. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2001. p. 227-248.

Informações sobre a entrevista:

http://www.cpdoc.fgv.br/historal/asp/idx_ho_ce_popce.asp?cd_ent=399

LÉLIO VIANA LÔBO

NASCEU EM 1931 em Formosa (GO). Fez o curso da Escola de Aeronáutica, hoje Academia da Força Aérea, entre 1948 e 1951. De agosto de 1953 a maio de 1954, participou da viagem de instrução dos guardas-marinha. Entre 1961 e 1963, cursou o Instituto Militar de Engenharia e, em 1965, fez curso de engenharia de combate nos Estados Unidos. De volta ao Brasil em abril de 1966, passou a ocupar a chefia do Serviço de Engenharia. A partir de 1968, trabalhou na construção da Base Aérea de Anápolis. Concluiu o Curso Superior de Comando da Escola de Estado-Maior em 1975 e, em seguida, foi, durante três anos, chefe da assessoria de logística do gabinete do ministro da Aeronáutica. Em março de 1979, foi ser adido aeronáutico junto à embaixada do Brasil na França. Promovido a brigadeiro em julho de 1980, voltou para o Brasil, indo para o Estado-Maior da Aeronáutica. De 1981 a 1985, assumiu a chefia da comissão responsável pela aeronave de combate AMX. Em seguida, foi vice-chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, cargo que exerceu até 1987, indo em seguida para a Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica. Em julho de 1988, foi promovido a tenente-brigadeiro. Em maio de 1989, assumiu a direção do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento da Aeronáutica e, em abril do ano seguinte, a chefia do Estado-Maior da Aeronáutica. Passou para a reserva em julho de 1992, após completar 12 anos como oficial-general. Em outubro desse mesmo ano, tornou-se presidente da Infraero. Assumiu o Ministério da Aeronáutica durante o governo Itamar Franco, função que voltou a exercer em novembro de 1995 após a demissão do ministro Mauro Gandra, já no primeiro mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso. Nesse ínterim, foi presidente da Telebrás.

Depoimento concedido a Celso Castro em duas sessões realizadas em Brasília nos dias 15 de abril e 24 de setembro de 1999.

Como chefe do Estado-Maior do ministro Sócrates, o sr. acompanhou de perto o processo de impeachment de Collor?

Acompanhei, vimos a área política se movimentando com desembaraço. A postura dos militares foi correta, e de certa maneira participei dela, pois estava no alto comando. A nossa visão era: “O problema é político. Vamos procurar dar tranqüilidade e estabilidade ao país, dentro daquilo que é possível para nós, Forças Armadas. Se não, acabaremos fazendo o que, sabemos, não deve ser feito”. Nós conversávamos sobre isso, nas reuniões do alto comando, todos davam suas opiniões. Acho que, ao longo do tempo, nós, que estávamos no alto comando, crescemos e amadurecemos vivendo coisas que a gente sabe que poderiam ter sido feitas de uma forma melhor. Digo o seguinte: fala-se muito dos governos militares, mas os governos não foram inteiramente militares. Se fizermos uma análise profunda de quem mandou na economia do país durante os governos ditos militares, vamos ver que não foram os militares e que a economia, em grande parte, comandou o país. Não vou citar os nomes, todos sabemos. Esses foram os homens fortes.

No episódio do *impeachment*, acho que a postura dos militares foi madura. Mas diria que esse amadurecimento foi fruto, exatamente, da cultura que cada um de nós foi amalhando ao longo do tempo. De certa forma, fomos vendo também como o mundo estava enfrentando seus problemas e, com isso, acho que demos uma demonstração de profissionalismo. E hoje estamos convencidos de que nosso posicionamento foi correto.

Qual era a imagem que se tinha do presidente Collor, quando ele assumiu?

O contato pessoal que tive com o presidente Collor foi muito pequeno. Nas oportunidades em que o ministro, na minha presença, conversou com ele sobre os problemas da Aeronáutica, ele foi um incentivador. Ele era preocupado, queria que tivéssemos uma área operacional adequada. A grande dificuldade que enfrentamos no governo Collor — que já enfrentávamos antes, mas talvez tenha ficado um pouco mais intensa — foi conseguir recursos para manter a força funcionando de forma razoável. Nós fomos obrigados, ao longo do tempo, a reduzir nossas atividades. Quando o Sócrates assumiu em 1990, eu mesmo disse: “Sócrates, acho que devemos começar a reduzir a atividade aérea imediatamente, porque estamos em um nível mais elevado do que aquele que nossos recursos são capazes de suportar”. E realmente nós começamos a reduzir as horas de voo.

Isso não é ruim para a formação profissional?

É ruim, mas não havia outra solução. Nós também fomos procurando otimizar, reduzindo certas atividades que, do ponto de vista operacional, poderiam ser consideradas supérfluas. Reduzimos o Correio Aéreo Nacional, pois o país já não precisava tanto dele, fomos reduzindo a atividade para oficiais mais antigos... Mas o fato era o seguinte: a situação econômica do país não permitia que se mantivesse o mesmo nível de atividade do passado. Eu já alertava para isso como secretário de economia e finanças da força: “Precisamos reduzir a atividade aérea fortemente. Estamos caminhando para uma situação muito difícil”. Sempre defendi que temos que fazer os recursos renderem muito mais do que rendem normalmente e temos que cortar o que puder ser cortado. Essa foi a linha que adotei o tempo todo. Sempre digo que cada um de nós toma uma decisão em função dos elementos que estão à sua disposição e, no meu entender, toma a decisão que considera mais acertada para aquele momento. Só o futuro dirá do seu acerto.

No início do governo Collor, ocorreu o episódio do “buraco de Cachimbo”, com um grande envolvimento da mídia. Isso incomodava?

Minha percepção é que, pelo menos para nós, não chegava a ocorrer um grande problema. O que senti, na realidade, naquele episódio, foi uma forte preocupação em relação ao nosso programa tecnológico, aos reflexos que poderiam dali advir para o encaminhamento dos projetos que a Aeronáutica desenvolvia na área espacial, porque abria um espaço para restrições ao desenvolvimento tecnológico aeronáutico. Ou seja, havia a pressão dos países mais adiantados para não nos deixarem crescer. Sempre vai existir. Não sou do tipo que condena a pressão dos outros países; eu chio, é diferente. Defendem seus interesses porque têm condições de fazê-lo e vão continuar a proceder assim. O dia em que nós estivermos na posição deles, creio que agiremos da mesma forma. Mais do que um problema bélico, no meu ponto de vista aquilo era um problema comercial. Vivi isso com intensidade, esses anos todos que atuei na área tecnológica. É o tempo todo assim. Usa-se o argumento bélico, porque dá um chamamento de mídia e um argumento diplomático muito grandes. Tínhamos o temor de que aquele assunto acabasse dando mais munição contra nós, nos programas civis que o CTA conduzia. E deu. Houve um enrijecimento maior da área onde conseguíamos captar um pouco de tecnologia, comprar material, e o argumento era, rotineiramente, o de que tínhamos um programa de desenvolvimento da bomba atômica em andamento.

