

**A QUESTÃO MALVINAS E O SETOR AERONÁUTICO MILITARIZADO  
BRASILEIRO.<sup>1</sup>**

Felipe Fernandez<sup>2</sup>  
Jean Vyctor Schlichting Fusinato<sup>3</sup>

**RESUMO**

Neste artigo faremos uma abordagem acerca da guerra das Malvinas e as suas conseqüências para o Brasil, mais especificamente no âmbito da diplomacia e do setor aeronáutico. Procuraremos esclarecer a partir de fontes bibliográficas e da internet, bem como dos nossos conhecimentos adquiridos ao longo de quatro semestres do curso de Relações Internacionais da Unisul-Norte da Ilha, as questões pouco abordadas pela literatura já existente acerca das Malvinas, que, porém exercem forte influência nas relações internacionais do Brasil mesmo nos dias de hoje. Nesse caso destacando-se os resultados obtidos pela atuação de nossa diplomacia, no incremento futuro do comércio bilateral no ramo aeronáutico entre Brasil e Argentina, e a manutenção de relações amistosas com a Inglaterra, que também possibilitariam a venda de aeronaves militares, aquele país posteriormente. Bem como procederemos a uma análise crítica acerca da atuação da ONU em sua tentativa infrutífera de encontrar uma solução mediada para o conflito, dando ênfase a sua estrutura organizacional enquanto uma Organização Internacional.

**Palavras-chave:** Guerra das Malvinas; Atuação da Diplomacia Brasileira na Guerra das Malvinas; Impacto da Guerra das Malvinas no setor Aeronáutico Brasileiro; Atuação da ONU na Guerra das Malvinas; Impacto dos Resultados Obtidos Pela Diplomacia Brasileira na Guerra das Malvinas sob o Setor Aeronáutico.

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado ao GT-3 "Relações Internacionais" do II Seminário de Pesquisa Interdisciplinar – Florianópolis, 18,19 e 20 de maio de 2010.

<sup>2</sup> Felipe Fernandez é graduando do curso de Relações Internacionais da UNISUL (Universidade do Sul de Santa Catarina), tendo sido este trabalho apresentado inicialmente como requisito parcial á aprovação nas disciplinas do quarto semestre do curso de Relações Internacionais da Unisul-Campus Norte da Ilha (Projeto Transdisciplinar). Atualmente conduz sob a orientação do Prof. Msc. Rogério dos Santos Costa pesquisa de iniciação científica nos marcos do Programa Unisul de Iniciação Científica (PUIC). Estando vinculado, na condição de estudante, ao Grupo Interdisciplinar de Pesquisas em Administração, Relações Internacionais e Turismo – GIPART.

<sup>3</sup> Jean Vyctor Schlichting Fusinato é graduando do curso de Relações Internacionais da Unisul, atualmente encontra-se com a matrícula trancada, por conta de estar temporariamente residindo nos EUA.

## **ABSTRACT**

In this article we will approach the historical aspects of the Malvinas war and its consequences for Brazil, more specifically in the scope of the diplomacy and of the aeronautic sector. We will attempt to clarify, based on bibliographical sources, internet, and in the knowledge we acquired during four semesters of International Relations study at Unisul (North of the Island), the questions rarely addressed by the existing literature about the Malvinas, which, however have a strong influence in Brazil's international relations even in today's era. We will highlight the results obtained by the action of our diplomacy in the future development of the bilateral commerce in the aeronautic branch between Brazil and Argentinean, and the maintenance of friendly relations with the England, whom also enabled the sale of military airships, to that country subsequently. Lastly, we will critically analyze the actions of UN in its inefficient attempt of find a quick solution for the conflict, by giving emphasis to its organizational structure while an International Organization.

**Key Words:** Malvinas War; Brazilian Diplomacy approach; Impact of the Malvinas war in the aeronautic branch; UN (United Nations) approach.

## **INTRODUÇÃO**

Neste trabalho faremos um estudo acerca da questão da Guerra das Malvinas e o seu impacto sob um importante setor da economia brasileira, e que em partes deveu seu crescimento a atuação de nossa diplomacia naquele conflito, em que conseguiu apesar das vicissitudes, manterem boas as relações com ambos os beligerantes.

Procuraremos esclarecer alguns dos movimentos de nossa diplomacia, e o impacto prático destes sobre a guerra das Malvinas, bem como os impactos imediatos e futuros destes, sobre o setor aeronáutico brasileiro, enfocaremos ainda outras variáveis que possam incidir sobre este setor a partir das relações internacionais. Também abordaremos a ONU em sua estrutura e atuação acerca do conflito.

Procuraremos de esta forma esclarecer dúvidas acerca de um tema regional ainda pouco explorado, dando assim a nossa contribuição para o estudo das

Relações Internacionais, e o impacto destas em determinados ramos da economia, tomando o exemplo prático do ramo aeronáutico.

## **DIPLOMACIA E POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA**

Duas grandes ilhas e cerca de duzentas menores localizadas no Atlântico Sul próximo à costa argentina abrigam uma colônia britânica. Este é o arquipélago das Malvinas para os argentinos - ou Falklands – para os britânicos. A região era uma reivindicação antiga da Argentina, já que além de ser um importante ponto estratégico militar, era também determinante em uma possível distribuição de territórios na Antártida. Nesta questão, os países com território próximo ao continente, acreditavam os argentinos teriam mais posses.

