



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA,
SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
INTEGRAÇÃO CONTEMPORÂNEA DA AMÉRICA
LATINA (PPGICAL)**

**AVIAÇÃO CIVIL E INTEGRAÇÃO NA FRONTEIRA ENTRE BRASIL, ARGENTINA
E PARAGUAI: ANÁLISE DO ACORDO PARA REGULAÇÃO E CONTROLE DO
TRÁFEGO AÉREO**

JAMES DA SILVA DESIDERIO

Foz do Iguaçu
2020



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE
ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA
(ILAESP)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
INTEGRAÇÃO CONTEMPORÂNEA DA
AMÉRICA LATINA (PPGICAL)**

**AVIAÇÃO CIVIL E INTEGRAÇÃO NA FRONTEIRA ENTRE BRASIL, ARGENTINA
E PARAGUAI: ANÁLISE DO ACORDO PARA REGULAÇÃO E CONTROLE DO
TRÁFEGO AÉREO**

JAMES DA SILVA DESIDERIO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Integração Latino-Americana.

Orientador: Prof. Doutor Roberto França da Silva Junior

Foz do Iguaçu
2020

Catálogo elaborado pelo Setor de Tratamento da Informação
Catálogo de Publicação na Fonte. UNILA - BIBLIOTECA LATINO-AMERICANA

D457a

Desiderio, James da Silva.

Aviação civil e integração na fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai: análise do acordo para regulação e controle do tráfego aéreo / James da Silva Desiderio. - Foz do Iguaçu, 2020.

145 f.: il.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e política. Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina.

Orientador: Roberto França da Silva Junior.

1. Aeronáutica comercial - Mercosul. 2. Regulamentos de tráfego aéreo - Soberania. 3. Direito aéreo. I. Silva Junior, Roberto França da, Orient. II. Título.

CDU: 341.211:656.71(8)

JAMES DA SILVA DESIDERIO

**AVIAÇÃO CIVIL E INTEGRAÇÃO NA FRONTEIRA ENTRE BRASIL, ARGENTINA
E PARAGUAI: ANÁLISE DO ACORDO PARA REGULAÇÃO E CONTROLE DO
TRÁFEGO AÉREO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Integração Latino-Americana.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Roberto França
UNILA

Prof. Dr. Rafael Mandagaran Gallo
UNICURITIBA

Prof. Dr. Lucas Kerr de Oliveira
UNILA

Prof. Doutor Nelson Fernandes Felipe Junior
UNILA

Foz do Iguaçu, 05 de março de 2020.

RESUMO

Essa dissertação de mestrado busca entender o processo de integração entre o Brasil, Argentina e Paraguai em relação a aviação civil internacional, analisando o acordo firmado por esses Estados para a regulação e controle do tráfego aéreo nas suas fronteiras, e identificar em que grau de integração estão os membros do Mercosul comparando o bloco com o europeu, e países da América Central, que obtém espaços aéreos de múltiplos Estados Soberanos regulados por órgãos supranacionais. Para a realização deste estudo, fez-se necessário, inicialmente, apresentar o conceito de Soberania, os seus impactos nos territórios e fronteiras, através de uma visão teórica internacionalista dos construtivistas, levando-se em consideração o impacto da aviação civil internacional na construção e consolidação da econômica, política e sociedade dos Estados nacionais. Após, há a análise do desenvolvimento aviação civil nos países Brasil, Paraguai e Argentina, que firmaram o acordo estudado, e os demais que compõem o bloco Mercosul, e comparar com a aviação na Europa e na América Central, verificasse que há várias formas de integração para o desenvolvimento e regulação da aviação civil, e os acordos firmados pelos Estados dependem de sua integração em busca de objetivos comuns, capacidade de investimento de recursos no setor e os objetivos de seu mercado interno.

Palavras-chave: Aviação Civil Internacional; Construtivismo; Soberania; Mercosul

ABSTRACT

This master's thesis seeks to understand the integration process between Brazil, Argentina and Paraguay in relation to international civil aviation, analyzing the agreement signed by these States for the regulation and control of air traffic at their borders, and to identify the degree of integration Mercosur members are comparing the bloc with the European, and Central American countries, which obtain airspace from multiple Sovereign States regulated by supranational bodies. To carry out this study, it was necessary, initially, to present the concept of Sovereignty, its impacts on territories and borders, through an internationalist theoretical view of constructivists, taking into account the impact of international civil aviation in the construction and consolidation of the economic, political and society of national States. Then, there is the analysis of civil aviation development in the countries Brazil, Paraguay and Argentina, which signed the studied agreement, and the others that make up the Mercosur bloc, and compare with aviation in Europe and Central America, verifying that there are several forms of integration for the development and regulation of civil aviation, and the agreements signed by the States depend on their integration in pursuit of common objectives, investment capacity of resources in the sector and the objectives of their domestic market.

Key words: International Civil Aviation; Constructivism; Sovereignty; Mercosur

RESUMEN

Esta tesis de maestría busca comprender el proceso de integración entre Brasil, Argentina y Paraguay en relación con la aviación civil internacional, analizando el acuerdo firmado por estos Estados para la regulación y control del tráfico aéreo en sus fronteras, e identificar el grado de integración están los miembros del Mercosur, comparando el bloque con los países europeos y centroamericanos, que obtienen espacio aéreo de múltiples Estados Soberanos regulados por organismos supranacionales. Para llevar a cabo este estudio, fue necesario, inicialmente, presentar el concepto de Soberanía, sus impactos en territorios y fronteras, a través de una visión teórica internacionalista de los constructivistas, teniendo en cuenta el impacto de la aviación civil internacional en la construcción y consolidación de la economía, política y sociedad de los Estados nacionales. Luego, se analiza el desarrollo de la aviación civil en los países de Brasil, Paraguay y Argentina, que firmaron el acuerdo estudiado, y los otros que conforman el bloque Mercosur, y se comparan con la aviación en Europa y América Central, verificando que hay varias formas de integración para el desarrollo y regulación de la aviación civil, y los acuerdos firmados por los Estados dependen de su integración en la búsqueda de objetivos comunes, la capacidad de inversión de recursos en el sector y los objetivos de su mercado interno.

Palabras clave: Aviación civil internacional; Constructivismo; Soberanía; Mercosur

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 A CONSTRUÇÃO DOS CONCEITOS QUE IMPACTAM A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL	15
2.1 UMA VISÃO CONSTRUTIVISTA DOS CONCEITOS EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS.....	16
2.1.1 O poder linguístico, e não material, na construção de narrativa dos conceitos sociais.....	20
2.1.2 Construção das identidades dos agentes em uma estrutura internacional	23
2.1.3 Construtivismo comparado a outras teorias na construção de uma estrutura internacional com pilar na Soberania	29
2.2 CONSTRUÇÃO IDEAL DE SOBERANIA E SEUS IMPACTOS NOS TERRITÓRIOS, NA FRONTEIRA E NA AVIAÇÃO CIVIL	35
2.2.1 A Soberania na Aviação Civil Internacional	36
2.2.2 Soberania	39
2.2.3 A origem do conceito de Soberania	46
2.2.4 A Soberania praticada atualmente no Sistema Internacional	50
2.2.5 A transformação da superfície terrestre em Territórios nacionais	65
2.2.6 A Fronteira terrestre delimitando espaço aéreo	72
3 AVIAÇÃO, A INDEPENDÊNCIA DO INDIVÍDUO E A IMPOTÊNCIA DO ESTADO	76
3.1 EVOLUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO	77
3.2 ESPAÇO AÉREO, REGULAÇÃO E CONTROLE DE TRAFEGO.....	86
3.3 IMPACTOS ECONÔMICOS, DE INFRAESTRUTURA E POLÍTICOS	101
4 INTEGRAÇÃO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO	111
4.1 ACORDO CIRCEA 100-23 E A COOPERAÇÃO NO MERCOSUL PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL	112
4.2 CÉU ÚNICO EUROPEU.....	124
4.3 CORPORAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA DA AMÉRICA CENTRAL - COCESNA.....	131
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS	138

1. INTRODUÇÃO

Os transportes e o movimento de mercadorias e pessoas devem ser compreendidos a partir de sistemas técnico-normativos, de modo que a circulação não é realizada somente por técnicas que viabilizam a movimentação de mercadorias e informações, mas, por normas e instituições que regulam, organizam e potencializam esses fluxos.

Do ponto de vista institucional e corporativo, o transporte aéreo é parte de um sistema de circulação global, com normas internacionais e nacionais, que atende desde os interesses logísticos da arte da guerra até os interesses corporativos de reprodução do capital. A parte que cabe aos indivíduos é a de ser passageiro ou contratante dos serviços de transporte, quando for o caso.

Os sistemas de engenharia voltados à circulação compreendem os capitais fixos como rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos, portos, entre outros. Contudo, esses capitais são insuficientes para atender a demanda corporativa, precisando o Estado organizar normas (além das infraestruturas) que possibilitem aos agentes obter mais mobilidade e velocidade no processo de circulação-distribuição de mercadorias e serviços (SILVA JUNIOR, 2009).

