



Espaço aéreo, fronteiras e tráfegos ilícitos: a cooperação internacional da Força Aérea Brasileira com as nações sul-americanas

Carlos Eduardo Valle Rosa

Introdução

A tridimensionalidade na questão da delimitação de fronteiras surge, inicialmente, com a introdução dos aeróstatos nas batalhas. O primeiro relato de utilização de um balão em combate é o da Guerra Revolucionária francesa. Boyne (2003, p. 380) cita que, em 1794, quando da invasão do exército francês na Bélgica, em Fleurus, o balão “*Entreprenant*” ascendeu a cerca de 400 metros de altura para observação do movimento das forças holandesas e austríacas. Na Guerra da Tríplice Aliança, entre 1864 e 1870, as forças brasileiras utilizaram balões para observar o movimento das tropas paraguaias. (DORATIOTO, 2002, p. 295).

Porém, antes utilizados apenas como instrumentos de observação, sem necessariamente invadir o território inimigo, em 1849, Buckley (1999, p. 24) descreve a tentativa dos austríacos em utilizar balões, transportando granadas, para bombardear a cidade de Veneza, durante a Primeira Guerra de Independência italiana, naquela que seria a ação precursora de transposição de fronteiras pelo espaço aéreo com o intuito claro de realizar uma ação contra o território inimigo.

A aeronave mais pesada que o ar deu um novo significado à guerra e às teorias geopolíticas. Mackinder, com a sua área pivô, e Mahan, com a influência do poder marítimo, foram teorias geopolíticas que influenciaram sobremaneira as configurações geográficas de várias nações. Entretanto, esses homens não testemunharam o advento do poder aéreo, que a partir da Primeira Guerra Mundial, nas palavras de Winston Churchill, faria o “exército do ar ocupar a primeira plana, antes da marinha e do exército de terra”. (BARTZ, 1967, p. 108).

O “poder aéreo” reformulou a geografia dos conflitos, levando a guerra às cidades e à população civil. Isso demandou reação às incursões e, na Inglaterra, por meio do Relatório de Jan Smuts,¹ deu origem à primeira força aérea da História, cujo objetivo era, essencialmente, proteger a fronteira aérea contra o adversário incursor. A história das guerras, desde então, registra a relevância do papel do avião nos conflitos.

¹ O relatório foi uma iniciativa do governo britânico para analisar a situação da defesa aérea das ilhas e da própria organização das operações aéreas após os ataques alemães de 1917. É o documento mais importante da história do poder aéreo, sendo precursor de todas as forças aéreas independentes ao redor do mundo e a razão do termo “poder aéreo”. (MASON, 2011. p. 10).

Como citar este artigo:

ROSA, Carlos Eduardo Valle. “Espaço aéreo, fronteiras e tráfegos ilícitos: a cooperação internacional da Força Aérea Brasileira com as nações sul-americanas”. In: RÜCKERT, A. A.; SILVA, A. C. P. da; SILVA, G. de V. (Orgs.). *Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território: integração sul-americana e regiões periféricas*. Porto Alegre: Editora Letra1, 2018, p. 250-258 DOI 10.21507/9788563800367-15

À função clássica de combate a outro poder aéreo, o que aconteceu na Segunda Guerra Mundial, Coreia, Vietnã, Malvinas e tantas outras, incorporam-se novas possibilidades de atuação, contra as ações do terrorismo (cujo acontecimento recente e marcante foi o ataque de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América) e contra as ameaças que se constituem em crimes (tráfico, contrabando, evasão de divisas, por exemplo).

Na atualidade, não há como se pensar em fronteiras sem a integração do espaço aéreo à discussão. O poder de penetração e a velocidade das aeronaves permitem que transgressões à soberania de estados sejam perpetradas exógena e endogenamente. Neste artigo, a discussão em torno da questão do crime transfronteiriço incorpora essas duas ameaças, pois se caracteriza no tráfego aéreo doméstico ou internacional.²

A hipótese que aqui se analisou foi a de que a conexão de sistemas de controle de tráfego aéreo entre as nações circunvizinhas é fundamental para a redução das ameaças de violação do espaço aéreo nacional, haja vista permitir a rápida identificação de incursões e a comunalidade nos procedimentos técnicos de interceptação.

Desenvolveu-se uma investigação nas atividades de cooperação da Força Aérea Brasileira com forças aéreas de nações vizinhas, visando identificar, em fontes abertas à pesquisa, os elementos essenciais desses intercâmbios e a prospecção de possíveis resultados.