Sendo assim, estes também vislumbravam, no futuro, que poderiam ser prejudicados pelos ingleses em suas aspirações sobre o continente gelado, caso estes mantivessem a soberania sobre a ilha, tomada aos mesmos em 1866. A posse destes territórios era também, e acima de tudo uma questão de orgulho nacional, muito forte no subconsciente Argentino, e estará aí uma das causas que levaram ao conflito bélico entre Inglaterra e Argentina em 1982, pela posse das Ilhas. A questão do conflito armado nas Malvinas passa também pelo “Processo de Reorganização Nacional” iniciado pelo regime militar que governava aquele país na década de 1980 e que causou a explosão inflacionária e atingiu no coração o regime então vigente, cuja legitimidade corroía rapidamente.

Em 1982, o assunto estava a ser negociado nas Nações Unidas. A junta militar de Galtieri (general do exército Argentino) estava no poder a somente três meses e necessitava evidenciar a sua capacidade para reger o país, e para isso cogitou a possibilidade de usar a questão das Malvinas como catalisador dessa união, que consentiria a Galtieri ultrapassar a crise. Diante de tais fatos o auto comando burocrata argentino esquematizou um ato audacioso para tentar aumentar sua legitimidade e prosseguir no governo. A “Operação Azur”, mais tarde denominada de “Operación Rosário” que consistia na invasão e ocupação das Ilhas Malvinas com o objetivo de reavê-las e retomar sua soberania sobre elas.

Deu-se a Guerra das Malvinas - conflito armado entre a Argentina e o Reino Unido nas Ilhas Malvinas. O estopim da crise, segundo a revista Força Aérea, teria

sido o fato de uma equipe de trabalhadores argentinos, encarregados de desmontar quatro estações baleeiras na ilha, terem içado a bandeira argentina na Ilha Geórgia do Sul, sem terem se apresentado oficialmente às autoridades Britânicas.

O pedido de ajuda dos Argentinos ao Brasil não tardou a chegar, uma vez que os EUA resolveram apoiar abertamente os ingleses, surpreendendo o alto-comando Argentino, que embora já esperasse não contar com o apoio americano, esperava, porém por parte destes, a posição de neutralidade, mas com o apoio aberto destes a Inglaterra, encontravam-se agora espremidos por duas superpotências. Acerca da posição da diplomacia Americana, é importante salientar-se que esta estava amarrada a dois compromissos diferentes, uma vez que além de serem signatários do TIAR, estando então atrelados à Argentina, os estadunidenses o eram também da OTAN, o que os atrelava a Inglaterra.

Anteriormente ao conflito das Falklands/Malvinas o Brasil e a Argentina tinham passado por um momento de grande tensão, referente à questão de Itaipu/Corpus, isso porque a chancelaria Argentina temia a ampliação da influência brasileira sobre as suas pobres e despovoadas regiões de Misiones e Corrientes, entretanto com a posterior assinatura do acordo tripartite, a rivalidade entre as duas nações distencionou-se rapidamente, permitindo que em 1.982, quando do início da guerra das Malvinas a diplomacia brasileira estivesse com claras tendências pró-Argentina. Interessante citação acerca do acordo tripartite, que reaproximou Brasil e Argentina, antes da guerra das Falklands/Malvinas pode ser encontrada no livro de Leonel Itaussu Almeida Mello, *Argentina e Brasil, a balança de poder no cone sul*, segundo Leonel Itaussu Almeida Mello (ano 1991 p. 148-149). “Entre 1.978-1.979, a lógica do conflito cedeu lugar a um processo de distensão que, culminado na assinatura do acordo tripartite, imprimiu uma dinâmica de cooperação nas relações entre Brasil e Argentina.”

No conflito das Falklands/Malvinas a diplomacia brasileira esteve diante de um dilema, já que declarava neutralidade, embora estivesse diante do compromisso moral e até mesmo psicológico, além de toda sorte de fatores subjetivos, de apoiar mais incisivamente a Argentina. Os dois países eram vizinhos, brasileiros e argentinos sonhavam, e sonham ainda hoje, com um dia chegar à condição de grande potência, ou até mesmo, porque não de superpotência. Ambos os países tiveram historia parecida; afora o fato de um ter sido colonizado por portugueses e

outro por espanhóis; a linguagem era semelhante. Ambas as nações haviam sido colônias de exploração; ambas as nações ocupavam a condição de estados burocráticos autoritários em escala crescente de perda de legitimidade. A memória coletiva destas nações irmãs, apesar da rivalidade, não permitia aos seus governantes outra atitude que não apoiar-se mutuamente. Já que para a maioria de seus cidadãos “podíamos ter divergências, mas isso acontece nas melhores famílias”.

Na América do Sul, algumas nações como o Peru, optaram por apoiar abertamente os Argentinos, já outras, como por exemplo, o Chile, que vinha se batendo com os argentinos em questões como a de “Beagle”, que se referia a disputa sobre a soberania de três ilhas e do canal de “Beagle”, entre chilenos e argentinos que se arrastava há muitos anos, declarou-se “abertamente” a favor dos ingleses. Já a posição dos peruanos, referia-se a seus próprios embates com o Chile, que datavam da guerra do Pacífico, onde este havia tomado territórios, Bolivianos e Peruanos, ao largo da costa do pacífico. O Peru só para se ter uma idéia contribuiu até mesmo com caças supersônicos Mirage III, em favor do esforço de guerra argentino.