Pelo fato inexorável do transporte aéreo não movimentar mercadorias e pessoas porta a porta, dependendo necessariamente de outro sistema, seja um automóvel ou um porta-aviões, o transporte aéreo, dentre todos os segmentos de transportes e logística, é o mais rígido em termos de custo, mobilidade, acesso e, especialmente, de segurança.

Contudo, o progresso técnico e, conseqüentemente, o desenvolvimento no setor de transporte aéreo contribuiu para diminuir as barreiras à circulação. Porém, o rigor com a segurança evolui por meio de especificações na técnica e na norma.

Do ponto de vista técnico, o transporte aéreo, principalmente em virtude da velocidade, diminui o efeito das barreiras geomorfológicas e de “acidentes geográficos”, contudo, pelo próprio efeito da velocidade, demanda o refinamento e a sofisticação de normas jurídicas internacionais de defesa, segurança e soberania.

A norma, de acordo com Weber (2000), é instrumento, por excelência, do poder do Estado. Nesse sentido, as barreiras normativas estabelecidas pelas instituições do Estado abrangem desde a operacionalidade da aeronave, até a regulação de setores industriais e econômicos, relacionados à aviação. Dentre as

barreiras normativas, há aquelas que são efetivas, como as econômicas e as protetivas de mercado; e aquelas pouco efetivas, que estão relacionadas a tomada de decisão do piloto durante a condução da aeronave.

No controle do tráfego aéreo, os Estados utilizam tecnologias para detectar aeronaves e as Forças Armadas para detê-la, através de perseguição ou com poder bélico em solo. Todavia, os Estados precisam investir intensivamente em inovações e tecnologias, pois a evolução das inovações tecnológicas, aplicadas ao setor de produção de aeronaves, tornar o processo de controle cada vez mais difícil.

No âmbito internacional, a regulamentação do setor tem início com a Convenção de Chicago, em 1944, firmada por cinquenta e dois países, em uma conferência nos Estados Unidos, resultando na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI (ou ICAO em inglês), e que atualmente tem como signatários todos os países membros da Organização das Nações Unidas. (Organização da Aviação Civil Internacional, 2019)

Ao analisar a Convenção de Chicago se observa que os Estados demonstravam a necessidade de respeito à Soberania, e que o documento apresentava a definição de território nacional:

Princípios Gerais e Aplicação da Convenção - ARTIGO 1º Soberania: Os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território. ARTIGO 2º Territórios: Para os fins da presente Convenção considera-se como território de um Estado, a extensão terrestre e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do citado Estado. (Organização da Aviação Civil Internacional, 1944, p.1)

Contudo, a Convenção não definiu o conceito de Soberania, somente demonstra que ela deve ser respeitada, por isso, no âmbito da organização, ainda há debates sobre os limites da soberania estatal. O último debate sobre o tema ocorreu em 2013, e houve a apresentação de uma definição de Soberania:

O direito internacional estabelece como um princípio fundamental a soberania do Estado. No entanto, o termo é frequentemente usado em um sentido político, com diferentes interpretações, dependendo do contexto e intenção. A noção de soberania é dinâmica e evolui junto com o desenvolvimento do ambiente institucional global. **No domínio da aviação, o termo "soberania" refere-se à propriedade ou posse do espaço aéreo. Em outras palavras, refere-se à competência exclusiva do Estado para exercer as suas competências legislativas, administrativas e judiciais no prazo de seu espaço aéreo nacional.** (OACI, 2013, p.1, grifo nosso)

Esse é o entendimento normativo de soberania, porém, apresentaremos doravante alguns conceitos e teorias sobre soberania do ponto de vista científico. Mas,

podemos adiantar que a soberania nas questões aéreas visa segurança territorial.

Da perspectiva institucional, absolutamente tudo que ocorre entre os Estados precisa estar regulamentado pelo modelo de Estado nação, entendido como a maneira de organização do Sistema Internacional. Conforme salientam Jackson e Sorensen (2003), a formação deste sistema como uma sociedade formada por Estados nacionais não é natural, ao contrário, ela foi historicamente construída e seu modelo de organização remonta ao contexto europeu e a Modernidade (séc. XVI e XVII). Este modelo de organização que tem por base governos distintos e legalmente independentes, terá como principal base de sustentação a definição de território e a premissa de Soberania.

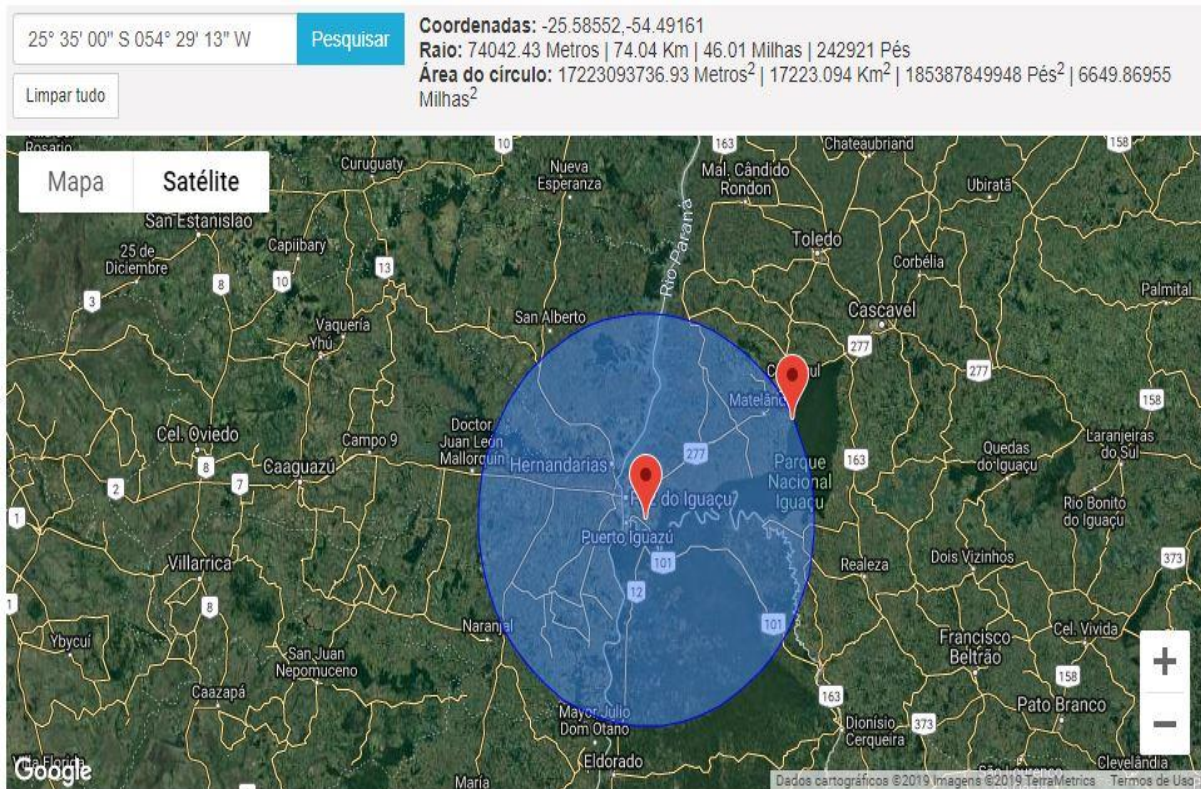
Compreender o limite das normas é necessário para analisar a integração, no âmbito do transporte aéreo, em uma fronteira trinacional densamente urbanizada, o que demanda novos instrumentos e acordos, como é o caso do CIRCEA 100-23¹, que trata-se de acordo firmado entre Brasil, Paraguai e Argentina, a fim de controlar, regular e gerenciar o tráfego de aeronaves na região desta fronteira, a partir do Aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas, onde o Brasil gerencia o espaço aéreo brasileiro e dos territórios dos países vizinhos, como se pode observar na figura 1.

No caso do acordo supramencionado, os fatores que favoreceram sua concretização estão relacionados com a proximidade dos aeroportos dos três países. Nesse caso, a cooperação para o controle e operacionalização do tráfego aéreo decorre das necessidades de evitar acidentes e a invasão casual do território nacional pelas aeronaves dos países signatários e, da necessidade técnica das aeronaves permanecerem sobrevoando a região até obterem condições para pousar em um dos aeroportos dos três países. Assim, para um piloto sobrevoar esta localidade, ele deve ter conhecimento das legislações de cada país, bem como os acordos específicos entre eles, para que não corra risco de ser abatido por forças militares.

O objetivo principal desta dissertação é analisar o processo de Integração Regional entre Brasil, Argentina e Paraguai, consolidado no acordo CIRCEA 100-23, para a regulação da aviação a partir das questões internacionais relacionadas a Soberania, Território e Fronteira, por intermédio da teoria construtivista das Relações Internacionais.

¹ BRASIL. PORTARIA DECEA No 4/NOR1, DE 6 DE JANEIRO DE 2012. CIRCEA 100-23 “Carta de Acordo Operacional referente aos Procedimentos de Tráfego Aéreo na TMA FOZ, CTR Cataratas, CTR FOZ, CTR Guarani e ATZ Itaipu”

Figura 1: Espaço aéreo da fronteira coordenado no acordo CIRCEA 100-23



Fonte: Adaptada de Google, 2019

Para isso, utilizar-se-á a metodologia de análise de construção social, dos Teóricos Construtivistas de Relações Internacionais que atribuem valores aos objetos e interações sociais dando-lhes significados que são utilizados em determinado contexto, conforme o valor atribuído a eles (Karin Fierke, 2013).

