Tenente-Brigadeiro do Ar

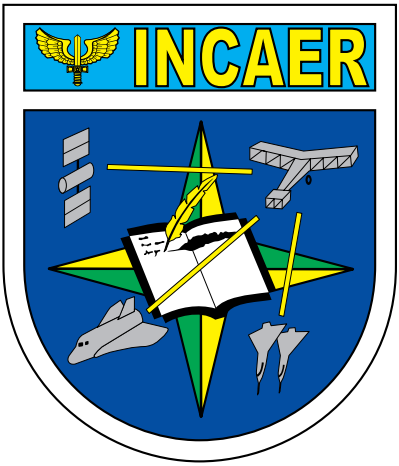
Moreira Lima

O Ministro Conciliador

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Tenente-Brigadeiro do Ar Moreira Lima

O Ministro Conciliador



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2014

FICHA TÉCNICA

Tenente-Brigadeiro do Ar Moreira Lima
O Ministro Conciliador

Edição
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor Responsável
Maj Brig R1 José Roberto Scheer

Organizadores
2º Ten His Daniel Evangelho Gonçalves
2º Ten His Bruna Melo dos Santos

Projeto Gráfico
Seção de Tecnologia da Informação do INCAER

Capa
3S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão
INGRAFOTO Produções Gráficas

Rio de Janeiro
2014

Apresentação

Em 1979, recém promovido ao posto de Capitão, eu servia no 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT).

No dia 8 de novembro daquele ano, realizei um voo no C-115 2357 (Búfalo), durante a Operação SACI, em conjunto com o Exército Brasileiro, no trecho Afonsos/Macaé/Afonsos, tendo ao meu lado o então Brig Moreira Lima, Comandante da V Força Aérea de Transporte Aéreo (V FATA).

Fui escalado para a missão, pois é normal a presença de um instrutor em função, quando o outro piloto não tem como manter uma constância da atividade aérea, principalmente em razão das suas inúmeras atribuições no cargo que ocupa.

Essa missão requeria um pouso de máxima *performance* (pouso de assalto), pelas condições precárias da pista, agravadas pela chuva que havia degradado o piso naqueles dias.

Duas apreensões me acompanhavam: a companhia do Brigadeiro (pela primeira vez eu voaria com um oficial general), e o pouso, nas condições descritas, a ser realizado por ele, em Macaé.

A curta viagem foi agradabilíssima e o pouso conduzido com a maestria de quem parecia estar operando a aeronave todos os dias.

Dias depois, fui novamente brindado em voar para Manaus, num mesmo Búfalo, tendo novamente como companheiro de *nacele* o Comandante da V FATA.

A viagem transcorreu de forma serena, com o Brigadeiro Moreira Lima, mostrando os detalhes do voo sobre a selva, os contrafortes da Serra do Cachimbo, a navegação utilizando as curvas dos rios e os "macetes" da Amazônia, tudo sendo transmitido com muita naturalidade, fruto da sua experiência e vivência como piloto e oficial da Força Aérea.

E eu ali, absorvendo conhecimento, participando, aprendendo, sorrindo.

Ida e volta do mesmo jeito.

Pacientemente ele conversando, contando histórias, num ambiente de perfeita harmonia entre os tripulantes, o avião e o indescritível cenário abaixo de nós.

Que estranha brincadeira era aquela!

Fui escalado como instrutor, e quem recebia instrução era eu, o aprendiz.

Trinta e um anos depois, em 2010, tive a honra e o privilégio de novamente ser comandado diretamente pelo Ten Brig Moreira Lima, agora como Diretor do INCAER.

Nos poucos meses que convivemos nesta Casa de Cultura Aeronáutica, pude, mais uma vez, me deleitar ouvindo suas fascinantes histórias, mercê de cultivada memória, sorvendo toda uma existência eivada de experiências alegres e tristes, de uma vida dedicada a nossa FAB.

Ao nosso mestre e instrutor, Ten Brig Moreira Lima, os eternos agradecimentos, pelo exemplo, amizade, companheirismo, humildade e altruísmo. Por saber ouvir e respeitar os mais jovens, e em dividir com aquele Capitão, nacos da sua larga experiência.

Esperamos que o trabalho produzido e divulgado nesta publicação, embora pequena em tamanho, reflita o digno resumo de uma rica história de vida e seja merecedora da sua aprovação, aí sentado nas mais altas nuvens, ao lado dos seus amigos-pilotos que hoje voam mais alto e que continuam, silenciosamente, a apontar o melhor caminho para conduzirmos os nossos voos.

Maj Brig R1 José Roberto **Scheer**

Subdiretor de Cultura do INCAER

Tenente-Brigadeiro do Ar
Moreira Lima
O Ministro Conciliador

2º Ten His Daniel Evangelho Gonçalves
2º Ten His Bruna Melo dos Santos

"A Aeronáutica Brasileira, pelo seu glorioso passado, pelo seu dinâmico presente e pelo futuro grandioso continuará sendo a bela estrela fulgurante, iluminando o firmamento de nossa nação."

O Tenente-Brigadeiro do Ar Octávio Júlio Moreira Lima nasceu no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, no dia 11 de agosto de 1926, filho do General Felipe Moreira Lima e da Sra. Medéia de Morais Moreira Lima.

Desde muito cedo, esteve ligado ao militarismo e à política, seja por força da formação educacional, que foi toda ela no Colégio Militar, na Tijuca, seja pela influência da família. Certamente, teve grande incentivo dos tios - Silvino, Lourenço e Arthur - que ingressaram na antiga Escola Militar de Realengo, mas não prosseguiram na carreira.

O avô materno, Antônio Mendes de Morais, também seguiu a carreira, atingindo a patente de Marechal. Mas, sem dúvidas, a motivação maior para seguir o militarismo partiu do pai, que participou de momentos importantes da história do Brasil, tais como as Revoltas Tenentistas de 1922 e 1924, sendo inclusive preso por ter se rebelado contra o governo vigente.

As primeiras memórias de Moreira Lima remontam a época da República Oligárquica, durante o governo do então Presidente Arthur Bernardes, cujo rigor pôde ser sentido nas formas de punição aos militares que se manifestavam contra sua administração, dentre elas o isolamento na prisão da Ilha Grande, no Rio de Janeiro.

Como dentre os revoltosos do mês de julho de 1924 estava seu pai, a primeira infância de Moreira Lima foi viver isolado com a família em barracões, na própria Ilha Grande, devido a este contexto político.

A paixão pela aviação unia a família. O tio materno, General Ângelo Mendes de Moraes, foi aviador militar; o irmão mais velho, Felipe Moreira Lima, estudou na Escola Militar de Realengo, formou-se oficial aviador e entusiasmou ainda mais Moreira Lima a seguir carreira na aviação. Estudou com o irmão e, sem ajuda de outros cursos, conseguiu êxito nas provas. Fez exame para Escola Militar, mas, quando foi aprovado na FAB, não seguiu as outras etapas daquele concurso, pois seu coração estava na Força Aérea.

Lamentavelmente, esse seu irmão faleceu no ano de 1943, em missão oficial, ao patrulhar o Atlântico Sul durante a 2ª Guerra Mundial, para salvaguardar os navios brasileiros dos submarinos do Eixo que os atacavam. O avião que pilotava, armado com bombas, chocou-se numa serra perto de Santa Cruz, bairro da zona oeste da cidade do Rio de Janeiro.

A dor da perda de Felipe fez com que a família o pressionasse a abandonar a carreira de aviador, mas a determinação de servir à Força Aérea Brasileira o fez seguir em frente.