Porém nossa chancelaria não estava disposta a tanto, porque se assim o fizesse estaria sendo co-autora em uma agressão aos ingleses, e estes não tinham feito qualquer agressão, ameaça, ou violação a soberania brasileira, estando, pelo contrário, na posição de importante parceiro comercial, político e militar do Brasil. A solução encontrada então; como pode ser verificada em interessante matéria da Revista Força Aérea, de março de 2006; “Cumprindo o Acordo”, de Julio E. Kalauz; veio na forma do leasing de aviões EMB-111 Bandeirulha de patrulha marítima para a Aviación Naval Argentina, que cobririam uma importante deficiência nas forças armadas daquele país. Ainda segundo Julio:

Segundo Julio E. Kalauz; (ano 2006 p.74).

“A postura brasileira obedeceu integralmente o tratado do qual o país é signatário, observando-se ainda a ausência de equipamentos de ponta, como mísseis anti-navio e aeronaves de primeira linha, que poderiam, caso tivessem sido transferidos, alterar resultados de enfrentamentos isolados do conflito. Aeronaves de patrulha marítima e de treinamento não configuravam a transferência de equipamentos de ataque, o que permitiu ao Brasil, ajudar o vizinho em conflito, sem, no entanto, agredir um país amigo como é a Inglaterra.”

Recentemente o Arquivo Nacional liberou documentos que comprovam o envolvimento do Brasil ao lado da Argentina. No mês de junho de 1982, houve alguns problemas técnicos com um bombardeiro estratégico nuclear inglês, tendo sido este interceptado e escoltado por caças brasileiros até aterrissar em solo nacional.

O caso da interceptação do bombardeiro resultou em verdadeira guerra diplomática envolvendo Brasil, Inglaterra e Argentina. Ao passo que os brasileiros retinham o avião, e o governo do país fingia não ver a passagem pelo território nacional de aviões com armamentos vindos da Líbia e tendo como destino a Argentina, os Ingleses quase derrubavam por engano uma aeronave da Varig. Caso tal engano tivesse sido concretizado, resultando na inevitável morte de dezenas de cidadãos brasileiros, provavelmente teria acarretado a entrada do Brasil na guerra ao lado dos argentinos, o que poderia ter mudado o desfecho do conflito.

O tema era complicado para a diplomacia. Uma solução negociada era defendida pelo Brasil, mas o mesmo declarara seu apoio à Argentina pela posse das Ilhas. O Brasil continuou oficialmente neutro no conflito, mas apoiou discretamente os argentinos com vôos de reconhecimento e auxílio diplomático e econômico para diminuir o impacto das sanções internacionais impostas ao país vizinho. Na retenção do bombardeiro, o governo argentino mandou que fossem aplicadas as regras de neutralidade.

Antes de falar com os argentinos, no dia 3 de junho de 1982, os militares brasileiros anunciaram a devolução imediata do avião para a Inglaterra desde que desarmado. Com gestões políticas e diplomáticas movidas, dois dias depois o Vulcan passava a ter um destino incerto. Irritadas com o problema, as autoridades britânicas deixaram explícito que as relações com o Brasil deterioravam rapidamente.

Mais tarde, e sob intensa pressão, o governo brasileiro aceitaria devolver a aeronave, porém sem seu armamento, que consistia de um míssil shirick anti-radiação, este, ficou no Brasil, e só seria devolvido no final da guerra.

De um modo geral, apesar dos ressentimentos britânicos pelo fato do Brasil ter apoiado seus “inimigos”, as relações entre os dois países voltarem rapidamente a ser amistosas, e nenhuma real sanção seria aplicada ao Brasil em virtude do colossal esforço da diplomacia brasileira, em agradecer a ‘gregos e troianos’, tanto é

que ocorreriam posteriormente grandes trocas militares entre as duas nações, principalmente no que tange ao setor aeronáutico.

Já as relações entre Brasil e Argentina jamais seriam as mesmas, tendo melhorado radicalmente, como evidencia outra citação de Julio E. Kalauz:

Segundo Julio E. Kalauz; (ano 2006 p.74).

“No nível geopolítico, o apoio brasileiro acabou possibilitando que no pós-guerra fosse desarmada a situação de rivalidade entre os dois governos, o que não somente diminuiu os gastos com a mobilização de meios na fronteira entre os dois países, mas uma visão militar muito mais racional para ambos os países. No caso brasileiro esta economia de meios e recursos vem permitindo que suas forças armadas possam se dedicar com maior intensidade á defesa da região amazônica, parte fundamental do país que excita a cobiça internacional.”

A partir deste ponto as relações cordiais entre Brasil e Argentina também possibilitariam ganhos ao setor aeronáutico Brasileiro, questão que será abordada no próximo tópico e evidenciara, a curta distancia que envolve em alguns casos a diplomacia, o comércio e a geopolítica, e perpassa em não raras vezes pelas organizações internacionais. O que demonstra também a habilidade da diplomacia brasileira em transpor embargos e possibilitar a defesa dos interesses nacionais de maneira pragmática, porém norteada pelos interesses, hoje expressos em nossa “Magna Carta”, de integração entre os povos latino-americanos.

## **A ONU E A GUERRA DAS MALVINAS**

A Organização das Nações Unidas é uma organização internacional, formada inicialmente por 51 países que se reuniram pela primeira vez em 24 de agosto de 1945, quando da assinatura da carta de São Francisco, Califórnia, teoricamente para trabalhar pela paz e o desenvolvimento mundial. A primeira Assembléia Geral celebrou-se a 10 de Janeiro de 1946 (em Westminster Center Hall, localizada em Londres). A sua sede atual é na cidade de Nova Iorque.

