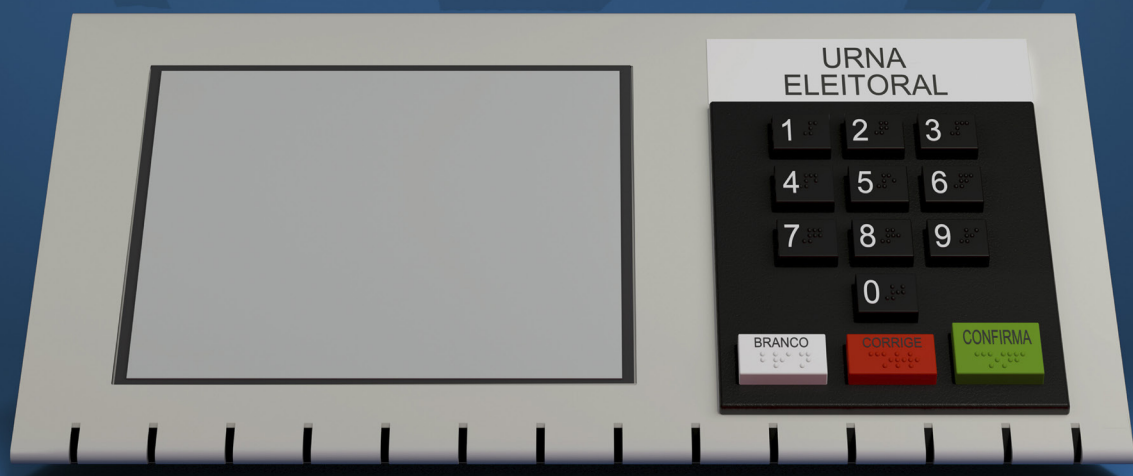


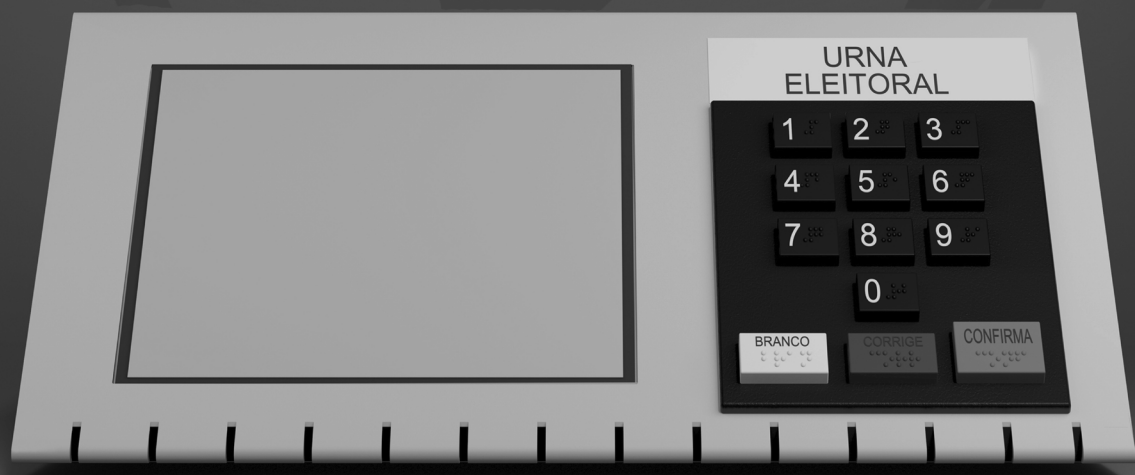
ELÓI MARTINS SENHORAS
(ORGANIZADOR)

DESAFIOS DA
CIÊNCIA POLÍTICA
NO BRASIL E NO MUNDO 2



ELÓI MARTINS SENHORAS
(ORGANIZADOR)

DESAFIOS DA
CIÊNCIA POLÍTICA
NO BRASIL E NO MUNDO 2



Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremona

Luiza Alves Batista

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena

Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena

Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-Não-Derivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
 Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
 Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
 Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
 Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
 Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
 Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
 Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
 Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
 Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
 Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
 Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
 Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
 Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
 Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
 Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie di Maria Ausiliatrice
 Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
 Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
 Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
 Prof. Dr. Kápio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
 Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
 Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
 Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
 Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
 Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
 Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
 Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
 Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
 Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
 Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
 Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
 Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
 Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
 Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
 Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
 Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
 Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
 Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
 Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Desafios da ciência política no Brasil e no mundo 2

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Yaiddy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Elói Martins Senhoras

| Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) | |
|--|---|
| D441 | Desafios da ciência política no Brasil e no mundo 2 / Organizador Elói Martins Senhoras. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-65-258-0818-5 DOI: https://doi.org/10.22533/at.ed.185221512 1. Ciência política. I. Senhoras, Elói Martins (Organizador). II. Título. CDD 320 |
| Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166 | |

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná – Brasil
Telefone: +55 (42) 3323-5493
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código Penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

O pensamento político trata-se de um campo epistêmico clássico que evoluiu significativamente ao longo dos séculos, materializado por debates da Filosofia e por conceitos e teorias da Ciência Política, tornando-se assim plural em escala e escopo para abordar de modo incremental o complexo caleidoscópio do mundo material e das ideias, permeado por diferentes temas, atores e campos de poder no tempo e no espaço.

Partindo desta contextualização, o objetivo deste livro é explícito em seu título, “Desafios da Ciência Política no Brasil e no Mundo 2”, justamente ao apresentar uma agenda de estudos plural que é fundamentada pela apreensão da realidade política a partir da experiência de um conjunto de pesquisadores oriundos de diferentes países, especificamente do Brasil, Colômbia e México.

Os profissionais envolvidos neste livro somente foi possível em razão do trabalho coletivo desenvolvido a várias mãos por pesquisadores com diferentes *expertises* profissionais e formações acadêmicas, oriundos de distintas instituições públicas e privadas de ensino superior da América Latina, os quais compartilham o comum interesse pela construção epistemológica da Ciência Política.






Organizada em cinco capítulos que se fundamentam na pluralidade teórica e metodológica do pensamento, esta obra de coletânea apresenta o ecletismo como paradigma teórico e o dedutivismo como método, utilizando-se da revisão bibliográfica e documental como procedimento de levantamento de dados e a hermenêutica como procedimento principal na interpretação e análise de dados.

Em função das discussões temáticas apresentadas em capítulos que foram escritos nas línguas portuguesa e espanhola, este livro é indicado para um amplo público leitor, composto, tanto por leigos no campo da Ciência Política, quanto por acadêmicos, especialistas ou atores políticos, justamente ao conciliar teoria e prática a partir de uma didática abordagem sobre fatos relevantes na atualidade.

Ao combinar análise e reflexão, teoria e empiria, os capítulos do presente livro apresentam análises, reflexões e discussões que transversalmente abordam temas e estudos de caso que são reflexivos ao entendimento da agendas políticas nos mundos da matéria e da ideia no século XXI, propiciando um momento ímpar para o compartilhamento de informações e o desenvolvimento de novas aprendizagens.

Excelente leitura!

Elói Martins Senhoras

| | |
|---|-----------|
| CAPÍTULO 1 | 1 |
| HACIA UN ENFOQUE DE ANÁLISIS BARROCO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN AMÉRICA LATINA | |
| André-Noël Roth Deubel | |
|  https://doi.org/10.22533/at.ed.1852215121 | |
| CAPÍTULO 2 | 14 |
| UMA TRAJETÓRIA ERRÁTICA: REINO UNIDO, UNIÃO EUROPEIA E BREXIT | |
| Filipe Philipps de Castilho | |
|  https://doi.org/10.22533/at.ed.1852215122 | |
| CAPÍTULO 3 | 28 |
| EL SISTEMA MIXTO DE PARTIDOS Y DE CANDIDATURAS INDEPENDIENTES EN LA CONSTITUCIÓN Y EN LA LEGISLACIÓN MEXICANAS | |
| Carlos Sergio Quiñones Tinoco | |
| Stephanie Guerrero Ramírez | |
|  https://doi.org/10.22533/at.ed.1852215123 | |
| CAPÍTULO 4 | 42 |
| O SILÊNCIO ADMINISTRATIVO NO ARCABOUÇO LEGAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS BRASILEIRAS | |
| Elói Martins Senhoras | |
|  https://doi.org/10.22533/at.ed.1852215124 | |
| CAPÍTULO 5 | 50 |
| O SISTEMA DE DEFESA AEROESPACIAL BRASILEIRO E A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA | |
| Flavio Neri Hadmann Jasper | |
|  https://doi.org/10.22533/at.ed.1852215125 | |
| SOBRE O ORGANIZADOR | 71 |
| ÍNDICE REMISSIVO | 72 |

O SISTEMA DE DEFESA AEROESPACIAL BRASILEIRO E A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

Data de aceite: 01/12/2022

Flavio Neri Hadmann Jasper

RESUMO: O artigo analisa as mudanças que ocorreram no âmbito do Sistema de Defesa Aeroespacial (SISDABRA) brasileiro com uma visão das Políticas e Estratégias Nacional de Defesa (PND) (END) no período de 2008 a 2020. A END de 2008 apontava para mudanças na estrutura das Forças Armadas, tendo estabelecido o Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) como o encarregado de liderar e integrar os equipamentos e os meios de vigilância e de comunicações para o controle do espaço aéreo. Essa visão resultou em mudanças na Aeronáutica, mas não da forma visualizada por esse documento em 2008, uma vez que, na estrutura implantada originalmente, há dois sistemas que trabalham integrados: o SISDABRA e o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB). Ambos os sistemas permaneceram com suas concepções originais, sendo o SISCEAB o gerente da infraestrutura e o Comando Aeroespacial o atual responsável pela Defesa Aeroespacial. A pesquisa utilizou as técnicas de pesquisa bibliográfica e

documental, tendo como referencial teórico a Teoria Geral de Sistemas e as que tratam sobre os conceitos de Segurança e Defesa devido à integração da Defesa Aérea com o Controle de Tráfego. A reorganização da Aeronáutica não ocorreu na forma visualizada na END de 2008, mesmo que a reorganização das Forças Armadas tenha sido um dos objetivos desse documento.

