



Palestra Magna: Inovação, Tecnologia e Mercado

Por: Ozires Silva

Data: 26.10.2004

Evento: Minastec 2004

REALIZAÇÃO: SEBRAE-MG

Sr. Presidente do Conselho do SEBRAE Minas, Sr. Secretário de Estado de Tecnologia, Sras, Srs, eu queria começar agradecendo a gentileza de ter sido convidado para essa palestra de abertura do Minastec 2004.

Quero que creiam que recebi este convite com muita honra, sobretudo por colocar como homenageado Alberto Santos Dumont, que foi uma pessoa que serviu de exemplo desde a minha infância passando pela juventude e chegando até os dias de hoje, caracterizando um dos maiores pioneiros que o Brasil já produziu. Eu queria, inicialmente, manifestar aos senhores e senhoras que o título da palestra que foi me proporcionado, "Inovação, tecnologia e o mercado" podem ser refletidos pela história da criação da EMBRAER. Eu vou tomar um pouco de tempo para lhes contar como que nasceu essa empresa. Um comentário que eu vi em São Paulo recentemente que uma pessoa lendo a história da EMBRAER através de um livro que eu escrevi e que se baseia exatamente na materialização de um sonho, eu dei o nome do livro de "A decolagem de um sonho", uma senhora em São Paulo disse "Não poderia imaginar que uma empresa tão grande quanto a EMBRAER nascesse de uma forma tão prosaica". E foi assim que nós acabamos construindo hoje a quarta maior empresa do mundo em fabricante de avião, está chegando bastante perto da gigante em termos de cadência de produção e com uma estratégia mercadológica que eu vou procurar explicitar no tempo que me é proporcionado. Como exemplo de como as coisas podem ser feitas apesar de nós estarmos em um país ainda que infelizmente considerado como subdesenvolvido. Mas foi na minha infância, eu nasci na cidade de Bauru, no estado de São Paulo, quando o



presidente da estrada de ferro Noroeste do Brasil, com sede em Bauru, decidiu criar uma escola de aeromodelismo. Eu fui um dos primeiros alunos dessa escola. E muito cedo tentando fazer os primeiros aeromodelos, já em meados da década de 40, tinha naquela época 15 anos de idade, eu me surpreendia em ver que todos os componentes, tudo que eu usava para fazer os pequenos modelos eram fabricados num país chamado Estados Unidos da América. Menino, de 15 anos, eu pergunto aos meus professores: por que aquele país que tinha também 500 anos fabricava tudo que nós utilizávamos? E por que este país aqui no sul, ao sul do equador, com as mesmas dimensões geográficas, possivelmente com recursos naturais mais amplos, com um contingente populacional igualmente expressivo, não tinha conseguido fabricar aqueles itens? E foi assim que numa manhã, um professor meu de química colocou um desafio para os alunos perguntando o que se comemoraria naquele dia? Eu me lembrei e mencionei "Há 40 anos atrás, Santos Dumont voou em Paris com o 14 Bis". Estávamos em 23 de outubro de 1946. O professor aproveitou o gancho e fez uma preleção sobre a vida e a obra de Santos Dumont. Quando ele terminou, eu perguntei por que se nós tínhamos um país tão grande como o Brasil, tínhamos tido um pioneiro das dimensões de um Santos Dumont, nós não fabricávamos avião. O professor tentou responder à pergunta mas acho que todos podem compreender que a resposta dele não foi nada satisfatória. De modo que hoje aqui em Minas, em Belo Horizonte, eu pretendo lhes dar uma história e porque hoje o Brasil fabrica aviões. E foi assim nesse processo que eu comecei a buscar a minha qualificação, sendo de uma família da classe média baixa, com dificuldades de estudar, Bauru não tinha uma universidade na época, acabei descobrindo que fazendo concurso para a Academia da Força Aérea, poderia ser piloto militar, e poderia fazer através de uma bolsa fornecida pelo governo brasileiro. Em 1951, me formei como piloto militar e sempre na busca de uma alternativa, de uma condição que pudesse me envolver naquele sonho de criança. Foi falado que anteriormente na persistência, e aquilo grudava efetivamente na minha cabeça. Não estava só nisso, eu tinha um grande amigo que cresceu comigo e nós dois discutíamos os aspectos de como nós poderíamos chegar à fabricação de aviões. Naquela época não tinha o SEBRAE, o BNDES não existia, não existiam alternativas para que o Brasil pudesse criar marcas, utilizar intensamente essa palavra tecnologia que mal era pronunciada na década dos 40. E foi nesse caminho que um dia, aliás a minha vida está cheia de coincidências, que eu soube, em São Paulo,