A soberania do espaço aéreo, condição essencial para se evitar a prática do ilícito que se evada, transponha ou circule no espaço aéreo nacional, foi discutida desde muito cedo na teoria do poder aéreo. A fim de que possa ter uma compreensão melhor sobre a importância desse conceito, faz-se necessário observar o marco teórico que fundamentou a investigação.

² Tráfego aéreo doméstico é o movimento de aeronaves a partir e com destino a aeródromos situados no interior do território nacional. O tráfego internacional é aquele que se origina de aeroporto fora do território nacional e destina-se a aeroporto nacional ou origina-se de aeroporto nacional e destina-se a aeroporto internacional.

Fundamentação teórica

Dois teóricos precursores do poder aéreo trouxeram contribuições significativas para o desenvolvimento da pesquisa: Giulio Douhet, que se ateve, dentre outras proposições, na caracterização do “domínio do ar”, e Hugh Trenchard, fundamental no debate sobre o “controle aéreo”.

Giulio Douhet

Douhet entendia que “dominar o ar significa[va] estar em condições de impedir o voo do inimigo ao mesmo tempo em que [se] garantia esta faculdade para si próprio”. (DOUHET, 1988, p. 48). Esse domínio do ar só poderia ser obtido por adequado poderio aéreo. (DOUHET, 1988, p. 53).

Sua teoria era assertiva quanto à conquista do comando do ar como significado de vitória. (MEILINGER, 1997, p. 10). Ser derrotado no ar era ser derrotado pelo inimigo. (CHUN, 2004, p. 43).

Apesar do preceito fundamental pela necessidade de se obter o comando do ar, postulava que a batalha aérea, contra a força aérea inimiga, não seria a melhor forma de se obtê-lo. Ao contrário, defendia a destruição da força aérea do inimigo no solo, por meio do ataque às suas bases e aeronaves. Dizia que seria “mais vantajoso destruir o poder aéreo potencial do inimigo, destruindo seus ninhos e ovos, do que procurar suas aves voadoras no ar e abatê-las”. (DOUHET, 1988, p. 83).

Douhet, portanto, como precursor da teoria do poder aéreo, sintetiza a relevância do que hoje se compreende como “soberania do espaço aéreo”. Essa soberania se caracteriza pela possibilidade de exercer determinado grau de domínio sobre as operações aéreas no espaço sobrejacente ao território nacional, tanto em tempos de guerra como na situação de normalidade.

Hugh Trenchard

Nos anos subsequentes à Primeira Guerra Mundial, os países da Europa, principalmente, retomaram a atenção para as questões coloniais.

A manutenção das colônias era dispendiosa e, não raramente, redundava no emprego de contingentes militares “pacificadores” que exerciam pressão nas despesas dos estados. A Inglaterra, um dos países com maior quantidade de possessões ultramarinas, encabeçava a lista de nações com elevado orçamento na árdua tarefa de consolidar seu governo nas colônias.

Trenchard analisou essa situação de forma perspicaz e propôs ao governo britânico uma solução que minimizaria os custos coloniais. Essa solução era concebida na utilização das aeronaves da Força Aérea no policiamento das imensas áreas das possessões na Ásia e Oriente Médio. Os primeiros resultados contra uma pequena rebelião na Somália, entre os anos de 1919 e 1920, forneceram a base para o desenvolvimento desse tipo de operação:

Nessa ocasião, aeronaves de reconhecimento localizaram o líder somali em uma fortificação na região. Bombardeios intensos das aeronaves britânicas obrigaram a evacuação do forte e a perseguição que seguiu, levou o líder e seus seguidores a escaparem pela fronteira da Etiópia, onde, no ano seguinte, ele morreu. Por um custo de oitenta mil libras, o poder aéreo desempenhou um papel central na derrota de uma força rebelde que irritava os ingleses há muito anos. (CORUM; JOHNSON, 2003, p. 53).

Essa experiência ficou denominada como “controle aéreo”.³ O controle aéreo era uma política de substituição da atuação das forças terrestres pelas aeronaves da força aérea. Essas aeronaves exerciam primordialmente a função de reconhecimento, buscando localizar os grupos de insurgentes que se opunham à administração colonial. Outros grupos eram compostos por bandidos e saqueadores cuja única inspiração era o furto em benefício próprio. Na iminência de se descobrir a localização desses bandos, as aeronaves eram despachadas para bombardear as aldeias ou vilarejos que abrigassem esses grupos. Eram expedições aéreas de caráter punitivo.

³ Importante é distinguir esse conceito de “controle do espaço aéreo” ou de “controle do tráfego aéreo” que, hoje, referem-se à capacidade de gerenciar o tráfego aéreo, por meio de um sistema de controle. No Brasil, esse sistema denomina-se Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. (SISCEAB).

Corum (2010, p. 328) destaca que a substituição da expedição punitiva terrestre, morosa e dispendiosa, com risco de baixas, pelo bombardeamento por aeronaves que podiam se deslocar para o alvo em horas, atacar os rebeldes e retornar para pouso no mesmo dia, atingia os mesmos efeitos desejados sob um custo infimamente menor. A ameaça de bombardeio era direcionada a tudo que tivesse algum valor para os insurgentes: vilas, criações de gado, plantações, estoques de alimentos ou reservatórios de água. A inteligência, na maioria das vezes medíocre, levava a erros constantes nos bombardeios.

O “controle aéreo” foi amplamente utilizado nas colônias britânicas, e o modelo foi copiado por franceses, italianos e espanhóis. Apesar de ser considerada politicamente opressiva, e receber críticas internas, o controle aéreo continuou como estratégia de atuação das forças coloniais até o início da Segunda Guerra Mundial. O impacto dos ataques certamente causava choque psicológico nos insurgentes e uma elevação da moral nas forças britânicas. O verdadeiro sucesso na aceitação dessa prática foi o seu baixo custo.

O “controle aéreo”, como meio de reduzir as despesas coloniais da Inglaterra, foi o princípio da utilização da força aérea em prol de objetivos políticos nacionais (CHUN, 2004, p. 52), uma significativa contribuição de Trenchard ao contexto de operações aéreas em prol de soberania territorial.

Trenchard também defendia que o controle do ar era um pré-requisito para todas as demais operações aéreas (CHUN, 2004, p. 51), inclusive para o “controle aéreo”. Superioridade aérea era essencial para a condução de todas as naturezas de operações militares. (MEILINGER, 1997, p. 45).

Diferentemente de Douhet, visualizava uma grande batalha aérea pela conquista dessa superioridade. Afirmou, ao longo de sua carreira, que os combates terrestres ou navais, começariam por um grande enfrentamento das forças aéreas pelo controle do ar. (METS, 1997, p. 23).

O pensamento de Douhet, cujo enfoque valorizado nessa fundamentação foi o de “domínio do ar”, juntamente com a ideia protagonizada por Trenchard sobre o “controle aéreo”, demandam

que a investigação caracterize as ameaças que serão analisadas nos exercícios combinados desenvolvidos pela Força Aérea Brasileira.

Caracterização da ameaça

O ilícito transfronteiriço caracteriza-se pela prática de atos que transgridam a lei ao ultrapassar as fronteiras nacionais. Nesta investigação, foram contempladas as hipóteses de ilícito que se enquadrem na competência atribuída à Aeronáutica, pela Lei Complementar n.º 136, de 25 de agosto de 2010, que alterou a redação da Lei Complementar n.º 97, de 9 de junho de 1999, no art. 18, inciso VII, dispondo que:

preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, [cabe à Aeronáutica] atuar, de maneira contínua e permanente, por meio das ações de controle do espaço aéreo brasileiro, contra todos os tipos de tráfego aéreo ilícito, com ênfase nos envolvidos no tráfico de drogas, armas, munições e passageiros ilegais, agindo em operação combinada com organismos de fiscalização competentes, aos quais caberá a tarefa de agir após a aterragem das aeronaves envolvidas em tráfego aéreo ilícito, podendo, na ausência destes, revistar pessoas, veículos terrestres, embarcações e aeronaves, bem como efetuar prisões em flagrante delito. (BRASIL, 2010).

Percebe-se, portanto, que não se contemplam, como na hipótese defendida por Trenchard, ações de controle aéreo contra ilícitos terrestres por aeronaves. Porém, em uma visão mais ampla do postulado de Trenchard, a concepção do controle aéreo pode ser desenvolvida contra os ilícitos aéreos.

Normalmente, aos militares da Aeronáutica cabem ações de inspeções em aeronaves civis, inspeções em aeródromos, realização de patrulhas e reconhecimentos aéreos ou reconhecimento eletrônico com aeronaves. Na investigação, foi priorizada a atuação de interceptação dos tráfegos aéreos ilícitos e a decorrente integração que se deve possuir nos processos internacionais de identificação do tráfego e transmissão de informações na mudança das áreas de responsabilidade entre as nações contíguas.

Para acompanhar a atividade de controle do tráfego aéreo e preservar a soberania do espaço

aéreo brasileiro, consequentemente evitando a prática do ilícito transfronteiriço, a Aeronáutica estruturou o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), que será discutido a seguir.

Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA)

O SISDABRA foi criado pelo Decreto-lei n.º 1.778, de 18 de março de 1980, com a finalidade de “assegurar o exercício da soberania no espaço aéreo brasileiro”. (BRASIL, 1980). No Brasil, o sistema foi concebido para operar concomitante e adjacientemente ao SISCEAB. Portanto, na mesma estrutura de controle do tráfego aéreo (organizações, meios materiais, processos e pessoal) situa-se o ramo que exerce o controle operacional militar, ou seja, o controle das aeronaves militares envolvidas em missões operacionais, mormente aquelas que executam o policiamento do espaço aéreo.

O órgão central do SISDABRA é o Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), um comando conjunto ativado desde o tempo de paz. É conjunto pois incorpora militares da Marinha e do Exército brasileiros, responsáveis pela coordenação das atividades de defesa aérea nos seus equipamentos orgânicos, especialmente as armas de defesa antiaérea.

A área de responsabilidade do COMDABRA é aquela sobrejacente ao território nacional (8.538.000 km²), e com a Zona Econômica Exclusiva são acrescidos mais 3.539.919 km². Considerando-se as responsabilidades de controle do tráfego aéreo e de busca e salvamento, a área total perfaz cerca de 22 milhões de km².

O SISDABRA possui a capacidade de identificar tráfegos aéreos que voem em diversas altitudes, classificá-los como cooperativos ou hostis e, nessa hipótese, interceptar e fazer cumprir medidas de policiamento do espaço aéreo.

Essas medidas são procedimentos determinados por uma Autoridade de Defesa Aeroespacial para assegurar a Vigilância e a Defesa do espaço aéreo brasileiro. Elas podem ser de “averiguação”, “intervenção”, “persuasão” ou “detenção”.

A averiguação visa determinar ou a confirmar a identidade da aeronave, ou, ainda, a vigiar o seu comportamento, por meio de uma aproximação ostensiva da aeronave de interceptação à aeronave suspeita, com a finalidade de interrogá-la, por intermédio de comunicação via rádio ou sinais visuais convencionados em legislação internacional e de conhecimento obrigatório de todos os aeronavegantes.

A intervenção determina que a aeronave suspeita modifique sua rota com o objetivo de forçar o seu pouso em aeródromo que lhe for determinado, para ser submetida a medidas de controle no solo.

A persuasão é o disparo de tiros de aviso, com munição traçante, pela aeronave interceptadora, de maneira que possam ser observados pela tripulação da aeronave suspeita, com o objetivo de persuadí-la a obedecer às ordens transmitidas.

A detenção somente poderá ser utilizada como último recurso, e consiste no emprego de armamento com a finalidade de impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil.

Aplicadas progressivamente, demandam uma capacitação contínua dos pilotos e dos controladores. No limite fronteiro brasileiro, essa capacitação demanda uma perfeita sincronização com os órgãos de controle internacionais e com outras forças aéreas. Para tanto, uma atividade de grande relevância na preparação do Sistema é o treinamento de cooperação realizado com países limítrofes, apreciados a seguir.

Exercícios internacionais – discussão dos resultados

Os objetivos principais dos exercícios de cooperação internacional são a troca de conhecimento e a normatização de procedimentos comuns que permitam integração entre os sistemas de detecção e interceptação de aeronaves, dos diferentes países participantes, quanto aos tráfegos aéreos que eventualmente estejam cometendo ilícitos transfronteiriços.

Em geral, os exercícios praticam o

controle de tráfego de aeronaves que realizem atividades ilícitas internacionais, através da realização de voos simulando trânsitos ilegais cruzando e transitando pelas zonas fronteiriças dos dois países. A fim de interceptar esses voos, serão acionados os meios de defesa aérea. (PODER AÉREO, 2009).

A FAB já realizou exercícios com os seguintes países: Argentina, Bolívia, Colômbia, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. A seguir, serão apresentados os exercícios e análise sobre os mesmos.

Exercício PRATA (Argentina e Brasil)

O último desses exercícios (PRATA VI) foi realizado entre 11 e 15 de junho de 2007, com sede na cidade de Santa Maria – RS, envolvendo a FAB e a Força Aérea Argentina (FAA). O exercício visou a

comprovar a eficácia do sistema permanente de coordenação e cooperação de controle de atividade aérea presumivelmente ilícita e estreitar laços entre ambas as forças, intercambiar experiências e otimizar procedimentos comuns referentes à vigilância do espaço aéreo. (PODER AÉREO, 2009).

Em decorrência desses exercícios, o Brasil e a Argentina assinaram, em 2002, o “Acordo de Cooperação para o Controle de Trânsito de Aeronaves”. A FAB e FAA são forças estruturadas de forma semelhante e, na atualidade, mormente em face da crise econômica argentina dos últimos anos, a FAB possui capacidades superiores. Entretanto, a experiência da Guerra das Falklands/Malvinas, de 1982, foi incorporada no aprestamento da FAA.

Na Argentina, uma parte significativa do volume de tráfego aéreo está concentrada na região da capital Buenos Aires. Esse fator facilita o controle do tráfego aéreo que pode concentrar equipamentos, e a prevenção dos ilícitos, em uma área territorial pequena, comparando-se com a dimensão continental do país (a Argentina é o sétimo maior país do mundo). De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil, a Argentina representa 45,3% do tráfego aéreo brasileiro na América do Sul (ANAC, 2016), o que torna relevante a existência de uma interação dos sistemas de controle de tráfego aéreo e prevenção de ilícitos transfronteiriços.

Apesar da incidência de voos estar concentrada no Norte do país, há que se destacar que a Argentina possui fronteiras com o Paraguai e com a Bolívia, países produtores de drogas ilícitas e com histórico de intermediários no trânsito de produtos contrabandeados e falsificados. Essa característica é um fator a se considerar quando se observa que o sistema de controle do tráfego aéreo na Argentina é operado por funcionários civis e, recorrentemente, greves reivindicatórias paralisam o funcionamento do sistema (em 10 de junho de 2016 foi noticiada na mídia a mais recente dessas greves). Dessa forma, o controle do tráfego aéreo pode sofrer solução de continuidade que favoreça o tráfego ilícito, via território argentino, cuja origem tenha sido outro país fronteiriço.

Exercício BOLBRA (Bolívia e Brasil)

O Brasil e a Bolívia (Força Aérea Boliviana – FABo), na segunda edição do Exercício BOLBRA, treinaram juntos, na área de fronteira entre os dois países, entre os dias 22 e 27 de julho de 2012. Foram exercitados procedimentos para combater o tráfego de aeronaves supostamente envolvidas em atividades ilícitas. Nesse exercício, participou efetivamente a aeronave E-99⁴

para complementar a cobertura radar nas regiões fronteiriças, aumentando a capacidade de detecção de aeronaves em voo a baixa altura que possam estar em atividades ilícitas, [...] complementando a capacidade dos sinais dos radares de solo. (DEFESANET, 2012).

Apesar de serem forças aéreas de proporções bem diferentes, a Bolívia é um país produtor e exportador de cocaína, o que eleva a demanda de monitoramento do tráfego entre os dois países. Essa demanda é reforçada pelas limitações da FABo quanto à existência de aeronaves interceptadoras de alta e de baixa performance, em quantidade e em qualidade.

4 A aeronave E-99 é uma adaptação do Embraer 145, cuja função é servir de aeronave radar com capacidade de identificar e controlar tráfegos a partir do ar. O radar aeroembarcado integra o SISDABRA e tem condições de conduzir interceptações.

Também carece de equipamentos de detecção (radares) com as mesmas capacidades que os brasileiros, tornando a integração dos sistemas muito difícil, daí a necessidade de utilização da aeronave-radar E-99. O posicionamento de um esquadrão de aeronaves de interceptação da FAB, na cidade de Campo Grande-MS, indica a provável incidência de tráfegos ilícitos na fronteira do Brasil com a Bolívia e o Paraguai.

Exercício COLBRA (Colômbia e Brasil)

O último dos exercícios COLBRA (3ª edição) foi realizado no período de 06 a 10 de julho de 2009, na cidade de São Gabriel da Cachoeira-AM. A Colômbia, nos últimos anos, direcionou seu esforço militar para o combate à insurgência, cujo principal protagonista foi a organização paramilitar denominada Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), que não possui poder aéreo convencional.

Em função dessa peculiaridade, as Forças Armadas colombianas voltaram sua atenção ao combate à guerrilha e à neutralização da infraestrutura de financiamento das FARC. Assim é que, no que coube à Força Aérea Colombiana (FAC), o foco foi o apoio às forças de superfície e a detecção e destruição dos tráfegos ilícitos conduzindo drogas exportadas que gerariam recursos financeiros para os insurgentes, concepção que se aproxima do postulado de controle aéreo defendido por Trenchard.

Os exercícios COLBRA, portanto, pelo que se apreciou, foram de grande utilidade na integração dos sistemas, tendo inclusive gerado “um acordo para fortalecer a vigilância da fronteira comum, através do monitoramento do espaço aéreo de seus respectivos territórios”. (NOTÍCIAS MILITARES, 2009). Em função da extensão da porção amazônica do território colombiano (42% da Colômbia), a existência de inúmeras pistas de pouso não catalogadas aumenta a possibilidade de tráfegos ilícitos, conseqüentemente a integração dos sistemas de controle. Além disso, a cobertura da floresta dificulta a detecção a partir de radares de solo quando a aeronave voa à baixa altura.

Como afirmou a mídia Poder Aéreo (2009), esses países “compartilham uma fronteira de 1.644 quilômetros na Amazônia, um território de difícil acesso usado por organizações narcotraficantes para o refino das substâncias e armazenamento de armas”.

Exercício PARBRA (Paraguai e Brasil)

A 3ª edição desse exercício foi realizada entre 06 e 10 de maio de 2013, entre as cidades de Concepción, no Paraguai e Campo Grande, no Brasil. O Exercício PARBRA visa a estabelecer procedimentos que possibilitem uma maior eficácia no combate aos tráfegos aéreos ilícitos por meio da coordenação operacional entre as respectivas forças aéreas. Apesar de, a exemplo da FABo, não possuir meios de detecção e de interceptação semelhantes à FAB, a Força Aérea Paraguaia (FAP) participa da integração em função da importância da fronteira com o Brasil. Do Paraguai, estima-se que provenha a maior quantidade de produtos falsificados para o Brasil. Para tanto, não somente o transporte rodoviário tem sido utilizado.

Em outubro de 2015 foi noticiada a primeira utilização do “tiro de detenção”, uma das medidas de policiamento do espaço aéreo, pela FAB, contra uma aeronave oriunda do Paraguai, supostamente transportando drogas ilícitas. (G1, 2015). Destaque-se que o Paraguai possui uma ampla região inóspita e com baixa densidade populacional, o Chaco, que pode abrigar pistas clandestinas e aeronaves que cometam ilícito transfronteiriço. Em função disso, a dependência da cooperação com o Brasil permitirá o compartilhamento de experiências e o estabelecimento de procedimentos comuns para a vigilância e o controle do espaço aéreo dos dois países.

Exercício PERBRA (Peru e Brasil)

Brasil e Peru realizaram entre 07 e 11 de julho de 2008 a 3ª edição do Exercício PERBRA, na cidade de Cruzeiro do Sul-AC. A Força Aérea Peruana (FAPe) possui capacidade de interceptação de aeronaves de alto e baixo desempenho, fato que

pode ser observado no Conflito do Cenepa, entre Peru e Equador, no ano de 1995.

A Amazônia peruana também é uma área produtora de drogas (ela ocupa cerca de 60% do território do Peru), o que ressalta a importância da cooperação entre a FAB e a FAPe. O Peru é o segundo maior país com fronteira com o Brasil em percentual de tráfego aéreo, representando cerca de 10% do movimento internacional brasileiro. (ANAC, 2016). Segundo depoimento na mídia Defesa Aérea Naval, um oficial da FAPe declarou que o exercício era “muito importante para que os pilotos trocassem experiências e estivessem preparados para combater ilícitos como o narcotráfico.” (DEFESA AÉREA NAVAL, 2015).

Exercício URUBRA (Uruguai e Brasil)

Apenas uma edição desse exercício foi realizada entre 25 e 29 de abril de 2011, em Santa Maria-RS. A extensão da fronteira e a baixa incidência de tráfegos oriundos do Uruguai possivelmente tenha sido o fator limitador no número de repetições desse exercício. Como é um país de área territorial pequena, a Força Aérea Uruguaia (FAU) possui possibilidade de amplo monitoramento de seu território, apesar de meios aéreos limitados em quantidade e em qualidade.

Nesse exercício, os controladores de tráfego aéreo realizaram a transferência dos tráfegos ilícitos. Esse movimento, representado pela transição do tráfego monitorado entre um órgão de controle de um país para o órgão do outro país, demanda procedimentos comuns e um elevado grau de integração. Até porque, a identificação do tráfego ilícito pode ser feita por uma força aérea e a interceptação, com as consequentes medidas de policiamento, pode ser realizada por aeronave de outra força aérea. Assim como nos demais exercícios, aeronaves militares de um país (simulando um tráfego ilícito), ingressam no território da outra nação, são detectadas e interceptadas por aeronaves dessa força aérea. Esse procedimento, por si só, representa o grau de importância dessa colaboração internacional.