PALAVRAS-CHAVE: Aeronáutica. Defesa Aeroespacial. Estratégia.

EL SISTEMA DE DEFENSA AEROESPACIAL BRASILEÑO Y LA ESTRATEGIA DE DEFENSA NACIONAL

RESUMEN: El artículo analiza los cambios que ocurrieron dentro del Sistema Brasileño de Defensa Aeroespacial (SISDABRA) con miras a las Políticas y Estrategias de Defensa Nacional (PND) (END) en el período de 2008 a 2020. La END de 2008 establecía mudanzas en las Fuerzas Armadas, tenido establecido el Comando Brasileño de Defensa Aeroespacial (COMDABRA) a cargo de liderar e integrar equipos y medios de vigilancia y comunicaciones para el control del espacio aéreo. Esa visión resultó en cambios en la Fuerza Aérea, pero no en

la forma visualizada por este documento en 2008, ya que, en la estructura originalmente implementada, hay dos sistemas que trabajan juntos: SISDABRA y el Sistema Brasileño de Control del Espacio Aéreo (SISCEAB). Ambos sistemas se mantuvieron con sus conceptos originales, siendo el SISCEAB el administrador de infraestructura y el Comando Aeroespacial actualmente responsable de la Defensa Aeroespacial. La investigación utilizó las técnicas de investigación bibliográfica y documental, teniendo como referente teórico la Teoría General de Sistemas y las que tratan los conceptos de Seguridad y Defensa debido a la integración de la Defensa Aérea con el Control de Tránsito. La reorganización de la Fuerza Aérea no se produjo en la forma prevista en la END de 2008, a pesar de que la reorganización de las Fuerzas Armadas era uno de los objetivos de este documento.

THE BRAZILIAN AEROSPACE DEFENSE SYSTEM AND THE NATIONAL DEFENSE STRATEGY

ABSTRACT: The article analyzes the changes that occurred within the Brazilian Aerospace Defense Systems (SISDABRA) with a view to National Defense Policies and Strategies (PND) (END) in the period from 2008 to 2020. The END of 2008 pointed to changes for the Armed Forces and established the Brazilian Aerospace Defense Command (COMDABRA) in charge of leading and integrating surveillance and communications equipment and means for airspace control. This vision resulted in changes in the Air Force, but not in the way visualized by this document in 2008, since, in the structure originally implemented, there are two systems that work together: SISDABRA and the Brazilian Airspace Control System (SISCEAB). Both systems remained with their original concepts, with SISCEAB being the infrastructure manager and the Aerospace Command currently responsible for Aerospace Defense. The research used the techniques of bibliographic and documental research, having as theoretical reference the General Theory of Systems and those that deal with the concepts of Security and Defense due to the integration of Air Defense with Traffic Control. The reorganization of the Air Force did not occur in the manner envisioned in the 2008 END, even though the reorganization of the Armed Forces was one of the objectives of this document.

1 | INTRODUÇÃO

Violência, uma força nua, tem gerado mais discussões do que qualquer outro fator na história, e as opiniões contrárias nada mais são do que esperanças, para não dizer o pior. Gerações que esquecem essa verdade básica têm, sempre, pago por isso com suas vidas e sua liberdade. (HEINLEN, apud Davis, 1999, pág. iii).

A Estratégia Nacional de Defesa (END), publicada em dezembro de 2008, trazia mudanças significativas para os entes atualmente responsáveis pelo controle do espaço aéreo nacional.

Baylis e Wirtz (2000, pág. 2) definem estratégia como “a aplicação do poder militar para atingir objetivos políticos” e que “[...] a estratégia é mais bem estudada de um ponto de vista interdisciplinar”.

Os Ministros Jobim (Ministro da Defesa) e Mangabeira Unger (Ministro da Secretaria

de Assuntos Estratégicos - SAE) destacaram, na Exposição de Motivos Interministerial nº 437/MD/SAE, de 17 de dezembro de 2008,¹ que a END estava focada em ações estratégicas de médio e longo prazo e “[...] objetivava **modernizar a estrutura nacional de defesa**, atuando em três eixos estruturantes: **reorganização das Forças Armadas**, reestruturação da indústria brasileira de material de defesa e política de composição dos efetivos das Forças Armadas”. (BRASIL, 2008). (Grifo nosso).

Um dos objetivos políticos definidos nessa Estratégia Nacional de Defesa é o controle do espaço aéreo (soberania), aplicando o poder militar da atividade aérea, hoje denominado de Poder Aeroespacial, que é exercido pela Aeronáutica.

Apesar de os documentos (PND e END) desde sua edição inicial em 2008, tratarem os temas tendo como foco a Força Aérea, o nome da instituição Força Armada, no Brasil, é Aeronáutica, conforme previsto no art. 142 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Para o efeito deste artigo, utilizar-se-á a expressão Força Aérea para designar a Força Armada que emprega o Poder Aeroespacial, onde a Força Aérea, seu braço operacional é um dos componentes².

Para o entendimento, como conceito brasileiro, do que seja o Poder Aeroespacial, utilizar-se-á a norma que trata sobre a doutrina da Força Aérea Brasileira, Diretriz do Comando da Aeronáutica DCA 1-1/2020, que o define como “a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que a Nação dispõe para **a utilização do espaço aéreo e do espaço exterior**, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais”. (BRASIL, 2020, pág. 11). (Grifo nosso). A norma estabelece que os componentes do Poder Aeroespacial são: a Força Aérea, a Aviação Civil, a Infraestrutura Aeroespacial, a Indústria Aeroespacial e de Defesa, o complexo Científico e Tecnológico Aeroespacial e os Recursos Humanos Especializados na Atividade Aeroespacial. (BRASIL, 2020, pág. 30).

Assim, dentre as Diretrizes da END de 2008, estava a de nº 3 que estabelecia:” desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o território e as águas jurisdicionais brasileiras. “(BRASIL, 2008, pág. 4).

Essa visão foi consolidada quando o documento estabeleceu como um dos objetivos estratégicos para a Força Aérea a prioridade da vigilância aérea, definindo que o Sistema de Defesa Aeroespacial (SISDABRA) “[...] como uma das camadas, disporá de um complexo de monitoramento, incluindo veículos lançadores, satélites geoestacionários e de monitoramento, aviões de inteligência e respectivos aparatos de visualização e de comunicações **que estejam sob integral domínio nacional**”. (BRASIL, 2008, pág. 20). (Grifo nosso).

Observando-se que a Força Aérea é a responsável pela soberania do país no

1 A Exposição de Motivos é a introdução do documento que apresenta a Estratégia Nacional de Defesa. Foi inserida no arquivo em PDF distribuído à época pelo Ministério da Defesa.

2 Sobre esse detalhe ver JASPER, FNH. Aeronáutica, Força Aérea ou Comando da Aeronáutica. Revista da UNIFA. Universidade da Força Aérea, v.26, n32, jul. 2013, págs.59-67.

que tange ao seu espaço aéreo, verifica-se que END de 2008 ainda estabeleceu que “O Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) será fortalecido como núcleo da defesa aeroespacial, incumbido de liderar e de integrar todos os meios de monitoramento aeroespacial do País”. (BRASIL, 2008, pág. 20)³. Nesse sentido, para a END, a integração dos meios, entendidos como meios físicos, estariam sob a égide do Comando de Defesa Aeroespacial (COMDABRA) que, à época, era o órgão central do SISDABRA.

Todavia, os meios físicos estavam, e ainda estão, sob a competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o órgão responsável, no Brasil, pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB), que é o sistema que gerencia o controle de tráfego aéreo.

As informações dos radares, p. ex., são visualizadas em dois sistemas, no Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB) e no SISDABRA, sendo tratadas de acordo com as necessidades operacionais de cada um dos sistemas.

Ambos os sistemas estão sob a responsabilidade da Força Aérea sob a ótica de integração. As razões dessa integração serão melhor detalhadas no Capítulo 1 que tratará sobre o histórico da instituição Aeronáutica.

Desta forma, este artigo tem por objetivo analisar a evolução da Estratégia Nacional de Defesa, conectando-a com a evolução do SISDABRA e da própria estrutura da Força Aérea e também com a estratégia da dissuasão presente nos documentos a partir de 2008. (BRASIL, 2008, pág. 40).

O objetivo é analisar, como os Ministros Jobim e Mangabeira Unger destacaram na Exposição de Motivos, se a visão de longo prazo, idealizada em 2008, de fato se concretizou, tendo como recorte a Força Aérea, nos aspectos operacional, estrutural e organizacional no período de 2008 a 2022.

DEMO (2004, pág. 46), destaca que “[...] toda interpretação depende intrinsecamente do quadro teórico de referência”.