A ONU surgiu como uma necessidade de se trabalhar pacificamente com a nova ordem bipolar que emergiu do pós-guerra, e para substituir a mal fadada liga das nações. Conta atualmente com 192 estados membros, todos os países internacionalmente reconhecidos, figurando entre as exceções mais notáveis a esta

lista, estão Taiwan e Kosovo (estes sendo apenas parcialmente reconhecidos, porém países como a França negociam com Taiwan, inclusive no âmbito das trocas militares, o atual status do país pode o colocar definitivamente na qualidade de estado soberano, porém sem reconhecimento. Muito diferente de outras nacionalidades como o Tibet, de fato sob a soberania da China.).

Uma das condições para o ingresso de uma nação na ONU é a recomendação por parte do Conselho de segurança, por isso se torna tão difícil à aprovação de estados como Taiwan, já que estes estão envolvidos em conflitos que envolvem direta ou indiretamente um dos 5 países pertencentes ao conselho de segurança da ONU com poder de veto. Outra verificação importante acerca da ONU, é que o Vaticano, esta presente somente na condição de estado observador, obviamente por seu viés religioso que causaria grande controvérsia às nações adeptas de outras religiosidades, ou mesmo a alguns estados laicos, como é via de regra, em tese a organização dos estados ocidentais.

A ONU pode ser tida como a principal arena da diplomacia mundial, sendo a entidade mais representativa da mesma, já que engloba 192 países soberanos, e comumente, a aceitação de um novo estado pela comunidade internacional depende de sua aceitação também pela ONU, com um orçamento de quase 5 bilhões de dólares, este ano, constituído por contribuições de seus membros de acordo com as suas capacidades. É o lugar onde se pode ver a diplomacia atuando de maneira mais aberta, e é também, sem qualquer sombra de duvidas a mais popularmente conhecida organização internacional de todo o mundo. Sendo necessário uma análise em especial da mesma, já que esta demonstra bem o principal campo de atuação do internacionalista na área pública internacional. A ONU é hoje, também e indubitavelmente, a mais representativa das organizações internacionais, não só pelo seu peso político e histórico como também pelo grande numero de países e povos que em tese representa.

A ONU é composta por um grande numero de órgãos, sendo os principais deles a Assembléia Geral, Conselho de Segurança, Conselho de Tutela, Conselho de desenvolvimento econômico e social, a Corte Internacional de Justiça, e o Secretariado, bem como as agencias especializadas. No âmbito militar, das discussões da ONU, o centro se dá em torno do conselho de segurança, que entre



outras coisas decide-se por intervenções em determinado estado, bem como por sanções e embargos, que possam ser aplicados a determinado país.

O Conselho de Segurança é o órgão da ONU responsável pela paz e segurança internacionais. Ele é formado por 15 membros: cinco permanentes, que possuem o direito a vetos - Estados Unidos, Rússia, Grã-Bretanha, França e China - e dez membros não-permanentes, eleitos pela Assembleia Geral por dois anos. Este é o único órgão da ONU que tem poder decisório, isto é, todos os membros das Nações Unidas devem aceitar e cumprir as decisões do Conselho. O conselho é importante lembrar representa uma ordem atrasada, onde grandes potências não são representadas, como o Brasil, a Alemanha, o Japão e a Índia. E é sempre bom lembrar que este conselho já não pode servir-se do argumento de que representa apenas as potências nucleares haja vista que países como Índia e Paquistão já admitiram publicamente a posse de armas de destruição em massa. Segundo especialistas, embora não admitam publicamente, outros como a Coreia do Norte e Israel também possuem este tipo de armas em seus arsenais.

Nos períodos que antecederam a guerra das Malvinas, grandes e acaloradas discussões foram travadas no âmbito da ONU, Organização das Nações Unidas, notadamente no Conselho de Segurança, com o intento de se evitar o conflito bélico. Mas neste caso, por exemplo, segundo matéria de Oscar Martínez, correspondente do UOL, em Buenos Aires, nem mesmo o Conselho de Segurança foi capaz de evitar a guerra. Isso decorria de posições intransigentes e inconciliáveis por parte dos dois lados. Notando-se que no ramo aeronáutico isso acarretaria num embargo de armas até então vigente por parte de vários países que compõem a ONU, e que se recusam até hoje a negociar estes equipamentos com a Argentina, como é o caso da própria Inglaterra e de algumas nações sob sua esfera de influência, lembrando-se que quando do início da guerra das Malvinas o Mercado Comum Europeu e a OTAN determinaram o imediato embargo da venda de armas a Argentina.

Segundo Oscar Martínez; (Ultimas noticias UOL; 30/03/2007; Um dia como hoje no séc. XX começava a Guerra das Malvinas.).

“Nem o Conselho de Segurança da ONU, que exigiu da Argentina a retirada de suas tropas, nem os Estados Unidos como mediadores, conseguiram evitar que os dois países chegassem às armas. O então

presidente do Peru, Fernando Belaúnde Terry, apresentou uma proposta de mediação, mas o afundamento do navio argentino "General Belgrano", a 2 de maio (343 mortos) por um torpedo do submarino "Conqueror", fora da área de exclusão decretada pelos próprios britânicos, endureceu ainda mais os militares argentinos, que não cederam à negociação."