Sua esposa, Anna Guasque, acreditava que as tramas do inconsciente de Moreira Lima o levavam a se prometer fazer o que seu irmão e pai não conseguiram, alcançando os mais altos postos na FAB e oferecendo uma vida confortável para sua família.

Em 1943, já estava matriculado no 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Escola de Aeronáutica. Ainda como Cadete, em 1945, no 3º ano do Curso, foi designado para representar a Escola na comemoração do 09 de julho, "Independência Argentina", em Buenos Aires. Logo em sua primeira missão no exterior, teve uma excelente atuação, recebendo o primeiro elogio individual, do Major Perdigão Coelho, registrado no Histórico Militar:

> "[pela] correção e disciplina, tornando-se merecedor dos melhores louvores pela maneira eficiente com que se desincumbiu a missão que lhe havia sido confiada, demonstrando assim uma noção exata do cumprimento do dever e uma elevada dose de aptidão profissional, fazendo com que a representação da nossa FAB se tornasse digna

dos maiores encômios por parte das autoridades civis e militares da República irmã" (Histórico Militar – 1945).

Os anos de estudo não foram fáceis, pois era um período de guerra. Ele queria ir para a Royal Air Force, uma vez que tinha muito desejo de participar do combate. Sua turma foi formada num tempo curto, devido à provável necessidade de servir no decorrer do conflito, e ele estava devidamente preparado. Contudo, após a declaração do Aspirantado, o destino de Moreira Lima foi diferente, pois o confronto terminou.

O período discente na Escola de Aeronáutica também foi crucial para a construção da própria vida pessoal, alicerce para sua ascensão militar, devido ao compartilhamento de ideais morais e éticos. Conheceu sua futura esposa Anna, na rua Aguiar, no tradicional bairro da Tijuca, localizado no Rio de Janeiro, ambos com dez anos de idade. Moreira Lima se tornou amigo do irmão de Anna, pois jogava futebol com o mesmo e, com o crescimento da amizade, passou a frequentar constantemente sua casa. Ele teve de estudar muito e morar afastado de alguns irmãos, por isso se aproximou da família Guasque.

Ao ingressar na Escola de Aeronáutica, Moreira Lima se ausentou um pouco dessa convivência, regressando apenas quando cursava o segundo ano, já com 16 anos de idade. Neste momento, nasceu a paixão entre o casal. Contudo, o namoro se firmou somente quando Moreira Lima se formou como Aspirante a Oficial, com 19 anos.

O namoro durou até o casal completar 21 anos, quando vieram a se casar. A criação elucidada e aberta da família Guasque permitiu uma grande cultura para a esposa e os diálogos com a mesma foram fundamentais para avançarem durante a vida.

Formatura com futura esposa Anna Guasque

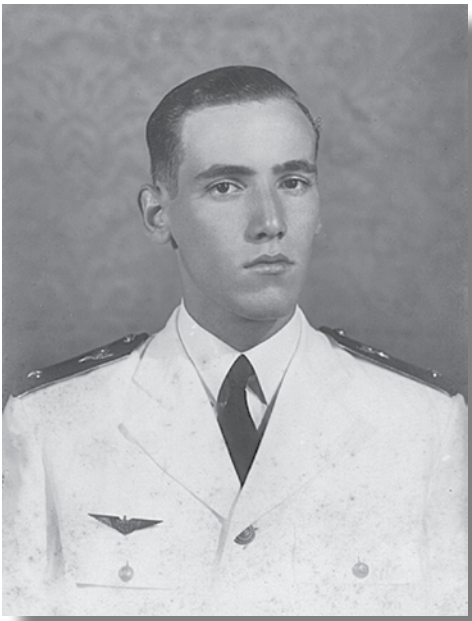
Anna Guasque teve enorme importância em sua vida, pois era a pessoa que lhe dava apoio, conselhos e conforto emocional desde seus tempos de mocidade.

Devido à infância difícil, tendo o pai deixado parcos recursos, a mãe teve de morar com ele e a irmã em uma pensão, distanciando-o dos outros irmãos. Moreira Lima admirava seu irmão Felipe, pois o mesmo contribuía para o sustento da família, graças a sua carreira na FAB, outra motivação para não desistir da carreira militar. Após a tragédia de seu irmão, Moreira Lima ainda teve de enfrentar a perda da mãe muito jovem.

Em 18 de dezembro de 1945, foi declarado Aspirante a Oficial Aviador. O dia de sua formatura deveria ser um momento de grande alegria. Contudo, o jovem Aspirante teve de dividir sua felicidade com o infortúnio da ainda recente morte da mãe, que faleceu de câncer em outubro de 1945.

Como Aspirante, apresentou-se no 1º Regimento de Aviação da Base Aérea de Santa Cruz, sendo designado para o 2º Grupo de Aviação de Caça (2º GAVCA).

Essa Unidade Aérea foi criada em 17 de agosto de 1944, na Base Aérea de Natal, e transferida em 5 de outubro do mesmo ano para a Base Aérea de Santa Cruz, onde passou a integrar o 1º Regimento de Aviação.



Moreira Lima aos 19 anos, como aspirante-a-oficial, em fotografia de Rembrandt, feita no Rio de Janeiro no ano de 1945. [Acervo de Anna Guasque Moreira Lima]

Alguns dos veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça, que atuaram na Campanha da Itália (1944-1945), foram transferidos para o 2º GAVCA, que passou a operar, além da aeronave P-40, também o avião Republic P-47.

Bolacha do 2ª Grupo de Aviação de Caça

Em 28/08/1946, foi promovido a 2º Tenente Aviador, pilotando aviões de caça como o P-47, considerado pelos jovens aviadores da época como o "nirvana da Aviação".

Neste período, recebeu elogios do Presidente da República, do Ministro da Aeronáutica e do Comandante da 3ª Zona Aérea pela perfeição e brilhantismo com que conduziu a demonstração aérea ocorrida no dia 11/10/1946, no 1º Regimento de Aviação; e, ainda, conforme ressaltou o Tenente-Coronel Aviador Armando Perdigão, pelo "alto grau de disciplina, grande capacidade profissional, amor ao trabalho e perfeito conhecimento de seus deveres, qualidades que muito tem facilitado a tarefa deste comando" (Histórico Militar – 1946).

P-47

A paixão por voar era tamanha que Moreira Lima quebrou a barreira do som quando Ministro, fato ocorrido durante as comemorações do Dia da Aviação de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz.

No dia 29/09/1947, foi promovido a 1º Tenente Aviador, sendo designado para o Agrupamento de Ensino da Escola de Aeronáutica, para a função de instrutor da 3ª Seção de Estágio Primário. É sobejamente conhecido que, após a 2ª Guerra Mundial, a Força Aérea Brasileira vivenciou o reequipamento da frota, adquirindo aviões oriundos da Guerra, tais como: B-25, Ventura, Catalina e C-47. Posteriormente, em 1953, adveio a compra dos Glosters, que representaram uma verdadeira modernização, consolidando o poderio e a importância da aviação no Brasil.

O Tenente-Brigadeiro Moreira Lima vivenciou toda a modernização da FAB e contribuiu para a formação dos pilotos durante muitos anos, na função de instrutor de voo, que exercia com grande espírito de cooperação, sendo diversas vezes elogiado pelo sucesso com que conduzia os trabalhos, "demonstrando ser possuidor de exata noção de cumprimento do dever a par de acentuado espírito militar e de esmerada educação civil" (Histórico Militar – 1957).

