

OBSERVATÓRIO CONE SUL DE DEFESA E FORÇAS ARMADAS
INFORME BRASIL Nº 250
Período: 26/05/07 a 01/06/07
GEDES – Brasil

- 1- Mistério Público Federal acusa controladores aéreos militares
- 2- Controladores não utilizam mais o sistema Cindacta-4.
- 3- Aeronáutica inaugurará quinto centro de controle aéreo do país
- 4- Analistas sugerem auxílio das Forças Armadas no combate ao tráfico em comunidade carioca
- 5- Sargentos utilizam estratégia de articulação política no Congresso para a desmilitarização do setor aéreo

1 – Ministério Público Federal acusa controladores aéreos militares

Segundo noticiaram os jornais *Folha de S. Paulo*, *O Estado de S. Paulo*, *Jornal do Brasil* e *O Globo*, o Mistério Público Federal (MPF) de Cuiabá, capital do estado do Mato Grosso, e de onde partiu o jato americano Legacy que posteriormente chocou-se com o Boeing da Gol em Setembro de 2006, ofereceu denúncia à Justiça dos responsáveis pela colisão. Os pilotos do jato, Joe Lepore e Jan Paladino, foram acusados com mais três controladores – Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José Santos de Barros e Felipe Santos Reis – de crime culposo, enquanto o controlador Jomarcelo Fernandes dos Santos responderá por crime doloso por não orientar os pilotos do Legacy a mudar de altitude. O relator da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) no Senado Federal, Demóstenes Torres, também concluiu que os controladores têm culpa pela colisão. Afirmou que as falhas apontadas no sistema aéreo pelos controladores existem e devem ser investigadas, mas o principal fator do acidente foi a falha humana. Se a Justiça aceitar a denúncia (que deverá ser analisada em duas semanas), os pilotos passarão à condições de réus em uma ação penal por crime de atentado à segurança de voo. O delegado Renato Savão, da Polícia Federal (PF) apontou que os controladores deveriam responder a processo militar, contudo o Procurador da República de Mato Grosso, Thiago Lemos de Andrade, defende que os controladores cometeram um crime comum e, por isso, devem se submetidos à Justiça comum. Em depoimento à CPI do Apagão Aéreo, no dia 28/05/07, os controladores afirmaram que não cometeram falhas no procedimento e que sistema de controle aéreo “tem falhas, induz ao erro e não é confiável”. Outro controlador interrogado, Francisco Roberto Agostinho Freire, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta-4), localizado em Manaus, assegurou que o radar secundário da região do acidente estava “inoperante” no dia da colisão e que tentou contatar o Legacy antes do acidente. Jomarcelo dos Santos disse que “o sistema é falho e há sobrecarga de trabalho”, além disso, admitiu que fala mal inglês e por isso não teria determinado aos pilotos do Legacy que mudassem de altitude. Lucivando e Leandro disseram que não contataram o Cindacta-4 porque receberam informações de que a altitude estava correta. Denunciaram falhas e panes de rádio e/ou comunicação e afirmaram que o software de voo “induz” o controlador ao erro. Já o coronel Eduardo Raulino, comandante do Cindacta-1,

