

OBSERVATÓRIO CONE SUL DE DEFESA E FORÇAS ARMADAS

INFORME BRASIL Nº 268

Período: 29/09/07 a 05/10/07

GEDES – Brasil

- 1- Jornais realizam retrospectiva sobre a crise aérea brasileira
- 2- Especialista avalia o desenvolvimento do Brasil na área espacial

1- Jornais realizam retrospectiva sobre a crise aérea brasileira

Os jornais *Folha de S. Paulo* e *O Estado de S. Paulo*, em análise acerca da crise aérea brasileira que completou um ano em 29/09/07 (data da colisão entre o Boeing, da empresa aérea Gol, e o jato americano Legacy), apontaram que nesse período já foram gastos cerca de R\$3,1 bilhões na tentativa de solucionar os problemas. A colisão do Boeing com o Legacy, somado a outro acidente ocorrido recentemente no aeroporto de Congonhas, totalizou 353 mortes. Além disso, o período também foi caracterizado por: panes em Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindactas), formação de duas Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs) para a investigação da crise, motim de controladores de voo no Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo de Brasília (Cindacta-4) e troca de autoridades do setor aéreo e de defesa, com destaque para a substituição de Valdir Pires por Nelson Jobim no cargo de ministro da Defesa. O primeiro acidente aéreo revelou a desarmonia entre a Força Aérea Brasileira (FAB), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). A FAB anunciou 12 recomendações para recuperar o setor. A Aeronáutica afirmou que, até 2008, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) formará duas novas turmas de 300 controladores de voo para suprir a atual demanda destes profissionais; 17 radares serão modernizados e o fornecimento de energia e comunicação serão aperfeiçoados. Segundo a *Folha de S. Paulo*, o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, encaminhou à Justiça Militar o Inquérito Policial Militar (IPM) indiciando cinco controladores de voo por "materialidade e indícios de autoria de crime" no acidente ocorrido entre o Boeing da empresa aérea Gol e o jato americano Legacy em Setembro de 2006. Os controladores Felipe dos Santos Reis, Jomarcelo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar e Leandro José dos Santos Barros, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta-1) de Brasília, e o suboficial João Batista da Silva, da cidade de São José dos Campos, estado de São Paulo, de onde decolou o Legacy, podem ser presos, suspensos ou expulsos da carreira militar. O IPM aponta, entre outros detalhes, que houve falta de comunicação entre os controladores e os pilotos dos aviões. Porém, o documento afirma que não existem "buracos negros" no espaço aéreo brasileiro, que inviabilizariam as comunicações e tornariam arriscada a segurança dos vôos. Em coluna opinativa ao jornal *Folha de São Paulo*, no dia 03/10/07, Eliane Cantanhêde, expôs suas conclusões a respeito IPM, e afirmou que pela primeira vez a FAB admitiu erros no sistema de controle aéreo, porém, existem alguns pontos que o IPM deixa de citar, como por exemplo a sobrecarga de trabalho dos operadores e o fato de muitos deles não terem condições de se comunicar em inglês. Por fim, a colunista ressalta que o real problema é estrutural e que é nesse ponto que a Aeronáutica deveria se concentrar para resolver as questões de segurança do espaço aéreo brasileiro. Por outro lado, Roberto Sobral, advogado dos controladores de voo que estão sendo indiciados pelo motim de março de 2007 no Cindacta-4 de Brasília, afirmou que a Força Aérea "não é isenta para apurar, pois ela tem interesse em esconder os defeitos e falhas dela própria" e, ao indiciar os controladores, apenas tenta "jogar a culpa [dos seus próprios defeitos] nos outros". O advogado propôs uma auditoria