## **SEGMENTO DA ECONOMIA COM IMPACTO SIGNIFICATIVO DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

Abordaremos aqui um importante ramo da economia, e que é altamente dependente das relações internacionais, no caso o setor aeronáutico militarizado, também faremos uma abordagem do impacto da guerra das Malvinas sob este setor, além de diagnosticar as principais ações da diplomacia, que em outras ocasiões possibilitaram ou impediram o avanço deste setor.

Sobre o setor militar aeronáutico brasileiro é preciso antes de qualquer coisa entender quais são os aspectos que norteiam a venda de um produto militarizado, e quais são as finalidades destes. Poderíamos abordar uma vasta gama de ponderações acerca dos pontos supracitados, porém, pelo curto espaço que temos, submeteremos a uma análise mais superficial, os principais dilemas deste setor, e suas implicações na diplomacia. Para entender as implicações que causam uma venda militar é preciso passar pelos aspectos seguintes: Transferência de tecnologia, pacotes de off-set comercial, embargos militares, conjuntura política, dentre outros. Exemplificaremos também o caso das Malvinas e suas implicações positivas sob este setor, e que se deram graças também, e principalmente, a atuação da diplomacia brasileira.

Quanto ao primeiro aspecto que influencia, a partir da óptica das Relações Internacionais, o setor aéreo militarizado brasileiro, é necessário antes de tudo entender as questões referentes ao domínio e posse da tecnologia dos produtos. A posse de um caça supersônico de quarta geração, por exemplo, esta vedada a um grande numero de países. Isso acontece porque os mesmos, apesar de, em alguns casos possuírem os recursos necessários para a compra de um armento-produto como este, não possuem condições políticas, que possibilitem aos detentores da tecnologia, notadamente os países da união européia, os EUA e a Rússia, que formam a ponta de lança do setor aéreo militarizado, condições políticas e diplomáticas de efetuarem vendas militares aos mesmos. Sendo esta uma opção

unilateral dos governos de cada nação, observando os aspectos de soberania e segurança nacional. Embora via de regra a concorrência entre estas potências permita que haja sempre uma opção disponível, o que não significa que todos estes não possam vedar a venda de tais produtos a determinado país, ao mesmo tempo.

As concorrências entre as grandes potências, e seu alinhamento a certos países, utilizando-se da venda de produtos com forte conteúdo geopolítico, como os caças de quarta geração<sup>1</sup>, decorre da via diplomática, da disputa por áreas de influencia, entre outros fatores conjunturais e pragmáticos. Mas a posse de um instrumento geopolítico como este, não é por si só capaz de assegurar a soberania; como também pode aumentar a dependência, caso o país não tenha uma diversificação em seus fornecedores destes produtos. Lembrando-se que poucos países, como por exemplo, Brasil e Índia, que já dominam importante parte da tecnologia para a produção deste tipo de aeronaves, detêm poder político e econômico para comprar de fornecedores diversificados.

O não domínio da tecnologia significa, por exemplo, que uma mudança de alinhamento diplomático na nação fornecedora de tecnologia, possa acarretar na proibição de venda de peças de reposição a um determinado cliente, que neste caso teria a arma, mas logo perderia as condições para seu uso. Além do que o armamento, quando acabasse ou perde-se a sua validade não poderia ser substituído, já que, via de regra, estaria vinculado ao mesmo fornecedor da aeronave.

Estas condicionantes definem, logo, que, são reduzidas as nações que podem exercer de maneira plena a sua soberania nesta área, porque só é soberana aquela nação que possuir a tecnologia. Não basta ter como comprar é preciso saber como produzir. Por exemplo, a Venezuela pretendia adquirir ao Brasil aeronaves AMX-T e ALX, num contrato que cercava a casa de 1 bilhão de dólares, tanto o país vizinho, quanto o Brasil estavam interessados em sua efetivação. Para a Venezuela, esta compra sanaria as suas dificuldades no que condiz ao treinamento, já ,para o Brasil seria uma oportunidade de penetrar em um mercado em que ainda não havia penetrado, o de aeronaves subsônicas de auto desempenho para o treinamento avançado, porém as pressões do governo estadunidense tornaram impossível de se efetivar o contrato de venda, uma vez que estes alegavam haver tecnologia

**Universidade do Sul de Santa Catarina, SC, Brasil, 18, 19 e 20 de maio de 2010**

americana embutida na aeronave, o que de fato era realidade, porém todas eram facilmente substituíveis por similares nacionais ou estrangeiras, como os motores Praty e Witney Canadá, que aliás, doravante tivessem tecnologia americana, eram de produção canadense. A perda deste contrato, na realidade sepultou as intenções brasileiras de entrar neste segmento, e ainda prejudicaram outro contrato firmado com a EMBRAER no valor de mais um bilhão para com os EUA, que deveriam receber perto de cinqüenta aviões para seu programa de vigilância aérea, o ACS (Aerial Comon Sensor). Ou seja, de uma só vez a Embraer perdeu dois contratos e um produto, o AMX-T, que foi definitivamente sepultado com a perda desta venda, já que com isso nem mesmo a própria Força Aérea Brasileira se interessou pela aeronave, uma vez que sendo um projeto de concepção antiga, a sua cadeia logística e de peças de reposição não mais era garantida. Este exemplo evidencia o fator transferência de tecnologia e Relações Internacionais incidindo sobre o setor aeronáutico militarizado brasileiro. É importante notar-se que os EUA, se postavam naquele momento como inimigo da democracia Venezuelana.