O profissionalismo e o comprometimento com os ideais da Força Aérea foram constantes na carreira de Moreira Lima, que, muito modestamente, julgou ter tido "uma carreira normal", pois, como todo militar, galgou os postos de acordo com os regulamentos e a legislação. Essa é uma característica que enfatizava, a respeito da transparência do processo de seleção da FAB, pois, na carreira militar, existe um processo de seleção meritocrático, no qual o militar vai realizando cursos de aperfeiçoamento e, assim, galgando os degraus em função do mérito e valor profissional, e não por favorecimento.

Dessa forma transparente e disciplinada, o Tenente Octávio Júlio Moreira Lima foi promovido ao posto de Capitão Aviador em 12/10/1950, quando foi agraciado com a "Medalha da Campanha do Atlântico Sul", concedida aos militares que contribuíram

Medalha de Campanha no "Atlântico Sul"

com a vigilância do litoral, no transporte aéreo de pessoal e material necessário ao sucesso da campanha, nos serviços relativos à segurança de voo e à eficiência das operações dos aviões comerciais e militares executadas no período de 1942 a 1945.

Em 1953, foi transferido para a Base Aérea de Natal, onde ocupou a função de Chefe de Serviços. No ano seguinte, em 1954, foi designado para ser o Chefe de Operações. No ano de 1955, foi transferido para a Base Aérea de Belém, onde se tornou Chefe da Divisão de Instrução Especializada.

Em 28/01/1957, foi promovido a Major Aviador e transferido novamente, desta vez para o Rio de Janeiro, passando a servir como Comandante do Esquadrão de Comando e, posteriormente, Comandante do Esquadrão de Material, ambas funções na Base Aérea do Galeão, cargos que desempenhou com brilhantismo e dedicação.

Nesses idos, já completava 10 anos de serviço, sendo condecorado com a Medalha Militar de Bronze e Passador de Bronze. Ao longo desse tempo, já havia desempenhado diversas funções, realizado várias viagens e acumulado algumas transferências de Organizações.

Para um militar, cada transferência significa muitas mudanças que acabam envolvendo toda a família. Durante a Assembléia Nacional Constituinte de 1985, esse foi um dos pontos que Moreira Lima, já no cargo de Ministro da Aeronáutica, ressaltou para diferenciar o funcionalismo militar do funcionalismo público em geral. O civil tem uma carreira estável, não está sujeito a transferências; já o militar tem dedicação integral, ele não tem horário, e isso inclui estar pronto para movimentações sempre que necessário. Concluía, então, que esses fatores demonstram que a carreira militar é uma carreira diferente das outras. "Não é melhor, nem pior. É apenas diferente" (Lima, 2001, p. 126).

Dedicação e eficiência no Comando de Transporte Aéreo

Ainda no posto de Major Aviador, esteve lotado no Comando de Transporte Aéreo, de 1959 a 1961, onde ocupou o cargo de Fiscal Administrativo, demonstrando grande capacidade profissional e espírito militar bem formado.

Em 20 de abril de 1961, apresentou-se na Base Aérea dos Afonsos para assumir o cargo de Comandante do Esquadrão de Comando. Nesse mesmo ano, o cenário político brasileiro ficou

bastante conturbado devido à renúncia de Jânio Quadros, ocorrida em 25 de agosto de 1961.

Na ocasião, Moreira Lima foi elogiado pelo Comandante da Base Aérea dos Afonsos "pela conduta leal, disciplinada, revestida de acentuado espírito de corpo, vivida em todos os tumultuados momentos dos dias e noites que se seguiram aos recentes acontecimentos decorrentes da renúncia do Exmo. Sr. Presidente da República" (Histórico Militar – 1961).

A criação do Projeto DACTA (CINDACTA)

Após diplomar-se no Curso de Comando e Estado-Maior, em 1962, foi promovido a Tenente-Coronel, em janeiro de 1963. Nessa época, foi designado para a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), onde exercia a função de instrutor de Defesa Aérea, cumprindo a missão com maestria e honrando o nome da Força Aérea Brasileira.

O Brigadeiro Moreira Lima sempre falava com orgulho de sua participação, juntamente com o grupo da Escola de Comando e Estado-Maior, na criação do Projeto Defesa Aérea e Controle do Trafego Aéreo (DACTA) em 1967. Hoje, este Projeto concretiza-se nos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Trafego Aéreo (CINDACTA), elos permanentes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB) e do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), prestando serviços de gerenciamento de tráfego aéreo, defesa aérea, informações aeronáuticas, meteorologia aeronáutica, telecomunicações aeronáuticas e busca e salvamento.

Num momento da história de nosso país, quando pouco havia em termos de Defesa Aérea, o que nos tornava extremamente vulneráveis, tendo em vista o aumento do número de passageiros e de aeronaves no novo mercado de transporte aéreo, era extremamente necessária a formulação de um grande sistema, porém, os custos desta tecnologia são extremamente altos, e o país não dispunha de recursos para gastar excessivamente.

O Controle de Tráfego Aéreo civil ocupa 98% de seu funcionamento, seja com o controle dos planos de voo repetitivos ou simultâneos, ou a análise dos dados enviados pelos modernos radares, estabelecendo a comunicação em tempo real entre as aeronaves e os órgãos de controle. Esta ocupação do sistema em tempo real deixa apenas 2% de seu funcionamento para a parte militar, restrito a treinamentos e interceptações. Entretanto, se houver

um grave problema, uma necessidade de vigilância aérea para a proteção do espaço aéreo brasileiro, com a utilização de aeronaves militares, o sistema, automaticamente, está apto a assumir todas essas operações.

Ao aliar a Defesa Aérea com o Controle de Tráfego Aéreo houve uma redução dos custos pela metade. Único no mundo, o sistema se tornou alvo de elogios das maiores nações. Enquanto os outros sistemas são duplicados, aqui no Brasil usam-se os mesmos radares e os mesmos sistemas de comunicação, com a exceção de alguns canais militares, restritos por medida de segurança. Segundo as palavras do Brigadeiro: "nós não inventamos a roda, mas a aperfeiçoamos. Nós não inventamos nada, mas criamos algo que não havia no mundo" (Lima, 2001, p. 64).

A afeição do Brigadeiro ao projeto pode ser realçada em sua oração: "eu recebi, durante a minha gestão, várias visitas do Comandante da Força Aérea dos Estados Unidos, da União Soviética, de todo mundo. E, o DACTA é o nosso cartão de visitas. É uma beleza, é primeiro mundo" (Lima, 2001, p. 66).

A primeira atuação de Moreira Lima na ECEMAR encerrou-se em 1965, quando foi desligado do quadro efetivo da Escola, para assumir a função de Oficial de Gabinete do Ministro da Aeronáutica, não sem antes receber os costumeiros elogios pela excepcional colaboração prestada e árdua tarefa de ministrar os currículos de Defesa Aérea e de Operações Aeroestratégicas.

Atuando como Oficial do Gabinete do Ministro

A função desempenhada no Gabinete do Ministro Tenente-Brigadeiro Eduardo Gomes – considerado por Moreira Lima um grande líder dentro da Aeronáutica – teve início em junho de 1965 e término em maio de 1966. Durante esse período, foi designado para realizar cursos na Air Command and Staff School, da Air University, nos Estados Unidos da América, cuja missão é preparar o militar para desenvolver, empregar comandos importantes no ar e no espaço, atuando em operações conjuntas, multinacionais e interagências.

Para Moreira Lima, o tempo em que serviu no Gabinete do Ministro Eduardo Gomes foi de grande aprendizado, pois como o próprio afirmava "via nele um exemplo para tudo". Admirava o seu posicionamento político pelo fato de ter sido companheiro de luta do seu pai durante a Revolta Tenentista de 1924, e por ter participado de impor-

O Ten Cel Octávio Júlio Moreira Lima recebendo certificado de conclusão de curso da Air Command and Staff School, em Montgomery, Alabama (Estados Unidos), no ano de 1966. [Acervo de Anna Guasque Moreira Lima]

tantes episódios políticos e militares que marcaram a trajetória nacional.