Durante o processo de impeachment, as denúncias contra Collor foram-se avolumando. No alto comando da Aeronáutica, como se acompanhava essa crise em evolução?

Havia, obviamente, uma preocupação, pelo menos na minha percepção, de que essas coisas pudessem caminhar para a constatação de que a área política não tivesse condições de gerenciá-las de forma adequada, para manter a paz, a tranqüilidade, a serenidade do país. Eu tinha essa preocupação. Até porque, quando se tem um episódio como esse, temos o oportunismo em certas áreas. Encontramos, naturalmente, gente que procura oportunidades para desforras pessoais e outros males. Esse contexto era preocupante, em função daquilo que mais queríamos, que era tranqüilidade para o país.

O governo não procurou cooptar os militares?

Eu acredito que não, conosco não. Em outras áreas, não sei.

Dentro da força, qual era a posição da oficialidade?

Talvez pelo sofrimento que estávamos tendo na área de recursos, houve uma certa apatia. A verdade é que, ao longo dos anos, depois que saíram do poder, as Forças Armadas apanharam demais. E apanharam inúmeras vezes sem merecer.

Apanharam em que sentido?

Nas colocações da imprensa, no Parlamento etc. Muita coisa se atribuiu às Forças Armadas, muitas das quais não foram de sua responsabilidade. Jogou-se em cima delas a pecha de ter feito coisas que, na realidade, não foram feitas por elas. Foram feitas por homens que estavam no governo mas não pertenciam a elas. E, no final de contas, a responsabilidade vinha para cima das forças, que foram muito achincalhadas ao longo desses anos. De maneira que, quando chegamos nesse episódio, pensamos que seríamos usados enquanto e como conveniente, e depois descartados. Em uma linguagem figurada, o ambiente que percebi pode ser retratado assim: “Deixa o problema deles para lá e vamos procurar tomar conta daquilo que é de nossa responsabilidade”. E, acima de tudo, não dar chance para que acusem as Forças Armadas de alguma intransigência que viesse a ocorrer. E foi mais ou menos isso que aconteceu.

O alto comando da Aeronáutica preocupava-se em obter informações a respeito do que estava ocorrendo através do Cisa, que agora já se chama Secretaria de Inteligência da Aeronáutica (Secint)?

Nós fizemos uma mudança conceitual importante a partir do início de 1988, com a desativação do Cisa e a ativação da Secint. Na época, eu era major-brigadeiro e vice-chefe do Estado-Maior. Mas mesmo antes dessa mudança já havia uma certa preocupação em usar a nossa área de informações, cada vez mais, em benefício da própria força, no sentido fundamentalmente profissional. Uma das coisas que identificamos foi que faltava uma estrutura adequada de informações para o combate, para a guerra, que afinal de contas é a nossa responsabilidade maior. E já estávamos atuando, com vistas a essa estrutura, em diversos campos. Aproveitou-se, então, essa mudança conceitual e de subordinação ao Estado-Maior para consolidar o funcionamento da Secint com uma visão diferente daquela que existia. Uma visão de concentração das informações em problemas internos à força, não do ponto de vista policalesco, mas do ponto de vista de informações relacionadas com o funcionamento da própria força. Do ponto de vista profissional, saber como a tropa estava reagindo às nossas decisões administrativas, às restrições. Portanto, fazer um trabalho mais ligado à força e preparar toda uma estrutura, que hoje felizmente já temos, de preparação de material para a área de combate. Já vínhamos com esse trabalho em curso e eu diria, portanto, que foi mais uma coincidência de épocas. Já estávamos com essa estrutura sendo rearrumada para sair da linha do passado, na qual havia um significativo envolvimento de nosso serviço de informações com diversas áreas fora do ministério.

Claro que continuamos a ter um pessoal que fazia a compilação das informações do interesse da administração. Havia coordenação com outras áreas para que o ministro não ficasse sabendo do que estava acontecendo só através da imprensa. O ministro e o presidente têm sempre que saber um pouco mais e na hora certa. A nossa visão sobre a área de informações é que o sistema não tem que ser policalesco; tem que ser capaz de fornecer, às autoridades que têm poder de decisão, informações confiáveis. Este é o sistema de informações que, achamos, o país deve ter.

A Secint, a partir de agosto de 1988, passou a ser vinculada ao chefe do Estado-Maior. Nessa mudança conceitual que o sr. mencionou, ocorreu também diminuição de quadros, substituição de pessoas?

Eu não diria que houve propriamente diminuição de quadros por essa razão específica, porque esses quadros, naturalmente, aos poucos,

vinham sendo diminuídos. Devia haver poucas dezenas de oficiais. Já estávamos, há bastante tempo, não repondo pessoal nas áreas que não eram exatamente ligadas a nossos interesses. O pessoal ia saindo, movimentado, e não colocávamos substitutos. Assim, aquela atividade externa foi caindo.

Eu, freqüentemente, passei a usar mais, como ministro, a área de comunicação social e menos a área de informações, procurando liberá-la para o trato das informações de combate. Houve também uma certa migração de atividades, em função da própria facilidade de acesso do pessoal da comunicação social. Mas o fato é que, às vezes, eles trabalhavam em conjunto. Em várias decisões que tomei, eu queria primeiro saber qual era o sentimento da tropa quanto ao assunto. Tomava a decisão e queria um acompanhamento, para saber como fora recebida, porque às vezes eram decisões que penalizavam o pessoal. Eu precisava saber qual era o grau de reação para ver se havia necessidade de alguma correção, de alguma modificação que pudesse ser feita.

Essa mudança de vínculo, do gabinete do ministro para o Estado-Maior, não implicava diminuição de poder e do status da área de informações?