Com base nesse princípio analítico, a interação do indivíduo constrói a realidade em que está inserido e cria a narrativa da mesma, e isso é levado ao Estado da mesma forma, para legitimar ações e projetar expectativas futuras, que se analisará o que nos apresentam os autores construtivistas, e autores de outras correntes teóricas, sobre o conceito de Soberania e seus impactos no territórios do planeta, na construção de fronteiras, e nas regulações que utilizam para restringir a aviação civil internacional.

[...] tais como estados ou alianças ou instituições internacionais, isso é, os sujeitos coletivos das relações internacionais, podem construir sua base material da natureza humana, mas tomam formas históricas, culturais e políticos específicos que são um produto da interação humana em um mundo social. (FIERKE, 2013, p. 189, tradução nossa)

Para se formular as políticas de integração através da aviação, os Estados devem, segundo a teoria construtivista, levar em consideração o que ocorre

internamente, no âmbito social, econômico, cultural, e o que há de cultura internacional, como direitos, costumes internacionais, expectativas sociais globais, como manutenção do meio ambiente, direitos humanos e outros.

Por isso, inicialmente, realizar-se-á uma análise alicerçada em na revisão bibliográfica do construtivismo, passando pela revisão do conceito de Soberania, visando contextualizar o debate, a crítica e as questões territoriais.

Posteriormente, será apresenta a evolução e o desenvolvimento da aviação, com seus impactos sobre os Estados, sociedade, econômica, em questões de navegação aérea e controle de espaço aéreo no âmbito da Organização Internacional da Aviação Civil Internacional (OACI), que são aplicadas neste acordo.

Em seguida, analisar-se-á o acordo assinado pelo Brasil, Paraguai e Argentina referente aos procedimentos de tráfego aéreo na região na fronteira entre os países, e essa Integração Regional será comparada com a consolidada no bloco europeu, que obtêm uma estrutura supranacionais de regulação de atividades diversas, também com o modelo aplicado na América Central onde Estados locais criaram uma Organização Internacional para regular a aviação civil internacional em seus territórios.

Como parte da metodologia, nessa dissertação será utilizada o conhecimento empírico sobre a aviação brasileira e internacional do autor dessa dissertação, adquiridos após anos desempenhando funções administrativas e operacionais em instituição federal brasileira que gerencia os principais aeroportos deste país.

E do conhecimento adquirido, durante o período de elaboração desta dissertação, em aula sobre as normativas da aviação civil no bloco europeu, na Universidade Politécnica de Madrid, com auxílio da UNILA e do governo da Espanha, e de participação de seminário em Montevideo, com auxílio do governo Espanhol, sobre Segurança Operacional na Aviação Latino-americana, onde houve contato acadêmico e profissional com diversos autores espanhóis e latino-americanos, com compartilhamento de informações sobre o setor, principalmente sobre a aviação latino-americana e o Mercosul.

Por fim, na elaboração da dissertação, devido a possíveis impactos negativos da aviação em relação à segurança nacional de cada Estado, muitas informações deste setor são consideradas sigilosas, e por isso que aqueles que laboram com aviação e infraestrutura aeroportuária não divulgam informações sobre o setor ostensivamente para o público geral, independente da finalidade que ela será

utilizada. Esta situação é visivelmente clara no Brasil, com a falta de publicidade de informações básicas, como a origem do acordo estudado, e duas modificações durante sua vigência, como serão demonstradas nessa dissertação.

Por isso, o autor desta dissertação apresentará somente informações públicas, verificadas em vários países do mundo, e fonte bibliográfica ostensiva, para que aqueles que queriam consulta-las, obtenham êxito, e assim, possivelmente possam confrontar o que está exposto neste documento.

2. A CONSTRUÇÃO DOS CONCEITOS QUE IMPACTAM A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Uma forma de pensar a sociedade se desenvolve na década de 1980, no contexto histórico da Guerra Fria, com movimentos sociais em todas as partes do planeta, preocupando-se com a perspectiva de uma guerra nuclear e objetivando trazer fim à corrida armamentista nuclear. A inserção destes movimentos no contexto político, levantou questões acerca de teorias e métodos científicos empregados nas teorias tradicionais de Relações Internacionais, desafiando os pressupostos que as sustentavam. No fim da Guerra Fria, as teorias tradicionais já não traziam explicações plausíveis sobre o contexto político que emergia (Fierke, 2013; Jatobá, 2017; Reus-Smit, 2005; Chandler, 2004).

Para Nogueira e Messari (2005) o construtivismo se tornou parte dos grandes debates acadêmicos com Alexander Wendt, na publicação do seu livro *“Social Theory of International Politics”*, em 1999, e publicações de Nicholas Onuf (1989), em que apresentaram as premissas básicas do construtivismo, como a que “vivemos em um mundo que construímos, no qual somos os principais protagonistas, produto das nossas escolhas” (Nogueira e Messari, 2005, p. 162). Para os autores, o desenvolvimento da corrente teórica se dá nos anos 90, concomitantemente com debates nas áreas de Ciências Sociais, sobre como encaixar as ideias e valores nos estudos dos eventos sociais, e no caso das Relações Internacionais, sobre o papel dos agentes e estrutura.

Para Andrew Bradley Phillips (2007) o construtivismo tem origem no denominado terceiro debate das Relações Internacionais, que contrapunha as propostas dos teóricos racionalistas e críticos da disciplina de Relações Internacionais, que acreditavam que deveriam apresentar ferramentas teóricas para os políticos, baseados numa visão de mundo que realmente é (realismo), com distintos conceitos de Soberania estatal e a imaginada anarquia global, como pressupostos imutáveis, no Sistema Internacional, para desenvolvimento de políticas para os governantes dos Estados.

Já Thales Castro (2012) apresenta que a escola construtivista não tem origem centrada em um autor ou obra específica, e sim com raízes multidisciplinares nas Ciências Políticas e Sociais, com trabalhos que destacavam o quão essencial são os processos de construção do saber e agir nas Relações Internacionais, contudo concorda com a época de origem, sendo o pós-Guerra Fria.

A aviação civil internacional é uma modalidade de transporte que se beneficiou com o salto tecnológico ocorrido nas últimas décadas, por isso é uma modalidade de transporte que se desenvolve e amplia sua capacidade consideravelmente, em pouco tempo de existência, contudo, os regulamentos que a norteia não se devolveram com a mesma velocidade.

Possivelmente, isso deve ter ocorrido porque a maior parte do desenvolvimento teórico dos estudos sobre as relações entre os Estados, consolidou-se entre conflitos bélicos explícitos no Sistema Internacional, como as Grandes Guerras e a Guerra Fria, e neste contexto, a aviação era amplamente vista como forma de ataque contra os Estados, e não majoritariamente como forma de transporte de bens e indivíduos. Contudo, com a modificação dos paradigmas após este período, principalmente com surgimento de teorias como a construtivista, houve um aumento da interação entre os Estados, com menos ideais bélicos, interligados econômica e socialmente.

Tendo em vista que a atividade da aviação ocorre sobre esses territórios, essa mudança é positiva, como se pode verificar na União Europeia, que será analisado posteriormente, para demonstrar que modificando conceitos estatais se pode diminuir as barreiras que dificultam o desenvolvimento e a atividade da aviação civil internacional.

2.1. UMA VISÃO CONSTRUTIVISTA DOS CONCEITOS EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

O Construtivismo obtém várias definições elaboradas que substancialmente não diferem em conteúdo, porém trazem especificidades de cada teórico que desenvolveu sua visão minuciosa dos elementos que caracterizam a corrente. Para Emanuel Adler o construtivismo “é a perspectiva segundo a qual o modo pelo qual o mundo material forma a, e é formado pela, ação e interação humana depende de interpretações normativas e epistêmicas dinâmicas do mundo material.” (1997, p. 206). Ou seja, o mundo material e as instituições mais duradouras na história (como as Igrejas) são baseadas no que o coletivo entende delas, e que esse entendimento foi consolidado de tal maneira que as sociedades incorporaram como entendimentos naturais e inevitáveis, assim como o entendimento do mundo material de que ele é imutável, como se deduz, por exemplo, de leis da física, química e matemáticas, como a gravidade, que, segundo seus estudiosos, consideram que essa

força é de determinada forma só se pode observá-la e entendê-la. Assim, Adler apresenta que “os entendimentos coletivos dão às pessoas razões pelas quais são como são e indicações de como elas devem usar suas habilidades materiais e seu poder” (Adler, 1997, p. 206).

