

Brigadeiro Nero Moura

Rubens Gomes Ferraz

Faz três meses que morreu Nero Moura (17 de dezembro de 1994).

Penitencio-me por não ter podido escrever sobre esse autêntico varão de Plutarco, assim que noticiado seu passamento.

De qualquer sorte, não perdeu a atualidade o tema do artigo, até porque a humanidade se acerca das comemorações dos cinquenta anos do término da Segunda Guerra Mundial, no front do Velho Mundo (8 de maio de 1945), da qual participou meritariamente esse gaúcho de Cachoeira do Sul, cidadão e militar exemplar.

No entanto, embora com atraso, não quereria calar, permitindo-me que passasse em branco, sem as linhas de minha cívica reverência, o óbito desse aviador que marcou época.

Alguém que se enquadra cabalmente no mais apurado perfil vocacional dos homens dos ares, tão bem retratado em estrofe, que transcrevo literalmente, do talvez mais perceptivo poema jamais escrito a respeito da mística de voar, de autoria do genial poeta irlandês W. B. Yeats (1865-1939): "*Um solitário impulso de prazer levou-me a este tumulto em meio às nuvens.*"

Pená que fora dos quadros da Aeronáutica, a maior parte das pessoas, em particular as mais moças, pouco ou nada saibam a respeito de tal figura, já legendária, formador diretor ou inspirador de cerca de quatro mil pilotos de sua especialidade.

Por infortúnio, de uns tempos para cá, negligencia-se, amiúde, nossa memória histórico-cultural, relegando-se mesmo ao olvido vultos da nacionalidade. Um mau costume da era eminentemente materialista em

que vivemos. Todavia, para quem não o conhece, o brigadeiro Nero Moura foi uma dessas raras personalidades que, ainda em vida, entraram para a História. É que a História Militar, desde sempre, constituiu um dos principais e palpitantes capítulos de tal prestigioso ramo da cultura humana. Ou, mais exatamente, a partir de suas primícias, na Grécia Clássica, graças à intelectualidade e pioneirismo de Heródoto. O *Pai da História*, como é chamado.

Aqui não irei focalizar o eficiente administrador, o leal ministro da Aeronáutica de seu conterrâneo, o presidente Getúlio Vargas, no período de 31 de janeiro de 1951 a 18 de agosto de 1954, fase delicada da vida institucional do País, que, ao atingir o auge, culminaria com o suicídio daquele notável estadista. Prefiro centrar-me no jovem major-aviador Nero Moura, bravo comandante então do já acima de cinquentenário *Primeiro Grupo de Aviação de Caça*, sediado na Base Aérea de Santa Cruz, Rio de Janeiro, cuja criação data de 18 de dezembro de 1943, com certeza um dos significados contributos de nossa gente, que, de novo, se revelaria singularmente intrépida, para a causa da derrocada da Alemanha hitlerista.

Na península itálica, essa sobranceira e destemida Unidade alada, que ostentava orgulhosamente, inscrito nas carlingas dos seus aviões, o dístico "*Senta a pua*", expressão de origem carioca, corriqueira, na época, equivalente, em gíria atual, à frase "*bota pra quebrar*", produziu verdadeiras façanhas, a bordo dos antigos 26 P-47 (Thunderbolt), tão distintos dos seus modernos sucessores, os supersônicos F-5E.

Operando primeiramente em Tarquínia, depois em Pisa, como caças-bombardeiros, as aeronaves

brasileiras, no desempenho de 2546 missões de guerra (aniquilamento, reconhecimento e comboios aéreos) em 5415 horas de voo, destruíram ou danificaram 2 aviões, 13 locomotivas, 1034 veículos motorizados, 250 vagões, 25 pontes, 85 peças de artilharia, 6 instalações fabris, 31 depósitos de combustível, 5 usinas elétricas e 19 embarcações do inimigo. Dentre os 48 oficiais do Grupo, empenhados nessas arriscadas missões, registraram-se 22 baixas.

Feitos, portanto, de glória e grandeza militar, grandeza esta no sentido mesmo que lhe empresta o talento literário de Alfred de Vigny, os praticados pelos pilotos de caça do Brasil (*jambock*, como codinome), cumpridos em espaço aéreo europeu. Aliás, a única nação latino-americana que, a seu crédito, exhibe semelhantes proezas.

Encontrava-me, por dever de ofício, em Brasília, mas confesso a emoção que senti ao tomar ciência de que esquadrilhas de possantes jatos da FAB, representando suas diversas Unidades de Caça, efetuaram evoluções, com formidável estrondo, sulcando, coincidentemente numa triste tarde acinzentada, os céus da Zona Sul do Rio de Janeiro, em justíssima homenagem dos caçadores de hoje ao velho guerreiro, patrono da Aviação de Caça do Brasil, no preciso momento em que seu corpo baixava à sepultura, na cripta dos aviadores, no Cemitério de São João Batista, bairro de Botafogo, recebendo as devidas honras militares. De luto ficou a FAB. De luto ficou o Estado do Rio Grande do Sul. De luto ficou o Brasil.

Rubens Gomes Ferraz é subprocurador-geral da Justiça Militar da União, membro efetivo e ex-diretor do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB)