

Artigo

Crise e oportunidade, nova história para a aviação

Georges de Moura Ferreira

A aviação é regida por um conjunto de normas internacionais que buscam o máximo de padronização entre os procedimentos que orientam sua segurança, tais como: padrões de decolagem, separação das aeronaves, funções do comandante, etc. Contudo, mais que um sistema normativo internacional, a aviação é essencialmente dinâmica e quase automática, pois um avião de grande porte decola em algum aeroporto no mundo a cada segundo. E quem não se atenta às novidades que a tecnologia traz para a aviação corre o risco de perder muito mais do que um simples voo.


Enquanto o Brasil discute a importância de modernizar e ampliar seu sistema de controle e defesa do espaço aéreo, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) determinou que a partir de 2010 o controle das aeronaves civis passará a ser administrado não mais por radares baseados no solo, mas sim por satélites geoestacionários que compõem a constelação GPS (Sistema de Posicionamento Global por Satélite), que é formada por satélites militares norte-americanos.

E haverá mais mudanças, pois o novo sistema de coordenação e gerenciamento do tráfego aéreo, conhecido por CNS/ATM – controle de tráfego e gerenciamento de dados por satélite – irá suprimir a necessidade de fonia, ou seja, as aeronaves não mais comunicarão entre si ou com o controle de tráfego por meio de voz, mas através de “data link”, com os comandos para o piloto aparecendo em uma tela no painel das aeronaves. Surgem, portanto, dois questionamentos: sobre a necessidade de implementar ou desconsiderar o sistema de controle atualmente em uso, e se nossa soberania será afetada.

Quanto à necessidade de substituir o atual sistema, ela não existe, pois ambos são compatíveis e servirão de suporte um para o outro no caso de eventual falha, valendo lembrar que o sistema de controle e defesa aérea do Brasil, que cobre 22 milhões de quilômetros quadrados, ainda é um dos mais seguros do mundo, apesar da crônica falta de investimentos no setor.

No tocante à soberania, é importante rememorar que seu conceito tornou-se de certa forma relativo se levarmos em consideração os efeitos dos avanços da tecnologia. Segundo o major-brigadeiro da reserva Renato Cláudio Costa Pereira, ex-secretário geral da OACI, seria perigoso deixar todo o sistema de controle de aeronaves civis nas mãos apenas de um País, pois todos ficariam, de certa forma, à mercê de sua vontade. Por outro lado, o brigadeiro Álvaro Pequeno, gerente da comissão responsável pela implantação do sistema CNS/ATM no Brasil, todas essas questões já foram resolvidas ainda em 2003, e a administração da constelação GPS hoje é feita por um comitê que envolve os representantes dos principais ministérios da área econômica daquele país.

Aliás, para os satélites, a soberania já não existe, pois toda a tecnologia utilizada no sistema bancário, na telefonia celular, TVs por assinatura, etc,



depende de satélites de países estrangeiros. Mesmo nossos militares utilizam satélites que não pertencem a empresas brasileiras.

Discussões à parte, o novo sistema já é uma realidade e o Brasil possui a tecnologia e os meios humanos para implantá-lo e, dessa forma, assumir seu papel de principal parceiro do CNS/ATM em toda a região da América do Sul e Caribe, desde que seja investido o suficiente para tanto.

Quanto às perspectivas em relação à crise em nossa aviação, hoje a sociedade brasileira sente na pele os efeitos de sua deficiência, mas também está descobrindo um pouco mais de sua história e a enormidade de sua importância. A aviação é um elemento chave para o desenvolvimento do Brasil, que precisa investir para assegurar suas conquistas que, desde o início da era moderna da aviação, o faz figurar no topo de linha da OACI.

[Georges de Moura Ferreira](#) é aviador, advogado, escritor, doutorando em Ciências Políticas, professor e pesquisador do Direito e do Curso de Ciências Aeronáuticas da UCG.

[ÍNDICE](#)

<http://opopular.globo.com/anteriores/02jul2007/>