Para a maioria dos construtivistas, segundo Adler, a teoria necessita apresentar o entendimento do mundo material, e sua interação com a construção social da realidade (entendimentos subjetivos e intersubjetivos na sociedade), pois isso se torna a estrutura (debatidas pelos teóricos estruturalista, principalmente com o neorealismo) e constituem as identidades e os interesses dos agentes (Estado e sua população). No entender de Thales Castro (2012), as premissas do construtivismo repousam na capacidade transformadora das ideias nas relações de construção (e co-construção) social, através de processos-meios, no caso as crenças, que se torna o canal por onde ocorre as relações internacionais. Também aponta o pensamento, ideias e valores com potência maior que as estruturas materiais, que constroem os interesses, identidades e consciência compartilhada dos agentes internos e externos.

Quando se observa a definição de Nogueira e Messari, consegue-se obter mais clareza na definição do que é a corrente teórica construtivista:

[...] vivemos em um mundo que construímos, no qual somos os principais protagonistas, e que é produto das nossas escolhas. Este mundo em permanente *construção* é construído pelo que os construtivistas chamam de *agentes*. Vale dizer: não se trata de um mundo que nos é imposto, que é predeterminado, e que não podemos modificar. Podemos mudá-lo, transformá-lo, ainda que dentro de certos limites. Em outras palavras, o mundo é socialmente construído. (NOGUEIRA E MESSARI, 2005, p. 162)

A relação agente e estrutura é abordada por Nogueira e Messari, que indicam a relação de existência inseparável um do outro, onde “não se pode falar em sociedade sem falar nos indivíduos que a compõem” (2005, p. 166) nem o inverso, e enfatiza que ambos são co-construídos.

Pode-se entender que essa dinâmica é a mesma nas relações entre os Estados e Sistema Internacional, denominados de agentes e estrutura, e que não há algo fora desta relação, pois mesmo a crença do contrário, nada mais é do que uma narrativa criada e consolidada para disseminação de ideais e interesses, e que acaba voltando ao mesmo contexto do apresentado pelos construtivistas, de que houve a construção social de uma ideia, que foi disseminada vias narrativas para a sociedade interna e externa.

Para corroborar seus entendimentos Nogueira e Messari (2005), citam as considerações de Nicholas Onuf sobre o construtivismo, indicando que o autor considera que as Relações Internacionais está situada nas ciências que lidam com os fenômenos sociais, no mundo construído socialmente, sendo elas nada mais que também um evento social seguindo as mesmas regras dos demais, onde tudo está se modificando (evoluindo), discordando das perspectivas realistas e liberais sobre anarquia das relações entre os Estados.

Outros autores que apresentam que os construtivistas focam sua análise na relação de construção mútua de agente e estrutura, para Christian Reus-Smit (2005), as estruturas se tornam normativas, e uma ênfase no papel da construção da identidade para as ações políticas. Já Thales Castro vai além, para o autor o construtivismo:

[...] associa a forma de mútuas ações com o processo dinâmico envolvendo agentes e estrutura de maneira a construir o *ethos* das Relações Internacionais... o pensamento, as ideias e os valores possuem força maior que as estruturas materiais disponíveis; as crenças intersubjetivas representam os meios (canais) por onde passam os fluxos de relacionamento internacional; e, por fim, a formação das ideias e dos ideais fazem parte da construção dos interesses, das identidades e da consciência partilhada dos agentes internacionais (CASTRO, 2012, p. 386)

Ao abordar a ideia de construção social, como sendo algo onde os sujeitos atribuem valores aos objetos, Karin Fierke esclarece esse conceito da seguinte forma:

Uma vez construído, cada um desses objetos têm um significado especial e é usado dentro de um contexto. Eles são construções sociais, na medida em que lhe é atribuído valores sociais, normas e suposições ao invés de ser o produto do pensamento ou significado puramente pessoal. Da mesma forma, os fenômenos sociais explicitamente, tais como estados ou alianças ou instituições internacionais, ou seja, os sujeitos coletivos das relações internacionais, podem construir sobre a base material da natureza humana, mas tomam formas históricas, culturais e políticos específicos que são um produto da interação humana em um mundo social. (FIERKE, 2013, p. 189, tradução nossa)

Como exemplo, a autora apresenta o objeto madeira (mundo físico, material), algo que existe na natureza e está lá antes de nós, ele pode ser transformado pela ação do homem ou fazer parte de outros objetos como mesas, cadeiras, compor um rifle ou instrumento musical. Desta forma, o homem pega algo que existe na natureza e transforma em algo que não vem dela, atribuindo valores e funções, pelo homem, através de suas ideias.

Ao fazer isso, o homem utiliza determinado objeto em vários contextos sociais particulares, com valores negativos ou positivos, regrados por normas e

pressupostos sociais. Esta maneira de pensar é levada para o campo político, onde os Estados podem observar o material e atribuir valores e significados a ele, resultando em alianças, instituições, ideias coletivas, repassadas historicamente, pela cultura e políticas no mundo social pela interação humana (Fierke, 2013).

Para Kepa Sodupe (2003) o construtivismo é uma contraposição às teorias de Relações Internacionais que dominavam o debate na época em que surgiu, o neorrealismo e o neoliberalismo, por sustentar a ideia que o mundo social, logo o Sistema Internacional, é uma construção humana baseada nas ideias compartilhadas por esses indivíduos. Isso devido a interação social humana em atribuir significados e funções a determinados objetos e ações, onde irão representar coletivamente uma existência própria, convertendo-se em realidade social. E nesse processo de construção de valores, significados que são atribuídos conceitos positivos ou negativos, aceitável e inaceitáveis, concebíveis ou não a tudo que há na realidade social.

Quando se observa os apontamentos sobre os construtivistas de Andrew Bradley Phillips (2007), nota-se a pretensão de que estão querendo modificar os conceitos considerados imutáveis na política mundial, e que se consolidou até o momento do surgimento das teorias pós positivistas nas Relações Internacionais, para o autor:

Os construtivistas são definidos por sua ênfase no caráter socialmente construído dos interesses e identidades dos atores, e por sua fé concomitante na suscetibilidade de mudar até as imutáveis práticas e instituições da política mundial... os construtivistas estão bem posicionados para aprimorar nossa compreensão das transformações normativas e institucionais fundamentais que estão atualmente reformulando a política mundial (PHILLIPS, 2007, p. 60, tradução nossa)

O professor de teorias de Relações Internacionais Daniel Jatobá (2013) apresenta a definição de Adler sobre o construtivismo, para analisar a corrente teórica construtivista e acrescenta a visão geral sobre a necessidade de observância da natureza dos agentes ou seus comportamentos sobre fatores materiais, sendo o primeiro ponto de partida para análises nas Relações Internacionais, pois condicionam identidades, interesses e decisões deles. Outro ponto abordado por Jatobá (2013) é a centralidade da consciência humana na construção da realidade, apontado como principal preocupação dos construtivistas.

Conforme apresentado, os construtivistas apresentam em suas definições sobre a teoria, um método de visão das relações internacionais e da sociedade como uma ideia construída por seus agentes (indivíduos, população, povo, etc.) que se

transforma em uma realidade social (estrutura) onde há elementos materiais que também recebem significados próprios, e esse sistema social construído, sendo ele interno ou externo de um Estado, também constrói os indivíduos que fazem parte dele (da estrutura).

2.1.1 O poder linguístico, e não material, na construção de narrativa dos conceitos sociais

Observa-se que a aviação civil internacional é um conjunto de regras, normas, regulamentos e narrativas que formou uma estrutura supranacional, construída pelos Estados (agentes), e essa estrutura está em constante reconstrução, conforme as ideias dos agentes são reformuladas sobre como deve ser utilizado esse modelo de transporte.

Os construtivistas apresentam a construção social e os elementos que se deve observar dos agentes e estrutura. Neste sentido, Nogueira e Messari (2005) demonstram a importância da linguagem e análise de discursos como ponto central dos eventos sociais, principalmente nas Relações Internacionais, pois a linguagem cria as normas e regras que constroem uma narrativa do que é o mundo social (discurso), desta forma que alguns construtivistas concordam de como a realidade é socialmente construída.

Para corroborar essa afirmação, Nogueira e Messari (2005) citam argumentos de Friedrich Kratochwil, sobre como regras regem os discursos, e logo, regem a própria realidade, frisando que “o mundo ao qual nos referimos é produto dos discursos que nos permitem nos referir a ele” (Kratochwil apud Nogueira e Messari, 2005, p. 170), invertendo a lógica de que o “mundo material” vem primeiro, já que os significados que damos a ele vem da linguagem que utilizamos, e ela motiva nosso entendimento e ações, sendo a linguagem a ação, fundamento dela e seu reflexo, principalmente no material.

Para Kratochwil (apud Nogueira e Messari, 2005) as normas são fundamentais na vida social, pois são essenciais no processo de tomada de decisão, na medida que elas apresentam as premissas normais (aceitáveis, positivas) entre os agentes envolvidos dentro da complexidade de um determinado contexto. Para o autor:

As normas são, precisamente, o que torna algumas ações e decisões possíveis e “naturalmente” aceitáveis ou não. Ou seja, não é possível entender as decisões tomadas pelos atores como fruto de algum tipo de racionalidade e, em consequência disso, reduzir nossa análise à

racionalidade. É necessário analisar as regras que regem os discursos que tornaram escolhas impossíveis e algumas decisões como se fossem as únicas possíveis. (KRATOCHWIL apud NOGUEIRA e MESSARI, 2005, p. 171)

Outro autor a citar Kratochwil é Daniel Jatobá (2013), apresentando que o teórico entende que a norma não é algo a ser obedecido cegamente, mas é necessária para a argumentação, sendo um paralelo entre um discurso jurídico e moral. E que nas relações internacionais o argumento de “anarquia” produz várias distorções conceituais.