Exercício VENBRA (Venezuela e Brasil)

Brasil e Venezuela realizaram o maior número de exercícios de integração dos sistemas de detecção e interceptação aéreas. A VENBRA já está na sua 6ª edição (2012), treinando em uma área de aproximadamente 700 km de fronteira, entre os dois países, o combate ao tráfego de aeronaves supostamente envolvidas em atividades ilícitas.

O Exercício VENBRA permite que as duas forças aéreas na área de fronteira possam reforçar a formação de procedimentos de coordenação e transferência de informações sobre Tráfegos Aéreos de Interesse, com a utilização de aeronaves, detecção, controle e meios de comunicação. (VALDUGA, 2012).

Enquanto força aérea, a venezuelana (FAV) é a que mais se aproxima (e possivelmente supera) a FAB em termos de capacidades. A Venezuela possui um sistema de detecção moderno, contemplando radares e mísseis superfície-ar, capazes de identificar e destruir vários tipos de ameaça. Desde aquelas convencionais, como na hipótese de uma guerra regular, quanto àquelas que foram apreciadas nesta investigação.

As aeronaves utilizadas para a interceptação são de alto desempenho e possuem armamento moderno, apesar de momentaneamente enfrentarem restrições logísticas de toda ordem. Detentora, também, de uma parcela significativa da Amazônia, a cooperação com esse país é importante pelo possível trânsito de aeronaves oriundas do Caribe e pelo grande potencial de detecção e interceptação da FAV.

Conclusão

Os exercícios de cooperação internacional entre a FAB e forças aéreas de países da América do Sul têm cumprido um importante papel na integração dos procedimentos de transição dos tráfegos ilícitos e de interceptação dos mesmos, com as decorrentes medidas de policiamento de tráfego aéreo. São instrumentos fundamentais para a soberania do espaço aéreo, preceito defendido por Douhet.

Apesar de cíclicos, desde o ano de 2013 que não se repete uma edição desse tipo de exercício. Alguns deles, inclusive, remontam ao ano de 2007. Esse lapso temporal pode determinar que procedimentos treinados não mais sejam adequados às realidades dos movimentos aéreos nas fronteiras. Igualmente oportuno é considerar que os criminosos podem desenvolver novas técnicas que iludam os procedimentos até então acordados entre os países. Observou-se, também, que os países da nossa fronteira Norte, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, não realizam esse tipo de treinamento com o Brasil, o que pode representar uma lacuna na integração almejada.

O controle aéreo, forma de atuação defendida por Trenchard, tem-se demonstrado uma importante ferramenta na redução do ilícito transfronteiriço. Originalmente concebido para o policiamento terrestre pelo ar, nos exercícios de cooperação internacional ele se executa por intermédio dos sistemas de detecção dos tráfegos ilícitos e pela capacidade de interceptação desses. Tanto Douhet quanto Trenchard destacaram a capacidade de “agir com prontidão”, fator primordial decorrente dos exercícios. Com certeza, há que se explorar com maior profundidade ações de reconhecimento aéreo, seja na forma eletrônica, geoespacial, de imagens ou de sinais, sua rápida difusão e integração com os usuários dos dados, sejam as forças de superfície, as forças auxiliares, as agências federais, estaduais e municipais, a fim de que se tenha eficácia no exercício do poder de polícia nas ações de policiamento aéreo.

A cooperação internacional, ainda, desenvolve um espírito de integração entre as forças aéreas vizinhas, tão importante para o combate aos ilícitos e no desenvolvimento de um espírito de paz e colaboração internacionais. Obviamente, o controle aéreo, como preconizava Trenchard, incorpora a necessidade da filosofia de operação interagência (por exemplo, polícia militar e polícia federal). As ações garantidoras da ordem pública devem ser integradas em planejamentos comuns, concomitantes e complementares. A Inteligência sistêmica deve receber atenção especial, por meio de integração dos sistemas, processos e treinamento de pessoal.

Os exercícios também têm revelado a demanda por monitoramento contínuo do tráfego terrestre, a exemplo do que hoje já é feito para o tráfego aéreo, com plataformas aéreas ou espaciais dotadas de sensores, como no caso dos: “sistema de vigilância de área ampla”, “sistema conjunto de radar de vigilância para ataques a alvos”, “sistema conjunto de comunicação e inteligência global”, reforçando a proposta de Trenchard sobre o “controle aéreo” original. Enfim, uma ênfase na capacidade de comando, controle, comunicações e inteligência.