Também existe outro fator importante, e que serve de contrapeso ao oligopólio do setor aéreo militarizado no Brasil, que é a exigência dos compradores por pacotes de off-set comercial, que é uma compensação feita pelos vendedores, aos países compradores, (os que detêm condições políticas e diplomáticas para comprar aeronaves, sem que sejam vistos como ameaças por demais nações, notoriamente são os países de primeiro mundo) que buscam em troca da compra, difícil de justificar perante suas sociedades, uma compensação comercial, que não raro vem em compras governamentais, investimentos diretos e geração de emprego nestes países. Um caso interessante de off-set comercial foi à venda efetuada pelo Brasil a França de 80 aviões Tucano-França, que dariam origem posteriormente a um novo sucesso do setor aeronáutico militarizado do Brasil, o ALX-Super Tucano. Esta venda só ocorreu em decorrência da compra por parte de nosso governo de um lote de aeronaves de asas rotativas para o exército. O governo brasileiro buscou através desta compra militar, em um novo formato, que passaria a ser tido como modelo, transformar gasto em defesa, em investimento legítimo perante a sociedade nacional, conseguindo arrancar do governo francês a encomenda dos tucanos, e também de aviões Xingu, um para treinamento intermediário de pilotos, e o segundo, para o treinamento especializado. Esta também trouxe grande investimento direto ao

**Universidade do Sul de Santa Catarina, SC, Brasil, 18, 19 e 20 de maio de 2010**

Brasil, na forma da helibrás, subsidiária da europeia Eurocopter, que é uma montadora aeronáutica brasileira especializada na produção de helicópteros. Emocionada citação acerca do tema pode ser obtida em artigo da Revista Força Aérea, datado de março de 1997, de autoria de Carlos Lorch, quando de sua visita a trabalho, na escola de aviação de transporte do “Armeé de L’ Air”, a Força Aérea Francesa.

Segundo Carlos Lorch; (Ano 2002 p.96.).

“Por mais que soubesse que aquelas aeronaves haviam sido negociadas como um precoce *offset* de helicópteros franceses vendidos Exército Brasileiro, era prazeroso ver o “Armeé de L’ Air” formar *todos* seus pilotos de transporte nas nossas asas. Mas a verdade urgia e as perguntas começavam a correr era preciso saber o que *eles* achavam daqueles aviões.”.

O terceiro ponto são os embargos militares, alguns países impõem embargos aos outros, em alguns casos grupos de países, mas onde á alguém disposto a comprar sempre a alguém disposto a vender, por isso, por exemplo, os chineses compram tradicionalmente dos russos, e os taiuaneses compram dos franceses, os embargos são peças chave para o setor aeronáutico brasileiro (Que o diga o caso Venezuela), já que são condicionados pela geopolítica e pelas Relações Internacionais. Quanto aos embargos militares buscaremos um exemplo na Argentina, que quando da deflagração da Guerra das Malvinas, estava recebendo caças Dassault Super Étendard da França, bem como seu armamento, principalmente os míssil AM-39 Exocet que viriam a ser temidos mundo afora após o termino do conflito por seus resultados. Os ingleses trabalharam rapidamente junto ao Mercado Comum Europeu e a Otan, para que estes impusessem de imediato um embargo à venda de armas a Argentina. Isso impediu o país de recorrer a grande numero de fornecedores, e de receber novos mísseis e caças dos franceses, que, no entanto, mantiveram seus técnicos no país. Já que os mísseis ainda não haviam sido integrados as aeronaves, e o advento dos Étendard no campo de batalha, alterou significativamente o balanço de perdas dos ingleses, a diplomacia inglesa reagiria, como veremos mais abaixo, a permanência dos técnicos franceses. Se os argentinos, que possuíam somente quatro a cinco destes mísseis, quando do começo do conflito, tivessem recebido mais unidades, poderiam ter imposto uma derrota a poderosa Royal Navy, que se mostrou vulnerável, diante das aeronaves

**Universidade do Sul de Santa Catarina, SC, Brasil, 18, 19 e 20 de maio de 2010**

francesas pertencentes aos argentinos. O fato da permanência dos técnicos franceses foi visto como um grave problema diplomático por Londres, como se pode observar em interessante citação de Dr. James. Corum descreve a desesperadora situação que um embargo pode ocasionar:

Segundo Dr. James S. Corum; (Disponível em: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-p/2002/1tri02/corum.htm> - acesso em: 11/11/2008)).

“Os pilotos do 2º Esquadrão foram treinados na França em 1980–81, e se encontravam plenamente qualificados na aeronave. Entretanto, quando o conflito das Malvinas/ Falklands começou, apenas 5 Super Étendard e 5 Exocet haviam chegado da França. As nações do Mercado Comum Europeu e da OTAN determinaram um imediato embargo ao fornecimento de armas para a Argentina. Em consequência, o envio das aeronaves e dos mísseis foram suspensos pela França. O governo argentino tentou desesperadamente, durante todo o conflito, conseguir mais mísseis Exocet no mercado mundial, sem que obtivesse sucesso. A Argentina teria que fazer a guerra com apenas 5 Étendard e 5 Exocet. Uma vez que o suprimento para os Étendard havia sido cortado pela OTAN, a FAA decidiu manter uma das 5 aeronaves como reserva, e usá-la como fonte de suprimento para as demais.”