Houve muita discussão sobre isso. Fui um dos defensores dessa mudança, desse direcionamento mais profissional que se passou a dar à atividade de informação. Mas isso não significa que o ministro fosse mal informado. Não se pode esquecer que o Estado-Maior da Aeronáutica é o principal órgão de assessoramento do ministro. A grande diferença que talvez exista é que nós trabalhamos muito sintonizados. No alto comando, todos, de um modo geral, são companheiros que se conhecem há mais de 40 anos. Ninguém é desconhecido na forma de ser, de reagir, de agir. Então, isso facilita muito. Sobre esse aspecto, eu, várias vezes, quando precisava de um pouco mais de informações, avisava ao chefe do Secint para, à hora que eu chegasse, conversar comigo. Depois, se não precisava mais, retornava-se à rotina. A comunicação social sempre leva também muita informação importante ao ministro.

O sr. acha necessário haver órgãos de informações específicos das Forças Armadas?

Do ponto de vista puramente teórico, talvez não devessem existir, as segundas seções seriam suficientes. Da mesma maneira, do ponto de vista eminentemente teórico, nós não precisaríamos ter feito nenhuma comissão para construir os Sisdactas. Não precisaríamos de comissão para construir o aeroporto do Galeão, para construir o aeroporto de São Paulo

ou o de Belo Horizonte, não precisaríamos ter feito comissão para construir a base de Anápolis. A prática não tem sido assim, porque o que acontece é que o nível de envolvimento e de dedicação que se acaba tendo com uma atividade passa a ser tão intenso que outras atividades acabam sendo prejudicadas.

Quer dizer, uma segunda subchefia do Estado-Maior não tem somente a função de preparar material de informações. Isso acabaria por trazer prejuízo para o conjunto. Teoricamente até não teria, mas a prática não é essa. É preciso ter gente especializada em cada uma das áreas, sem o que a atividade não é eficiente. E acho que o governo vai ter alguma dificuldade de montar um sistema de informações adequado para atender às suas necessidades, basicamente pela dificuldade em manter pessoal profissionalizado de forma e em quantidade adequadas.

Mas essa especialização não é perigosa, do ponto de vista profissional?

Eu não digo perigosa. Se a atividade é feita do ponto de vista profissional, militar, não vejo grandes problemas. O problema ocorria quando esse pessoal se especializava muito em áreas políticas, gerando, com frequência, um comportamento que não é bem o do nosso meio. Mas, o que nós temos na área militar? Temos basicamente a política de defesa nacional, que leva, obrigatoriamente, às hipóteses de conflito, sem o que não haveria razão para a existência das Forças Armadas. Então, qual é o nosso papel? Estar preparados para os conflitos. Na hora em que o conflito acontece, se não houver informações adequadas do outro lado, simplesmente não é possível agir, não dá para fazer nada. Se, com toda informação, de vez em quando, têm-se insucessos, imagine sem informações adequadas! Hoje, para chegar no alvo é preciso ter informações profundamente confiáveis.

Como foi o convite para ser ministro? O sr. já conhecia o presidente Itamar?

Em outubro de 1992, quando houve a saída do presidente Collor, eu estava na Infraero, já na reserva, e o presidente Itamar convidou-me para ser ministro. Eu tinha tido dois contatos com ele. No primeiro, eu era chefe do Estado-Maior e ele, vice-presidente, e fui com o ministro Sócrates a seu gabinete, pois ele queria uma exposição sobre o programa AMX. Fiz uma exposição completa sobre o programa. Foram quase três horas de conversa e depois, em decorrência dessa exposição, ele resolveu fazer uma visita a São José dos Campos, e eu o acompanhei. Na realidade, eu era o responsável maior por esse programa no ministério.

Como o sr. vê o período do governo Itamar?

Uma consideração inicial, que me parece importante, é que, na realidade, a postura dos ministérios militares, no governo Collor, foi a de procurar gerar tranqüilidade ao país, independentemente dos problemas políticos. Uma postura diferente da que ocorreu no passado, em vários períodos de nossa história. Isso criou uma base de raciocínio para o período Itamar. A nossa grande preocupação era, realmente, não permitir que o segmento militar trouxesse qualquer inquietação ou deixasse de dar uma contribuição importante para a tranqüilidade do país, num momento de transição política importante. Até porque nós víamos — eu pessoalmente tinha essa convicção — que aquele era, talvez, o momento mais difícil que o segmento militar estava vivendo; ele estava, pela primeira vez, sendo posto à prova numa situação de rearrumação política. Essa rearrumação política é um elemento fundamental da democracia, faz parte do processo normal e precisava transcorrer com tranqüilidade para benefício do próprio país. Se, adicionalmente, ainda fossem criadas pressões de outras naturezas, seria danoso para o desenvolvimento da democracia brasileira, para a consolidação, se é que se pode dizer consolidação. Mas isso geraria, sem nenhuma dúvida, complicadores para a área econômica, onde já não havia um panorama de muita tranqüilidade.

Essa era a grande preocupação. Por isso essa observação de que a nossa postura, ao longo do governo Itamar, foi uma postura de procurar manter, a despeito de todas as dificuldades, o segmento militar dentro do seu profissionalismo e dos princípios normais da vida militar. De obediência às leis do país e de preservação da Constituição, acima de tudo, e isso me parece que é o ponto fundamental. A partir daí, todas as nossas ações ficaram fáceis, porque estavam baseadas no adequado comportamento das entidades militares. Todos estavam conscientes de que o Brasil estava vivendo uma nova fase, na qual os militares eram realmente responsáveis por segurança, mas não além daquilo que lhes competia na normalidade. E foi isso que ocorreu também durante o governo Itamar.

Adicionalmente, o que tivemos foi muita dificuldade, em função das circunstâncias em que o país vivia, para a manutenção das nossas instituições e atividades, dentro dos níveis de profissionalismo e de segurança que eram necessários, principalmente na área da aviação. O presidente Itamar tinha uma percepção bastante aguda disso, sabia que precisava fazer alguma coisa. Mas também sabia que não era a área militar que merecia a atenção maior; havia problemas sociais, pobreza, desemprego, essas coisas todas que precisavam de uma atenção maior.

