



SOBERANIA E O CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Márcio Nóbrega de Ayrosa Moreira

O Estado moderno é uma entidade bastante complexa. Ao meio físico, o território, elemento indispensável à sua existência, somam-se outros elementos essenciais tais como a população — o elemento humano, o governo — o elemento político e a soberania — o chamado elemento formal, característica marcante do Estado e seu elemento mais complexo.

A soberania comporta dois aspectos: um interno, manifestado através da organização e direção da sociedade, e um externo, que é a manifestação de sua vontade independente perante outros Estados. Este último aspecto depende da aceitação ou reconhecimento formal dos demais Estados, requisito que, eventualmente, poderá deixar de ocorrer.

Verifica-se contudo, hoje em dia, uma evolução no conceito de soberania, que vai perdendo o caráter absoluto de outrora, face à interdependência crescente entre Estados. Por mais flexível que seja a aplicação atual da soberania, uma nação, todavia, não pode abrir mão de certos elementos e aspectos inerentes à ela, dentre os quais podemos situar a manutenção da integridade do território pátrio.

O território, considerado elemento indispensável à existência do Estado, fixa a jurisdição em limites dentro dos quais é aplicada sua autoridade, no mais amplo espectro de compreensão da palavra *autoridade* que, segundo Robert A. Dahl, é consequência do fluxo de ações e atos que conduzem à sua caracterização:



Acatada a idéia de que o território deva ter sua integridade preservada, devemos aceitar que um território engloba o solo, o subsolo, as águas internas, as ilhas, o mar territorial e o espaço aéreo sobrejacente e que a soberania do Estado tudo abrange.

O Código Brasileiro do Ar, em seu título "Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos" —, consubstancia, em um de seus artigos, *que o Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço acima de seu território e mar territorial*. Caracteriza-se, portanto, a aplicação da soberania em documento legal decorrente de convenções internacionais. Satisfeito o aspecto jurídico legalizador da aplicação da soberania, vejamos como fazer prevalecer a autoridade do Estado.

Em outro artigo do Código supracitado, *ao Ministério da Aeronáutica submetem-se as normas, a orientação, a coordenação, o controle e a fiscalização da navegação aérea, do tráfego aéreo, da infraestrutura aeronáutica, das aeronaves, das tripulações e dos serviços, direto ou indiretamente, relacionados ao vôo*.

Cabe, por via de consequência, ao Ministério da Aeronáutica, e particularmente à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, o exercício da soberania do espaço aéreo, através de sua vigilância e controle, ações dependentes, também, de autoridade, de poder e de for-

ça. A autoridade, já legalmente expressa no Código Brasileiro do Ar, é confirmada nos regulamentos: da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo; dos Serviços Regionais de Proteção ao Vôo (SRPV); e dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA).

O poder e a força são conseguidos pelo uso integrado de sistemas de armas, sensores, telecomunicações e vetores de interceptação, sejam aeronaves, sejam mísseis, que policiam e constroem o espaço aéreo, ampliando e completando o controle.

Até há alguns anos atrás, a doutrina preconizava o uso de uma solução clássica, ou fosse, uma organização controlaria o tráfego aéreo (civil) e a outra controlaria (sic) a circulação das aeronaves em operação militar. Contudo, a partir de 1968, o Ministério da Aeronáutica fixou a política de emprego integrado das funções de controle de tráfego aéreo e das operações de defesa aérea.

Mantida a política instituída nas administrações anteriores e consagrada a doutrina de integração de funções, pela implantação do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I), passou a DEPV a ser responsável pelo controle do espaço aéreo através da missão atribuída de *vigilância e controle da circulação aérea geral bem como a condução das aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro*.

Um dos sábios princípios lançados na Diretriz de Planejamento 67-01, hoje atualizada por outras diretrizes, é o Princípio da Unicidade de Comando que estenderíamos, de moto próprio, para Unicidade de Comando, Controle e Comunicações, o já institucionalizado C3, hoje amplamente utilizado por forças armadas dos países mais desenvolvidos militarmente. Realmente, esta unicidade já está por completar-se, pois que as telecomunicações, no Ministério da Aeronáutica, bem como o comando estão unificados, e no caso particular do controle do espaço aéreo, apenas um elo falta para completar o símbolo C3, que é a integração do controle aerotático. Fundidas e unificadas, as diferentes funções de controle do espaço aéreo teriam, por consequência, a normalização da utilização do espaço aéreo, em tempo de paz ou de crise.

A soberania do espaço aéreo sobrejacente ao território brasileiro estará, então, plenamente exercitada.

Referências bibliográficas

- Complementos da Doutrina. 1981, Rio, ESG.
- DAHL, Robert. *Poder – Documentação e Atualidade Política*, nº 11, 1980, UnB.
- DIPLAN 6701 – Rio, 1967, MINIAER.
- DOORN, J. A. A. *Sociology and the problem of Power*.
- Código Brasileiro do Ar (anteprojeto). Regulamento da DEPV.
- Regulamento do CINDACTA I.
- GCC, Portaria R 194/GM3/82.
- MOREIRA, M. N. A. *A Segurança Externa do Brasil na Atualidade*. TE-81, 1981, ESG.
- MOREIRA, M. N. A. *A Defesa Aérea no Brasil: Uma solução diferente, senão inédita*. Revista "A Defesa Nacional", 1980, Rio.



O Brigadeiro do Ar Márcio Nóbrega de Ayrosa Moreira é da turma de Oficiais Aviadores de 1952 e fez os seguintes cursos: Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (EAOAer), Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), Superior de Comando (ECEMAR) e Superior de Guerra (ESG). Presidente da Comissão de Implantação do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Primeiro Comandante do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I).