Uma efetiva “soberania do espaço aéreo”, na forma como defendia Douhet, passa pela capacidade de impedir violações ao território nacional, por parte de tráfegos aéreos ilícitos, representada por um sistema como o SISDABRA que enxergue não somente as demandas internas, mas também aquelas que ultrapassem nossas fronteiras, o que se revela nos exercícios de cooperação apreciados nesta investigação.

Referências

- BARTZ, K. *A Luftwaffe na guerra*. Tradução José B. Mari. São Paulo: Flamboyant, 1967.
- BOYNE, W. J. *The influence of Air Power upon History*. New York: Pelican Publishing Company, 2003.
- BRASIL. Presidência da República. *Decreto-Lei n.º 1.778, de 18 de março de 1980*. Brasília, 1980.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). *Boletim Informativo – Transporte Aéreo Internacional: Brasil-América do Sul 2015*. Brasília, 2016.
- BUCKLEY, J. *Air power in the age of total war*. Bloomington: Indiana University Press, 1999.
- CHUN, C. K. S. *Aerospace power in the 21st century: A basic primer*. Montgomery: Air University Press, 2004.
- CORUM, J. S. *Air Power in Small Wars: 1913 to the present*. In: OLSEN, John Andreas (ed.) *A History of Air Warfare*. Washington: Potomac Books, 2010.
- CORUM, J. S.; JOHNSON, W. R. *Airpower in small wars: fighting insurgents and terrorists*. Lawrence: University Press of Kansas, 2003.
- DEFESA AÉREA NAVAL. *Brasil e Peru realizam exercício para defesa de área estratégica*. 27 de agosto de 2015. Disponível em: <<http://www.defesaaereanaval.com.br/brasil-e-peru-realizam-exercicio-para-defesa-de-area-estrategica/>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.
- DEFESANET. *FAB - Esquadrão Guardião em operação na BOLBRA II*. 26 de julho de 2012. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/aviacao/noticia/6953/FAB---Esquadrao-Guardiao-em-operacao-na-BOLBRA-II/>>. Acesso em: 12 de setembro de 2016.
- DORATIOTO, F. *Maldita guerra: Nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- DOUHET, G. *O domínio do ar*. Traduzido por Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.
- MASON, T. *British Air Power*. In: OLSEN, J. A. (Ed.) *Global Air Power*. Washington: Potomac Books, 2011.
- MEILINGER, P. S. (Ed.) *The Paths of heaven. The evolution of airpower theory*. Montgomery: Air University Press, 1997.
- METS, D. R. *The influence of aviation on the evolution of American naval thought*. In: MEILINGER, P. S. (Ed.) *The paths of haven: The evolution of Airpower Theory*. Montgomery: Air University Press, 1997.
- NOTÍCIAS MILITARES. *Começa o exercício COLBRA III*. 09 de julho de 2009. Disponível em: <<https://noticiasmilitares.blogspot.com.br/2009/07/comeca-o-exercicio-colbra-iii.html>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.
- PODER AÉREO. *Operação Prata VI começa dia 15 de junho*. Disponível em: <<http://www.aereo.jor.br/2009/06/14/operacao-prata-vi-comeca-dia-15-de-junho/>>. Acesso em: 12 de setembro de 2009.
- PODER AÉREO. *Começa o exercício COLBRA III*. 8 de julho de 2009. Disponível em: <<https://www.aereo.jor.br/2009/07/08/comeca-o-exercicio-colbra-iii/>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.
- PORTAL G1. *Aeronave ‘interceptada’ pela FAB ‘evadiu’ pela fronteira, diz Aeronáutica*. 25 de outubro de 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2015/10/aeronave-interceptada-pela-fab-se-evadiu-pela-fronteira-diz-aeronautica.html>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.
- VALDUGA, F. *Força Aérea da Venezuela se prepara para a operação VENBRA VI com a FAB*. 18 de abril de 2012. Disponível em: <<http://www.cavok.com.br/blog/forca-aerea-da-venezuela-se-prepara-para-a-operacao-venbra-vi-com-a-fab/>>. Acesso em: 12 de setembro de 2016.

Carlos Eduardo Valle Rosa

Graduado em Ciências Aeronáuticas pela AFA, graduado em História pela UFRN, Mestre em Ciências nas áreas de Ciência Política e Relações Internacionais, com ênfase em Defesa e Poder Aeroespacial pela UNIFA, Doutorando em Geografia pela UFRN, Coronel Aviador da Reserva da Força Aérea Brasileira, autor do livro “Poder Aéreo: guia de estudos”.

E-mail: eduvalle80@hotmail.com