

**TENDÊNCIAS/DEBATES**

**O Brasil deve promover a "desmilitarização" do controle do tráfego aéreo?**

**NÃO**

**Vitória de nossa história, garantia do futuro**

**GEORGES DE MOURA FERREIRA e NEWTON LEONE**

A ESTRUTURAÇÃO da aviação nacional tem suas origens no tenentismo, que, na década de 30, aplicou na prática a "Teoria do Poder Aéreo", do general italiano Giulio Douhet, que destacava o uso da recém-criada arma aérea, delineando a integração de todos os sistemas de defesa e seu emprego combinado na segurança nacional.

Para a expansão da malha aérea, foi criado pelo governo, em 1931, o DAC (Departamento de Aviação Civil), que, para ver em prática seus projetos, fundou, em 1934, o Correio Aéreo Militar, para desbravar os sertões e assegurar a presença do Estado em todo o território nacional, favorecendo extraordinariamente as incipientes companhias aéreas, que passaram a utilizar a sua estrutura.

A política de incentivo à aeronáutica adotada por Vargas teve bom resultado. Se em 1930 havia apenas 31 campos de pouso no país, após dez anos, eram 452. Ao final da 2ª Guerra Mundial, o Brasil contava com grande número de pilotos, aviões, indústrias aeronáuticas, diversos pontos de auxílio à navegação e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica.

A Força Aérea Brasileira foi criada nesse período, com a função de promover a defesa do espaço aéreo e controlar o crescente tráfego de aeronaves, que aumentou consideravelmente após o conflito mundial.

Concomitantemente, a FAB participou de projetos como a "Marcha para o Oeste", construindo, entre as décadas de 60 e 70, mais de 20 aeroportos, com todas as facilidades, que mais tarde serviriam de base para o Sivam (1998), último grande investimento na área de controle e defesa aérea nacional, cuja capacidade operacional, assim como a de tantos outros setores, está comprometida. Outro marco na história do controle aéreo no Brasil foi a instalação, em 1973, do primeiro dos quatro Cindactas (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) -que estão sendo atualizados às pressas, devido à defasagem de seu software, o que compromete a leitura da posição das aeronaves.

Lamentavelmente, apenas como um paliativo, o ministro da Defesa ora discorre sobre a possibilidade de retirar dos militares a responsabilidade pelo controle do tráfego aéreo, admitindo, para tanto, a criação de uma entidade civil. A proposta não pode ser encarada de forma tão simples. Se nossa história traz bons exemplos, o presente não fica atrás.

A "desmilitarização" representaria custos inoportunos. Com 2.683 controladores em atividade, seria necessário selecionar, contratar e treinar, por um período médio de um ano e meio, um número pelo menos igual de profissionais para suprir as necessidades de outro órgão de controle.

Por outro lado, os Estados Unidos, cujo controle de tráfego aéreo não era integrado ao sistema de defesa aérea, buscam alterações após o 11 de Setembro. Tentam adequar seu modelo de controle de tráfego de aeronaves buscando uma integração com os sistemas de vigilância, tomando como comparação o modelo brasileiro!

A questão dos controladores é apenas a ponta do iceberg. A ONG Contas Abertas divulgou no dia 3/11 que o programa orçamentário "Proteção de Vão e Segurança do Tráfego Aéreo" recebeu R\$ 531,7 milhões para gastar em 2006. Para o ano de 2007, o projeto de lei que tramita no Congresso autorizará o Comando da Aeronáutica a investir R\$ 489,1 milhões. Contudo, os fundos disponíveis para isso acumulavam, em outubro, R\$ 1,9 bilhão.

Difícil é solicitar à área econômica do governo a liberação de parte desses recursos para que sejam aplicados ao que se destinam: salvar vidas.

O sistema de controle de tráfego aéreo no Brasil não entrou em colapso não só devido ao fator sorte mas também, e especialmente, graças à competência e ao espírito pioneiro dos militares -que, devido à falta de verbas, não abrem vagas para a formação de controladores civis desde 1986.

No entanto, para 154 pessoas, a sorte acabou tragicamente, e nem toda a competência do mundo foi suficiente para suprimir a negligência perpetrada pelo disparate de trocar vidas humanas por superávit.

---

**GEORGES DE MOURA FERREIRA**, aviador, advogado, é professor de direito aeronáutico internacional e pesquisador da Universidade Católica de Goiás.

**NEWTON LEONE**, mestre em história, é professor de ciências aeronáuticas da Universidade Católica de Goiás.