Basicamente, durante minha primeira jornada no ministério, além, obviamente, dos problemas rotineiros, procurei concentrar esforços na preservação da atividade-fim da força, ou seja, o treinamento do pessoal. Além disso, tive dois assuntos que considerava absolutamente essenciais. O primeiro era a privatização da Embraer, e o segundo era toda a parte inicial de providências para o Projeto Sivam. Estas foram as duas grandes atividades que, na realidade, consumiram uma parte muito grande das nossas ações. O ministério já tinha feito, junto com a própria Embraer, todas as análises possíveis a respeito do futuro da empresa. A nossa constatação era de que não havia condições de que ela continuasse sendo estatal. A razão é que a indústria aeronáutica só funciona se houver investimentos permanentes, uma vez que o produto é altamente perecível — um produto de longa duração, mas altamente perecível. Hoje a Embraer é obrigada a dar assistência técnica, no mundo, a aviões que ela não fabrica há mais de 10 anos. Se ela deixar de dar esse apoio, a confiabilidade para novos produtos desaparece. Enquanto tudo isso ocorre, ela precisa estar gerando novos produtos para competir, e isso só se faz com investimentos muito grandes. Nós não conseguimos esses investimentos, porque o caminho institucional previsto era o Orçamento da União, e os recursos que colocávamos na Proposta Orçamentária ou não saíam no Orçamento ou saíam em quantidade muito pequena. De modo geral, até essa quantidade que saía, em valores quase que simbólicos, acabava sendo cortada porque a prioridade maior era a sobrevivência de nossas atividades normais.

O ministério tinha essa percepção, quando da entrada da Embraer no programa de privatizações. Nós não tínhamos nenhum apoio, e todo o trabalho se desenvolveu no sentido de que o processo de privatização caminhasse com cautela, serenidade, profissionalismo, para que a empresa mantivesse a atividade-fim, que considerávamos essencial para o país, e sempre com uma visão de longo prazo. Mas, por outro lado, eu estava preocupado se a sistemática de privatização iria permitir uma desnacionalização da indústria, o que era frontalmente contra nossos princípios de criação e manutenção de uma indústria brasileira, dentro do possível. Claro que sempre tivemos a consciência de que os níveis tecnológicos necessários, nesse tipo de atividade, não podem ser garantidos exclusivamente com tecnologia interna. O nível de pesquisa e de sofisticação dos equipamentos leva, obrigatoriamente, à utilização do mercado externo, através de parcerias ou de outros mecanismos de transferência de tecnologia, mas dentro de uma política maior com vistas ao futuro e sem esquecer a necessidade de investimentos.

Foi com esse raciocínio que atuamos nas privatizações e tivemos a compreensão de todos e, a duras penas, conseguimos chegar ao final. Havia muito radicalismo em algumas áreas, principalmente na oposição política, com o raciocínio de que a indústria, por ser de segurança nacional, não podia ser privatizada. A nossa posição era: se por ser de segurança nacional não pode ser privatizada, então não é este o país que queremos, porque segurança nacional é praticamente tudo — claro que algumas coisas, com intensidade maior. Mas nós tínhamos a percepção de que, desde que tomadas determinadas cautelas, seria perfeitamente possível privatizar a Embraer. A empresa foi privatizada, a despeito de todos os percalços, e estamos vendo o sucesso que está tendo e, se Deus quiser, vai continuar tendo.

O processo de privatização foi longo. Foi concebido no final de 1992 e finalizado com o leilão de dezembro de 1994. Agora, houve dias de muita intranquilidade. Chegamos a um ponto em que a empresa não tinha mais condições de sobreviver. Obstáculos muito grandes, em face da necessidade de saldar seus compromissos e pagar funcionários. A empresa, naquela fase de transição, com todas as pressões para não privatizar, caminhou para uma situação complexa, porque ninguém mais fazia encomenda, ninguém comprava. Nós já tínhamos feito um processo de enxugamento bastante significativo. A empresa chegou à ordem de 12.500 empregados. Estava superdimensionada, e estávamos com cerca de 6 mil quando foi privatizada. Assim mesmo, tínhamos consciência de que ainda havia empregados demais. Entretanto, não havia condições políticas para fazer o enxugamento necessário.

No caso do Sivam, nessa primeira passagem pelo ministério, o sr. teve o mesmo tipo de dificuldades? Poucos recursos, oposição...

Não, por uma razão muito simples. No caso do Sivam, nós estávamos na fase inicial. Não havia, praticamente, despesas a serem feitas, estávamos na fase de pormenorização de seu desenvolvimento. As ações necessárias puderam ser realizadas com os recursos que estavam nas mãos do ministério, que não eram muitos, mas que foram suficientes para permitir que se delineasse todo o processo. Também, no caso do Sivam, fomos obrigados a imaginar alguma coisa diferente. Ninguém sabia exatamente como fazer, mas determinadas posturas tomadas em relação a essa montagem inicial do Sivam foram fundamentais. Uma delas é que o projeto devia ir adiante praticamente sem depender do orçamento normal da União. A nossa experiência em programas anteriores não fora boa. No próprio Programa AMX enfrentamos um atraso significativo, em decorrência da incapacidade de manter as cadências de produção previstas. As

dificuldades que tivemos na implantação do Sistema Dacta também foram decorrentes da falta de recursos que viriam do Orçamento da União. Essas experiências nos levaram a uma posição — e nisso fui radical — de que o programa deveria ter financiamento global, inclusive para as atividades a serem exercidas no país. Assim foi feito.

Nós colocamos condições interessantes: além do financiamento global, pedimos prazos de financiamento diferentes de tudo aquilo a que o país estava habituado. Os prazos normais de financiamento rondavam em torno de sete ou oito anos, com um ou dois de carência. Nós achamos que isso era incompatível com o porte do programa, com o volume de recursos necessários e com as condições que o país estava enfrentando. Estipulamos condições para financiamento na faixa de 20 anos, com oito, 10 de carência. Coisas que o Ministério da Fazenda e o próprio Banco Central achavam visionárias. É claro que fizemos uma avaliação completa do mercado internacional para chegar a essa conclusão. Verificamos, por exemplo, que seria o único projeto dessa natureza, no mundo, naquele instante. Em geral, projeto de natureza idêntica e de mesmo porte surge um em cada 10, 15 anos. Então, isso nos dava uma posição boa. Por outro lado, o mercado estava recessivo nesse nível de atividades, em todos os campos. As fábricas estavam com dificuldade de obter encomendas, e tudo isso foi levado em consideração; colocamos essas condições, tocamos para a frente e conseguimos condições realmente excepcionais para o programa.