localizado em Brasília, assegurou em seu depoimento que o sistema aéreo brasileiro é seguro, que as normas não foram cumpridas e que Jomarclo, além de não avisar o Legacy sobre a falha do transponder, repassou informações erradas na mudança de turno para Lucivando. Já no dia 29/05/07, a Força Aérea Brasileira (FAB), através do depoimento do chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), brigadeiro Jorge Kersul Filho, também se defendeu das acusações dos controladores e afirmou que as regras não foram cumpridas e que a culpa é dos controladores. Apesar de a denúncia ter gerado revolta na categoria, o presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vão, Jorge Botelho, reiterou que a entidade não se posicionará, visto que os profissionais envolvidos são militares e não estão associados a esta. O jornal *O Estado de S. Paulo* informou que a FAB abrirá Inquérito Policial Militar para apurar a conduta dos controladores envolvidos no acidente, mas não especificou se os indiciados serão os mesmos quatro denunciados pelo MPF do Mato Grosso. O *Estado*, analisando a CPI do Apagão, argumentou que ela deveria evitar, sobretudo, a politização das apurações e a distribuição de culpas pelo acidente. Segundo o jornal, existem argumentos que apontam ora para a responsabilidade preponderante da Força, ora para os controladores de vôo e os pilotos dos aviões envolvidos no acidente. Apurar as trocas de acusações e esclarecer o acidente seriam necessários, porém a finalidade última à qual deveria se direcionar a CPI seria garantir a segurança de vôo no Brasil. No dia 31/05/07, o jornal *Folha de S. Paulo* noticiou que a CPI do Apagão Aéreo do Senado e da Câmara investigarão um desvio em um contrato da Aeronáutica, firmado no ano 2000 com a empresa Atech, que desenvolve softwares de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. Segundo o jornal, o contrato foi fechado como aditivo do projeto Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam), com a primeira fase estimada em U\$3,15 milhões. Houve uma denúncia que afirmava que o software não possibilitava a visualização completa dos planos de vôo na base de dados. A Aeronáutica não se manifestou. (Folha de S. Paulo – Cotidiano – 26/05/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 27/05/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 29/05/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 30/05/07; Folha de S. Paulo – Brasil – 31/05/07; Jornal do Brasil – País – 29/05/07; Jornal do Brasil – País – 30/05/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 26/05/07; O Estado de S. Paulo – Notas e Informações – 27/05/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 29/05/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 30/05/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 31/05/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 01/06/07; O Globo – O País – 26/05/07; O Globo – Economia – 27/05/07; O Globo – O País – 29/05/07; O Globo – O País – 31/05/07; O Globo – O País – 01/06/07).

2 – Controladores não utilizam mais o sistema Cindacta-4

De acordo com o jornal *Folha de S. Paulo*, os controladores do tráfego aéreo do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo de Manaus (Cindacta-4) não estão utilizando o sistema – que é integrante do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam) - para monitorar os vôos na região. Os profissionais alegam que o sistema tem apresentado problemas, como a proliferação de “alvos falsos” e informações incorretas sobre os aviões. O Centro de Comunicação Social da Força Aérea Brasileira (FAB) informou que

não há problemas com o funcionamento do Cindacta-4, mas que as reclamações motivaram uma análise técnica da situação. O não uso deste, segundo alegam os controladores, apresenta riscos à segurança aérea, já que o monitoramento é feito por rádio. (Folha de S. Paulo – Cotidiano – 26/05/07).

3 – Aeronáutica inaugurará quinto centro de controle aéreo do país

O jornal *O Estado de S. Paulo* informou que o Comando da Aeronáutica inaugurará, até o final de 2008, um novo centro de controle do espaço aéreo nacional. Constituirá o quinto centro aéreo do país, ao lado dos estabelecidos nas cidades de Brasília (Cindacta-1), Curitiba (Cindacta-2), Recife (Cindacta-3) e Manaus (Cindacta-4), porém será o único com jurisdição sobre uma área que não faz parte do território brasileiro. A unidade, batizada de ACC Atlântico, ficará responsável por monitorar exclusivamente as rotas sobre o oceano, a maioria ligando Brasil e Europa, e contará com um grande diferencial tecnológico. O novo centro de controle será o primeiro da América Latina a adotar o conceito CNS/ATM (sigla em inglês para Comunicações, Navegação, Vigilância e Gestão de Tráfego Aéreo), cujo sistema de gerenciamento de voo é operado por satélites, inovando assim a base da aviação civil e militar brasileira, que desde a década de 70 trabalha a partir de frequência de rádio e com o auxílio de radares. (O Estado de S. Paulo – Metrópole – 27/05/07).