As normas e linguagens também são objetos de estudo de Nicholas Onuf, que também é citado por Nogueira e Messari (2005) e Jatobá (2013), tendo o entendimento que um ato é expressão de um discurso, considerando que “dizer é fazer”. Para Jatobá:

Onuf dá expressão à ideia construtivista de que falar é fazer e que, inversamente, fazer também é falar algo às demais pessoas. Discurso e ato estão ligados de modo solidário, pois as ações sociais são expressões dos discursos, e não podem ser compreendidas fora ou independentemente deles (ONUF apud JATOBÁ, 2013, p. 90)

Outra autora que apresenta a importância das normas é Karin Fierke, para ela os construtivistas “se concentram mais nas normas e no entendimento compartilhado do comportamento legítimo” (2013, p.197), porém não negam que o material também é importante na sociedade. Neste sentido, as normas e valores não expressam somente quem são os indivíduos, mas o seu comportamento diante da sociedade. Isso leva os construtivistas a acreditarem que as ações dos Estados também são pautadas em valores (transmitidos pelo discurso, linguagem), como os direitos humanos, e não somente a pretensão material, como pregam os racionalistas. Diante disso, um Estado poderia se abster de ganhos financeiros ou econômicos (material) diante da necessidade de manter um meio ambiente favorável para os seres humanos (ideais). A autora apresenta que se deve levar em consideração a importância da linguagem, na narrativa social, e na construção do mundo. Para Fierke:

Uso da linguagem faz parte da atuação no mundo. Sem linguagem, não poderíamos começar a nos comunicar uns com os outros, atribuir significado a objetos ou atos no mundo, ter pensamentos individuais ou expressar sentimentos... Uma abordagem à linguagem como regra base requer que “olhemos e vemos” como a linguagem é usada pelos atores sociais enquanto constroem seu mundo. Em uma situação de mudança, categorias de identidade ou ação provavelmente não serão estáticas... Em contraste, as categorias étnicas constroem distinções históricas, religiosas e políticas claras entre os diferentes grupos. (FIERKE, 2013, p. 197, tradução nossa)

Desta forma, o que os Estados, governos e/ou indivíduos transmitem quando repassam a história, costumes e cultura, empregando valores negativos ou positivos, traz legitimidade a determinadas ações de comportamentos. Como o significado de violência e paz, democracia e socialismo, até mesmo o papel dos indivíduos na sociedade, como o do negro na escravidão e o da mulher até hoje apresentado. Para Fierke “significado social dado à identidade, ameaças ou sofrimento humano é expresso em linguagem”, colocando os atores, indivíduos e Estados como racionais (conscientes) de suas ações, enquanto “a linguagem e as práticas constituem uma interação e um tipo de relação e uma realidade”, que podem ser contraditórias ou coerentes transformando o contexto desta ação social, e internacional (2013, p. 201).

O exemplo que Fierke (2013) demonstra para explicar o poder da linguagem e da narrativa, foi a ideia de “Eixo do mal”² empunhado pelos EUA contra o Iraque e outros países, e largamente exibido para sua população e exército, para os países aliados, com intuito de poder legitimar sua invasão ao país, que possui Soberania, logo, conforme determina o costume internacional, não deveria ter sido invadido por outro Estado, com justificativa de busca de armas de destruição em massa, que supostamente lá haviam, e “caçar” os terroristas inimigos estadunidenses. Essa narrativa, deu legitimidade às ações dos EUA na região, onde supostamente os terroristas estavam, e não houve contestação se suas ações bélicas eram certas ou erradas, elas somente eram aceitas pelos indivíduos como algo correto.

Para Adler, ao falar sobre a utilização do poder, ele indica que esse recurso é utilizado para se impor a visão de um Estado sobre aos outros, criando “a autoridade de determinar os significados compartilhados que constituem as identidades, os interesses e as práticas dos Estados” (1999, p. 210). Desta forma, não basta um país ter armas (poder bélico, material) para intimidar outros, ele deverá ter um motivo para fazer isso, para legitimar suas intimidações, pois poderá não ser aceito por outros membros da sociedade internacional ao qual pertence. Isso mostra a importância do poder ideológico sobre as relações internacionais e como os indivíduos inseridos neste círculo se comportam e constroem suas realidades, para legitimar e aceitar

² Eixo do mal foi uma expressão adotada pelo presidente dos EUA, George W. Bush, inicialmente no seu Discurso sobre o Estado da União de 29 de janeiro de 2002 e, depois, muitas vezes repetida, para se referir a governos que ele considerava hostis ou inimigos dos EUA, acusando-os de apoiarem o terrorismo e de possuírem armas de destruição em massa. Irã, Iraque e Coreia do Norte segundo Bush, estariam construindo armas nucleares. O governo Bush usou o conceito de Eixo do Mal para obter apoio político à chamada Guerra ao Terror.

ações dentro de um contexto. O autor apresenta que agentes são construtores sociais, com práticas próprias, identidade, direito e obrigações, com sua própria consciência, e interesses. Desta forma, Adler conclui:

Os construtivistas acreditam que também as “ideias” têm características estruturais. Em primeiro lugar, as ideias – entendidas mais genericamente como conhecimento coletivo institucionalizado em práticas – são o meio e o propulsor as ações sociais; definem os limites do que é cognitivamente possível ou impossível para os indivíduos. Simultaneamente, práticas baseadas em conhecimento são o resultado de indivíduos que interagem e que agem propositadamente com base em suas ideias, crenças, julgamentos e interpretações pessoais. O objetivo principal do construtivismo é, portanto, fornece explicações tanto teóricas quanto empíricas de instituições sociais e da mudança social com o auxílio do efeito combinado de agentes e estruturas sociais (ADLER, 1999, p. 210)

Assim, pode-se concluir que a maior integração entre Estados para o desenvolvimento da aviação civil internacional depende de como eles veem este meio de transporte, através das narrativas apresentadas, frente a outros fatores sociais e políticos que podem interagir e/ou interferir nesse meio de transporte, e suas vontades de realizar uma integração ou dificulta-la, principalmente quando se trata somente de fatores não materiais, como regulações e barreiras legislativas.

2.1.2 Construção das identidades dos agentes em uma estrutura internacional

No cenário internacional há uma forma ampliada de um sistema social complexo, e essa estrutura é composta por condições materiais, interesses e ideias, e que cada um destes elementos interage construindo (reconstruindo) a política internacional (Chernoff, 2007). Neste norte, segue Chandler (2004) apresentando que os Estados exercem poder (militar ou coercitivo), mas a prioridade são os valores e normas que consolidam seu comportamento, neste contexto, na estrutura construtivista, os interesses dos Estados são baseados na estrutura normativa internacional, restringindo o poder (material), conforme a interação variada dos atores (estatais ou não), consolidando uma sociedade civil global.

Baseado nas premissas construtivistas, Reus-Smit (2005) considera que as estruturas moldam ações dos atores políticos e sociais (sejam indivíduos ou Estados), e compara os construtivistas com neorrealistas e marxistas, afirmando que estruturas normativas/ideacionais são tão importantes quanto as materiais:

Onde os neorrealistas enfatizam a estrutura material do equilíbrio do poder militar, e Marxistas tensão da estrutura material da economia capitalista

mundial, os construtivistas argumentam que os sistemas de ideias, crenças e valores compartilhados também têm características estruturais, e exercem uma influência poderosa sobre a ação social e política. (REUS-SMIT, 2005, p. 196, tradução nossa)

As estruturas normativas e ideacionais constroem identidades sociais nos atores políticos, explica Reus-Smit (2005), e utiliza como exemplo o período Absolutista (1555-1848), para demonstrar como o sistema internacional condiciona a identidade de um Estado soberano. Naquela época, a ideia vigente era das monarquias cristãs, sendo consideradas as únicas formas legítimas de Estado soberano, isso “legalizava” as práticas coercitivas internas e externas, e visava deslegitimar outras formas de Estados, como as mulçumanas e orientais, e políticas liberais e nacionalistas. Assim, conclui que é necessário compreender as estruturas não-materiais, pois elas formam a identidade destes atores, que identifica seus interesses e ações.