internacional para avaliar as condições de controle de tráfego aéreo no Brasil e afirma que a Aeronáutica se recusa por saber que “o resultado será contra ela própria”. Referindo-se ao IPM que pune os controladores de vôo no caso do acidente em setembro de 2006, o presidente da Federação Internacional de Controladores (Iftca, em inglês), Marc Baumgartner, afirmou que ao invés de punir os próprios funcionários, os militares deveriam se preocupar com a melhoria do sistema de tráfego aéreo no Brasil. Segundo Baumgartner, é preocupante que se contrate tantos controladores atualmente, pois corre-se o risco de que estes não tenham as qualificações necessárias. De acordo com o *Estado*, o ministro da Defesa pela primeira vez deu a entender que a desmilitarização do setor aéreo poderá ser discutida em breve. Neste caso, há a possibilidade do sistema aéreo civil passar para as mãos de civis, e a defesa do espaço aéreo continuar com os militares. Além disso, Jobim anunciou a contratação de uma auditoria internacional independente para avaliar o controle e proteção do tráfego aéreo brasileiro. Segundo a *Folha*, a crise aérea aumentou consideravelmente a utilização da frota de jatos da Aeronáutica para o transporte de ministros governamentais e presidentes do Congresso Nacional, tanto no país quanto no exterior. Um decreto do ano de 2002, assinado pelo ex-Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, autorizou o uso de aeronaves da FAB pelo vice-presidente da República, os presidentes do Congresso e do Superior Tribunal Federal, além de ministros do primeiro escalão e os comandantes das Forças Armadas. As circunstâncias em que pode ser utilizado este transporte são viagens a serviço, emergência médica ou deslocamento para a cidade onde reside a autoridade. (Folha de S. Paulo – Cotidiano – 30/09/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 02/10/07; Folha de S. Paulo – Opinião – 03/10/07; Folha de S. Paulo – Opinião – 04/10/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 04/10/07; Folha de S. Paulo – Brasil – 05/10/07; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 05/10/07; Jornal do Brasil – Brasil – 03/10/07; Jornal do Brasil – País – 05/10/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 30/09/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 04/10/07; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 05/10/07).

2- Especialista avalia o desenvolvimento do Brasil na área espacial

Em coluna opinativa ao jornal *Folha de S. Paulo*, o presidente da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, Marco Antonio Raupp, publicou um breve histórico sobre o desenvolvimento espacial brasileiro no cenário internacional, tendo em vista que no dia 04/10/07 comemorou-se 50 anos da era espacial. No Brasil, o início dos trabalhos efetivos nesse campo se deu na década de 1960, época em que os militares tinham como tarefa o desenvolvimento de foguetes, a fim de que o país acompanhasse a tendência de criação de programas espaciais próprios. Um dos principais projetos do governo naquela época era o Sistema Avançado de Comunicações Interdisciplinares (Saci), que tinha como objetivo a implantação de programas educacionais por TV via satélite, com vistas a erradicar o analfabetismo no país, projeto implantado no Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) durante 1960-70. O programa, porém, não continuou. De acordo com Raupp, durante o regime militar houve também importante decisão política na área espacial, que procurou o desenvolvimento de um projeto espacial completo em conjunto com a França. Esse fato possibilitou o treinamento de engenheiros brasileiros no centro de pesquisa espacial de outro país. O Brasil, porém, em 1979, optou por um trabalho independente, que originou a Missão Espacial Completa Brasileira, comprometida com o desenvolvimento de uma base de lançamento, quatro satélites e um foguete dentro de apenas dez anos. Esse programa, apesar de permanecer até hoje, teve poucos êxitos. Na opinião de Raupp, falta um projeto governamental de longo prazo. Apesar disso, o Satélite Sino-Brasileiro de Recursos Terrestres (CBERS), que já lançou três satélites desde 1988, tem proporcionado sucesso e aprimoramento na área, com um constante intercâmbio de engenheiros e pesquisadores, além de proporcionar o envolvimento de empresas

nacionais no projeto. Raupp ainda defendeu a necessidade de políticas públicas para os programas espaciais, além de objetivos claramente definidos e orçamento razoável para a fabricação e desenvolvimento de equipamentos específicos. (Folha de S. Paulo – Opinião – 04/10/07).

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

***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); Juliana de Paula Bigatão (Redatora, mestranda em Relações Internacionais e bolsista FAPESP); Sthéfane Torres (Redatora, graduanda em Relações Internacionais) e Victor Missiato (Redator, graduando em História).