O Marechal-do-Ar Eduardo Gomes foi um exemplo de liderança, firmeza e idealismo. Com determinação e profissionalismo, enfrentou o desafio do Correio Aéreo Nacional (CAN), agente incontestável da integração do país. Pela dignidade, lealdade, inabalável fé nos valores morais e absoluta crença no ideário democrático, foi, com muito merecimento, distinguido com o título de Patrono da Força Aérea Brasileira.

Em pronunciamento no dia 12/06/1989, o Ministro Moreira Lima enfatizou a importância do CAN, que possibilitou a materialização do sonho da verdadeira afirmação da nacionalidade. Os desafios das extensas e distantes rotas foram sobrepujados pelos persistentes integrantes que contribuíram, sobretudo, para que diferentes faces do Brasil se unissem no mesmo sorriso que via chegar o apoio médico, os livros, o alimento, a salvação para inúmeras vidas.

Durante a atuação no Correio Aéreo Nacional, há inúmeras histórias que relatam as experiências de Moreira Lima. A senhora Anna Guasque Moreira Lima relatou, em agradável entrevista concedida ao INCAER, que "as tempestades tropicais do trajeto amazônico, os pousos de emergência, dormir na delegacia precária onde os morcegos eram os aviadores noturnos do local sem teto, foram algumas das situações experimentadas" (Lima, 2014).

De dezembro de 1971 a outubro de 1972, Moreira Lima assumiu a Subchefia do Gabinete do Ministro Tenente-Brigadeiro do Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, a quem considerava um excelente administrador, ótimo técnico e possuidor de simplicidade extraordinária. Durante essa gestão à frente do Ministério, a Força Aérea passou por grandes investimentos, tanto na Aviação Militar, com a compra de inúmeros aviões de caça, como na Aviação Civil, adotando técnicas e métodos empresariais para a administração dos aeroportos brasileiros.

Moreira Lima ficou menos de um ano na Subchefia, mas o suficiente para deixar um apreciável acervo de realizações, graças a uma perfeita administração e sadio emprego dos bens a ele confiados. Essas e outras qualidades foram ressaltadas pelo Chefe do Gabinete, Brigadeiro Joaquim Vespasiano Ramos, que, por justiça e por merecimento, proferiu o elogio ao então Cel Moreira Lima, para que ficasse gravado nas suas folhas de alterações.

Sobre o Ministério de Araripe, chegou a afirmar que "sem desmerecer os demais, talvez tenha sido o melhor Ministro que a Aeronáutica teve" (Lima, 2001, p.59). Após o seu falecimento, em 12 de abril de 1993, o nome do Ten Brig Araripe foi, de imediato, objeto de indicação pelo INCAER e aprovação pelo Ministro Lélio Viana Lobo, tornando-se um dos Patronos do Instituto, em 28 de julho de 1993, Cadeira nº 15, atualmente ocupada pelo próprio Tenente-Brigadeiro Lobo.

Delegado da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)

Moreira Lima foi designado, por necessidade de serviço, para fazer parte da Organização de Aviação Civil Internacional, como Delegado representante do Brasil, entre os anos de 1972 a 1975, em Montreal, no Canadá. A sua escolha para tão destacado cargo, de elevadas responsabilidades, traduzem bem o seu alto valor profissional e pessoal. A sua privilegiada inteligência, reconhecida combatividade em

argumentar, capacidade de trabalho e marcante personalidade de oficial capaz e íntegro, antecipava a certeza do sucesso que conduziria a missão.

Essa Organização foi criada em 1944, com a assinatura da Convenção da Aviação Civil Internacional - chamada de Convenção de Chicago – e, em 1947, tornou-se uma Agência da Organização das Nações Unidas (ONU), com sede em Montreal e escritórios regionais em Bangkok, Cairo, Dakar, Lima, México e Paris.

A principal atividade da OACI é promover a padronização internacional das práticas e recomendações a serem observadas pelos países nos procedimentos técnicos da aviação civil, na qualificação e habilitação do pessoal navegante e de terra, nas regras de circulação no espaço aéreo, meteorologia, mapas aeronáuticos, unidades de medidas, operação de aeronaves, nacionalidade e registro de aeronaves, certificados de navegabilidade, comunicações aeronáuticas, tráfego aéreo, busca de salvamento, investigação e prevenção de acidentes, ruído e segurança. Práticas importantes no jogo político entre as Forças Armadas e o mundo civil, mantendo o Brasil atualizado e participante dentro do cenário internacional.

O retorno ao Transporte Aéreo

No ano de 1975, já promovido ao posto de Brigadeiro, deixou o cargo de Delegado para assumir a função de Chefe do Estado-Maior do Comando-Geral do Ar (COMGAR), que tinha como comandante o Tenente-Brigadeiro Délio Jardim de Mattos. Dois anos após, em 26/04/1977, foi designado para a função de Comandante da Quinta Força Aérea de Transporte Aéreo (V FATA), no Campo dos Afonsos.

A V FATA era subordinada ao Comando de Transporte Aéreo (COMTA), que abrangia todas as Unidades de Transporte de Tropa e as de Transporte Aéreo, inclusive o Correio Aéreo Nacional. As principais incumbências da Unidade consistiam em gerenciar os assuntos referentes ao transporte da tropa e ao reabastecimento em voo.

Durante o exercício do cargo, foi enaltecido pelo Major-Brigadeiro do Ar Rodolfo Becker Reifschneider, Comandante do COMTA, pelas qualidades brilhantes de Chefe, pela oportunidade de amizade solidificada no trato diário e, sobretudo, pela maneira franca, leal e amiga de conduzir o relacionamento de seu Estado-Maior e de suas Unidades Aéreas (Histórico Militar – 1980).

Ainda nessa função, presidiu a Comissão Coordenadora das Comemorações do Cinqüentenário do Correio Aéreo Nacional.

Em 1980, já promovido a Major-Brigadeiro do Ar, assumiu o COMTA, conduzindo-o com dedicação e eficiência. A competência no cargo foi reconhecida e louvada pelo Tenente-Brigadeiro do Ar Alfredo Henrique de Berenguer Cesar, Comandante do Comando-Geral do Ar (COMGAR), nos seguintes termos:

> "No momento em que o Ten Brig Octávio Júlio Moreira Lima encerra a sua participação no Comando de Transporte Aéreo, aludimos sobre a sua importante atuação nesses dois anos e meio de exercício. Durante esse período, S Exª, dispondo dos meios aéreos da nossa força de transporte, deu provas de sua inteligência de grande cultura geral e profissional, propiciando a identificação clara e simples dos objetivos para o cumprimento da missão do COMTA. Considerando da melhor forma os dados e os meios disponíveis, pode S Exª traduzir uma perfeita harmonia das ações, alinhando-as com o preparo e emprego da nossa Força Aérea, facilitando assim, e de modo especial, a realização das tarefas no Comando-Geral do Ar" (Histórico Militar – 1982).

A escolha pela "neutralidade" e conciliação – O Ministério do Brigadeiro Moreira Lima

Em 1982, foi designado para assumir o Comando-Geral de Apoio (COMGAP), Órgão de Direção Setorial, que tem por finalidade assegurar a consecução dos objetivos da Política Aeroespacial Nacional, no âmbito do apoio logístico de material e serviços, permitindo o funcionamento das diferentes Organizações do Comando da Aeronáutica, bem como a operação efetiva do COMGAR.