Outro exemplo utilizado por Reus-Smit (2005), para explicar o entendimento da estrutura para os construtivistas, é a atuação de um presidente ou primeiro-ministro, que utiliza convenções internas do executivo, ou normativo definidor da Soberania, para justificar atuações no campo interno e externo, em favor de seus interesses, ou consolidar sua identidade. Com isso, o autor apresenta que:

As estruturas normativas e ideacionais são vistas como moldadoras de identidades e interesses dos atores por meio de três mecanismos: imaginação, comunicação e constrangimento. Com relação ao primeiro, os construtivistas argumentam que estruturas não-materiais afetam o que os atores veem como o reino da possibilidade: como eles acham que devem agir, quais são as limitações percebidas em suas ações e quais estratégias elas podem imaginar, quanto mais entreter, para alcançar seus objetivos. As normas e ideias institucionalizadas condicionam o que os atores consideram necessário e possível, tanto em termos práticos quanto éticos. Estruturas normativas e ideacionais também exercem sua influência através da comunicação. Quando um indivíduo ou um Estado procura justificar seu comportamento, geralmente apelam para normas estabelecidas de conduta legítima [...] Por fim, mesmo que as estruturas normativas e ideacionais não afetem o comportamento de um ator de forma imaginária ou ao fornecer um recurso linguístico ou moral, os construtivistas argumentam que podem impor restrições significativas à conduta desse ator. (REUS-SMIT, 2005, p. 198)

As mesmas premissas apresentadas anteriormente sobre a estrutura e sua relação com o indivíduo e contraposição entre ideal e material é apresentada por Kepa Sodupe (2003), colocando as regras como meio onde Estados se comunicam e se coordenam, completando com:

Las estructuras sociales son ontológicamente dependientes de y, por tanto, constituídas por las prácticas y formas de entender de los agentes, los

poderes causales e intereses de estos agentes, a su vez, están generados y, por tanto, explicados por las estructuras. Em definitiva, agentes y estructuras, aunque ontológicamente distintos, son entidades mutuamente constituídas. Cada una en cierto sentido afecta a la otra: están co-determinadas. Las estructuras sociales son el fruto de las consecuencias intencionadas o no de la acción humana. (SODUPE, 2003, p. 176).

As premissas construtivistas, em relação a estrutura, conflitam com as apresentadas em outras teorias de Relações Internacionais, como demonstra Andrew Phillips (2007) ao comparar com autores racionalistas. Para o autor, os construtivistas condicionam as suas ações às normas, para nortear suas condutas legitimada por suas identidades, afirmando que as normas exercem profunda influências nos Estados, os condicionando e constringendo-os, na busca de seus interesses. Já os racionalistas atuam na estrutura sem uma lógica de adaptação (reconstrução), mas por consequências, em uma combinação de restrições de recursos (material), que necessitam para sobreviver, e isso o faz interagir socialmente na cooperação ou conflito, sem levar em consideração as normas (ideias).

Seguindo, Andrew Phillips (2007) sustenta que as premissas construtivistas vêm da Sociologia, e que os agentes buscam primeiro o entendimento de 'quem são' para depois 'o que querem', consolidando que as identidades dos agentes são governadas por padrões normativos e ideológicos, sendo isso uma prática sustentável socialmente, moldada pelas ações dos agentes. No campo internacional, para o autor, isso também ocorre, devendo haver uma construção social, e não só campo estratégico de uma possível ação, com isso, os Estados tendem a construir uma identidade nacional, que resultara determinados interesses, e norteará sua interação social (no sistema internacional). Isso contrasta com a crença racionalista, que separa os agentes do ambiente ao qual está inserido, para poder analisá-lo, creditando que os interesses dos agentes são imutavelmente pré-sociais, independentemente de sua interação social.

Ao analisar ações governamentais, que resultam em processos de inovação, difusão doméstica e internacional, seleção política institucionalizada, Adler (1997) afirma que isso consolida uma estrutura, e demonstra os interesses dos Estados (agentes), as práticas e comportamentos dos governos, e se deve observar os entendimentos coletivos do 'mundo' físico e social, levando em consideração o tempo e espaço do processo histórico que ocorre. Pois, entendimentos coletivos (normas) resultam em ações, considerando as identidades e interesses dos agentes, gerando ações e relações internas e externas para os Estados, que podem ser

compreendidas da seguinte forma:

A política doméstica e internacional pode, porém, em alguns momentos, impedi-los (agentes) de agir assim. A política doméstica é por vezes a arena na qual as estruturas cognitivas ganham poder político e institucional antes de poderem deixar sua marca na cena internacional. Em outros momentos, as estruturas cognitivas desenvolvem-se na esfera internacional antes de deixar sua marca na cena doméstica dos estados individuais. Em ambos os casos, uma abordagem de evolução cognitiva requer que ideias novas ou modificadas sejam comunicadas e difundidas e que sejam criadas causas políticas, que os grupos políticos possam então preservar pelo uso do poder. (ADLER, 1997, p. 228)

Para exemplificar como as estruturas são regidas por normas e ideias, criando identidades dos agentes, Reus-Smit (2005) apresenta a ideia de Estado liberal que regem normas internacionais, que criam regras que os legitimam e respaldam suas ações como moralmente aceitas, com paradigmas dos direitos humanos, promoção de liberdade comercial, social, política e outras, em contraposição de regimes governamentais considerados autoritários, que não estariam agindo conforme as boas regras socialmente estruturadas.

Nisso, há a criação das identidades dos Estados liberais e não liberais, que fazem primeiros agirem ou interagirem de modos distintos daqueles que se aproxima ou se afasta da identidade de determinado Estado (sociedade). E, conforme aponta os construtivistas, os agentes e estruturas são mutuamente constituídos, e reconstituídos, os interesses e ações dos agentes podem ser modificados conforme as suas identidades são modificadas ou percebidas pelos outros agentes. Ou seja, se um Estado modifica seu regime, e se apresenta menos autoritário, ele poderá melhorar suas relações com os Estados que se identificam como não sendo autoritários, e vice-versa.

Outro fator primordial na construção da realidade social (e internacional) é o poder, segundo Adler (1997), ele não é somente um recurso necessário para impor seus ideais sobre os outros, mas também dá autoridade para nortear os significados que são consolidados e constituem as identidades, interesses e práticas, bem como as condições que isso ocorrer. Sendo a realidade social uma imposição de significados e funções, ao plano físico deles, e que eles não obtinham, criando regras sociais, construindo um entendimento aceitável, e levando os outros agentes a seguir tais regras, isso é entendido com capacidade de força, demonstração de poder de um agente. Vindo este poder do que entendemos ser o conhecimento, apresentado por Adler, como livre de valores, e que cria e reproduz uma ordem social particular que beneficia uns em detrimento de outros. Como exemplo, pode-se observar a influência

das organizações não governamentais (ONGs) internacionais consolidando identidades e entendimentos, sobre população e Estado, como as relacionadas ao meio ambiente, direitos humanos, gênero, dentre outras.

Os construtivistas integram o conhecimento com o poder, sendo eles partes de uma explicação para surgimento dos interesses dos agentes, assim, os interesses nacionais não são somente interesses de um grupo, ou de um indivíduo (no caso de ditaduras ou monarquias), e sim, fatos objetivos acordados pelos homens na coletividade com função de dar significados ao mundo físico. Desta forma, a missão dos construtivistas está alicerçada na demonstração de como os interesses nacionais nascem, e são politicamente selecionados no processo político (Adler, 1997). Como exemplo de poder do conhecimento, o autor apresenta a relação da ciência com a sociedade:

Para ter mais clareza, pense na ciência como uma *norma constitutiva* que socialmente constrói as identidades, os interesses e as práticas das leis modernas [...] os legisladores modernos podem ser vistos como confiando cada vez mais na ciência e não tanto no resultado de uma escolha calculada, mas porque a ciência se tornou parte da sua identidade moderna [...] as ideias da ciência podem ser mais do que apenas um recurso que encoraja os Estados a agir de um modo consistente com suas normas (por exemplo, limpando um ambiente poluído) e o impacto transnacional dessas normas podem ir além da constituição de uma “coordenação política” entre estados (P.Haas, 1990) [...] A construção social da realidade internacional por comunidades epistêmicas pode, portanto, consistir na difusão e internalização de novas normas constitutivas que acabam por criar novas identidades e interesses e mesmo novos tipos de organização social (ADLER, 1997, p. 234)

Ao comparar os racionalistas e os construtivistas, Reus-Smit (2005) afirma que os primeiros entendem que os agentes imutáveis e a estrutura (sociedade) são, somente, o local onde atuariam racionalmente em prol dos interesses pré-determinados antes da interação com o ambiente, desligado de uma identidade. O autor apresenta o motivo do porquê os segundos serem denominados “construtivista”, que vai além da contraposição dos racionalistas, colocando que os interesses como consequência da aquisição de identidade, propagado via comunicação (linguagem), que são construídas pelas normas, valores e ideias institucionalizadas socialmente, em uma sociedade que tornam atores como agentes sociais e políticos conscientes.