A pesquisa utilizou as técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, tendo como referencial teórico a Teoria Geral de Sistemas devido à integração da Defesa Aeroespacial com o Controle de Tráfego e as que tratam sobre os conceitos de Segurança e Defesa, como os de estratégia, dentre elas a estratégia da dissuasão preconizada nos documentos Política e Estratégia Nacionais de Defesa brasileiros.

Com uma abordagem multidisciplinar procura-se evitar o que Popper (1975, pág. 65) chama de aplicação de uma teoria dominante e que, na visão de Thomas Kuhn (Apud Popper 1955, pág. 65), seria chamado de paradigma. Popper (1955, pág 69) admite que “[...] a qualquer momento somos prisioneiros apanhados no referencial das nossas teorias; das nossas expectativas; das nossas experiências passadas; da nossa linguagem” e destaca que “[...] é sempre possível uma discussão crítica e uma comparação dos vários referenciais”. (LAKATOS, MUSGRAVE, 1979).

³ A numeração refere-se ao arquivo em PDF.

Portanto, a pesquisa sobre um tema que envolve a análise da Estratégia Nacional de Defesa e as implicações no sistema de Defesa Aeroespacial também deve ter essa característica, isto é, ser multidisciplinar e evitar que uma teoria seja dominante, criando paradigmas.

Jervis (1989, pág. 3) destaca que os recursos econômicos e militares são os principais instrumentos do poder. Destaca que uma política de Estado é influenciada por outros fatores além do seu ambiente externo, bem como os seus objetivos, riscos, sua crença em sua capacidade militar e se sua estratégia é praticável e popular. (JERVIS, 1989, pág. 12). O fator econômico apontado por Jervis poderá ser visto como critério básico da criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e dos sistemas de gerenciamento de tráfego aéreo e de defesa aérea.

Para que se possa discutir sobre o SISDABRA e o SISCEAB considerou-se necessária também uma abordagem com conceitos da Teoria Geral de Sistemas.

Audy (2005, pág. 16) destaca que o Método Científico, quando aplicado a problemas complexos com muitas variáveis e situações onde a atividade humana se faz presente, apresenta dificuldades mesmo que seja uma prática da ciência dividir o problema em componentes menores para tentar compreender o todo. Para Audy (2005, pág. 17) os três grandes problemas da ciência são: “a complexidade, os sistemas de natureza social e a aplicação do método científico em problemas do mundo real”. Portanto, para esse autor, é necessária uma abordagem complementar ao método científico, isto é, o pensamento sistêmico. Isso porque uma das características do pensamento sistêmico é abordar o problema pensando em seu todo.

Maciel (1974, pág. 13) define sistema como “um conjunto de elementos quaisquer ligados entre si por cadeias de relações de modo a constituir um todo organizado”. Nessa definição, podem-se distinguir vários conceitos fundamentais, dentre eles: conjunto, elemento, relação, todo e organização. Maciel (1974, pág. 13) destaca que, nesses conceitos, pode-se verificar o caráter interdisciplinar da Teoria Geral de Sistemas, aspecto que se considera necessário para uma abordagem de sistemas de grande complexidade como os que tratam da Defesa Aeroespacial e do Controle de Tráfego Aéreo.

Neste momento, cabe uma pergunta: por que se define que sistemas como o SISDABRA e o SISCEAB são sistemas complexos? O que significa a palavra complexidade nesse contexto?

A complexidade não é um tema simples e de acordo com Hall (2004, pág. 51) os três elementos da complexidade mais comumente identificados são: a diferenciação horizontal, a diferenciação vertical e a dispersão geográfica. Para Hall (2004: pág. 51) a diferenciação horizontal se dá pela subdivisão das tarefas, as quais podem ser analisadas pela forma que a organização atribui a especialistas altamente treinados a execução de determinadas tarefas. No caso do SISCEAB, os especialistas que executam as operações de gerenciamento de tráfego das aeronaves e, no caso do SISDABRA, os especialistas que

executam as operações de Defesa Aeroespacial, dirigindo as aeronaves interceptadoras para alcançar o seu alvo, apenas para citar um desses especialistas.

A diferenciação vertical se dá pela verificação dos níveis hierárquicos da organização.

O DECEA, por exemplo, que é o órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), responsável pelo gerenciamento do tráfego aéreo, divide-se basicamente em um órgão central gestor de outras 13 organizações operacionais a ele subordinadas, dentre as quais se podem citar os quatro Centros Integrados de Defesa Aeroespacial e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA), responsáveis pela execução operacional das atividades que materializam o cumprimento das metas e atribuições dessa organização, bem como do suporte para as atividades do Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE) que é o atual órgão central do SISDABRA.⁴

Dentro do fator complexidade e diferenciação horizontal, verifica-se que a um deles cabe a responsabilidade pelo gerenciamento de tráfego aéreo e a outro pela defesa aeroespacial. Além disso, distinguem-se pela subordinação. Apesar de estarem dentro da mesma cadeia organizacional da Aeronáutica, sendo ambos os órgãos cargo de oficial-general de 4 estrelas, isto é, do último posto da carreira militar, o DECEA ainda tem uma subordinação externa, uma vez que deve seguir as regras da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), inclusive no que se refere à governança e auditoria.

O COMAE se distingue do DECEA por ser um comando conjunto, integrado por militares das demais Forças, uma vez que é o órgão central do SISDABRA e possui elos sistêmicos⁵ na Marinha e no Exército, cujos meios também contribuem para a defesa aeroespacial.

O elemento final da complexidade, segundo Hall (2004, pág. 53), é a dispersão geográfica que pode ser analisada pela diferenciação vertical ou horizontal. Como exemplo da dispersão geográfica do DECEA, o CINDACTA IV tem sua sede em Manaus (AM), o CINDACTA II em Curitiba (PR), o CINDACTA III em Recife (PE) e o CINDACTA I em Brasília (DF).

No caso do COMAE, a dispersão das Unidades Aéreas, que possuem os vetores de interceptação, pelo território brasileiro, dentre os locais: Anápolis (GO), Canoas e Santa Maria (RS), Porto Velho (RO), Boa Vista (RR) e Santa Cruz (RJ).

Desta forma, o artigo analisará as conexões entre os objetivos estabelecidos na END para a Força Aérea e sua evolução organizacional e estrutural, tendo como referencial teórico as teorias acima citadas.

4 Disponível em: < <https://www.decea.mil.br/?i=quem-somos&p=o-decea> >. Acesso em 3/08/2022.

5 Elo sistêmico é uma organização, meio ou componente de outra Força Armada ou instituição que não está subordinado hierarquicamente, isto é, na mesma cadeia organizacional, contudo subordina-se às regras emanadas do órgão central do sistema.

2 | HISTÓRICO

Este item tratará dos antecedentes históricos referentes à criação do Ministério da Aeronáutica (MAER) como forma de permitir o entendimento das razões que levaram o Brasil a adotar um modelo integrado de defesa aeroespacial e de gerenciamento de tráfego aéreo, bem como da implantação dos documentos Política e Estratégia Nacionais de Defesa, sua evolução e como se conectam com a própria evolução da Força Aérea.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica (MAER), instituído em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei nº. 2.961, o governo Vargas⁶ aglutinou sob uma mesma administração as Aviações Militares (do Exército e da Marinha) e a Aviação Civil. Como pressupostos dessa centralização, o princípio de que, sob uma mesma administração, os “[...] objetivos seriam atingidos de modo mais rápido e com menor dispêndio”⁷ e que a criação do novo órgão era necessária para a coordenação técnica e econômica das atividades aéreas, uma vez que “[...] decisivos para o progresso e segurança nacionais.” (BRASIL, 1941)

O governo brasileiro não seguiu a tendência internacional da época da II Guerra Mundial de estabelecer a separação entre os órgãos que gerenciam a atividade de controle de tráfego e a defesa aérea.

De maneira geral, os demais países no mundo possuem órgãos separados para gerenciar a atividade militar (a Força Aérea) e a Aviação Civil. Possuem também sistemas distintos no que se refere ao Controle de Tráfego Aéreo e à Defesa Aérea. Nos Estados Unidos, o órgão responsável pelo gerenciamento do tráfego aéreo é a Federal Aviation Administration (FAA) e na Europa o Eurocontrol. Cada um dos sistemas possui seus próprios radares, meios de comunicação, recursos humanos, bem como o aporte de recursos financeiros é distinto.

Seguindo a linha de pensamento do Decreto-Lei de 1941, o Decreto-Lei nº 200, em 1967, manteve as tarefas civis acometidas ao MAER e a instituição continuou com as duas vertentes: a militar e a civil. A norma, inclusive, ampliou as tarefas atribuídas ao MAER, acrescentando atividades ligadas ao setor aeroespacial, navegação aérea e infraestrutura aeroportuária. (BRASIL, 1967, art. 63).

Além disso, trouxe o conceito de sistema, inclusive no que se refere à ideia de órgão central, ao qual caberia “[...] o fiel cumprimento das leis e regulamentos pertinentes e pelo funcionamento eficiente e coordenado do sistema”. (BRASIL, 1967, art. 30).

Moreira (2005, pág. 8) destaca que, em 1968, por meio do Memorando nº R-001/GM3, de 5/01/1968, o então Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Márcio de Souza e Mello, determinou ao Estado-Maior da Aeronáutica que estudasse e apresentasse

6 Getúlio Vargas governou de 1930 a 1945 (1º período). De 1937 a 1945, seu governo foi denominado de Estado Novo, por ter fechado o Congresso Nacional em 1937 e, dessa data até 1945 por ter governado com poderes ditatoriais.