Todos estes, por sua vez estão diretamente ligados com a conjuntura política internacional e o equilíbrio de forças entre as nações, para os EUA, por exemplo, liberam a venda de mísseis all-aspect aos países sul-americanos, foi necessário que vários destes já o possuíssem A partir de outras fontes. Por exemplo, o Tucano e sua versão mais moderna o Super Tucano são mesmo os maiores sucessos do setor aeronáutico militar brasileiro e da postura pragmática e competente da diplomacia brasileira. Pra se ter uma idéia das proezas de nossos diplomatas, estes forneceram um produto altamente restrito e sucessível a embargos, como o Tucano, a países díspares como a Argentina, pouco depois desta ter enfrentado nos campos de batalha a Inglaterra, e na recíproca, a conquista da venda destes aviões a Inglaterra que havia acabado de sair da Guerra das Malvinas contra a Argentina. Porém quando se analisa uma outra venda ainda mais controversa, esta para a Força Aérea da Guarda Revolucionaria do Irã, em numero não confirmado, mas que segundo a revista Asas, chegariam á cinqüenta unidades, ao passo, que em paralelo vendia as mesmas aeronaves ao Iraque, e tudo isso menos de um ano após o término da Guerra Irã-Iraque, entre dois inimigos do império americano. Estas vendas, corajosas, diga-se de passagem, são retratos de um tempo em que nossa

diplomacia era mais corajosa, e nossas indústrias bélicas faziam fortunas no oriente. Estes exemplos evidenciam a diplomacia pragmática adotada pelo Brasil após o segundo choque do petróleo, e que possibilitou, não somente ao segmento aéreo militarizado, mas sim a toda indústria bélica nacional, a abertura de um mercado antes inacessível, evidenciando-se assim o peso do fator conjuntura política internacional sobre o segmento aeronáutico, um fragmento do artigo de Tom Cooper, Farzad Bishop e Cláudio Lucchesi, na edição número trinta da revista Asas, de abril/maio de 2006, que abordava o assunto, é curioso:

Segundo Tom Cooper, Farzad Bishop e Cláudio Lucchesi; (Ano 2006 p.62.).

“A compra do Tucano pelo Irã aconteceu na mesma época em que a Embraer fechara contrato da aeronave também com o Iraque e assim aconteceu a situação de haver turmas de iranianos e de iraquianos no Brasil ao mesmo tempo para conhecerem e terem instrução no tipo. Com os ânimos ainda insuflados pela guerra, achou-se melhor manter os dois grupos bem separados e, assim, enquanto os iraquianos receberam instrução nas próprias instalações da Embraer, em São José dos campos (SP), os iranianos foram enviados para as instalações da Força Aérea Brasileira (FAB) em Lagoa Santa (MG), sob supervisão e responsabilidade da Embraer (...) Durante um dos vôos, em que o instrutor brasileiro estava no assento dianteiro, um piloto iraniano (sentado atrás) acionou o assento ejetável, descendo sem grandes problemas de pára-quedas, enquanto o aturdido instrutor retornava com a aeronave sem o canopy. Indagado sobre o motivo de sua ação o iraniano respondeu laconicamente que recebera ordens para testar se o assento ejetável realmente funcionava...”.

No que se refere mais especificamente ao impacto da Guerra das Malvinas sobre o setor aeronáutico militarizado brasileiro é preciso pontuar-se os ganhos imediatos, mas principalmente os posteriores. De maneira imediata, podemos citar o Leasing por parte da Argentina dos aviões EMB-111, bandeirulha, que por si só não expressam a realidade do ganho deste segmento com a guerra, por isso iremos pontuar as vendas posteriores de aeronaves para Argentina, em decorrência dos embargos sofridos por esta. Também as vendas do projeto, para ser produzido sob licença na Inglaterra ajudaram a impulsionar este produto, já que ao ser adotado por uma das mais qualificadas e tradicionais armas aéreas do mundo, outras nações chamaram atenção para o produto. O que, como vimos, esteve vinculado a uma atuação inteligente de nossa diplomacia no conflito. A totalização de vendas diretas Argentina e Inglaterra, soma segundo dados não oficiais, atingiram uma marca superior a cem aeronaves, que por serem um produto de alto valor agregado, por si só e sem entrar em nenhum dos inúmeros fatores geopolíticos citados, já justificaria

**Universidade do Sul de Santa Catarina, SC, Brasil, 18, 19 e 20 de maio de 2010**

grandes esforços envidados pela nossa diplomacia, e por nosso segmento aeronáutico no caso da Guerra das Malvinas.

AERONAVE	MOTIVO DA COMPRA/LEASING
EMB-111 Bandeirulha (Argentina)	Adquirido através de contrato de Leasing especialmente para atuar na Guerra das Malvinas. (Devolvidos ao termino da guerra).
AT-26 XAVANTE (Argentina)	Adquirido para substituir os Aermachi-M339, por falta de peças de reposição para manutenção destas aeronaves em decorrência de embargo aplicado pelo país produtor (Itália). (Adquirido após a guerra).
AT-27 TUCANO (Argentina)	Comprado para suprir as necessidades de treinamento da força aérea argentina após a guerra, o posicionamento do Brasil abriu as portas para que o relacionamento entre as nações se estreitasse e possibilitasse esta venda por parte de nosso setor aeronáutico militarizado.
T-27 Tucano (Shorts tucano) (Inglaterra)	Uma grande quantidade destas aeronaves foi produzida sob licença na Inglaterra, trazendo vários dividendos ao Brasil, esta venda jamais se concretizaria se a diplomacia brasileira não tivesse conseguido apaziguar os ânimos com os ingleses.