O COMGAP, em outras palavras, é um órgão vital para que a Força Aérea consiga cumprir sua missão maior, que é: manter a soberania no espaço aéreo brasileiro, com vistas à defesa da Pátria.

Esse cargo foi exercido, mais uma vez, com maestria, concretizando importantes ações para elevar ainda mais a grandeza da Aeronáutica. O Brigadeiro deixou o cargo para se tornar Ministro da Aeronáutica, a convite do Presidente Tancredo Neves.

A década de 1980 foi uma época de abertura política, lenta e gradual, em que o antigo sistema bipartidário já se ramificara em diversos partidos, com ideologias heterogêneas, indo além de governo e oposição.

A partir de 1982, os governadores voltaram a ser eleitos de maneira direta representando as legendas de seus partidos. Restava apenas a eleição para Presidente da República.

Cabe mencionar a Emenda Dante de Oliveira, que propunha a realização de eleições diretas para Presidente da República, já em 1985, o que gerou a campanha pelas *Diretas Já*, contando com apoio maciço da população. Apesar disso, a Emenda não passou no Congresso, e o supracitado pleito foi realizado de maneira indireta, consagrando Tancredo Neves como vencedor, em 15 de janeiro de 1985, e encerrando o ciclo de vinte e um anos de governo militares.

Entretanto, o Presidente eleito estava muito adoentado. Seu quadro médico evoluiu para uma infecção generalizada, e ele veio a falecer no dia 21 de abril. Sarney, seu vice, tomou posse no dia 15 de março de 1985, cumprindo todos os pontos da agenda de governo de Tancredo, a começar pelas eleições diretas para todos os cargos, legalização dos partidos e convocação da Assembleia Constituinte.

A escolha de Moreira Lima como Ministro, aos 58 anos de idade, se deu por uma série de motivos, destacando-se a incontestável honestidade, fidelidade à pátria, e lealdade à Força. Íntegro e elogiado por onde passou, primava, rigorosamente, pela disciplina e hierarquia (pilares das Forças Armadas), como dizia: "um dos pontos básicos da vida militar é a hierarquia. E essa não pode ser quebrada, porque aí é o caos. É a degradação completa do serviço militar, da instituição militar, da área militar" (Lima, 2001, p.103).

A decisão por Moreira Lima também havia sido justificada por Tancredo pela trajetória militar impecável, conhecimento profundo da Força e, ainda, o fato de ter sido o primeiro ministro formado integralmente na Aeronáutica, desde os primeiros postos. Tancredo acreditava ser mais justo e conveniente nomear ministros militares que pertencessem aos seus respectivos Altos-Comandos.

O Alto-Comando da Aeronáutica é o órgão encarregado de assessorar o Comandante da Aeronáutica nos problemas relativos à definição da Política Aeroespacial Nacional, nas suas altas atribuições e em outros assuntos de relevância - em particular de organização, administração e logística - para a formulação da orientação básica das atividades da Força Aérea.

Quando foi feita a escolha, Moreira Lima e esposa foram chamados a Brasília pelo presidente eleito, comunicado feito por intermédio do Tenente-Brigadeiro Deoclécio, que se mostrou muito feliz com a escolha: "foi excelente. Não poderia ter sido melhor. Ele é meu amigo, torceu por mim até o último momento e foi como se tivesse escolhido a mim" (Jornal do Brasil, fev. 1985).

A primeira vez em que Moreira Lima falou pessoalmente com Tancredo Neves foi quando recebeu o convite para assumir o Ministério da Aeronáutica. Segundo o Brigadeiro, Tancredo explicou que a predileção pelo seu nome, mesmo sabendo do apoio que dava ao amigo Deoclécio, o mais cotado para assumir o cargo, se deu pelo seguinte motivo: "Brigadeiro, eu escolhi seu nome, dentre alguns que estavam disponíveis, porque eu não queria alguém que já estivesse como ministro do STM; queria alguém que viesse da tropa, tivesse um comando" (Lima, 2001, p.88).

Moreira Lima ficou verdadeiramente surpreso com sua escolha, a qual não esperava, mas o convite foi aceito de prontidão. Neste mesmo encontro, já foram traçadas linhas e metas para a sua gestão, onde o foco era um governo sem vinditas, onde imperava a conciliação nacional, consequentemente, conciliação dentro das Forças Armadas.

Ao assumir o Ministério, uma das primeiras medidas foi formar uma equipe de trabalho com profissionais especializados, experientes, com comprovada competência e, acima de tudo, leais. A lealdade de seus subordinados era fundamental para Moreira Lima, mas uma "lealdade consciente", até o ponto em que os pensamentos de seu líder não venham a ferir sua ética nem seus princípios, diferentemente do que ele chamava de "lealdade canina", em que o subordinado vai atrás do "dono", e faz tudo o que ele mandar sem refletir. Inclusive, era preferível para o Brigadeiro ter comandados que falassem suas opiniões sinceras, quando questionados.

Mesmo como Ministro, sempre mostrou humildade, companheirismo e reconheceu a importância do trabalho em equipe e de cada militar no cumprimento de suas missões, não importando a patente, como costumava dizer: "um homem sozinho não consegue fazer nada, somente o faz quando cercado de sua equipe motivada".[1]

---

[1] *Disponível em http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/7198/FAB-despede-se-do-ex-ministro-Oct%C3A1vio-J%C3%BAlio-Moreira-Lima.Acessado em 28/03/2014*

Outros fatores contribuintes para a nomeação do Brigadeiro Moreira Lima foram o seu carisma e tom apaziguador. Sua capacidade de fazer amigos por onde passou e de conciliar interesses, tomando as decisões mais corretas possíveis para todos os envolvidos, fizeram-no ser conhecido entre seus pares como "Tancredo de farda".

Assim que assumiu o Ministério, em sua política conciliadora, Moreira Lima procurou resolver as contendas que existiam. Logo, concluiu que a conturbação com o Ministério anterior resumiu-se às divergências políticas. Sobre isso, o Brigadeiro proferiu que "embora nós tivéssemos discordância na área política, você convive com a pessoa 40, 50 anos, e acaba existindo afinidade profissional. As divergências, a gente tem, momentâneas, principalmente na área política. Mas, foi isso o que ocorreu" (Lima, 2001, p.100).

O Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima lendo o discurso de posse como Ministro da Aeronáutica, na Base Aérea de Brasília, em 15 de março de 1985. De terno e gravata, Délio Jardim de Mattos. [Acervo de Anna Guasque Moreira Lima]

Atuação como ministro

Sua gestão foi marcada pela pouca ocorrência de conflitos, pela atuação em defesa da Aeronáutica na elaboração da Constituição da República, pelo investimento em reequipar a Força Aérea com novas aeronaves, e pelos investimentos em tecnologia, dentro do orçamento possível. Com relação ao convívio, o Presidente José Sarney, segundo o próprio Moreira Lima, sempre foi pautado pela delicadeza, gentileza e irrestrita confiança nos Ministros Militares.

A tranquilidade e a disciplina transcorreram sem problemas durante o seu mandato. O próprio Brigadeiro costumava dizer que, nos cinco anos como Ministro, "nunca houve uma prontidão, na Aeronáutica. Nunca houve nada. Indisciplina, nada. Tive uma gestão maravilhosa, sob esse aspecto disciplinar. A tropa impecável. Os únicos problemas que eu poderia citar foram os problemas na aviação civil. Quando eu fiz a intervenção na Nordeste e na Transbrasil" (Lima, 2001, p.103).