Para Adler (1997) a estrutura social precisa ser naturalizada e entendida como ordem natural do universo, pois deve ter legitimidade fundada na natureza e razão, fornecendo aos agentes conjuntos de analogias para explorar e justificar suas ações sociais, as tornando consolidadas e deslegitimando as ideias e práticas

concorrentes. Para o autor estas ideias naturalizadas não precisam nem ser as melhores ou mais eficientes, mas devem conseguir impor um significado coletivo e com função coletiva, respaldada a realidade física. Elas devem produzir, segundo Adler, um equilíbrio ou consenso entre ideias concorrentes na sociedade, e seus governos, consolidado a coalizão dominante. E concluiu que devem ser incontestáveis, apoiando-se em um poder, tendo autoridade e legitimidade para creditar que é uma verdade. E isso se vê no campo internacional da seguinte forma:

Os fatos institucionais surgem coletivamente tanto como processos de socialização que envolvem a difusão de significados de país a país quanto de processos políticos e diplomáticos que incluem negociação, persuasão e coerção [...] Persuasão é uma disputa para definir entendimentos mútuos “que corroboram identidades, direitos, insatisfações, interesses e tentativas de controle do comportamento através de um amplo arco de sanções sociais, em que o uso da força é um” (Klotz, 1992). Quando atores políticos interagem, cooperativamente ou não, eles devem ser capazes de afetar o entendimento um do outro, de modo que possam chegar a uma definição compartilhada de uma situação; podem identificar coletivamente cursos de ação benéficos e os reconhecer como normas; e podem tentar persuadir um ao outro a tornar essas normas leis através de comunicação simbólica que ameaça ou amplia a “face” ou a “dignidade” (BARNES, 1995:77 apud ADLER, 1997, p. 230)

Portanto, segundo Adler (1997) os agentes, indivíduos, Estados não aceitam regras apenas porque querem ser compreendidos, mas por reconhecer sua legitimidade (validade), por isso se faz necessário aprender sobre as razões dos atores e as regras que os governam para melhor entender e prever seus comportamentos, desta forma, conhecer a ação nos permite conhecer as suas causas. Por isso, segundo Phillips (2007), os construtivistas voltaram sua atenção a temas de militarização, papéis de gêneros em conflitos, propagação de uma cultura de insegurança, ataque aos direitos humanos, como genocídios.

No contexto de agente e estrutura, a aviação civil internacional é condicionada à medida que os Estados entendem que suas identidades e interesses não é afetado por esse meio de transporte, e desta forma ela pode propagar com facilidade, na estrutura doméstica e internacional. Assim, se o Estado observar que a aviação não interfere em sua Soberania, e quer realizar uma integração regional ou global com outros agentes para facilitar esse meio de transporte, isso pode ocorrer a partir de suas vontades de realizar essa integração, e não por fatores imutáveis, e materiais, que o impede.

Ou ponto é a legitimação e a naturalização dos normativos envolvidos na atividade, se um Estado entender que deve criar barreiras para a aviação, consolidar tais ideais no campo doméstico e externo, como algo natural que não pode ser de

outra forma, isso dificulta a integração da aviação por fatores ideias criados pelos agentes. O contrário também pode ocorrer, na União Europeia, houve uma reconstrução do conceito de Soberania no bloco, o que permitiu a criação de normativos integracionistas consolidado no denomina normativo de “Céu Único Europeu”, onde todos os países membros do bloco seguem a mesma norma para a aviação civil internacional, sem interferência de cada Estado membro.

2.1.3 Construtivismo comparado a outras teorias na construção de uma estrutura internacional com pilar na Soberania

Quando se compara as premissas construtivistas com as de outras teorias se observa as discrepâncias que as afastam de seus entendimentos sobre o mundo ideal e material, e como se deve entender a sociedade internacional. Há autores que apresentam que o Construtivismo não se enquadra como uma teoria, Reus-Smit (2005) faz uma comparação entre estes com os racionalistas. Para o autor, os racionalistas desejam uma teoria geral, que explique as relações internacionais, que explique fatos e atos, independente de tempo e espaço, história e sociedade. Já os construtivistas enfatizam que isso é absurdo e limita suas premissas para fornecer interpretações e explicações da política mundial, ao analisar identidades e a sociedade, e negar a existência de ideias de identidades universais.

Os teóricos racionalistas de Relações Internacionais sempre buscavam entender os Estados e a Sociedade Internacional, da forma como são e como deviam ser, no entanto, os construtivistas os obrigaram a observarem essa sociedade além de fatores materiais, mais a fundo as mudanças nas políticas globais. O entendimento dos realistas e liberais sobre a “natureza humana”, logo a natureza dos agentes (Estados), que seriam pautados em um “estado de natureza”, é vista com uma ausência de autoridade central (coerção e coesão) (REUS-SMIT, 2005; PHILLIPS, 2007; FIERKE, 2013).

Tendo os primeiros uma visão hobbesiana do estado de natureza, empregando aos indivíduos características negativas, com lógica de inimizade e força, resultando nos conceitos de autoajuda e sobrevivência nas Relações Internacionais. Os segundos, têm uma percepção lockeana, colocando o indivíduo com características positivas, ancorada nas tradições Iluministas, que defendem o liberalismo contratualista. Há também, em um meio termo destes, um estado de amizade, hospitalidade e legitimidade, das correntes kantianas, com visão de um

comunitarismo universal (WENDT, 1999, NOGUEIRA e MESSIRI, 2005). Já os construtivistas rejeitam estas afirmações essencialistas sobre a natureza humana, empregando sua ênfase na capacidade dos interesses e identidades dos agentes sociais (REUS-SMIT, 2005; PHILLIPS, 2007). Os racionalistas são utilitaristas, com visão de um universo atomista, tendo unidades (agentes) com identidades pré-estabelecidas e fixas, que são movidos por interesses materiais (KEPA, 2013).

Para Reus-Smit (2005), os construtivistas resgataram aos debates das Relações Internacionais o social, o histórico e o normativo, principalmente nas escolas americanas, onde, nos anos 80, o materialismo estava como principal perspectiva teórica. Estando os neorrealistas determinantes na apresentação do comportamento estatal pela distribuição de suas capacidades materiais, e que isso determinava sua sobrevivência, e conseqüentemente gerava competição por poder. Já os neoliberais, focavam também numa visão materialista dos Estados, porém apresentavam que se devesse observar outros atores internacionais e instituições, como setor privado multinacional e organizações internacionais. O autor também aborda a concepção destas correntes em relação a ação humana:

Como vimos, tanto neorrealistas como neoliberais imaginaram os seres humanos - e, por extensão, os estados - como atores estratégicos, auto-interessados e atomísticos, postulando assim uma forma padrão de racionalidade instrumental entre todos os atores políticos. Quando combinados, o materialismo e o racionalismo das teorias predominantes deixaram pouco espaço para as dimensões sociais da vida internacional, a menos que o social seja reduzido à competição estratégica motivada pelo poder. O materialismo negou o significado causal das ideias, normas e valores compartilhados, e o racionalismo reduziu o social ao estratégico e ignorou as particularidades de comunidade, identidade e interesse. (REUS-SMIT, 2005, p. 206, tradução nossa)

Concluindo, desta forma, Reus-Smit (2005) que os construtivistas revigoraram as teorias das Relações Internacionais por demonstrar o poder das ideias, normas e valores na construção da Sociedade Internacional, através de apresentação de vários dilemas éticos no final da Guerra Fria e a crescente da globalização.

Os teóricos realistas e liberais estão assumindo fatores ideacionais em seus estudos, para entender o comportamento político mundial, sugerindo um enfraquecimento a separação entre racionalistas e construtivista. Porém, eles ainda permanecem distintos uns dos outros e dos construtivistas em suas análises na política global, pois não abandona as premissas de poder e sobrevivência entre os Estados, e a cooperação com interesses comuns, sem a presença de autoridade

central (PHILLIPS, 2007).

Esse debate entre os teóricos tradicionais de Relações Internacionais e os construtivistas refletem nos entendimentos dos conceitos que envolvem e consolidam a estrutura social internacional, principalmente o de Soberania, para Fierke

o conceito de Soberania é primeiro e acima de tudo uma categoria social e constitutiva, na medida em que a condição prévia para o *reconhecimento* da Soberania de Estados individuais é uma *compreensão compartilhadas* e aceitação do conceito. (FIERKE, 2013, p. 190, grifo do autor, tradução nossa)

Quando uma estrutura internacional é institucionalizada dificilmente ela se modifica, segundo Kepa (2003), isso ocorreu quando há mudanças nas identidades e interesses dos agentes. Desta forma, segue o autor, os construtivistas problematizam os vínculos históricos entre o Estado e Soberania, sendo “entendida esta última como uma regra constitutiva fundacional de la sociedad internacional moderna o westfaliana” (KEPA, 2003, p. 179). Assim, a identidade do Estado moderno é construída e consolidada, nesta época, e vigora até hoje, como estrutura soberana territorial, ou seja, há uma sociedade em determinado território que segue suas regras e não deve ter interferência de quem está fora, sendo isso uma concepção construída socialmente, produto de mutuo reconhecimento dos próprios Estados (agentes) em sua interação social. Desta forma:

Las estructuras, en este caso la institución de la soberanía, son puestas en marcha por las prácticas de los agentes. Estos producen, reproducen y llegan a modificar la estructura. Por ellos, “los Estados pueden ser definidos gracias a la soberanía, mientras que la soberanía puede ser definida gracias a las interacciones, a las prácticas de los Estados”. Ni el Estado ni la soberanía deberían entenderse como “dados, fijos e inmutables”. La soberanía no ha de verse como una realidad temporalmente invariable, sino como una realidad sujeta a procesos de reproducción y transformación a través de las prácticas de los Estados, tal y como puede constatarse en la evolución histórica de la propia sociedad internacional moderna (KEPA, 2003, p. 179)

Estes conceitos, vinculados a um Estado Soberano, tem ascensão com a decadência e desaparecimentos do sistema feudal europeu, e pode falir futuramente, devido a dinâmica de um mundo globalizado. Esse agente estatal se encontra em uma “sociedade internacional” ou “sociedade mundial”, tendo como entendimento teórico a primeira um “clube de estados” e suas normas e instituições de coexistência e cooperação, e o segundo uma rede mais ampla de relações sociais. Como exemplo, pode-se observar as interações de Organizações Não governamentais – ONGs internas e internacionais se relacionando e modificando as identidades de estruturas

dos Estados e os normativos internacionais, elas podem conseguir constranger os Estados a ponto de eles restringirem seu poder domesticamente e sua influência (que também pode ser considerado forma de poder) externamente. Para os construtivistas, isso demonstra como a sociedade internacional é moldada dentro da sociedade mundial, sem negar o sistema estatal soberano (REUS-SMIT, 2005, p. 210).