que o meu grande amigo tinha sofrido um acidente fatal e tinha morrido. Meu companheiro de discussões, de buscas de alternativas tinha desaparecido. Me senti bastante sozinho e o sonho de fabricar aviões ficou amortecido. Amortecido durante três anos. Três anos depois, numa madrugada, às duas horas da manhã, fui acordado por um colega e ele pediu que eu fizesse um vôo de cheque, um vôo de exame. Eu era instrutor do Correio Aeronacional nessa época, e ele precisava renovar a sua carteira de vôo. Nesse vôo esse colega me disse que cursava uma escola chamada Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA. Eu não tinha grandes informações sobre essa escola, e na medida que voávamos, ele foi me explicando o que era esse ITA, que era uma escola criada pelo Brigadeiro Casimiro Montenegro Filho, cujo centenário de nascimento nós vamos comemorar agora em São José dos Campos, dia 29, quer dizer, dentro de 3 dias, erigindo um monumento de bronze em sua homenagem. E ele me dizia que esse ITA formava engenheiros aeronáuticos e aquela conversa naquele avião reacendeu tudo aquilo que nós tínhamos rememorado no passado. Eu quero lhes dizer que literalmente eu subi naquele avião como aviador, desci do avião como engenheiro. Tinha trocado completamente minha forma de pensar, e a partir daquele momento comecei a perseguir meu objetivo de ser engenheiro aeronáutico, fiz o concurso do ITA e tendo sido aprovado no concurso, ganhei uma bolsa da Força Aérea Brasileira, completei o curso em 1962 e comecei a trabalhar no próprio Centro Técnico de Aeronáutica na época, hoje Centro Técnico Aeroespacial. E novamente, na madrugada de abril de 1964, apareceu em minha casa um francês. Um francês que queria se instalar no Brasil para fabricar aviões. Eu devo dizer que eu tinha participado recentemente de uma comissão de inquérito para verificar o nível de segurança da operação das linhas aéreas brasileira, tinha havido uma seqüência de 3 ou 4 acidentes sérios, e a população brasileira, através de um clamor público exigiu a criação de uma comissão de alto nível que pudesse determinar em que condições as linhas aéreas brasileiras operavam. E durante esse trabalho, eu descobri que o Brasil, 6 anos antes, tinha 360 cidades atendidas pelo transporte aéreo. Naquela data, 64, começo quase de 65, o Brasil tinha apenas 45 cidades. A resposta desse porquê deu aquele estalo inicial do primeiro item da minha palestra de hoje: Inovação. Me perguntei por que o Brasil tinha anteriormente mais de 300 cidades atendidas pelo transporte aéreo e naquele momento apenas 40. E o porquê disso foi simples. A resposta: os aviões estavam crescendo de tamanho e precisavam de uma melhor infra-estrutura e



evidentemente não estavam se adaptando na alteração das menores cidades. Foi então que surgiu a idéia de que nós poderíamos fabricar um avião que pudesse preencher essas condições e fazer o transporte aéreo retornar às pequenas cidades. Foi a idéia fundamental que levou à criação da EMBRAER. E foi isso que eu expliquei ao engenheiro francês que me procurou na noite de abril de 1964, para se instalar no Brasil para fabricar aviões. De uma forma bastante... talvez um pouco irônica, eu diria, eu dizia para os meus companheiros “Eu com este sobrenome de Silva, eu não vou longe na construção aeronáutica. O Silva empacota bacalhau, enlata sardinha mas não fabrica aviões”. Mas o francês de chamava Marcus Roft, e com esse nome evidentemente eu poderia colocar na nossa frente a imagem de um homem chamado Marcus Roft, francês, não brasileiro portanto, e poderia dar ao nosso projeto a credibilidade necessária. E foi nesse processo que nós começamos a pensar em como desenvolver uma aviação regional. A aviação regional, na época, não existia no mundo. Foi com o processo criativo dessa aviação regional que começamos a projetar o nosso avião praticamente sem recursos. Depois de uma luta bastante grande, o ministro da aeronáutica autorizou que fizéssemos o projeto desde que ele não tivesse custo. Não tinha o SEBRAE, por exemplo, para nos apoiar, mas nós começamos a fazer o projeto pegando peças emprestadas dos depósitos de peças de reposição da aeronáutica e começamos a fazer nosso primeiro protótipo. Pode imaginar o que é começar a fazer aviões no Brasil quando o Brasil estava começando a indústria automobilística que dependia de tecnologia externa. Nós nunca fabricamos, exceto agora com a Troller, companhia que eu tenho a honra de ser o presidente do conselho de administração, estamos fabricando automóveis com tecnologia nacional. E naquela época nós lutávamos para fabricar aviões com tecnologia própria. Evidentemente o grau de credibilidade era mínimo. Confesso que nos cansávamos de ouvir que as pessoas diziam que nosso avião jamais voaria. Magoou. Em 22 de outubro de 1968 o primeiro avião nosso, Bandeirante, decolou e voou bem, pousou, e aí nós começamos a luta para criar uma empresa que pudesse fabricá-lo. Nenhuma das empresas existentes no país poderia fabricar aquele avião que fugia do porte das empresas que estavam instaladas e já produziam alguns aviões de treinamento leve para aeroclube ou para a própria Força Aérea. E foi assim que nós começamos a buscar a fórmula mágica de pegar aquele produto da inovação e aquela tecnologia ainda bastante incipiente que nós tínhamos desenvolvido. Eu confesso que o nosso primeiro protótipo era um avião