7 Art. 20. A organização da Aeronáutica Nacional será efetuada por fases sucessivas, a critério do Governo, tendo em vista as disponibilidades financeiras. (Decreto-Lei nº. 2.961/1941).

alternativas para a implantação de “[...] um **moderno sistema** de controle de tráfego aéreo e, ao mesmo tempo, propor um sistema de defesa aérea”.(Grifo nosso). Portanto, logo depois da edição do Decreto-lei nº 200/1967, o MAER já aplicou esse conceito ao critério de criação dos órgãos responsáveis pelo gerenciamento do tráfego aéreo e pela defesa aérea.

Desta forma, foi desenvolvido o Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA) que, conforme descrito pelo DECEA (2005, pág. 9), adotou “[...] uma postura ímpar de conciliar as necessidades⁸ e os recursos brasileiros” e foi desenvolvido “[...] para maximizar o emprego dos meios e tornar mais eficazes a coordenação das atividades das aviações civil e militar”.

O Tribunal de Contas da União (TCU) no item 9 (Voto), do Acórdão nº 2420/2006 – Plenário, de 13/12/2006, esclarece que “[...] o modelo brasileiro de controle de tráfego aéreo caracteriza-se pela utilização de uma infraestrutura única para controlar o espaço aéreo [...] e que essa opção, conforme informação do COMAER “[...] se deveu ao custo proibitivo da implantação de dois sistemas distintos [...]”.

Deste modo, verifica-se que dois critérios primordiais, integração e economia de recursos regeram não só a criação do MAER como também o sistema que seria responsável pelo gerenciamento do tráfego aéreo e pela defesa aérea.

Assim, o primeiro sistema foi o Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA), nome oriundo do próprio conceito de integração entre Defesa Aérea e Controle de Tráfego. Essa ideia também está caracterizada no Regulamento dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA) (BRASIL, 2006) que estabelecia:

Art. 1º Os Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA), organizações do Comando da Aeronáutica (COMAER) previstas pelo Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, têm por finalidade executar as atividades relacionadas com **a vigilância e o controle da circulação aérea geral**, bem como **conduzir as aeronaves** que têm por **missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro**, nas áreas definidas como de sua responsabilidade. (Grifo nosso).

Estabelecendo uma conexão com a Política e Estratégia Nacionais de Defesa, observa-se que o SISDACTA, integrando a defesa aeroespacial e o gerenciamento do tráfego aéreo precede em mais de três décadas o surgimento desses documentos.

O primeiro documento que tratou de Defesa Nacional foi a Política de Defesa Nacional editada em 1996, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso. (BRASIL, 1996). O título dado ao documento em 1996 difere do título atual pela inversão na palavra Defesa. Em 1996, Política de Defesa Nacional (PDN), atualmente, Política Nacional de Defesa (PND). Este documento foi lançado antes da criação do Ministério da Defesa, fato que

⁸ Novamente, a preocupação de equilíbrio entre custo e benefício, um conceito que já fora estabelecido no Decreto de criação do MAER.

ocorreu somente em 1999 (BRASIL, 1999), não tendo tratado sobre controle do espaço aéreo, destacando somente como objetivo a garantia da soberania nacional. (BRASIL, 1996, pág. 7).

O Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA) é uma concepção posterior ao SISDACTA, tendo sido criado por meio do Decreto-lei nº 1.788, de 18/03/1980, que estabeleceu: “Fica criado o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), com a finalidade de assegurar o exercício da soberania no espaço aéreo brasileiro”. (BRASIL, 1980, art. 1º). Portanto, verifica-se que a PDN de 1996, ao estabelecer o objetivo de garantir a soberania, absorveu a concepção já existente, desde 1970, para o SISDACTA e em consonância com o previsto no decreto de criação do SISDABRA.

O decreto de criação do SISDABRA também incorporou a ideia de sistema preconizada no Decreto-lei nº 200 ao estabelecer que:

Art. 2º - Constituirão o SISDABRA, além de seus meios orgânicos, aqueles especificamente designados para exercerem atividades relacionadas com a Defesa Aeroespacial pelas Forças Singulares, pelas Forças Auxiliares, pelos órgãos e serviços da administração pública, direta ou indireta, de âmbito federal, estadual ou municipal, e por organizações não governamentais. (BRASIL, 1980).

Acresça-se que, nos parágrafos § 1º e 2º, do art. 2º, a norma estabeleceu que “Os órgãos e serviços incumbidos do exercício de atividades relacionadas com a Defesa Aeroespacial **ficam sujeitos à orientação normativa do órgão Central do SISDABRA**, sem prejuízo da subordinação administrativa a que estejam obrigados (§ 1º)” e “**O controle operacional** dos meios designados para constituir o Sistema é da responsabilidade do órgão Central do SISDABRA (§ 2º)”. (BRASIL, 1980). (Grifos nosso).

Ainda em 1980, é criado o órgão central do SISDABRA, o COMDABRA. (BRASIL, 1980). Todavia, somente em 1989, surge de fato o órgão central do SISDABRA quando é editado o Regulamento do NUCOMDABRA, por meio da Portaria 724/GM3 de 1 de novembro de 1989, cuja missão era “realizar, em tempo de paz, a defesa do território nacional contra todas as formas de ataque aeroespacial, **a fim de assegurar o exercício da soberania no espaço aéreo brasileiro**”. (BRASIL, 1989, art. 1º). A organização, nessa época, foi subordinada ao Comando Geral do Ar (COMGAR). (Grifo nosso). Novamente, observa-se o detalhe do conceito de soberania sobre o espaço aéreo nacional presente no documento.

O COMDABRA, além de ser o órgão central do SISDABRA também era um Comando Operacional Conjunto, devido à participação da Marinha e do Exército na alocação dos meios orgânicos e com participação no planejamento, coordenação, execução e controle das operações aeroespaciais. De 1980 a 2017, o COMDABRA foi subordinado ao Comando Geral do Ar, quando, nesse ano, foi ativado, na reestruturação organizacional por que passou a Força Aérea, o Comitê de Implantação do Comando de Operações Aéreas, o

COMAE que passou a ser o órgão central do SISDABRA e comando operacional conjunto.

O COMAE será o Comando Operacional Conjunto, permanentemente ativado, responsável pelo planejamento, coordenação, execução e controle das operações aeroespaciais, tanto recorrentes quanto eventuais. Esse novo comando conjugará ainda as ações de emprego da FAB anteriormente conduzidas pelo Comando-Geral de Operações Aéreas (COMGAR) e pelas quatro unidades conhecidas como Força Aérea (FAE). Isso inclui o transporte aerológico, a busca e salvamento e a patrulha marítima, além das operações conjuntas determinadas pelo Ministro da Defesa. **“Sob seu gerenciamento estarão incluídos o emprego de aeronaves remotamente pilotadas, satélites de comunicações e as futuras constelações de satélites de órbita baixa,** assim como toda estrutura de inteligência afeta a essas áreas do conhecimento”, explicou o Comandante da Aeronáutica. (BRASIL, 2017). Grifo nosso.

Nas responsabilidades do COMAE observa-se, de forma explícita, a conexão com um dos objetivos preconizados pela END de 2008 de que o SISDABRA deveria dispor de “[...] um complexo de monitoramento, incluindo veículos lançadores, satélites geoestacionários e de monitoramento, aviões de inteligência e respectivos aparatos de visualização e de comunicações [...]”. (BRASIL, 2008, pág. 20).

Com a evolução da Aviação Civil, surge, em 1990, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) que, de acordo com o DECEA (2005, pág. 9) teve como objetivo “[...] o efetivo controle e o conhecimento de todas as aeronaves evoluindo no espaço aéreo brasileiro”. Ou seja, em 1990, consolida-se a separação das duas atividades, ficando sob a gerência de duas entidades distintas: o Controle de Tráfego Aéreo com a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV) e a Defesa Aérea com o COMDABRA. A DEPV, nessa época, cargo de oficial general de três estrelas (Major-Brigadeiro), estava subordinada ao Comando Geral de Apoio (COMGAP).⁹

O SISCEAB nasce 10 anos após a criação do SISDABRA. Os dois sistemas têm como fator comum o uso dos mesmos meios de vigilância (radares) e meios de comunicação para desenvolver as duas atividades, gerando informações operacionais para ambos os sistemas, cujo uso se dá em atividades distintas. O SISCEAB foi reformulado por meio da Portaria nº. 442/GC3, de 20 de julho de 2000¹⁰, com o objetivo de “[...] integrar os órgãos e sistemas que já participam do Controle da Circulação Aérea Nacional”¹¹ e “[...] proporcionar condições eficientes e seguras a todas as aeronaves, nacionais ou estrangeiras, no espaço aéreo sob jurisdição do Brasil”. Com o advento do SISCEAB, o SISDACTA deixa de existir, sendo substituído pelo SISDABRA e SISCEAB com funções distintas, porém ainda na visão de integração, onde os meios de infraestrutura são compartilhados.

9 A DEPV estava subordinada ao COMGAP conforme o decreto nº 84.626, de 9/04/1980. O DECEA, que veio substituir o DEPV como órgão central do SISCEAB, nasce somente em 2001 pelo decreto nº 3.954, de 5/10/2001.

10 Art. 12 Reformular o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), instituído pela Portaria 048/GM3, de 22 de janeiro de 1990, com a finalidade de dotar o Comando da Aeronáutica de uma estrutura capaz de atender as suas atribuições. (Portaria nº. 442 /GC3, de 20 de julho 2000).