*(Quadro com a relação dos tipos de aeronaves vendidos pelo Brasil após a guerra, motivos da compra e a influência exercida pelas relações internacionais do Brasil durante o caso Malvinas nas respectivas compras.).*



## **CONCLUSÃO**

Concluimos com este artigo que o setor aeronáutico militarizado brasileiro, a exemplo do que acontece na grande maioria dos países esta sobre o impacto direto das relações internacionais e da diplomacia. Por ser este um setor considerado estratégico, até por se tratar da venda de tecnologias sensíveis, que estão embutidas neste tipo de arma, não pode jamais se desligar das nuances do momento, precisando estar atento para todas as mudanças da diplomacia e da Geopolítica. Esperamos ter conseguido com os casos abordados aqui, ter contribuído para o estudo das relações internacionais e da geopolítica, possibilitando um maior conhecimento sobre um tema regional pouco conhecido de nossa comunidade acadêmica, que é a influência econômica positiva obtida através de um grande esforço diplomático, em uma conjuntura de guerra entre duas nações amigas, onde, a diplomacia conseguiu aliar a solidariedade internacional para a distensão após o conflito, com os interesses de nosso setor aeronáutico, sem se esquecer por nenhum momento dos interesses nacionais, da soberania e da independência, bem como do respeito ao princípio da autodeterminação dos povos. Bem como conclui que a ONU, no modelo em que está hoje, logo perdera credibilidade, e tornar-se-á uma instituição falida, uma vez, que o seu segundo principal órgão, que é na pratica o mais importante, não mais condiz com a realidade mundial do equilíbrio de poderes, sendo patente uma reforma da estrutura da ONU. Quanto a Guerra das Malvinas concluimos que se tratou de um grave erro de calculo por parte dos mandatários argentinos, que não esperavam tal reação por parte da Inglaterra, tão pouco haviam terminado sua preparação para a invasão.

## **REFERÊNCIAS**

COOPER, Tom. BISHOP, Farzad. LUCCHESI, Cláudio. *O Tucano no Irã*. Asas, n.30 p. 62-65, abr/maio. 2006.

CORUM, James S. *O Poder Aéreo Argentino na Guerra das Malvinas/Falklands*. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-p/2002/1tri02/corum.htm>> Acesso em: 11. nov. 2008.

FLORES, Jackson. *Tucano França: Cruzando o Atlântico em Monomotor*. Força Aérea, n. 6, p. 22-29, mar./abr. 1997.

Guerra das Malvinas. Disponível em: <  
[http://www.bbc.co.uk/portuguese/pulltogether/s\\_malvinas.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/pulltogether/s_malvinas.shtml)> Acesso em: 08.  
nov. 2005.

HUERTAS, Mafe. *Com Bravura e Pouco Mais...* : A4 Skyhawk Argentinos em combate no Atlântico Sul. *Força Aérea*, n. 24, p. 52-67, set./out./nov. 2001.

ITAUSSU, Leonel. MELLO, Almeida. *Argentina e Brasil: A balança de poder no cone sul*. Disponível em: <[http://books.google.com/books?hl=pt-BR&lr=&id=wD3X\\_ky7gHAC&oi=fnd&pg=PA27&dq=Brasil+e+argentina+na+quest%C3%A3o+de+itaipu&ots=3tRwxg\\_QU4&sig=dIbPPLX2hBZF3zc-UnK4hr3Ekuw#PRA1-PA135,M1](http://books.google.com/books?hl=pt-BR&lr=&id=wD3X_ky7gHAC&oi=fnd&pg=PA27&dq=Brasil+e+argentina+na+quest%C3%A3o+de+itaipu&ots=3tRwxg_QU4&sig=dIbPPLX2hBZF3zc-UnK4hr3Ekuw#PRA1-PA135,M1)> Acesso em: 14. nov. 2008.

KALAUZ, Julio. *Cumprindo o Acordo: O Embraer BEM-111 Bandeirulha em Combate no Atlântico Sul*. *Força Aérea*, n. 42, p.72-81, mar./abr./mai. 2006.

LORCH, Carlos. *O Inferno no Atlântico Sul: Os 25 anos da Guerra Aérea das Falklands/Malvinas*. *Força Aérea*, n. 47, p. 46-73, jun./jul. 2007.

LORCH, Carlos. *Xingus sobre campos e castelos*. *Força Aérea*, n. 26, p. 92-97, mar./abr./mai. 2002.

LUCCHESI, Cláudio. *F-5E O tigre em verde e amarelo*. *Asas*, n. 24, p. 38-49, abr./mai. 2005.

MARTÍNEZ, Oscar. *Um dia como hoje no Século XX começava a Guerra das Malvinas*. Mar. 2007. Disponível em:  
<<http://noticias.uol.com.br/ultnot/afp/2007/03/30/ult34u177696.jhtm>>  
Acesso em: 10. nov. 2008.

OLIVEIRA, Antonio Carlos. *Guerra das Malvinas: Guerra entre argentinos e ingleses no Atlântico Sul*. abr. 2007. Disponível em: <  
<http://educacao.uol.com.br/atualidades/ult1685u287.jhtm>>. Acesso em: 08. nov. 2005.