feito. Nós não tínhamos prensa, o avião foi feito todo no martelo, com peças emprestadas de um lado e de outro. O avião realmente não tinha nenhum fator de atratividade. Mas foi com esse avião que nós começamos a tentar vender um projeto aos empresários brasileiros, uma vez que o governo não considerava absolutamente a hipótese na época de criar uma empresa estatal que pudesse fabricar aviões. Caminhamos, muito, conversamos com muita gente, fizemos muitas palestras, explicamos o plano de desenvolvimento da indústria aeronáutica. Nós pintávamos o quadro de quase uma EMBRAER de hoje, exportando aviões para o mundo todo, mas evidentemente ninguém acreditava. A nossa peregrinação terminou em Guarulhos, no estado de São Paulo, quando numa palestra à noite, perante o Centro das Indústrias lá de Guarulhos, um empresário disse que eu estava redondamente enganado se acreditasse que os empresários brasileiros iriam colocar um tostão sequer na produção de um avião de projeto nacional. Evidentemente houve um silêncio muito grande na sala, eu peguei meu melhor sorriso amarelo e disse que não sabia que estava perante um problema geométrico porque ele tinha dito que eu estava redondamente enganado. Foi então que voltamos para tentar encontrar uma solução. Aí novamente uma coincidência nos ajudou. Num domingo de manhã, 7 e meia da manhã, eu estava trabalhando no meu hangar e nosso protótipo do primeiro avião estava pronto, já tinha voado e isso foi em 1969, começo de 1969, quando o operador da torre me telefona dizendo que o Presidente da República estava voando para Guaratinguetá, uma cidade próxima de São José, mas não pode pousar porque havia nevoeiro, e ele pousaria em São José dos Campos para esperar a abertura do campo e, como era domingo, não foi encontrado o prefeito, nem o diretor geral do CTA, que era um brigadeiro, e perguntou se eu poderia receber o presidente da república. Era uma inversão total. Eu era na época major da Força Aérea, recebendo o presidente da República. Pode imaginar que nesse dia, falando com o presidente Costa e Silva, o presidente da república da época, eu tive que usar a minha melhor habilidade para fazer a mais completa lavagem cerebral que fiz em toda minha vida: convencer o presidente da república que nós poderíamos fazer aviões. Eu confesso aqui meio em segredo para todos que estão aqui que eu chutei bastante. E o presidente acabou, num determinado momento, colocou a mão no meu ombro e disse “vou ajudá-lo”. Dois meses depois, me lembro da data precisamente: 26 de junho de 1969, eu fiz uma apresentação do programa da indústria aeronáutica para 4 ministros: Ministro da