11 O Controle da Circulação Aérea Nacional é o nome técnico dado pelo DECEA para o controle das aeronaves no espaço aéreo brasileiro.

A organização da FAB, resultante de todas as mudanças que ocorreram até 2001 pode ser observada na Figura 1.

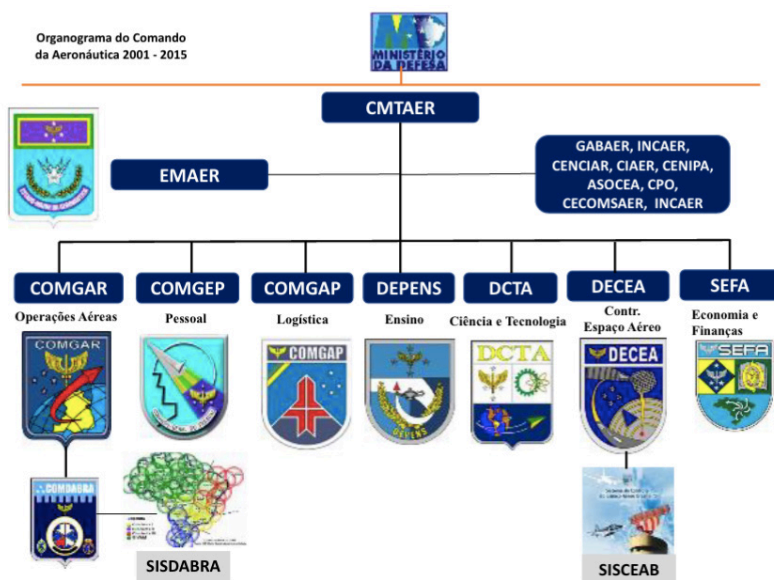


Figura 1 – Organograma do Comando da Aeronáutica

Fonte: O autor.

Este item teve por objetivo demonstrar que a ideia de sistema, de integração, de soberania sobre o espaço aéreo brasileiro precedeu o advento das Política e Estratégia Nacionais de Defesa. Da mesma forma, apesar de a END de 2008 estabelecer que um dos fatores principais de seus objetivos era a reorganização da Forças Armadas, no caso da Força Aérea, a reestruturação ocorreu ao longo de seu período de existência, sendo delimitado por alguns marcadores temporais importantes como: a) a criação do MAER em 1941; b) a sua reestruturação em 1967, com origem no decreto-lei nº 200; c) a criação do Ministério da Defesa em 1999; e d) a reestruturação atual, com um fator importante que foi a criação do COMAE em 2017.

No próximo item, far-se-á a análise da evolução das PND e END, bem como da ligação desses documentos com reestruturação organizacional da Força Aérea, com os conceitos de soberania, além da absorção do conceito da estratégia de dissuasão que estava implícita na criação do COMDABRA e SISDABRA e, a partir, da END de 2008, torna-se explícita nos documentos de defesa do Brasil.

3 I AS POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS NACIONAIS DE DEFESA E A FORÇA AÉREA

Como colocado no item anterior, a primeira tentativa de estabelecer um documento que tratasse sobre os assuntos de Defesa foi no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso em 1996, a Política de Defesa nacional (PDN), cujo teor foi, de certa forma, amplo e não tratou, especificamente, sobre a defesa do espaço aéreo nacional, apenas tratou sobre o aspecto de soberania do país sobre o seu território, como previsto no art. 1º da Constituição da República Federativa do Brasil. (BRASIL, 1988; BRASIL, 1996, item 3.3, pág. 7).

Em 2005, houve nova edição da Política de Defesa Nacional, trazendo já uma mudança no que se refere ao conceito de soberania ao introduzir, como Diretriz: “V - aprimorar a vigilância, o controle e a defesa das fronteiras, das águas jurisdicionais e do espaço aéreo do Brasil”. (BRASIL, 2005, item 7, inciso V). Contudo, a norma não estabeleceu, de forma explícita, uma orientação para a Força Aérea.

No intervalo temporal entre 1996 e 2005, um fato importante para a análise do tema foi a criação do Ministério da Defesa, estabelecendo um nível hierárquico entre o presidente da república e as Forças Armadas que, anteriormente, tinham o status de ministério. A partir de 1999, as Forças Armadas passaram a ser subordinadas ao Ministro da Defesa, em tempo de paz, e ter Comandantes (BRASIL, 1997, arts 3º e 4º).

Em 2008, é editada a Estratégia Nacional de Defesa, trazendo uma visão mais assertiva sobre o tema de defesa do país, destacando que o país deveria ter uma nova postura no campo da defesa. (BRASIL, 2008).

O documento também destacava que a estratégia nacional de defesa seria o vínculo entre o conceito e a política de independência nacional e as Forças Armadas para resguardar essa independência. No que tange à estratégia, Mahnken (in BAYLIS&WIRTZ, 2001, pág. 68), destaca que a estratégia é sobre como vencer guerras e que é, ou pelo menos deveria ser, um processo racional.

Para isso, o primeiro eixo estruturante previsto na END de 2008 estabeleceu que as Forças Armadas deveriam se organizar para melhor desempenharem suas funções constitucionais e suas atribuições na paz e na guerra, tendo como Diretriz nº 1: “Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres, nos limites das águas jurisdicionais e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional”. (BRASIL, 2008, pág. 4).

Organização é um fator ligado à reestruturação da Força Aérea que, como demonstrado no item 1, já estava acontecendo em função das necessidades de que o país e a Força Armada responsável pelo Poder Aeroespacial, tivessem, de fato, soberania sobre o seu espaço aéreo, com a implantação inicial do SISDACTA e, posteriormente, do SISDABRA e do SISCEAB e da criação do COMDABRA como agente responsável pela condução da defesa aeroespacial. Observa-se, também, na diretriz da END de 2008, a

inserção da estratégia da dissuasão, mesmo que de forma não implícita.

Acresça-se que os meios necessários para exercer a vigilância e a defesa aeroespacial também já estavam sendo implantados por meio da construção dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo, os CINDACTAS, com a aquisição dos meios de detecção, como os radares, e os meios de comunicação, além dos vetores para a interceptação como as aeronaves Mirage IIIEBR adquiridas da França e sediadas na Base Aérea de Anápolis em 1972.

Esse detalhe histórico foi destacado em um artigo de 2021 por Alamino e Cunha, História da Força Aérea Brasileira.

No Governo do Presidente Castelo Branco, o Ministério da Aeronáutica elaborou um detalhado planejamento com vistas à modernização da FAB, com o objetivo de adequá-la à nova realidade do País. Nesse estudo, estava incluída a implantação de um **moderno sistema de controle do espaço aéreo**, onde previa-se **a utilização de um vetor supersônico**, para a realização das missões de defesa aérea e no policiamento do espaço aéreo.

A concretização do contrato para a compra de 12 aeronaves Mirage IIIEBR e 04 Mirage IIIDBR (bipostos), foi realizada em 12 de maio de 1970 e a cidade escolhida para abrigar a nova base aérea dos primeiros supersônicos da FAB foi Anápolis, localizada no Estado de Goiás, distando cerca de 150 km de Brasília e **atendendo à concepção de defesa do centro geopolítico do País**. A nova Base seria chamada de Primeira Ala de Defesa Aérea – 1ª ALADA, que seria subordinada ao recém criado **Comando de Defesa Aérea – COMDA**. No segmento do controle do espaço aéreo, foi criado o Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo – **SISDACTA**, que seria o responsável por operacionalizar os meios de controle e de detecção, que funcionariam em estreito relacionamento com a Unidade dos interceptadores Mirage IIIE. (ALAMINO, CUNHA, 2021). (Grifos nosso)

Posteriormente, a END de 2008 estabeleceu objetivos estratégicos para a Força Aérea tendo como pontos focais: vigilância orientadora, superioridade aérea, combate focado, combate aeroestratégico. Estabeleceu quatro objetivos estratégicos específicos dentre eles a prioridade da vigilância aérea, o poder para assegurar superioridade aérea local e a capacidade para levar o combate a pontos específicos do território nacional. (BRASIL, 2008, pág. 20).

No objetivo vigilância aérea, o documento define que a FAB deve exercer essa vigilância sobre o território nacional e águas jurisdicionais brasileiras para poder inibir o sobrevoo desimpedido do espaço aéreo nacional pelo inimigo. Para isso, define que o COMDABRA “[...] será fortalecido como núcleo da defesa aeroespacial, incumbido de liderar e integrar todos os meios de monitoramento aeroespacial do país”. (BRASIL, 2008, pág. 20), tendo o SISDABRA como uma das camadas que disporia de “[...] um complexo de monitoramento, incluindo veículos lançadores, satélites geoestacionários e de monitoramento, aviões de inteligência e respectivos aparatos de visualização e comunicações que estejam sob integral domínio nacional”. (BRASIL, 2008, 2020).

No que tange aos meios como veículos lançadores e satélites, a Força Aérea já possuía projetos nessa área como o Veículo Lançador de Foguetes VLS que fazia parte do Programa Espacial Brasileiro, todavia o projeto, que não teve sucesso, foi substituído pelo atual projeto VLM-1 em parceria com a Alemanha para o lançamento de nano satélites.¹²

A END de 2008 trouxe ainda a preocupação com os vetores de interceptação dizendo que “[...] inspira cuidados mais vivos e prementes é a maneira de substituir os atuais aviões de combate no intervalo de 2005 a 2025, uma vez esgotada a possibilidade de prolongar-lhes a vida útil [...]”. (BRASIL, 2008, pág. 22). Como solução, apontou que o país deveria estabelecer parceria com outro país ou países no sentido de projetar e fabricar no Brasil, dentro do intervalo temporal relevante, um sucedâneo a um caça de quinta geração à venda no mercado internacional.