4 – Analistas sugerem auxílio das Forças Armadas no combate ao narcotráfico em comunidade carioca

Em entrevista ao jornal *O Globo*, o diretor de Departamento de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (UFF), Ronaldo Leão, sugeriu o trabalho integrado com as Forças Armadas para que as forças de segurança pública do estado do Rio de Janeiro suprissem a falta de efetivo e equipamentos que seriam necessários à operação de combate ao tráfico de drogas na comunidade do Complexo do Alemão. Leão afirmou que, embora despreparados para o trabalho de polícia, os militares poderiam auxiliar no cerco ao local, deixando aos policiais ações articuladas no interior da favela. Vice-presidente do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos, o coronel do Exército Amerino Raposo endossou as palavras do analista Ronaldo Leão e acrescentou que as operações naquela comunidade somente lograriam êxito com maciços investimentos na área social que pudessem contemplar a infraestrutura do local. (O Globo – Rio – 27/05/07)

5- Sargentos utilizam estratégia de articulação política no Congresso para a desmilitarização do setor aéreo

Segundo o jornal *O Globo*, os controladores de voo militares mudaram a estratégia para conquistar a desmilitarização do setor aéreo do país, partindo para a articulação política com os parlamentares do Congresso Nacional. Segundo o presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Voo (ABCTA), Wellington Rodrigues, o objetivo é convencer deputados a apresentarem um projeto de lei para desmilitarizar o setor. Aproveitando-se das duas Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs) do Apagão Aéreo, pretendem obter apoio de deputados e senadores na empreitada. No

documento apresentado, os sargentos alegam que aspiram simplesmente um comando civil, propõem a criação de uma agência vinculada ao Ministério da Defesa e um prazo de transição para a mudança. Além disso, sugerem a criação de uma carreira de nível superior destinada à proteção ao voo, com especialidades como técnicas em eletrônica e meteorologia. Na tentativa de contornar a insatisfação dos controladores, o comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, depois do motim dos controladores, ocorrido em março de 2007 em Brasília, que causou atrasos nos vôos de todo o país e uma crise institucional devido suas reivindicações, já permitiu que tanto os sargentos-controladores diplomados como aqueles que não tiverem curso superior possam ser promovidos ao posto de oficial, chegar ao topo da hierarquia e dobrar seu salário na atividade. A explicação para a nova estratégia é a de que as determinações de Saito não são suficientes e que, apesar de ter sido prometida pelo Executivo, a criação da carreira civil, subordinada ao Ministério da Defesa, estaria sendo relegada pela Aeronáutica e, por isso, tentam agora uma mudança através do Congresso Nacional. (O Globo – Economia – 27/05/07; O Globo – Economia – 29/05/07)

SITES DE REFERÊNCIA:

Folha de S. Paulo – www.folha.com.br

Jornal do Brasil – www.jb.com.br

O Estado de S. Paulo – www.estado.com.br

O Globo – www.oglobo.com.br

***Informamos que as colunas opinativas da *Folha de S. Paulo* e o conteúdo integral de *O Estado de S. Paulo* não estão mais disponíveis gratuitamente na versão *on line*. No entanto, aqueles que tiverem interesse em receber as notícias destes jornais utilizadas na produção do Informe Brasil, podem solicitá-las a gedes@franca.unesp.br**

*****Equipe:**

Ana Paula Lage de Oliveira (Redatora, graduanda em Relações Internacionais); Ana Paula Silva (Redatora, graduanda em História, bolsista PIBIC/CNPq); Érica Winand (Supervisora, doutoranda em História, bolsista FAPESP), João Paulo Guerra Rotelli (Redator, graduando em Relações Internacionais); Juliana de Paula Bigatão (mestranda em Relações Internacionais e bolsista FAPESP); Leonardo Soares de Oliveira (Redator, graduando em Relações Internacionais, bolsista PIBIC/CNPq) e Victor Missiato (Redator, graduando em História).