Fazenda, era o ministro Delfin Neto, Ministro do Planejamento, Hélio Beltrão, Ministro da Indústria, era General Macedo Soares, e ao Ministro da aeronáutica, ministro Márcio de Souza Neto. Ao final da reunião, foi aprovado que seria criada uma companhia estatal para lançar o projeto do nosso avião Bandeirante. Foi a primeira vez que nós pronunciamos o nome Empresa Brasileira de Aeronáutica, dando EMBRAER. Embora pensávamos em exportação, eu não sabia que os americanos jamais poderiam pronunciar a palavra EMBRAER. Eles não conseguem porque esse ditongo é inverso do que apresenta-se na língua deles. Mas de qualquer maneira foi autorizada a criação da EMBRAER em 19 de agosto de 69, a lei de autorização de criação da empresa foi sancionada pelo presidente da república e eu acabei mesmo como tenente-coronel recentemente aprovado, promovido, acabei sendo o presidente da companhia, primeiro presidente da companhia, embora sem nenhuma experiência empresarial como asseverava, embora não tivesse sido aceita a argumentação... o presidente da república insistiu que eu deveria ser o presidente da companhia e acabei dando partida na EMBRAER. E a partida foi muito interessante porque nós não tínhamos nem papel de carta. Quando recebemos a primeira capitalização da EMBRAER, coloquei no banco, fui pedir o talonário e me disseram que eu não poderia tê-lo enquanto não apresentasse os atos constitutivos da EMBRAER encaminhados por uma carta da empresa. Nós não tínhamos papel de carta. E dessa forma foi que a empresa nasceu e aí nós começamos a produção dos nossos aviões, e extremamente apoiados pela Força Aérea, pelo Ministério da Aeronáutica, uma vez que, embora a Força Aérea precisasse de muitos aviões, ficou decidido que a Força Aérea esperaria a fabricação dos nossos aviões, dando escala e dimensão à nossa primeira produção. Então veja, o que foi que aconteceu nesse período todo? Aconteceu o processo de inovação, fomos buscar um nicho de mercado, aplicamos a tecnologia desenvolvida no CTA para fabricar esse primeiro avião e finalmente chegamos ao processo de venda. Processo de vendas esse inicial que foi feito para a Força Aérea, utilizando algo que o Brasil não tem utilizado que eu acho que é uma alavanca essencial para o nosso desenvolvimento tão clamado, tão buscado pela nossa população. Utilizar o poder de compra governamental para estimular o desenvolvimento industrial, tecnológico e econômico do país. Com a EMBRAER começando a operar, evidentemente ainda bastante atrás dos competidores internacionais, fomos progressivamente avançando, saindo do Bandeirante, um avião não pressurizado, relativamente

barulhento, ainda com cara um pouco antiga, saltamos para o Brasília, fabricamos um avião agrícola, fomos com o treinador Tucano, que acabou sendo adotado por muitas Forças Aéreas do mundo, e fomos caminhando nessa direção até que mais recentemente a EMBRAER produziu um jato de 50 lugares, isso na minha segunda administração da EMBRAER, a partir de 1991. Esse avião de 50 lugares, para ter uma idéia, ele vendeu até hoje 23 bilhões de dólares de avião. Um número impressionante para um país que, há 30 anos atrás, não tinha a menor idéia de que poderia penetrar nesse mercado. Esse exemplo, eu queria que ficasse gravado claro na cabeça de todos nós. Quer dizer, a gente pode dizer "mas isso foi feito através de uma empresa estatal, com dinheiro do governo", mas dinheiro é efetivamente um meio, é uma alavanca, não é um produto. E o dinheiro, de onde vem, não importa, o que importa efetivamente são as pessoas, os talentos. Falei do Brigadeiro Montenegro, Casimiro Montenegro Filho, que criou o ITA, e ele dizia "Nós só vamos fabricar aviões no dia que nós pudermos fabricar gente, fabricar engenheiros". E foi exatamente dentro destes processos porque a educação, sem dúvida nenhuma, é o ponto de partida de tudo e nós conseguimos efetivamente fabricar aviões. Então veja esse exemplo, mostra claramente que é possível, que é possível, que o Brasil não precisa absolutamente ter um comportamento de país de segunda classe. Mostra que os brasileiros são criativos, têm sua capacidade, precisa apenas encontrar os mecanismos. Evidentemente o nosso processo foi um processo extenuante. Até nós chegarmos ao ponto que estamos hoje foram quase 30 anos de luta. Mas se houver um estímulo, se houver um terreno fertilizado, caracterizado por redução do risco, por comportamento das autoridades e da própria sociedade de um modo geral, estimulando os empreendedores, estimulando aquelas pessoas que retiram dinheiro da sua caderneta de poupança, que correm o risco para tomar um empréstimo que nem sabem se vão poder pagar, essas pessoas estimuladas podem construir um país diferente numa velocidade muito mais rápida do que nós estamos conseguindo até agora. Em 1984, se fizermos uma fotografia, a China e a Coréia tinha aproximadamente os mesmos índices econômicos que o Brasil. Hoje, a Coréia tem índices correspondentes a 3 vezes as dimensões do Brasil e a China 5. O que foi que aconteceu? Foi a linha pragmática de pensamento de construir o desenvolvimento. O desenvolvimento não ocorre por acaso, é um processo planejado. Nós estamos vendo o esforço do SEBRAE aqui na Minastec. O que é isto afinal? Por que trazer esses jovens para cá, fazer suas experiências,