Poucas intervenções oficiais tiveram de ser feitas ao longo de seu mandato. O caso em que teve de impor sua autoridade com mais afinco foi na crise financeira da Transbrasil. Contudo, a longa e sólida experiência do então Major-Brigadeiro Moreira Lima no Comando de Transporte Aéreo lhe deu a sabedoria para intervir de forma positiva nesse evento ocorrido durante o seu Ministério. Na ocasião, a administração da Companhia Aérea Transbrasil estava passando por sérios problemas e precisava de uma grande quantia para sanar as dívidas que se acumulavam. O empresário Omar Fontana, dono da empresa, solicitou que o Ministério fizesse a intervenção, pois essa era a única forma de evitar que a empresa falisse.

O Ministro levou a situação até o Presidente Sarney, que autorizou um empréstimo junto ao Banco do Brasil para sanar a dívida da Companhia Aérea. Com essa intervenção, ajudou a Transbrasil a se reerguer, evitando que 5 mil pessoas, funcionários da Empresa, ficassem desempregados. Situações como essa reforçavam ainda mais a convicção do Ministro de que o controle da Aviação Civil deveria permanecer no âmbito do Ministério da Aeronáutica.

Em seu mandato, manteve-se sempre atuante no contato com as lideranças no Congresso e exerceu grande influência na elaboração da Constituição da República de 1988, em defesa da Aeronáutica e dos valores por ela defendidos, devido ao seu bom relacionamento e simpatia natural. En-

tretanto, havia pontos controversos, como o embate com grupos que queriam reduzir a importância do papel das Forças Armadas dentro da sociedade brasileira. Nos pontos mais polêmicos, teve de atuar próximo às lideranças do poder legislativo naquele momento decisivo para a elaboração da nova Constituição.

O tema mais relevante quanto à atuação do Brigadeiro Moreira Lima durante a Constituinte foi, sem dúvida, o problema da aviação civil. Havia um grupo de parlamentares que procurava, por meio de uma inclusão na Constituição, retirar a aviação civil do âmbito do Ministério da Aeronáutica e migrar para outro ministério. O argumento deste grupo e do Sindicato dos Aeronautas era que a aviação civil necessitava de mais liberdade. Acreditavam que os militares limitavam uma ação maior da categoria e, por isso, estavam prejudicados. Manifestavam-se também a favor da cabotagem com empresas estrangeiras que pretendiam fazer voos nacionais, prática rechaçada pelo Ministro Moreira Lima, pois, em sua opinião, colocaria a aviação do Brasil em risco.

O Ministro Moreira Lima proibiu essa prática, pois sabia que, caso isso ocorresse, as empresas brasileiras iriam à falência, uma vez que não haveria como concorrer com empresas americanas, por exemplo, que compravam aeronaves com juros baixos e ainda tinham o diferencial do preço do combustível, que era e ainda é muito mais barato. Em 1972, como Coronel, foi membro do Conselho Nacional de Petróleo. Por isso, sabia administrar e justificar os altos custos do combustível aéreo brasileiro.

Moreira Lima ressaltava o domínio técnico da FAB na aviação, assim como a segurança e estabilidade que a Instituição transmitia às companhias aéreas, que, por sua vez, não demonstravam nenhum tipo de interesse em deixar o Ministério da Aeronáutica, cujo único objetivo é atender a contento o país, sem influência de ideais políticos.

A infraestrutura oferecida pela Aeronáutica quanto à administração dos aeroportos e da proteção ao voo, assim como a redução de custos numa área extremamente tecnológica e muito onerosa, já justificaria a manutenção do controle militar sobre a aviação civil. A administração técnica provida pela instituição militar geralmente gere, com eficácia, suas demandas, por não ter seu foco desviado pelos interesses diversos, naturais no meio político. Além de cada ministro militar, assim como sua equipe, ser capacitado para cada função específica, depois de ter acumulado anos de experiência na área.

Com isso, depois de defender com afinco a posição da Aeronáutica, o Brigadeiro Moreira Lima conseguiu assegurar, após uma apertada votação, o controle da aviação civil para melhor servir ao país, mantendo uma política, como dizia o Ministro: "que segue procurando atender aos interesses do país, ou seja, do usuário, da população."

Quando assumiu o Ministério, havia dois programas sob administração da Aeronáutica, porém com orçamento próprio, ou seja, diretamente financiados pela Presidência da República: o Programa Nuclear, que lidava com os processos de beneficiamento de urânio; e o Programa Espacial, com viés de lançamento de foguetes e satélites.

Devido à escassez de recursos financeiros que o Brasil enfrentava, os dois programas não tiveram mais apoio direto da Presidência. Com isso, o Programa Nuclear foi reduzido ao mínimo, contemplando apenas pesquisas, para que a Aeronáutica pudesse dar ênfase à aquisição de novos equipamentos.

Com relação ao Programa Espacial, este renderia mais frutos ao progresso brasileiro. Portanto, durante seu mandato, o Ministro Moreira Lima procurou prosseguir com a implantação do Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), no Maranhão, área privilegiada para esta atividade, devido à proximidade com a linha do Equador, gerando grande economia no combustível dos foguetes, podendo atingir um patamar entre 13% e 31% superior a do mesmo veículo, se lançado de outros centros localizados em latitudes mais elevadas.

Hoje, o Brasil mantém diversos acordos comerciais, angariando fundos monetários com o aluguel do espaço e da estrutura do Centro de Lançamento para diversos países. Fora a construção da própria tecnologia e o lançamento dos próprios satélites, tão necessários para o desenvolvimento, economizando milhões dos cofres públicos.

Na ocasião, havia o Centro de Lançamento da Barreira do Inferno (CLBI), situado na cidade de Natal - RN, que, apesar de possuir várias características vantajosas, experiência acumulada e qualidade comprovada, apresentava importantes restrições para lançamentos de veículos maiores, do porte do atual VLS-1 e superiores. Ademais, sua área operacional tornara-se mais restrita, devido ao crescimento urbano em seu entorno. Por isso, a criação do CLA foi proposta, depois de uma criteriosa avaliação dos possíveis locais, atendendo às necessidades econômicas e de crescimento futuro.

Os sucessos obtidos no CLA muito orgulhavam o Ministro Moreira Lima que chegou a proferir em seu discurso no dia do lançamento:

> "Projeto ambicioso, que coloca o Brasil no restrito grupo de países que possuem seus próprios programas espaciais [...] Foram anos de trabalho, de dedicação e de sacrifício. Podemos agora admirar os resultados que são, fundamentalmente, fruto da orientação do Governo Federal, através do Ministério da Aeronáutica, em procurar, com perseverança e objetividade, o desenvolvimento científico e tecnológico de suas organizações, consciente de estar participando, de forma significativa para o desenvolvimento do país".

Embora o CLA tenha obtido grandes avanços durante sua gestão, mesmo com as dificuldades financeiras do país, o Ministro teve que dividir sua atenção, também se preocupando em reequipar a Força, sendo esta a marca de sua gestão.

Quanto a esse reequipamento, adquiriu e recebeu um considerável número de aeronaves, entre aviões de transporte, treinamento e caça, para equipar e recompor as Unidades Aéreas.

Ao longo de sua gestão, Moreira Lima deu segmento a um importante projeto que, em sua opinião, era fundamental para o desenvolvimento tecnológico da aviação brasileira e de sua autonomia perante as outras nações. Tratava-se do projeto AMX, que fortaleceu a EMBRAER com a produção de tecnologia própria, inclusive com o desenvolvimento de materiais compostos de fibra de carbono, o mais moderno então utilizado, a ponto de vender peças para a fabricação de aeronaves americanas, representando um grande avanço tecnológico para a Força Aérea.