Portanto, observa-se que a END de 2008 foi assertiva estabelecendo objetivos, estratégias e possíveis soluções para determinados problemas, dentre eles a superação da obsolescência dos vetores de interceptação. No que tange a esse fator, o acordo sueco-brasileiro para a aquisição e fabricação no Brasil das aeronaves Gripen NG, hoje tornado realidade com a chegada dos primeiros aviões, inclusive no intervalo temporal previsto pela END, 2005 a 2025, pode ser caracterizado como uma diretriz que se tornou realidade.

Esse evento foi noticiado no Portal da FAB destacando que:

“O Comandante da Força Aérea Brasileira (FAB), Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior, desembarcou nesta quarta-feira, 24 de novembro (2021), em Linköping, na Suécia. O Oficial-General recebeu as quatro primeiras aeronaves F-39 Gripen, entregues pela Saab, e que **serão o principal vetor da defesa aérea do País**”. (BRASIL, FAB, 2021). Grifo nosso).

Um ponto importante a destacar é que a END de 2008 englobou os aspectos de fixar objetivos, usualmente estabelecidos em uma política, com a estratégia propriamente dita que é o como fazer, como detalhado no caso da solução delineada para superar a obsolescência dos vetores de interceptação.

Esse detalhe muda a partir de 2008, em função das alterações promovidas na Lei Complementar de 1997, ao estabelecer que o Ministro da Defesa deveria implantar o Livro Branco de Defesa em cujos tópicos deveriam ser incluídos a Política e Estratégia Nacionais de Defesa, bem como a modernização das Forças Armadas e a racionalização e adaptação das estruturas de defesa. (BRASIL, 2010, art 9º, § 1º e 2º).

A Lei Complementar 136 de 2010 estabeleceu, ainda, um intervalo temporal para a atualização dos documentos de defesa ao determinar que o Executivo encaminhe ao Legislativo, de quatro em quatro anos, a partir de 2012, o Livro Branco de Defesa e as Política e Estratégia Nacionais de Defesa.

No que tange aos critérios, objetivos e diretrizes, de certa forma, os documentos a partir de 2012, tornam-se menos assertivos e mais abrangentes, destacando o cenário

¹² <https://revistaspesquisa.fapesp.br/lancamento-ainda-distante/>>. 17/08/2022.

internacional, os conceitos e destaca que a PND de 2012 é “[...] voltada essencialmente para ameaças externas, estabelece objetivos e orientações para o preparo e o emprego dos setores militar e civil em todas as esferas do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional” (BRASIL, 2012, pág. 11), sendo o “[...] o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à defesa nacional coordenadas pelo Ministério da Defesa”.

Além disso, a PND de 2012 também destaca que “A PND fixa os objetivos da Defesa Nacional e orienta o Estado sobre o que fazer para alcançá-los. A END, por sua vez, estabelece como fazer o que foi estabelecido pela Política”. (BRASIL, 2012, pág. 7).

Portanto, com a edição em 2012 das PND e END, os documentos tornam-se menos assertivos, não estabelecendo diretrizes específicas para as Forças Armadas como fora a END de 2008.

Isso pode ser observado quando a PND de 2012 destaca que “Este documento explicita os conceitos de Segurança e de Defesa Nacional, analisa os ambientes internacional e nacional e estabelece os Objetivos Nacionais de Defesa” e retorna ao texto da PND de 1996 ao tratar de soberania somente pelo aspecto mais amplo. (BRASIL, 2012, pág. 11e 29). Por sua vez, a END de 2012 praticamente repete alguns conceitos e diretrizes da END de 2008, como a diretriz nº 1 que trata sobre o conceito de dissuasão: “Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras, e impedir-lhe o uso do espaço aéreo nacional”. (BRASIL, 2012, pág. 47).

As PND e END de 2016 também trazem poucas novidades no que tange aos conceitos e diretrizes específicas para as Forças Armadas praticamente repetindo o texto dos documentos de 2012.

A novidade fica por conta da estratégia da dissuasão que na END de 2016 é definida como: A Capacidade de Dissuasão, por sua vez, configura-se como fator essencial para a Segurança nacional, na medida em que tem como propósito desestimular possíveis agressões. Sustenta-se nas condições que possui a Nação de congregar e aplicar sua Capacidade de proteção e de pronta-Resposta, no caso de eventuais ações hostis contra a soberania e os legítimos interesses do Brasil”. (BRASIL, 2016, pág.19).

O documento também destaca o fator de “capacidades”, contudo sem especificar o que isso de fato significa e informa que:

Os conjuntos de Capacidades Militares de Defesa serão sistematizados e dimensionados na Política e na Estratégia Militar de Defesa e, por fim, refletidos no Plano de Articulação e Equipamentos de Defesa (PAED) que contemplará, além da macrodistribuição das instalações militares no território nacional o delineamento dos equipamentos necessários ao cumprimento das atribuições das Forças Armadas. (BRASIL, 2016, pág. 25)

Ou seja, a END de 2016 coloca mais um documento na escala hierárquica, a Política e Estratégia Militar de Defesa, que, por meio do PAED estabelecerá as necessidades de

equipamentos de defesa para as três Forças Singulares. O plano, conforme descrito, além trataria da macrodistribuição das instalações militares no território nacional.

Um ponto a destacar na END de 2016 é que esse documento já faz referência aos SISCEAB. “Nesse contexto, são dois os componentes-chave para o exercício da soberania do espaço aéreo nacional: o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro – SISDABRA e o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – SISCEAB”. (BRASIL, 2016, pág. 30), remetendo aos fatores discutidos no item 1.

Todavia, no caso da Força Aérea, em 2016, a instituição iniciou um processo de reorganização territorial e organizacional que continua com seus reflexos até hoje (2022). O foco dessa nova reestruturação foi delineado da seguinte forma: “[...] os avanços esperados com essa reestruturação devem ter como cerne a preparação para as novas capacidades, melhoria dos processos racionalização das estruturas nas áreas administrativas e operacionais, aperfeiçoamento dos recursos humanos da FAB e do fortalecimento do apoio aos militares e civis do COMAER”. (BRASIL, 2016, Prefácio).

Para o tema em discussão neste artigo, um dos aspectos na reorganização da estrutura funcional foi a criação do COMAE e a desativação do Comando de Operações Aéreas (COMGAR), a quem estava subordinado, conforme demonstrado na Figura 1, o COMDABRA. O próprio COMDABRA também desaparece, cujas funções relativas a órgão central do SISDABRA são absorvidas pelo COMAE. A diferença pode ser observada na Figura 2 que retrata o organograma da FAB a partir de 2017.

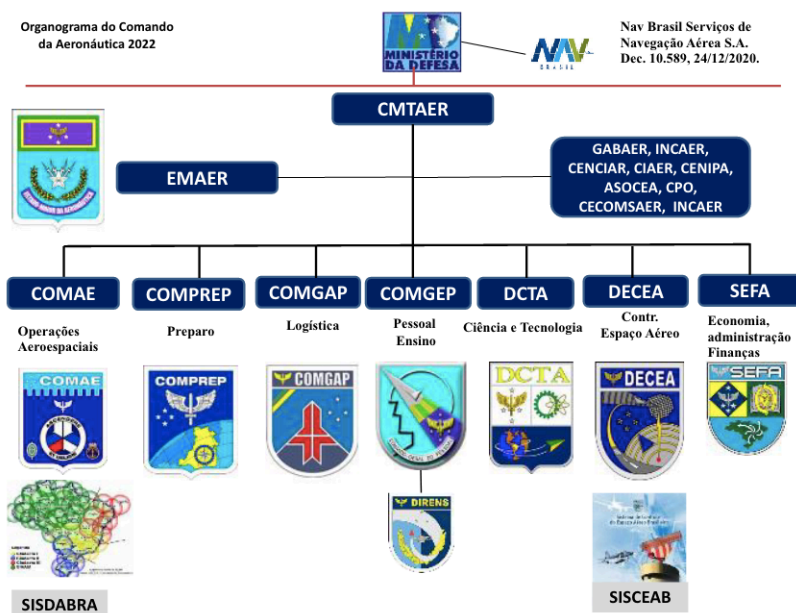


Figura 2. Organograma do Comando da Aeronáutica - 2022

Fonte: o autor.

Os demais aspectos da reestruturação da FAB estão relacionados à governança da instituição que procurou ampliar o foco sobre as questões operacionais, isto é, a atividade-fim, delimitando melhor o campo das atividades administrativas. Nesse fator, a atividade administrativa, grande parte das organizações foi colocada sob a competência da Secretaria de Economia, Finanças e Administração da Aeronáutica, organização que, até 2016, possuía competência exclusivamente sobre a área de economia, finanças e orçamento.

Outro aspecto da reorganização foi a subordinação do então Departamento de Ensino ao Comando Geral do Pessoal, criando a Diretoria de Ensino da Aeronáutica, à qual está subordinada a Universidade da Força Aérea.

Este item discutiu a conexão entre os documentos PND e END e as mudanças que ocorreram na Força Aérea.