essas trocas de idéias que acontecem nas exposições que está acontecendo aqui? Mais ou menos o que foi a escola de criação, a escola de aeromodelismo na qual eu dei os primeiros passos na aviação. Nós precisamos colocar a nossa criançada perante todos esse tipos de desafio. Nós não sabemos se hoje, nos encontros que ocorreram aqui no Minastec, se nasceu algum talento, mas é possível que sim. É possível que o talento iniciado hoje desabroche em árvore frondosa para o futuro. Nisso eu acredito fortemente, e justamente através daqueles atributos fundamentais de criar uma competência através da educação, de criar mecanismos para que as pessoas possam ter cada vez mais coragem de investir, e jogando uma boa dose de amor e de paixão, nós teremos os ingredientes fundamentais para criar a crença de que algo possa ser fabricado. Num balanço de tudo isso nós olhamos hoje o nosso país e vemos que temos muito poucas marcas. A partir do final da última década do século passado, século XX, começou a se firmar o sistema internacional de comunicação instantânea. O que esse sistema significou para o mundo? Significou que hoje o cidadão começou um processo... não hoje em particular, mas hoje o cidadão já está embutido em um processo de transformação de cidadão, mas não do país simplesmente, cidadão do mundo. Houve um claro enfraquecimento das fronteiras políticas e, em consequência disso, a competição se tornou global. Isso não volta para trás. Vamos dizer, só caminhará para frente. E as vantagens comparativas e competitivas das nações serão caracterizadas pelas marcas que elas conseguirem produzir. Qualquer um de nós indo a um supermercado, em particular as senhoras, que vão freqüentemente aos supermercados, sentem o peso das marcas, e procurar um produto da marca tal, e não comprar da outra marca, vai no jogo de preço, na relação preço-qualidade, enfim, no processo complexo de escolha entre comprar o produto A e o produto B, evidentemente a marca está em um diferencial. E um diferencial vai crescendo à medida que o valor agregado do produto cresce. Quanto mais complexo um produto, mas intenso de componentes e de equipamentos, como é o caso do avião, pode imaginar que a marca é algo extremamente importante. E o processo não é fácil. Muitos podem dizer "bom, mas os países estrangeiros que dominam o mercado mundial hoje podem nos obstar, como nós obstaríamos se nós estivéssemos na liderança do mercado mundial", mas isso também não deve atemorizar. A coragem de seguir em frente é um elemento fundamental e essa coragem não pode ser colocada simplesmente na mão do empreendedor e do indivíduo, porque se fizer isso ele pode



sossobrar. Se houver uma sociedade compreensiva com as necessidades do investidor, do empreendedor, nós podemos criar um país diferente.

Eu queria citar o exemplo da Itália. Em 1980, eu era presidente da EMBRAER e nós iniciamos o desenvolvimento de um jato de combate que deveria servir para a Força Aérea italiana e a Força Aérea brasileira. Ao findar de um dia bastante pesado em Turim, com a direção das companhias italianas que seriam as nossas parceiras ainda dando os passos iniciais para estabelecer o marco regulatório e marco contratual, que deveria estabelecer fixado entre as duas empresas, o presidente da companhia italiana, Aero Itália, convidou-me para assistir a uma palestra. Eu fui ao norte de Turim com ele assistir uma palestra onde um italiano colocou simplesmente “nós, povo italiano, não suportamos mais a máfia, não suportamos mais a corrupção governamental, não suportamos mais a instabilidade política e a falta de planejamento. Nós temos que construir uma nova Itália”. Eu não sei se alguém do auditório, se alguns dos senhores e senhoras visitaram a Itália recentemente. A Itália está caminhando de uma forma acelerada para a quarta maior potência industrial do mundo. A nova Itália nasceu através de uma vontade da população, através de uma vontade feroz da população. E essa vontade pode nos impregnar da mesma maneira. Nós temos que construir um novo Brasil. Esse Brasil que surgiu do século passado, do século XX que terminou há 4 anos atrás, não é o Brasil que nós desejamos. Nós desejamos um Brasil em que nós possamos ter aspirações, que nós podemos ter esperanças, que podemos ter as crianças todas educadas num nível bastante mais elevado do que nós temos hoje, eliminando esses descompassos sociais, esse desequilíbrio que tanto nos envergonha. O Brasil é um país que não pode ser subdesenvolvido. Não pode ser pobre. É um país viável sob todos os aspectos, com um povo de excelente qualidade, um povo que eu tenho certeza que mais cedo ou mais tarde vai ser decantado no mundo como um dos melhores povos do mundo. Mas nós não podemos continuar a ter um país rico como o nosso, tão viável, construindo esse cenário que nós temos hoje. O que aconteceu no mundo nos últimos 20 anos que nós pudéssemos entender o que nós podemos fazer quando nós sairmos dessa sala? Nós podemos sair dessa sala com duas sensações: ouvir uma palestra, vários apresentadores abrindo o Minastec de 2004, o Ozíres veio aqui e disse uma porção de coisas, e sair dessa sala e amanhã cedo sequer nos lembrarmos das reflexões que nós ouvimos aqui hoje. Mas podemos também sair dessa sala dispostos a