Segundo o *site* do Centro Histórico EMBRAER[2], em 1978, foi criado o programa do caça subsônico AMX (A de Aeritália, M de Macchi e X de experimental) onde, após um período de suspensão dos trabalhos, em 1980, autoridades aeronáuticas brasileiras anunciaram a decisão de participar do

---

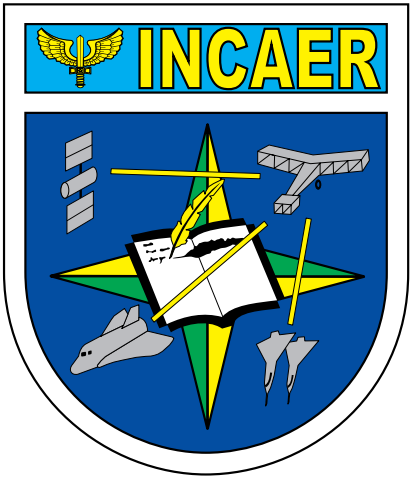
[2] *Disponível em http://www.centrohistoricoembraer.com.br/pt-BR/HistoriaAeronaves/Paginas/AMX.aspx.Acessado em 28/03/2014*

programa italiano, decisão oficializada quase um ano depois, em 27 de março de 1981, quando foi assinado um acordo entre os dois países. As empresas italianas ficaram responsáveis por cerca de 70% do programa e a Embraer pelos 30% restantes. Coube à EMBRAER o desenvolvimento e a fabricação das asas, tomadas de ar do motor, estabilizadores horizontais, pilones subalares ("cabides de armas") e tanques de combustível. Depois haveria uma "troca" dos componentes e da tecnologia para a fabricação dos aviões em seus respectivos países.

O AMX foi concebido como avião monomotor, monoposto, especializado para missões de ataque, privilegiando robustez e confiabilidade para missões de alta exposição, com longo alcance (compatível com as dimensões continentais de nosso país, incluindo capacidade de reabastecimento em voo), e a incorporação de tecnologias avançadas de sistemas de computação, navegação e ataque e contramedidas eletrônicas. Sendo um avião de caça e ataque, apresentava menor custo que seus concorrentes.

A apresentação oficial do avião ocorreu na Itália, em maio de 1985, e o primeiro protótipo do AMX construído no Brasil fez seu primeiro voo oficial em outubro daquele ano. Em 1988, o primeiro AMX de fabricação seriada voou na Itália e a primeira entrega à FAB ocorreu em outubro de 1989, que adquiriu um total de 54 aeronaves.

Na direção do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)



Ao deixar o cargo de Ministro, o Tenente-Brigadeiro Moreira Lima ressaltou, em seu discurso de despedida, que, durante quarenta e sete anos, pertenceu à mesma Instituição, a qual deixava com o misto de saudade, mas também de alegria por ter a certeza do dever cumprido.

Com orgulho, exaltou que a Aeronáutica lhe proporcionou, "ao cortar dos ventos, pairando sobre campos e mares, desempenhar o papel de servo, e, ao mesmo tempo, ser o protagonista aplicado de insondáveis desígnios

dos céus, privilégio dos aviadores" (Lima, 1990, p.85-88).

Ao proferir o discurso, não imaginava que sua missão na FAB ainda não tinha chegado ao fim. Em setembro de 1992, foi convidado para integrar o Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, ocupando a Cadeira nº 4, cujo Patrono é o Sr. Eduardo Pacheco Chaves, considerado o 3º Aviador do Brasil.

O Conselho é formado por profissionais de diversas áreas que contribuem, de algum modo, para a preservação da Cultura e Memória da Aviação brasileira, além de possuírem comprovada capacidade intelectual e gozarem de reconhecido valor no seio da aviação brasileira.

Em novembro seguinte, cerca de dois anos após ter ido para a reserva, recebeu o convite do Ministro Lélio Viana Lôbo para assumir a Direção do INCAER, onde permaneceu por 17 anos, completando assim 64 anos de dedicação à Força Aérea Brasileira.

Solenidade de transmissão da direção do INCAER, realizada no Salão Nobre do Clube de Aeronáutica, na noite de 18 de novembro de 1992. Da esquerda para a direita: Ten Brig Ar R1 Octávio Júlio Moreira Lima (recebendo a direção do instituto), Ten Brig Ar Lélio Viana Lobo (Ministro da Aeronáutica) e Ten Brig Ar R1 Deoclécio Lima de Siqueira (deixando a direção do instituto). [Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica]

A proposta de criação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica tornou-se realidade no dia 27 de junho de 1986, durante o Ministério do Tenente-Brigadeiro Moreira Lima. É mister ressaltar que o grande idealizador do Instituto foi o Tenente-Brigadeiro do Ar Deoclécio Lima de Siqueira, que, por merecimento, foi designado para ser o primeiro Diretor do INCAER. A escolha pelo nome do Brigadeiro Deoclécio traduz bem a preocupação do Ministro Moreira Lima em cercar-se, não só de amigos, mas também de bons profissionais.

A convivência diária acaba criando vínculos que vão além do ambiente de trabalho. Essa, certamente, era a relação afetuosa que mantinha com o Brigadeiro Deoclécio. Os laços de amizade e companheirismo vinham desde a época em que esteve a serviço da ECEMAR, onde ocupava o cargo de Chefia do Departamento de Ensino, cujo Comandante era Deoclécio, ainda no posto de Major-Brigadeiro.

Na ocasião da passagem de Comando da Escola, o Major-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira exaltou as qualidades do, ainda, Coronel Octávio Julio Moreira Lima que, com sua inteligência, capacidade a serviço do idealismo e amor à corporação, esteve sempre presente na condução das tarefas de ensino, permitindo, assim, que as atividades didáticas chegassem a bom termo, e, do mesmo modo, teve sensibilidade para compreender as dificuldades e transpor os obstáculos surgidos.

Como se observa, havia uma admiração mútua entre os amigos e companheiros de Força Aérea. Dessa forma, ao assumir a Direção do INCAER, mostrou-se exultante em dar continuidade às atividades conduzidas, por mais de seis anos, pelo competente Tenente-Brigadeiro Deoclécio, que, dentre outros projetos, coordenou a elaboração dos três primeiros volumes da obra *"História Geral da Aeronáutica Brasileira"*.

Durante a Direção do Brigadeiro Moreira Lima, outros projetos vieram somar e engrandecer ainda mais a missão do INCAER de pesquisar, desenvolver, preservar e estimular a memória e a cultura da Aeronáutica. O Brigadeiro afirmava, com justificado orgulho, que o INCAER soube conquistar a admiração e o respeito da família aeronáutica, sendo reconhecido como um fórum de debates do mais alto nível, resultado de um trabalho criativo, criterioso e competente de uma equipe de militares e civis altamente capacitada.

Sabedor da importância da História como fonte inesgotável de conhecimento, colocava como a grande

tarefa afeta ao INCAER "o dever de transmitir às gerações futuras um retrato fiel da evolução histórica da Aeronáutica Brasileira, relatando seus feitos heróicos e os estoicismos dos seus pioneiros que deram uma extraordinária contribuição para a estrutura desta grande Nação" (Lima, 1992). Em consonância com esse dever, foi criado, no ano de 1993, o "Prêmio Santos Dumont de Jornalismo", cujo objetivo é premiar os melhores trabalhos com temática aeronáutica publicados na imprensa brasileira, levando-se em conta, principalmente, a contribuição destes para o desenvolvimento e a divulgação da atividade aeronáutica no Brasil.

No mesmo passo, foi criado, em 2008, o "Projeto Memória", que tem como objetivo precípuo colher o depoimento das mais destacadas personalidades da aeronáutica brasileira, narrando suas lembranças de momentos relevantes que vivenciaram. O Brigadeiro Moreira Lima destacou que os depoimentos constituem uma preciosidade e um manancial de riquíssimos conhecimentos, que servem de paradigma e farol orientador para futuras gerações no sentido de bem servir à FAB e à Pátria.