Como pôde ser observado, os documentos em si tiveram pouca influência sobre a reorganização da estrutura organizacional, atividade operacional ou renovação dos equipamentos.

O conceito de soberania sobre o espaço aéreo que já estava presente desde o início da estruturação do SISDCATA, continuou presente com a organização do SISDABRA e do SISCEAB, cujos critérios iniciais, de integração e otimização de recursos, continuaram sendo observados ao longo da existência da Força Aérea.

No que tange aos documentos propriamente ditos, observou-se que a END de 2008 foi mais assertiva e menos conceitual, enquanto que a END e a PND, a partir de 2016, tornam-se mais abrangentes e menos assertivos, talvez influenciados pela necessidade de apresentação de um Livro Branco de Defesa, conforme explicitado na Lei Complementar nº 136 de 2010.

4 | CONCLUSÃO

É natural que um documento que trate da estratégia de defesa do país detalhe pontos para suas Forças Armadas.

Contudo, no caso da Força Aérea, observou-se que os documentos que tratam sobre a Política de Defesa (PND) e Estratégia de Defesa (END) tiveram pouca influência, seja na reorganização de sua estrutura, um dos objetivos destacados pela END de 2008, como também nos conceitos, dentre eles, o da soberania.

No caso particular do conceito de soberania, o artigo demonstrou que a Força Aérea deste a década de 1970, já havia consolidado a necessidade de que para estabelecer de fato a soberania do país sobre seu espaço aéreo e águas jurisdicionais, deveria ter um sistema que permitisse a vigilância e o controle de prováveis aeronaves incursoras no seu espaço aéreo, ou seja, a soberania sobre o espaço aéreo.

Esse fator ficou demonstrado pela criação do SISDACTA, da implantação dos

CINDACTAS e da atualização do sistema com o advento do SISDABRA, do COMDABRA e do SISCEAB. Um dos pontos destacados foi a criação do Comando de Defesa Aérea o COMDA, à época, a interface entre as unidades de Defesa Aérea e os órgãos que realizavam a vigilância do espaço aéreo. Com o advento do SISDACTA, essa função foi absorvida pelos CINDACTA.

O artigo também demonstrou que os critérios, integração e otimização de recursos, que regeram a criação do MAER em 1941, permaneceram vivos, principalmente quando da criação do SISDADCTA e de sua atualização com o advento do SISDABRA e do SISCEAB.

Acresça-se que o artigo também demonstrou que a integração realizada em 1941, da competência do MAER sobre o gerenciamento de tráfego aéreo e da defesa aérea, permaneceu sólida, continuando até os dias atuais, sendo, inclusive, reconhecida nos próprios documentos de defesa, mais explicitamente sobre o SISCEAB, na END de 2016.

Um ponto destacado pelos documentos de defesa a partir da END de 2008 foi a adoção do conceito da estratégia da dissuasão que, de certa forma, também já estava implícito nas ações implantadas pela Força Aérea ao longo de sua existência, principalmente quando começou a se materializar o SIDACTA.

Observou-se, também, que, à medida que os documentos de defesa foram evoluindo, tornaram-se menos assertivos e mais conceituais, trazendo algumas camadas intermediárias entre o Ministério da Defesa e as Forças Singulares, como é o caso da Política Militar de Defesa (PMD) e do Plano de Articulação e Equipamentos de Defesa (PAED).

De certa forma, pode-se dizer que esses documentos também tiveram pouca influência no reequipamento da Força Aérea, verificados na parceria com a Suécia para a aquisição e fabricação do Gripen. Todavia, no caso específico do Gripen, poder-se-ia dizer que a END de 2008 havia estabelecido um objetivo de soberania no projeto e na fabricação de aeronaves de combate de quinta geração que acabou concretizando-se quando do recebimento das quatro primeiras unidades em 2021.

Finalmente, observa-se que, como todo documento que envolve a análise de cenários e de planejamento futuro, os documentos de defesa baseiam-se eventos do passado e em prospecções do futuro, tentando moldá-lo às necessidades do país e das Forças Armadas para respaldar os objetivos políticos e a estratégia delineada para atingi-los.

Contudo, como destacou Peter Drucker (1969, pág.10) não há garantia de que isso, de fato, acontecerá.

REFERÊNCIAS

ALAMINO, A. Camazano, CUNHA, Rudnei D. História da Força Aérea brasileira. Dassault F103-DBR/ EBR Mirage III. Disponível em: < <https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/11/dassault-mirage-iii/> > Acesso em 11/08/2022.

AUDY, Jorge Luís Nicolas et alii. **Fundamentos de Sistemas de Informação**. Porto Alegre, Bookman, 2005.

BAYLIS, John, WIRTZ, James, GRAY, S. Collins, COHEN, Eliot. **Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies**. Oxford University Press, Oxford, 2001.

BAPTISTA, Carlos de Almeida. Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Comandante da Aeronáutica. Entrevista. **Revista Aeronáutica**, Ano XXX, out./dez. 2002, pp. 3-6.

BRASIL. Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. **Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0200.htm >. Acesso em 5/08/2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. **Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira (DCA 1-1)**. Portaria nº 1.224/GC3 de 10 de novembro de 2020. Publicada no Boletim do comando da Aeronáutica (BCA) nº 205, de 12/11/2020. Arquivo em PDF. Disponível em: < <https://www.sislaer.fab.mil.br> >. Acesso em 1/08/2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Comunicação Social da Aeronáutica. Portal da FAB. Disponível em: < <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/28945/REESTRUTURAÇÃO> - Comitê de Implantação do Comando de Operações Aeroespaciais é ativado em Brasília >. 2017. Acesso em 4/08/2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Comunicação Social da Aeronáutica. Portal da FAB. Disponível em: < <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/38254/INSTITUCIONAL> - Força Aérea Brasileira recebe quatro aeronaves F-39 Gripen na Suécia >. Acesso em 12/08/2022.

Brasil. Comando da Aeronáutica. Diretriz para a Reestruturação da Força Aérea Brasileira. DCA 11-53. Aprovada pela Portaria nº 551/GC3, de 13 de maio de 2016. Publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 082, de 17 de maio de 2016. Arquivo em PDF. Disponível em: < http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/1156423/RESPOSTA_PEDIDO_DCA.pdf >. Acesso em 16/08/2022.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.778 de 18 de março de 1980. **Cria o sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro – SISDABRA – e dá outras providências**. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1778.htm >Acesso em 24/08/2022. Publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 20/03/1980.

BRASIL. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. **Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5484.htm >. Acesso em 6/08/2022.

BRASIL. Decreto Reservado nº 10 de 18 de março de 1980. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decres/1980-1987/decretoreservado-9-18-marco-1980-503473-norma-pe.html> >. Acesso em 5/08/2022.

BRASIL. Lei complementar nº 136 de 25 de junho de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm# >. Acesso em 5/08/2022.

BRASIL. Lei complementar nº 97 de 9 de agosto de 2010. **Altera a Lei Complementar nº 97 de 1999..** Disponível: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm >. Acesso em 5/08/2022.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm#art1

BRASIL. Política de Defesa Nacional 1996. Disponível em: < <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/fhc/politica-de-defesa-nacional-1996.pdf> >. Acesso em 5/08/2022.

BRASIL. Política e Estratégia Nacional de Defesa 2016. Arquivo em PDF.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**; Texto Constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 35/2001 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **O Controle do Espaço Aéreo – Principais Atividades**. Publicação do DECEA. Realização Assessoria de Comunicações (ASCOM). 2005.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **O Controle do Espaço Aéreo: principais atividades**. DECEA, Rio de Janeiro 2005.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Portaria nº 180/GC3, de 6 de fevereiro de 2006. **Aprova o Regulamento de Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo**. Arquivo em PDF. Publicado no Diário Oficial da União (DOU) nº 28 de 8 de fevereiro de 2006. Disponível em: < <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/456460/pg-12-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-08-02-2006> >. Acesso em 5/08/2022.

BRASIL **Decreto-Lei nº. 200, de 25 de fevereiro de 1967. Alterado pelo Decreto-Lei nº. 991, de 21 de outubro de 1969**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De10200.htm#art63 – Acesso em 12/09/2008.

BRASIL. Exposição de Motivos Interministerial nº 437/MD/SAE-PR, de 17/12/2008. Arquivo em PDF. Págs. 3 e 4.

BRASIL. **Estratégia Nacional de Defesa de 2008**. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6703.htm >. Acesso em 2 de agosto de 2022.

BRASIL. **Lei Complementar nº. 97, de 9 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF, 1999. Alterada pela Lei Complementar nº. 117, de 2 de setembro de 2004.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria nº 724/GM3, de 1 de novembro de 1989. **Aprova o Regulamento do Núcleo do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro**. Arquivo em PDF.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Boletim do Ministério da Aeronáutica. nº 1, de 1 de maio de 1941. Decreto-Lei nº. 2.961 de 20 de janeiro de 1941.

BRASIL. Ministério da Defesa. Livro Branco de Defesa 2012. Arquivo em PDF. Disponível em: < https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/END-PNDa_Optimized.pdf >. Acesso em 16/08/2012.

BRASIL. Tribunal de Contas da União (TCU). Acórdão nº 2420/2006 – Plenário, de 13/12/2006. Disponível em: < <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:tribunal.contas.uniao;plenario:acordao:2006-12-12;2420> >. Acesso em 5/08/2022.