Todas as metas que tínhamos foram praticamente conseguidas. Tivemos alguns problemas de natureza administrativa, para fazer a tramitação administrativa de todo esse processo, que era muito complicado. Faltava conhecimento, além do que era a primeira vez que se fazia uma operação dessa no Brasil. O Ministério da Aeronáutica tinha uma certa experiência nesse tipo de coisa e foi por isso que ficou com a incumbência de levar adiante o programa. Nós tínhamos também, desde o final dos anos 1960, nos engajado no Sistema Dacta, que era similar a uma parte significativa do que seria o Sivam. Em suma, essas cautelas adotadas mostraram-se essenciais, em face de tudo o que veio a ocorrer depois. Se não tivessem sido tomadas, não teríamos tido condições de superar a etapa de discussões e questionamentos que enfrentamos em 1995 e 1996.

Esses dois temas, Embraer e Sivam, além dos problemas ligados à baixa operacionalidade, foram então os que mais o preocuparam durante o governo Itamar?

Esses três foram realmente essenciais. Diria hoje que talvez por isso eu não tenha dado — eu pessoalmente, embora o ministério o tenha — a

outras áreas a atenção que merecessem; a principal delas foi a aviação civil. Mas ela estava bem conduzida. O diretor de Aviação Civil era o brigadeiro Gandra, que depois foi ministro. Nós estávamos com a Infraero trabalhando ativamente nos aeroportos. Quanto aos problemas da Força Aérea, havia metas que estavam sendo perseguidas dentro da conjuntura econômica e do quadro internacional de então e, principalmente, dentro da postura econômica do país em relação à dívida externa. Então, muita coisa que a gente queria fazer encontrava barreiras muito grandes.

No final do governo Itamar, algumas pessoas achavam que o presidente Fernando Henrique iria mantê-lo no cargo.

Quando terminou o governo Itamar, o normal era sair. Jamais pensei em continuar, embora os jornais tivessem até noticiado essa possibilidade, nem houve qualquer conversa a esse respeito. De maneira que, no Ministério da Aeronáutica, a transição começou a ser feita meses antes, independente do “para quem”. O fato de dispormos do alto comando, que é estável, permite esse planejamento. Ao final da minha primeira administração, deixei aprovado, pelo alto comando, todo o Plano de Reequipamento para o novo ministro, que, em nossa percepção, deveria ser um daqueles que estavam participando dessa formulação. Coincidiu de o presidente escolher o brigadeiro Gandra, que era chefe do Estado-Maior e que tinha sido, na realidade, o responsável pela coordenação da elaboração desse trabalho. Isso facilitou tanto que determinadas coisas que nós montamos ele as colocou em execução em janeiro.

O sr. não foi consultado sobre o seu sucessor?

Não, o presidente conversou comigo sobre os oficiais que na visão dele poderiam ser cogitados e disse-lhe que qualquer membro do alto comando, na minha opinião, estava em condições de assumir, mesmo porque não haveria qualquer dificuldade na transição. Qualquer pessoa que entrasse, desde que trabalhasse com o alto comando, não teria qualquer dificuldade.

Mas, pouco mais de 10 meses depois, o sr. voltou a ser ministro, na tempestade do Sivam. Qual o impacto desse episódio para a Aeronáutica? A saída do ministro, a imprensa com uma série de reportagens buscando irregularidades na concorrência...

Nós usamos uma sistemática de concorrência que vinha sendo utilizada há 20, 30 anos na Aeronáutica. Na realidade, a seleção foi feita em 1994, e na época dei entrevista, distribuí material aos jornais e no Con-

gresso, mostrando os critérios utilizados. Infelizmente, muitos não queriam ouvir e ver. Os objetivos eram outros. Mas a verdade é que, apesar de todo aquele estardalhaço, acabou-se o problema e ninguém mais fala dele. Todas aquelas irregularidades que diziam existir, ninguém provou porque, na prática, não existiam.

Houve aquela história do brigadeiro Gandra ter pernoitado na casa de um amigo...

Era amigo dele há mais de 10 anos. Houve uma coincidência infeliz naquele instante. Na realidade, se se fizer uma análise bem cautelosa, vai-se perceber o seguinte: nesse momento, a escolha já estava feita pelo ministro Flores e homologada pelo presidente Itamar. As operações de crédito estavam todas aprovadas pelo Congresso. Creio que essa onda sobre irregularidades no Sivam escondia ou era pano de fundo para algumas outras coisas que existiam em nível nacional e que acabaram, provavelmente, se resolvendo de outra forma. Ninguém encontrou nada e não podia encontrar. O processo que usamos, para a seleção das empresas, foi profundamente pensado. O tempo todo eu dizia ao brigadeiro Oliveira, que era o encarregado direto: “Oliveira, temos que trabalhar de tal maneira que, ao terminar, sejamos capazes de enfrentar todos os questionamentos que possam surgir, com a consciência tranqüila”. Estabelecemos critérios muito rígidos que, na realidade, acabaram facilitando o processo seletivo. Houve empresas que foram alertadas: “Olha, não adianta vocês insistirem nesse tipo de abordagem. Isso está fora dos padrões que estabelecemos e que estão escritos. Vocês vão acabar sendo prejudicados, se insistirem”. Houve gente que quis impor condições. Por que o Brasil vai se submeter a imposições dos outros? Não há nenhuma razão para isso.

E a questão de haver funcionários da FAB contratados pela Esca?

O que aconteceu, na prática, foi que essa sistemática era muito usada no país e vinha sendo usada, por nós próprios, no ministério pela incapacidade que tínhamos de usar os recursos orçamentários normais para contratar técnicos de alto nível, em quantidade adequada. Por essa razão usavam-se consultorias. As pessoas eram escolhidas por nós, gente de inteira confiança, e entravam na folha de pagamento da consultora. Não era pessoal da empresa que a gente trazia para dentro da nossa organização — era diferente. Escolhia-se um determinado grupo de técnicos e depois os contratávamos, pela empresa, como consultores. Isso todo o mundo fazia. Na verdade não havia qualquer problema. Mas quiseram encontrar aí alguma coisa que estaria levando a um tratamento preferencial.

Isso por conta das relações entre a Esca e a Raytheon?

Na realidade, o grande relacionamento que existia à época não era com a Raytheon, era com a Thomson. A Esca trabalhou com a Thomson no Dacta 2, o tempo todo. Elas tinham um relacionamento de 10 anos ou mais. Conheciam-se, trabalhavam juntas. Portanto, até diferentemente do que se falava, se houvesse alguma coisa, seria com a Thomson. E ela foi a concorrente que perdeu, pois as condições dela eram piores para o governo brasileiro.

Como o sr. viu a saída do brigadeiro Gandra do ministério?