compreender o mecanismo que está acontecendo hoje no mundo e aproveitar isto. Deixar para trás aquela síndrome que nós temos muito típica de que se está havendo uma crise lá fora, essa crise imediatamente vai se refletir nas nossas atitudes, no nosso desempenho como nação que possa participar do cenário mundial. Mas nos últimos 20 anos, algumas coisas que eu acho que nós poderíamos captar e verificar que tipo de oportunidade surge disso. As comunicações se globalizaram. O computador e a internet fazem os cidadãos hoje se comunicarem com muito mais rapidez e sabendo o que está acontecendo no mundo. A digitalização na área da eletrônica está criando horizontes que nós não podemos imaginar aonde chegaremos, levando como consequência automação a robótica. A consequência de tudo isso nos leva a mercados globais, produtos inteligentes que são colocados no mercado com uma agregação de valor realmente impressionante. Hoje, entre... embora nós tenhamos a EMBRAER hoje exportando aviões entre dos maiores exportadores brasileiros, nós temos o agronegócio. A média do preço do quilo de um produto do agronegócio essencial sem dúvida nenhuma não chega a trinta centavos de dólar, o quilo de avião é vendido por mil dólares. Nestes mil dólares está o emprego, a competência, a competição. Nós precisamos aumentar o valor dos produtos produzidos no Brasil. Se nós fizermos um apanhado global, hoje, nós estamos exportando nosso produto a menos de duzentos dólares o quilo em média, e as nossas importações estão atingindo novecentos dólares por quilo. Nós temos um desbalanceamento que nós temos que fugir disto tão cedo quanto possível. Por outro lado, se nós olharmos o Brasil vemos uma geografia favorável, uma situação relevo, quase de liderança na América do Sul, um mercado de trezentos e trinta milhões de habitantes, recursos naturais e uma população que se educada com nível de escolaridade muito maior do que nós temos hoje, nós teríamos uma força efetivamente imbatível. E que perto de tudo isso a pergunta fica: por que o Brasil não acompanhou tudo isso? Se nós formos ver, nós temos problemas institucionais difíceis, sem dúvida, mas que podem ser modificados, nossos custos de produção são acima da média mundial. Não temos formação de capitais nacionais, é nós não podemos crer que o governo brasileiro possa fornecer todos os capitais para o desenvolvimento desta nação. Os capitais de desenvolvimento vem efetivamente da poupança privada, desde que nós possamos ter níveis de tributação melhores do que nós temos hoje. Temos uma cultura fundamentalmente financeira, aonde protege seu dinheiro de uma forma



enorme, desprotegendo completamente o produto, o investidor, a fábrica e os empregos. A tributação como eu disse anteriormente complexa e cara, os custos altos de uma infra-estrutura basicamente pouco suficiente, uma burocracia estatal, em geral ineficiente e em grande medida hostil para com os investidores. Um nível baixo de escolaridade, um ritmo de inovação insuficiente, riscos altos para investir. Notem nada, é... nada assusta, problemas difíceis não resta a menor dúvida, mas solúveis, desde que a vontade da sociedade se exerça. E o mundo, hoje, oferece oportunidades imensas. Consta que em 1913, o Presidente do Instituto Nacional de Propriedade Industrial da Inglaterra, teria proposto um fechamento do instituto porque em 1913, ele achava que não havia mais nada para ser inventado, não é isso que acontece hoje, há muita coisa para ser inventado. E essas tendências mundiais vão acelerar o fluxo das informações. O poder competitivo da inovação que é um dois itens fundamentais nesse Minastec 2004, os processos racionais de desenvolvimento de produtos, através de pesquisa em desenvolvimento, o crescimento avassalador da importância das marcas comerciais, é... mecanismos novos para assegurar a propriedade intelectual, propriedade industrial, um valor que nosso país ainda não aprendeu muito com aplicá-lo, normas técnicas muito mais precisas de modo garantir intercambiabilidade, meteorologia de alto nível para garantir qualidade industrial é... assim melhor do que produzimos hoje. Uma velocidade muito maior na criação de novos produtos, uma competição global e regras crescentes no mercado mundial, mais baseada na competência técnica do que nas tarifas aduaneiras tradicionalmente adotadas. Eu não vou me alongar muito mais nas considerações que estou fazendo. Mais eu creio meus caros amigos, amigos que eu vejo muito deles pessoais, de muitos e muitos anos aqui presentes, nós podemos pensar em um Brasil novo. Criar culturas e comportamentos de que nós acelerarmos todo esse processo, através de uma eficácia do sistema público e do sistema privado. Lutar pelo crescimento da cidadania. Substituir o poder do governo, dos governos, sobre o cidadão, pelo poder dos cidadãos sobre o governo. Esmerarmos na educação. Minas tem sido um exemplo nessa direção. O progresso desse estado, o progresso nesse país está baseado na educação massificada e em nível de qualidade bastante melhor do que nós produzimos hoje. Se nós não tivermos nada que justifique esse nosso esforço, há um que eu considero de enorme importância. Há quatro anos atrás, nós atravessamos um século, atravessamos um milênio, a geração privilegiada. Eu não sei com se sentiram, os senhores



e senhoras aqui presentes no dia 31 de dezembro do século passado ou do milênio passado e como se sentiram no dia primeiro de janeiro do novo século, do novo milênio. Vamos nos lembrar que vai levar mil anos até que uma nova geração tenha a mesma oportunidade, ou cem anos para cruzar um novo século. E justamente essa... tentamos considerar isso uma linha divisória, dizendo que eu fiz no século passado não funcionou, o Brasil não é um país que eu quero. Vamos neste novo século fazer um novo Brasil. Como pensar em... começar pressionar nosso setor político, dos nossos dirigentes e se lembrarem que foi uma luta muito longa o Brasil conquistar a democracia política. Nós temos que conquistar a democracia econômica que isso nós faz uma falta enorme e está colocando, está colocando fora do trilho da riqueza e do crescimento econômico e da felicidade, da qualidade de vida população, milhões e milhões de brasileiros. Não tem sentido, pois a liberdade econômica pode assegurar uma trajetória muito melhor. Estimular para os investidores, para o risco. Mais que esse risco seja minimizado em uma sociedade compreensiva, com a necessidade do lucro, com a necessidade do resultado positivo, com uma necessidade de se criar um espírito empreendedor. Criar um mecanismo pelo qual os alunos das nossas escolas, de um modo em geral, inclusive da escola superior, tenham na sua cabeça uma empresa, e não um emprego puro e simplesmente, que eles possam ser estimulados no sentido de que uma sociedade cooperativa possa fornecer a eles os mecanismos pelos quais eles possam criar as suas empresas e, portanto, através de um ambiente empreendedor fazer com que as suas empresas ou as suas iniciativas possam ter êxito. Como nós podemos fazer isto? Há cerca de... ou melhor 2002, a população brasileira elegeu para o governo um partido de esquerda, seguramente o maior partido de oposição, mais competente, mais combatível que nós já fabricamos em toda a nossa história. Esse partido assumiu em 2003, está completando seus primeiros dois anos de governo e tudo aquilo que nós imaginávamos que podia acontecer, não está acontecendo. Aí precisa colocar a pergunta por que? O que está acontecendo? A minha colocação básica é que o Brasil como dos poucos países do mundo, tem o maior respeito pelo Presidente da República, dando-lhe a ele uma liderança quase que inata. Se o Presidente da República comandar um processo desse de mudança, eu tenho certeza que o país muda mais precisamente. Precisamos fazer com que o poder de compra governamental possa ser utilizado para o desenvolvimento nacional. O governo brasileiro tem que deixar de ser um dos maiores importadores do país, porque ele pega os