DAVIS, Paul K. 100 Decisive Battles: from ancient times to the present. Santa Bárbara, USA, **Oxford University Press**, 1999.

DEMO, Pedro. **Pesquisa e Informação Qualitativa: Aportes Metodológicos**. Campinas, São Paulo, Papyrus, 2001.

DRUCKER, Peter Ferdinand. **Uma era de Descontinuidade**. Tradução de J.R. Brandão Azevedo. São Paulo, Círculo do Livro S/A, Licença editorial por cortesia de Zahar Editores, 1975.

GODOFREDO JÚNIOR, Gustavo Senechal de. **Entre Poder e Direito: a tradição Grotiana na política externa brasileira**. Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto Rio Branco, 2005.

HALL, Richard H. **Organizações: estrutura, processos e resultados**. Tradutor Roberto Galman. São Paulo, Prentice Hall, 2004.

JERVIS, Robert. **The Logic of Images in International Relations**. New York, Columbia University Press, Morningside Book, Edition number 1, 1989.

LAKATOS, Imre e MUSGRAVE, Alan. Organizadores. **A Crítica e o Desenvolvimento do Conhecimento**. Quarto volume das Atas do colóquio Internacional sobre Filosofia da Ciência, realizado em Londres em 1965. Traduzido por Octavio Mendes Cajado, revisão técnica de Pablo Mariconda. São Paulo, Ed. Cultrix, editora da Universidade de São Paulo, 1979.

MACIEL, Jarbas. Elementos de Teoria Geral de Sistemas. Petrópolis, Editora Vozes Ltda., 1974.

MARQUES, Adriana A. **Brazilian strategic conceptions within the post-Cold War international context**. , Revista Sociologia Política, 2003, n°.20, ISSN 0104-4478. <http://www.scielo.br/scielo.php> . Acesso em 18/09/2008.

MENEZES, Lauro Ney. **A Força Aérea: a posteriori**. Artigo. **Revista Aeronáutica**, n° 227, março-abril/2001, pp. 8-10.

MOREIRA, Márcio Nóbrega de Ayrosa. SISDACTA (1968-1978): visão estratégica. Artigo. Revista Aeronáutica, n° 252, set./out. 2005, pp. 8-11.

MOTTA, Fernando C. Prestes e CALDAS, Miguel P. Organizadores. **Cultura Organizacional e Cultura Brasileira**. São Paulo, Atlas, 1997.

ELÓI MARTINS SENHORAS - Professor associado e pesquisador do Departamento de Relações Internacionais (DRI), do Programa de Especialização em Segurança Pública e Cidadania (MJ/UFRR), do Programa de MBA em Gestão de Cooperativas (OCB-RR/UFRR), do Programa de Mestrado em Geografia (PPG-GEO), do Programa de Mestrado em Sociedade e Fronteiras (PPG-SOF), do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia (PPG-DRA) e do Programa de Mestrado em Propriedade Intelectual e Transferência de Tecnologia para a Inovação (PROFNIT) da Universidade Federal de Roraima (UFRR). Fundador do *think tank* IOLEs. Graduado em Economia. Graduado em Política. Especialista pós-graduado em Administração - Gestão e Estratégia de Empresas. Especialista pós-graduado em Gestão Pública. Mestre em Relações Internacionais. Mestre em Geografia - Geoeconomia e Geopolítica. Doutor em Ciências. *Post-Doc* em Ciências Jurídicas. *Visiting scholar* na Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), na University of Texas at Austin, na Universidad de Buenos Aires, na Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México e na National Defense University. *Visiting researcher* na Escola de Administração Fazendária (ESAF), na Universidad de Belgrano (UB), na University of British Columbia e na University of California, Los Angeles. Professor do quadro de Elaboradores e Revisores do Banco Nacional de Itens (BNI) do Exame Nacional de Desempenho (ENADE) e avaliador do Sistema Nacional de Avaliação da Educação Superior (BASIS) do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP/MEC). Professor orientador do Programa Agentes Locais de Inovação (ALI) do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/RR) e pesquisador do Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais (CENEGRI). Organizador das coleções de livros Relações Internacionais e Comunicação & Políticas Públicas pela Editora da Universidade Federal de Roraima (UFRR), bem como colunista do Jornal Roraima em Foco. Membro do conselho editorial da Atena Editora.

A

Administração pública 42, 43, 45, 46, 47, 48, 58, 71

América Latina 1, 2, 5, 7, 8, 9, 10, 11

B

Brasil 24, 25, 26, 42, 47, 48, 49, 52, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69

Brexit 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26

C

Candidaturas 28, 29, 31, 35, 36, 37, 38, 39, 40

CINDACTA 55, 57, 67

COMAE 55, 59, 60, 65

COMDABRA 50, 51, 53, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 67

Commonwealth 16, 18

Constituição 16, 17, 21, 52, 61, 69

Contra-reforma 7, 8, 9

Cooperação 15, 16, 18, 19

Crise(s) 20, 22, 25, 26

Cultura 1, 9, 10, 12, 17, 36, 40, 41, 70

D

DECEA 53, 55, 57, 59, 69

Decreto 56, 57, 58, 59, 60, 68, 69

Defesa 19, 20, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69

Direito administrativo 43, 47, 49

Doutrina 45, 46, 52, 68

E

Eleição 21

Eleitores 20, 22, 23

END 50, 51, 52, 53, 55, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69

Escócia 14, 22, 23

Estado 3, 5, 6, 8, 10, 11, 14, 17, 18, 19, 21, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 48, 49, 54, 56, 62, 64, 69

Estratégia 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 71

Ethos 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13

Europa 7, 9, 10, 15, 16, 17, 20, 21, 56

F

Filosofia 70

Força Aérea 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 70

Forças Armadas 50, 52, 60, 61, 63, 64, 66, 67, 69

Forma simbólica 1, 6, 7, 9

I

Identidade 14, 25

Inglaterra 14, 22, 23

Integração europeia 15, 19

Irlanda do Norte 14, 22, 23

J

Jurisprudência 45, 46

L

Lei 43, 46, 47, 48, 49, 56, 57, 58, 60, 63, 66, 68, 69

M

Mercado 16, 17, 18, 19, 23, 63

O

Ordenamento jurídico 43, 47, 48

P

PAED 64, 67

País de Gales 14, 23

Parlamento 17, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 31, 32

Partido 18, 20, 21, 22, 23, 25, 29, 30, 32, 36, 37

PND 50, 51, 52, 57, 60, 64, 66

Poder Executivo 43, 44

Poder Judiciário 43, 44

Poder Legislativo 44

Poder Público 31, 34, 36, 42, 43, 44, 46, 47, 48

Políticas Públicas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 42, 43, 44, 45, 71

R

Referendo 14, 15, 18, 21, 22, 23, 24, 26

Reino Unido 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27

S

Segurança 19, 46, 48, 50, 53, 56, 64, 71

Silêncio administrativo 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48

SISCEAB 50, 51, 53, 54, 55, 59, 61, 65, 66, 67

SISDABRA 50, 51, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68

Soberania 14, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 52, 57, 58, 60, 61, 64, 65, 66, 67

T

Tráfego aéreo 53, 54, 55, 56, 57, 59, 62, 67, 69

Tratado 15, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 58

U





União Europeia 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27

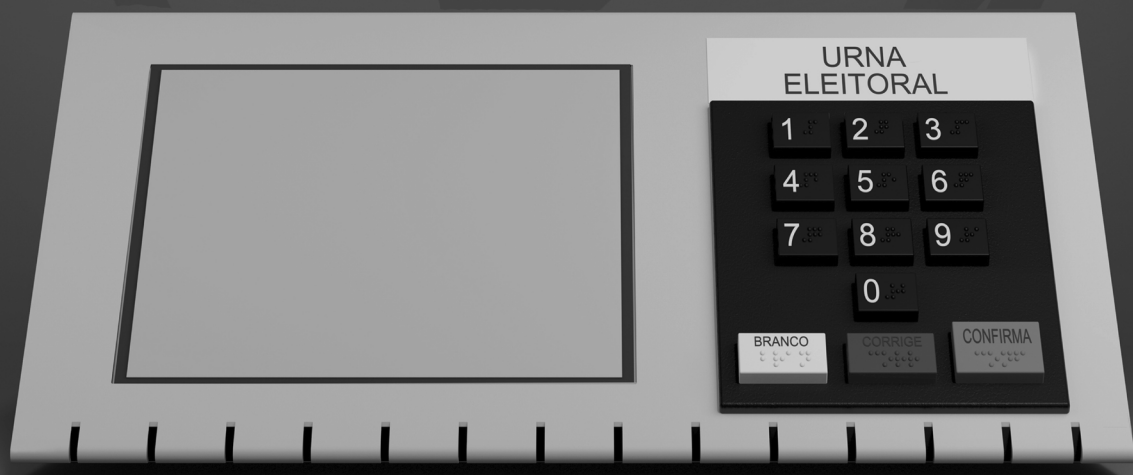
V

Voto 23, 26, 28, 29, 38, 39, 40, 57


DESAFIOS DA CIÊNCIA POLÍTICA

NO BRASIL E NO MUNDO 2

-  www.atenaeditora.com.br
-  contato@atenaeditora.com.br
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  www.facebook.com/atenaeditora.com.br



DESAFIOS DA CIÊNCIA POLÍTICA NO BRASIL E NO MUNDO 2

-  www.atenaeditora.com.br
-  contato@atenaeditora.com.br
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  www.facebook.com/atenaeditora.com.br