Para mim, houve um momento psicológico desagradável, que acabou levando o brigadeiro Gandra a tomar uma decisão extrema. Nunca conversei com ele a respeito de suas conversas com o presidente que o levaram a sair. Até por companheirismo — nós éramos companheiros há mais de 40 anos, embora de turmas diferentes —, nunca perguntei o que teria havido, os detalhes de como as coisas ocorreram. O fato é que ele, um homem profundamente sensível, viu-se agredido de uma forma tal que não se sentiu com condições de continuar. E acho que, nesse episódio, a imprensa teve um papel preponderante.

Em decorrência disso, voltei ao ministério. Em verdade, o presidente, ao me convidar para substituir o brigadeiro Gandra, tinha, implicitamente, um trunfo a meu respeito: o Sivam. O responsável principal pelas decisões relativas ao Sivam era eu. Quem aprovou o projeto, em primeira instância, e o levou ao presidente Itamar fomos eu e o almirante Flores, que era da SAE. Mas o fato é que a responsabilidade pelo processo, pelas formalidades legais, era do Ministério da Aeronáutica. Nós tínhamos firmado um convênio entre a SAE e o Ministério da Aeronáutica, pelo qual a SAE seria a coordenadora geral do Sipam, dentro do qual estava o Sivam, que era um pedaço do projeto maior. Então, quem monitorava, em nível mais alto, dentro do ministério era eu. O brigadeiro Oliveira não tomava qualquer atitude mais importante sem a minha concordância. Portanto, a responsabilidade principal era minha. De maneira que acho que o presidente foi muito inteligente e deve ter pensado: “Você, que criou o projeto, venha agora defendê-lo”.

Nós dois tínhamos sido ministros juntos no governo Itamar e tínhamos um relacionamento muito bom. E ele teve um papel extraordinariamente importante, como ministro da Fazenda, no processo de privatização da Embraer. Credite-se a ele boa parte do sucesso dessa privatização. E, obviamente, ao presidente Itamar, que o tempo todo acompanhou de perto e nos deu a cobertura indispensável, cabe o mérito maior.

Outro assunto polêmico durante seu segundo período no ministério surgiu quando a Marinha comprou os aviões do Kuwait. O sr. deve ter ficado muito chateado com isso, não?

Não fiquei chateado, sou pragmático. Na força, a gente tem que analisar as coisas com profundidade. A minha ligação com a área da aviação embarcada era antiga, tive um relacionamento muito bom com a Marinha. Fiz a viagem de instrução com os guardas-marinha, fiz curso na Marinha, fui da embarcada — não fiz o curso nos Estados Unidos, só a parte do Brasil, mas trabalhei um ano e tanto nisso. Sempre tivemos em mente a necessidade de apoio aéreo para a Marinha. Mas há um enfoque um pouco diferente entre a Aeronáutica e a Marinha. Enfoque esse que, como disse ao presidente, precisava ser equacionado através de orientação de nível superior. A Marinha tinha um planejamento bélico que não nos parecia afinado com a política de defesa nacional. Aliás, cada força tinha sua própria “política de defesa nacional”, e isso não era bom. Foi em decorrência disso que começou o trabalho que culminou, em 1996, com a aprovação da Política de Defesa Nacional pelo presidente da República. Foi uma tentativa de colocar uma certa base comum no processo.

O presidente comentou, superficialmente, comigo, logo depois que assumi, alguma coisa sobre a compra de aviões. Na realidade, era um problema de meios aéreos para a Marinha, mas com o enfoque de, obrigatoriamente, serem por ela operados. Precisavam, sim, de meios aéreos para a esquadra. Tínhamos a percepção de que tanto o Exército quanto a Marinha precisam de meios aéreos para atender às suas atividades. Sem isso não se pode estar preparado para a guerra. Nós sabemos que sem a aviação ninguém guerreia. O problema todo vinha das prioridades e das visões. O fato é que a Marinha raciocina, ou raciocinava, com uma esquadra capaz de exercer suas ações bélicas em regiões muito distantes. Mais especificamente, ela considerava essencial a capacidade de operar até os portos da costa atlântica da África. E a gente dizia o seguinte: “Onde ela baseia essa postura? Calçada em quê? Qual é o documento de planejamento de governo que lhe dá suporte para isso?” Pelo contrário, tudo que se tem é que a postura militar brasileira é de caráter defensivo, o que, em nosso entender, não contemplaria capacidade bélica para certos tipos de operações por ela concebidos. O que eu dizia ao presidente era que nós precisávamos ter definições claras sobre as atribuições das forças para, a partir daí, termos condições de definir meios aéreos para cada uma delas.

O segundo problema é o de recursos. Houve duas oportunidades nas quais Marinha e Aeronáutica se sentaram para discutir sobre aeronaves

para atender à esquadra. Chegaram a um acordo que se mostrou logo inexecutável. Era preciso muito dinheiro para atender à Marinha, e voltou o problema de prioridade. No entanto, temos que decidir quem deixa de fazer o quê, uma vez que os recursos não estão dando para fazer nem mesmo o que é essencial. Em nosso caso, por exemplo, é a soberania do espaço aéreo; não há como dizer que a prioridade da soberania do espaço aéreo é menor do que a de atender a uma esquadra que possa executar operações muito distante de nossas águas de interesse.

Mas, mesmo com poucos recursos e sem planejamento que indicasse prioridades, a Marinha compra esses aviões.

Estou falando, primeiro, que há um problema conceitual, que vem do passado. No final da administração Itamar coloquei gente minha para conversar com o pessoal da Marinha, para tentar uma solução que atendesse aos interesses das duas forças, uma vez que tínhamos sido obrigados a desativar o avião P-16, que equipava o navio-aeródromo. Não conseguíamos ir adiante e o tempo passando. Na realidade, por trás disso tudo está alguma coisa que é muito especial, que não chegou a ser tratada. A Marinha jamais aceitou ter perdido a aviação embarcada. Acho que o país deve procurar encontrar a melhor solução para isso. Prefiro não entrar no mérito de como o processo ocorreu, porque terá sido alguma coisa entre o presidente e o ministro da Marinha.

Para a Aeronáutica essa compra foi uma surpresa?

Foi. Nós achávamos que precisávamos — independentemente da criação do Ministério da Defesa, de a Marinha e o Exército terem ou não aeronaves — arrumar, com certa velocidade, a Política de Defesa Nacional. Nesse processo, definiríamos claramente a atribuição de cada força e, em decorrência disso, seriam estabelecidas as prioridades para o atendimento desse planejamento. Não conseguimos chegar lá, o que, no meu ponto de vista, é uma lástima. Tenho sérias dúvidas se a Marinha fez a melhor opção. Do ponto de vista dos nossos estudos, ela não fez. Talvez tenha feito a opção que lhe permita atingir a meta de voltar a ter a aviação. Mas dificilmente terá sido a melhor opção.