O idealizador do projeto não poderia deixar de narrar suas memórias e perpetuar suas experiências de mais de meio século de Força Aérea Brasileira. No ano de 2008, como o primeiro entrevistado do projeto, deu o depoimento expondo brevemente os principais cargos que ocupou e, sobretudo, ressaltando as melhorias ocorridas na Aeronáutica durante o seu Ministério.

Enfim, por todas as tarefas desenvolvidas, o Brigadeiro Moreira Lima destacou que o INCAER, com alto grau de profissionalismo, vem assegurando, com reconhecida competência, o resgate de um retrato fiel da evolução histórica da Aviação Brasileira. E, ainda, enfatizou que a aprovação do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT) representa o reconhecimento e a justa recompensa concedida ao trabalho realizado na área histórico-cultural da Organização.

SISCULT
Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica

No dia 19 de agosto de 2010, passou a Direção do INCAER ao Tenente-Brigadeiro do Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho. No discurso de despedida, o Tenente-Brigadeiro Moreira Lima expressou seu mais profundo reconhecimento aos amigos e muitos companheiros civis e militares de todos os postos e graduações, que lhe ajudaram na longa jornada de servir à FAB e ao País.

Como pai, avô e marido zeloso, destacou a família como o mais importante patrimônio da sua vida. Agradeceu, com carinho especial, à esposa Anna, companheira determinada ao longo de uma união de 63 anos, marcada pelo apoio e solidariedade, mantendo, assim, a união fraterna de uma família bem estruturada.

Anna Mestrinho Guasque e o 1º Ten Octávio Júlio Moreira Lima na casa de Victoria Mestrinho Guasque – mãe de Anna Mestrinho Guasque –, situada na rua Félix da Cunha 23, na Tijuca (Rio de Janeiro), em 15 de novembro de 1947. [Acervo de Anna Guasque Moreira Lima]

Segundo sua esposa, tinha um diálogo aberto com os filhos e os agradecia por terem despertado nele a faculdade de saber ouvir. Não era um homem de demonstrar carinho publicamente, mas o convívio familiar era extremamente agradável, com ironias próprias, e o tom de gozação e brincadeira fluía naturalmente em casa. O ex-Ministro da Aeronáutica se "derretia" abertamente apenas com sua neta Ana Cristina, o "xodó", com quem era extremante carinhoso.

No dia 23 de maio de 2011, o Tenente-Brigadeiro do Ar Octávio Julio Moreira Lima, aos 84 anos, despediu-se da vida que conduziu com entusiasmo e idealismo. "O toque de silêncio na corneta do soldado significa o ponto final da trajetória de idealismo e dedicação de um aviador militar na rota do eterno", assim escreveu a poetisa e esposa apaixonada, Anna Guasque Moreira Lima.

A Biblioteca do INCAER homenageia a memória do Ten Brig Octávio Julio Moreira Lima

Homem culto e ciente da relevância do saber histórico para despertar e valorizar o acervo cultural da Aeronáutica Brasileira, Moreira Lima elaborou, durante sua Direção no INCAER, projetos para resgatar do esquecimento os principais acontecimentos e personalidades notáveis, que contribuíram de forma efetiva para o engrandecimento da FAB.

No momento de reorganização e modernização da Biblioteca do INCAER, o Brigadeiro Moreira Lima, por suas iniciativas de disseminação da cultura da Aeronáutica, recebe uma justa homenagem e passa a ter sua memória atrelada à memória do próprio Instituto.

O INCAER possui uma Biblioteca que reúne cerca de nove mil volumes da literatura aeronáutica brasileira e estrangeira – alguns deles raros, ou pela data de edição, ou por estarem esgotados no mercado livreiro. A maioria deles é proveniente de doações de entidades civis e militares, de familiares de militares ou de entusiastas da Aviação.

Longe de ser definida como depósito ou cofre para guarda e preservação de livros, documentos, etc., a biblioteca, além de sua função básica de preservar, organizar e disseminar o conhecimento, é, fundamentalmente, um "lugar de memória". Registrada sob a forma de documento, é necessário que essa memória seja organizada e disponibilizada em suportes que possibilitem seu acesso.

Conservar a biblioteca é tão importante quanto preservar qualquer tipo de monumento, pois, por meio de seu acervo, resgata-se a memória de determinado grupo. Essa prática possibilita que as gerações futuras recuperem os acontecimentos do passado, conferindo, ao mesmo tempo, o sentido de identidade através da noção de continuidade.

Sendo assim, a eterna lembrança da ilustre personalidade, que durante 64 anos serviu à Força Aérea Brasileira, a qual considerava parte integrante e companheira inseparável de sua vida, será resgatada e imortalizada na homenagem ora prestada, ao apor o seu nome à Biblioteca do INCAER – Biblioteca Ten Brig Moreira Lima.

O Tenente-Brigadeiro Moreira Lima, homem de caráter íntegro, comprometido e competente, primava sempre pelo cumprimento das normas,

priorizando a moral e a ética no trato entre seus pares e subordinados, dirigindo-se a todos com o devido respeito, independentemente da função que poderiam ocupar. Serve de exemplo para toda a Força Aérea.

Conduziu sua carreira militar com idealismo, ressaltando que mais importante que priorizar o sucesso era servir à Pátria com devoção, buscando o sentimento de dever cumprido.

Fica aqui apenas um breve relato de alguns dos feitos deste grande líder que ainda inspira a todos em contato com sua história. Apaixonado pela aviação e pela vida, que levava com leveza e bom humor, deixa um legado de devoção às Forças Armadas, sem esquecer-se da importância da história e da cultura para o enriquecimento da Força Aérea e dos militares que a compõem.

Nossas palavras finais, que refletem seus ensinamentos, repetem aquelas deixadas pelo Ministro Moreira Lima em seus poemas: "Quando singrares a noite escura sob o manto das estrelas…lembra-te, cavaleiro do espaço, que tua missão é a construção do futuro. Lembra-te de que és mensageiro de esperança e de amor".

O 2º Ten His Daniel Evangelho Gonçalves pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

A 2º Ten His Bruna Melo dos Santos pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

Referências

BARATIN, M.; JACOB,C. *O poder das bibliotecas*: a memória dos livros no Ocidente. Rio de Janeiro: UFRJ, 2000.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. *Força Aérea Brasileira*: histórico Militar de Octávio Julio Moreira Lima, 1943 - 1988.

Lima, Anna Guasque Moreira. *Otávio Julio Moreira Lima*. Entrevista concedida a Bruna Melo e Daniel Gonçalves. Rio de Janeiro: [S.d.], 2014.

LIMA, Octávio Julio Moreira. Depoimento. In: MILITARES e política na Nova República. CASTRO, Celso; D'ARAUJO, Maria Celina (Org.). Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2001.

_____. Discurso proferido por ocasião do recebimento do cargo de Diretor do INCAER. [S.l.: s.d], 1992.

_____. Discurso proferido por ocasião da solenidade de transmissão do cargo de Diretor do INCAER. [S.l.: s.d], 2010.

_____. *Pronunciamentos* 1989/1990. [S.l]: Centro de comunicação social do Ministério da Aeronáutica, [19--?].

NORA, Pierre. *Entre memória e história; a problemática dos lugares*. São Paulo: Projeto História, n.10, 1993. p. 7-29.

TANCREDO escolhe Moreira Lima para Aeronáutica. [S.l.]: Jornal do Brasil, 1985.

Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br