reais de nossos impostos transforma em dólar e gera emprego lá fora. Isso os americanos numa decisão sábia de 1933 de autoria do grande presidente que eles tiveram, Presidente Reagan, interrompeu este processo, em 1933 o Congresso norte-americano, imagina, setenta e um anos atrás, aprovou uma lei dizendo que o governo americano não podia importar. Interrompeu completamente as importações. Não que não usasse emprego em produto importado. O produto importado tinha que ser comprado no mercado interno com pelo menos 50% de conteúdo nacional. Isso deu um salto qualitativo na produção norte-americana e é muito provável que os Estados Unidos conseguiram manter um esforço de guerra na 2ª Guerra Mundial fazendo a maior revolução industrial de reciclagem de uma indústria básica se não fosse o poder dessa lei. Os contratos de desenvolvimento que nos Estados Unidos este ano em particular estão chegando a oitenta bilhões de dólares. Contrato de inovação, contratados pelo governo a risco do governo para proporcionar uma base que a inovação nacional possa levar a produtos competitivos, um resultado nós vemos o êxito desse país no mercado internacional. Nos mesmos quinhentos anos que nós temos dos Estados Unidos ele se transformaram numa das grandes potências da terra. A redução dos riscos, o governo pode trabalhar muito nesta direção, utilizar o poder indutor e educador da tributação, ainda nos Estados Unidos, eu quero pedir perdão por tantas referências aos Estados Unidos, mais eu morei lá numa certa oportunidade, quando eu fiz meu curso de pós-graduação, conheço melhor aquele país, mais eles, por exemplo, há cento e cinquenta anos, eles criaram uma lei de incentivo a transferência de heranças e doações privadas para o sistema educacional, teve tanto êxito que, hoje, potencialmente cada brasileiro quer arranjar um pouco de dólar para fazer um MBI nos Estados Unidos para aproveitar os benefícios de educação daquele país. Quer dizer, o poder indutor da educação... da tributação é fundamental para criar esses mecanismos de geração de riqueza. E uma palavra final a desregulamentação e a burocracia. Reduzir essa burocracia infernal que pesa sobre nossas cabeças, a ponto tal que, hoje, nenhum de nós aqui nessa sala tem fé-pública suficiente para se quer declarar o seu endereço. Acho que todos já tiveram a experiência de ter chegado a uma repartição oficial para provar que está dizendo a verdade, quando diz que mora na rua X, tem que levar uma conta de luz, uma conta de gás, uma coisa dessa natureza, com zero de fé-pública. Não é possível construir um país, aonde os nascidos neste país não tenham fé-pública. O mundo tem muitas oportunidades. Energia, a energia sem dúvida



nenhuma é a prioridade básica, e este país é rico para oferecer oportunidades no mundo, inclusive na nova economia de hidrogênio que vem pela frente. A produção elétrica vai substituir a produção termodinâmica que nós utilizamos em nossos motores. As telecomunicações vão continuar avançando, numa velocidade espantosa. As oportunidades do espaço, da tecnologia aéreo-espacial, computadores, biotecnologia, a tecnologia das coisas pequenas, a nanotecnologia robótica. As oportunidades do agronegócio que já estão despontando, nós já estamos mostrando. Um comércio internacional globalizado, sendo a competição e a qualidade, e nós podemos neste ínterim desenvolver bastante nosso mercado doméstico, baseado no enriquecimento da população. Finalizando, eu queria renovar a minha fé neste país imenso. Um país de brasileiros, como nós mesmos, nascidos nas mais variadas regiões deste país. Gente lutadora, gente que se armada com as poderosas armas da educação, pode iniciar um processo de transformação que nós não podemos nem prever o resultado. E pode acontecer muito mais rapidamente, inclusive mesmo na minha faixa etária, talvez eu tenha esperança de ver esta modificação, desde que nós começamos agora. Não deixemos para depois. E que nós nos consideremos responsáveis por este resultado, e se nós conseguirmos fazer isso, cada um como protagonista deste espetáculo que nós queremos construir, e não simplesmente esperando que outrem o faça. Tomando as nossas iniciativas, fazendo com que as instituições nos apoiem, construir o esforço, através das associações de classes que possam se manifestar a respeito do que nós desejamos do Brasil dos nossos filhos. E nós temos uma razão muito grande para isso, porque nós desejamos a eles o melhor dos mundos, e cabe a nós efetivamente ter uma participação, ir nesta direção. Há trinta e cinco anos atrás, nós conseguimos criar a EMBRAER. A EMBRAER nasceu do zero, das idéias que daqui foram expostas. Hoje é uma empresa multinacional, tem produção na China, tem produção na Europa, tem produção nos Estados Unidos e há um mês atrás fechou seu primeiro contrato vendendo produtos para o governo norte-americano, mais obedecendo a lei de 1933 com a sua fábrica situada nos Estados Unidos. Senhoras e senhores, isto é possível. Desde que nós brasileiros, quer dizer, não ninguém que esteja fora desta sala, nós que estamos aqui e pode ser gente que esteja fora desta sala também. Mais não transferindo a mais ninguém a responsabilidade desta mudança. Esta responsabilidade é nossa, e nós se tivermos a convicção disto, seguramente eu creio que muito mais depressa que nós pensamos, nós estaremos construindo um



Brasil novo que precisa estar na nossa cabeça como um tributo que devemos aos descendentes que virão e poderão encontrar um país melhor do que este que nós temos agora. Muito obrigado.