Feita a compra, o sr. chegou a discutir esse assunto com o ministro Mauro César?

Não, apenas participei da elaboração do decreto que definiu as atribuições das forças. Era um problema meu. Conversei com o alto coman-

do e chegamos a um acordo sobre o que deveria ser feito. Acho que temos que verificar o que é melhor para o país, e essa foi a postura da Aeronáutica. Tomada uma decisão política pelo presidente, a Aeronáutica se colocou à disposição para colaborar em tudo o que fosse possível. Estamos formando pessoal da Marinha, formando pilotos. Estamos assessorando, onde e quando necessário.

A Marinha não fez treinamento de pilotos na Argentina, já na sua época?

Sim. Eu fiquei sabendo por vias transversas. Essas coisas acontecem.

A Marinha não procurou a Aeronáutica para esse treinamento?

A postura era diferente e não havia definição. O que propus foi similar ao que fizemos quando foi criada a aviação do Exército, com a aquisição dos helicópteros, levando-se em consideração que a Marinha tinha uma situação diferente, pois já possuía experiência em aviação.

Com o Exército, eu era vice-chefe do Estado-Maior, recebi a incumbência de participar do processo e chamei o pessoal do Exército para decidir o que fazer. Após analisar a situação, sugerimos um esquema de trabalho. Inicialmente haveria um curso na AFA, para os pilotos, e na Escola de Especialistas, para os sargentos. Depois, a formação nas universidades. Íamos dar assistência, inclusive colocando pessoal nosso para trabalhar com eles. E foi assim que saiu e que está acontecendo.

Há, sem dúvida, gente dentro da Aeronáutica que acha que a Marinha não devia comprar esse aviões. Eu não penso assim. Como disse, não sei o que é melhor ou pior, o tempo dirá. Uma coisa é absolutamente certa: se houver guerra, todo o mundo tem que trabalhar harmonicamente. Não há força que possa fazer sozinha o seu trabalho, nem a Marinha. Ainda que ela tenha condições para certas operações, haverá o momento em que todo o mundo terá que participar. Vários eventos bélicos recentes têm mostrado isso.

Foi só no fim do primeiro mandato que Fernando Henrique Cardoso criou o Ministério da Defesa. A que o sr. atribui essa demora?

Acho, primeiro, que o presidente tinha problemas demais em outras áreas. E na realidade o Ministério da Defesa, embora fosse compromisso de campanha, não me parece que fosse de urgência. Porque, bem ou mal, as Forças Armadas estavam funcionando, não criaram problemas para o governo. Enquanto isso, havia problemas de dívida externa, o Plano Real, e problemas de natureza política bastante grandes.

Isso do lado do presidente. Agora, do lado das Forças Armadas, também não havia empolgação pela idéia...

Não havia, realmente, empolgação. Havia sempre reticências, embora eu estivesse alinhado com as idéias do presidente. Se não estivesse, teria saído. Concordava que as coisas deveriam ser estudadas, mas, quando se tem um problema, procura-se analisar todos os seus aspectos. Uma das análises que a gente fazia era baseada nos contatos freqüentes que tínhamos com os comandantes de forças que vinham nos visitar. Procurava-se saber como funcionavam os ministérios da Defesa em seus países. Sistemáticamente verificava-se que o relacionamento com as forças apresentava problemas. Isso, na pior das hipóteses, deixava uma reticência.

Pessoalmente, já havia trabalhado, como adido, em dois lugares em que havia Ministério da Defesa: França e Itália, neste último quando dirigia o Programa AMX. Tive ali mais percepção do problema e vi que, fosse ou não uma peculiaridade da burocracia italiana, que era extremamente pesada, havia uma dificuldade grande no encaminhamento dos problemas no Ministério da Defesa. Deu para notar que não era fácil, o processo decisório era complexo demais.

De maneira que, aliando-se essa minha experiência com as informações obtidas através desse relacionamento com outras forças, havia dúvidas no ar. Nós precisamos fazer alguma coisa que realmente funcione. Tem que sair alguma coisa que venha para somar, e talvez por isso se tenha levado um pouco mais de tempo. Até porque o Ministério da Aeronáutica tinha uma situação diferente das outras forças. Era o único que abrigava, dentro de si, duas grandes atividades eminentemente civis, que são a aviação civil e parte do programa espacial. E tudo precisaria ser feito sem prejudicar o país. Nós não podíamos criar uma estrutura que viesse subverter todo esse conhecimento, toda essa experiência, coisas fundamentais que tinham que continuar funcionando. Não podia haver interrupção, e nisso acho que, pelo menos do lado da Aeronáutica, essa implantação com prudência foi salutar. Praticamente não aconteceu nada, em termos das atividades normais. Esse era o objetivo da gente. O presidente também tinha essa preocupação de não desfigurar as forças.

Na verdade, nos países em que, nessa mudança, houve uma certa desfiguração das forças, o resultado foi bastante ruim. Veja-se os Estados Unidos, por exemplo, onde isso não ocorre: as forças são muito fortes e têm que ser, não há como evitar. Não há como se fazer uma estrutura, por exemplo, com uma Força Aérea que tem uma responsabilidade extremamente grande e dizer que ela não é nada; não existe isso. O comandante da Aeronáutica tem que ser um homem de força, se ele não tiver autori-

dade, não comanda, e se não comandar, a força não existe. A sua estrutura tem que ser capaz de sobreviver a possíveis problemas que venham a existir na área política, considerando-se que o ministro da Defesa é diferente dos ministros militares, pois normalmente é um homem da área política.

Essa percepção é que faz com que o Ministério da Defesa seja diferente dos outros ministérios. Nos outros ministérios, o ministro comanda mesmo, pelo menos teoricamente. Aqui, o comando se faz através de alguém que, esse sim, tem que ter carisma, tem que ter autoridade, o respeito de seus pares. Deve ser capaz de trabalhar num grupo que compreende que ele tem condições de estar à frente. Se não for assim, não é da área militar. Porque a gente trabalha com o princípio de disciplina, princípios rígidos de honestidade e ética, o que não pode ser posto em dúvida.

Havia posições divergentes entre as diferentes forças a respeito do Ministério da Defesa?

Não. Havia visões, às vezes diferentes, de um mesmo assunto. Uma achava que talvez fosse melhor assim, outra achava melhor de outra forma. O que seria perfeitamente compreensível — primeiro, pela própria tradição, pela cultura de cada um, e segundo, porque essas conversas que se tinham com os comandantes das forças de países amigos traziam experiências que não eram uniformes. De um modo geral, toda vez que você trata de um assunto como esse, é pouco comum que haja convergência. Mas é exatamente por isso que se trabalha com o grupo, procurando encontrar soluções, sempre na busca do que há de melhor para as forças. A preocupação que existiu era conseguir uma coordenação mais forte no planejamento das forças. A escassez de recursos e a dificuldade para obtê-los faziam com que cada força lutasse quase que independentemente do que a outra estava fazendo, porque cada um de nós estava tentando sobreviver. Se houvesse recursos com relativa facilidade, talvez uma coordenação mais intensa pudesse ser feita.

A Marinha apresentou um projeto próprio de Ministério da Defesa. Seria correto achar que na fase final ficam mais divididas as posições? De um lado, o Exército, a Aeronáutica e o Emfa; de outro, a Marinha, junto com a SAE, a Casa Militar e o Itamarati?

Acho que não. Habituei-me, ao longo da vida, a trabalhar em grupo. E no grupo é perfeitamente compreensível que você tenha posições divergentes e é até necessário que elas existam. Isso não significa que, des-

de que não haja radicalismos, a gente não esteja caminhando na mesma direção. Essa fase inicial foi importante. Na realidade, fez-se incursões nas outras áreas, procurou-se trazer conhecimentos, experiências. Eu mesmo pedi aos nossos adidos para mandarem cópias das legislações dos países onde existia o Ministério da Defesa. Não se encontra dois iguais. Se você tem uma quantidade razoável e não encontra dois iguais, já é um primeiro sintoma de que o problema não é simples e de que as soluções são dirigidas para os problemas específicos de cada país. Uma outra constatação foi a evolução permanente das estruturas dos ministérios da Defesa nos outros países. A Itália, com quem a gente tem um relacionamento muito estreito — nós temos um grupo lá, há quase 20 anos, trabalhando junto ao Estado-Maior Italiano da Aeronáutica Militar —, estava refazendo a sua estrutura de Ministério da Defesa em 1998. O que eu quero dizer com isso? Que é perfeitamente compreensível que houvesse visões diferentes.

Mas, na área militar, sempre se buscou chegar a um consenso. Parece que nesse momento final as decisões foram tomadas mais em votações.

Não diria que foi propriamente isso. O que é consenso? Se partimos de três posições diferentes, como é que se vai chegar ao consenso? Alguém tem que deixar um pouco do que era seu para absorver um pouco do que era do outro. Chega-se num determinado ponto em que, às vezes, a gente diz: “Olha, tudo bem, minha posição é esta, mas...” Mas aí entra uma característica da área militar. A gente trabalha até que se chega num ponto em que as coisas estão convergentes. E quando alguém, que tem o poder de decidir, decide, todos se alinham e trabalham na mesma direção. Vejo que, em relação ao Ministério da Defesa, trabalhou-se assim também. Fomos capazes de nos ajustar a uma decisão política que o presidente queria que fosse cumprida. O cronograma de eventos, foi ele quem traçou. E procuramos nos ajustar.

E o pessoal ficou satisfeito com o formato final?

Nós deixamos algumas coisas que precisavam ser feitas. A discussão que às vezes havia era qual a ordem de fazer essas coisas. E essa ordem dependia muito da visão política. O presidente teve uma percepção de como realizá-las, e caminhou-se em função dela. Agora, recentemente, foram efetivadas algumas medidas que nós tínhamos preconizado, consideradas absolutamente essenciais: alguns ajustamentos na Constituição, para permitir um tratamento especial aos comandantes das forças. Eu sempre defendi, e outros também defenderam, que eles têm que ter um

tratamento jurídico diferenciado, colocando-os na mesma situação dos ministros de Estado, quanto às competências do Supremo Tribunal Federal e Superior Tribunal de Justiça, de modo a garantir-lhes as condições necessárias para o adequado exercício de seus cargos.

A impressão que tivemos é que o relacionamento, principalmente entre Marina e Exército, tinha ficado tenso nesse período final de discussões.

Não. Eu analiso as coisas de forma muito pragmática. Acho que, às vezes, em uma ou outra reunião, terá havido discussões um pouco mais acaloradas. Isso é normal. O objetivo maior era chegar-se a uma solução que contivesse determinadas coisas consideradas importantes. O tempo vai nos dizer se vai funcionar bem. Dependerá demais da personalidade do ministro.

O sr. conhecia bem o ministro Élcio Álvares?

Nós fomos ministros juntos. Ele era ministro da Indústria, Comércio e Turismo. Tivemos algumas reuniões relacionadas com a aviação civil, por causa da área de turismo e de indústria. Tivemos muito contato nessa época, e ele, no Congresso, me ajudou enormemente. Nesse processo do Sivam, nos encontramos e nos telefonamos inúmeras vezes, porque era ele a minha linha de frente lá, e eu era o supridor de material para ele defender o governo nos problemas do Sivam. Tivemos um relacionamento muito longo. Gosto demais dele. Acho-o um homem muito sério, muito sereno.

Durante algum tempo se especulou sobre quem seria o futuro ministro da Defesa. Saíram notas nos jornais mencionando Antônio Carlos Magalhães e Marco Maciel. A decisão final por Élcio Álvares não foi vista como uma certa perda de prestígio?

Da minha parte, acho que, na Aeronáutica, esse problema não existiu. Conversei com o pessoal do alto comando e percebi isso. Na verdade, perder a eleição estadual não é um fato tão significativo; se não fosse assim, o Serra não seria o ministro da Saúde. Há injunções em política regional que, muitas vezes, trazem grandes surpresas no processo eleitoral. Estamos cansados de ver isso.

Chegou a haver preferência pelo Marco Maciel?

O Marco Maciel seria um excelente ministro da Defesa. A dúvida, que pessoalmente tenho, é se, em nossa estrutura, funcionaria de forma

adequada. Talvez até funcionasse com Marco Maciel, que é uma pessoa espetacular. Mas como é que funcionaria com o vice-presidente como ministro da Defesa? Às vezes, parava para pensar e fiquei com algumas dúvidas em relação à natureza institucional. Havia duas coisas completamente distintas: uma função era inamovível, a outra, não. Com o Marco Maciel talvez não houvesse problema algum, mas não me parecia lógico.