Não é só os conceitos de Estado e Soberania são consolidados, difundidos e debatidos pelos teóricos de Relações Internacionais, há também de Anarquia Internacional, que definiu a estrutura dessa disciplina negada por teóricos, como os construtivistas. Na concepção de Nogueira e Messari “para os construtivistas existe um conjunto de normas e regras que organizam e norteiam as relações internacionais [...] a anarquia internacional é socialmente construída” (2005, p. 167). Ou seja, os atores criaram a ideia de anarquia internacional e a ela atribuí valores e significados, que variam entre conflito e cooperação, de acordo com seus interesses. A ideia de Anarquia definiu o externo, nas relações internacionais, como espaço de conflito e competição permanentes, no entendimento dos racionalistas, porém, podem variar, para os construtivistas, conforme a reconstrução (ou eliminação) do entendimento desse conceito sobre o Sistema Internacional (NOGUEIRA e MESSARI, 2005).

Sobre isso, Nogueira e Messari, apresenta o entendimento de Wendt sobre Anarquia, que ela não tem uma lógica única de conflito e competição, podendo ser revertida dependendo do que os Estados querem fazer dela. E conclui:

Wendt acabou fechando um ciclo: processos relacionais podem levar a mudanças nas identidades coletivas, que, por sua vez, podem modificar a lógica de funcionamento da anarquia. Com isso, uma das premissas centrais do realismo – a ação dos Estados em prol da *defesa do interesse nacional* – pôde ser modificada: antes de defender o interesse nacional como algo determinado, é preciso definir esse interesse nacional e, para defini-lo, é preciso definir as identidades que estão em sua origem (WENDT apud NOGUEIRA e MESSARI, 2005 p. 176)

Outro ponto a ser analisado é que o entendimento do Sistema Internacional, Soberania e Estados nacionais são construções sociais europeias e estadunidense que foram difundidas nas outras culturas: ocidentais, africanas e Latino Americanas. Por isso, alguns construtivistas se utilizam de métodos genealógicos de Foucault em suas análises, outros tentam desconstruir a Soberania, através de narrativa histórica deslegitimando políticas não-ocidentais em Estados ocidentais, com uma tentativa de reconstrução da Soberania, contrapondo o que denominam colonialismo imperialista (ADLER, 1997, p. 223).

Para Andrew Phillips (2007), os teóricos de Relações Internacionais apresentam que o sistema estatal moderno é baseado na separação do doméstico, com monopólio do uso legítimo da força pelo Estado, e a anarquia internacional, com locais onde não há essa força “acima” do Estado, também não tem quem obrigue ele a seguir determinado normativo (princípio da Soberania). Esse ideário de Estado moderno liberal democrático, alastrou-se rapidamente e se consolidou como forma legítima de Estado, com isso, teoricamente, o Estado que não se enquadrar nas regras deste Sistema Internacional não é reconhecido como um Estado legítimo. Essa cultura, segundo o autor, também criou no Sistema Internacional o sentimento de defesa do Estado legítimo, que justificaria ações humanitárias e defesa da norma democrática mesmo elas infringindo a Soberania de um Estado, como invasões ou interferências diretas ou indiretas de um país em outro, até mesmo gerando conflitos bélicos. Para ele, os novos pressupostos estão confundindo os fundamentos da disciplina de Relações Internacionais:

Transformações em padrões de violência organizada, a consolidação de normas democráticas e humanitárias em custo incondicional da soberania do Estado e a relação cada vez mais contingente entre territorialidade e identidade coletiva - esses processos juntos confundem os pressupostos fundamentais da disciplina sobre o estado-nação como o principal *locus* de poder coercitivo e lealdade popular dentro do sistema internacional, bem como ameaçando desestabilizar a distinção entre hierarquia doméstica e anarquia internacional que tem sido tradicionalmente constitutiva da disciplina [...] Em nível normativo, o crescente declínio de um regime de soberania negativa e o crescimento da intervenção dos Estados fortes nos assuntos internos dos Estados fracos - processos que acompanharam a difusão de normas humanitárias e democráticas e que dependiam parcialmente deles para legitimação - sente-se inquieto com o compromisso liberal com a autodeterminação nacional. (PHILLIPS, 2007, p. 72)

Finalmente, conclui Andrew Phillips (2007), para os construtivistas essa dinâmica fluida do sistema internacional, as normas empregadas como centrais para o funcionamento do sistema, como Soberania e não-intervenção, estão sendo reconstruídas e rearticuladas, face a globalização, diante do pilar do Estado nacional, que é a relação entre território e identidade coletiva (povo), que ocupa este espaço e consolida a forma do Estado.

As teorias tradicionais das Relações Internacionais marginalizavam a cultura, ao contrário do que se observa no construtivismo, ela é entendida por estes como normas sociais e legais e as formas a qual são implantadas, com argumentação e comunicação, construindo identidades e interesses. Isso envolve a identificação de algo particular, e seu efeito na ação política, sendo entendida como algo amplo de

significados e práticas que distingue agentes (povos, Estados) uns dos outros. Após, ser amplamente negligenciada, a cultura é vista, atualmente, como elemento importante da política mundial, que na visão construtivistas não é algo fixado no sangue ou na terra, como pregam ideias de nação e nacionalismo. Exemplo de análise, são as ideias ocidentais que confrontam as islâmicas, consolidadas em comunidades transnacionais radicalmente distintas, que podem corroer o poder do Estado e as ideias que são vinculadas a essa estrutura, redefinindo normas consolidadas no Sistema Internacional, como a ideia de Soberania e governança global, e também revelam organizações terroristas (não vinculadas a Estados), que buscam o fim da hegemonia do Estado capitalista liberal (REUS-SMIT, 2005).

O construtivismo, conclui Reus-Smit (2005), apresentou o retorno da visão sociológica e historicista aos estudos das relações internacionais, que foram reduzidas pelos racionalistas a algo estratégico do Estado, assim a história foi reintroduzida, como investigação empírica na análise das práticas políticas. Eles levantaram o pressuposto de que o Estado está em uma sociedade “viva” e não somente em um sistema, que pode ser analisado friamente.

Já Adler (1997) consolida que, se levar em consideração as premissas construtivistas, deve-se lembrar que as Grandes Guerras Mundiais, o Holocausto e outros conflitos bélicos de grande magnitude foram construções sociais, tanto quanto o controle de armas nucleares, ambientalismo, queda do império russo e fim da Guerra Fria, desta forma, “o construtivismo é o conjunto de lentes paradigmáticas através das quais observamos todas as realidades socialmente construídas, as ‘boas’ e as ‘más’” (ADLER, 1997, p 224). E há outros pontos de vistas teóricos construídos, como as pós-modernos e pós-estruturalista, teóricos críticos, feministas, que constroem uma ciência relativista, com uma sociologia interpretativista do conhecimento, que propõem uma discussão do “mundo social e interpretado em que vivemos, apenas as ideias importam e podem ser estudadas” (ADLER, 1997, p 224), porém cada um vê essas ideias de um leque de pressuposto diferente dos teóricos tradicionais (também materialista) e dos pós, se distinguindo uns dos outros.

Conclui-se que se os governantes seguirem as premissas dos teóricos positivistas (racionalistas) e entenderem que seus Estados são agentes em busca de sobrevivência em um Sistema Internacional (estrutura) anárquico, e devem nortear seus interesses e ações a conseguir poder material, e visar os outros Estados sempre como inimigos ou aliados contra outros, isso pode dificultar a integração da aviação civil internacional, principalmente se esta modalidade de transporte for vista como

fator contra o Estado, para ataque ou espionagem. Esse cenário pode ser observado no contexto histórico em que a Convenção de Chicago ocorreu, e a como a Soberania é apresentada no documento e acordo entre os Estados, focando para impedir a aviação de se desenvolver e transcorrer plenamente, sob alegação de proteção nacional.

A estrutura em que a aviação está inserida no bloco Mercosul é distinta da União Europeia, tendo o primeiro mantido a aviação civil internacional com regras que dificultam seu trânsito e desenvolvimento, possivelmente baseados nas premissas teóricas positivistas. Já o caso da União Europeia, houve uma redefinição do entendimento de Soberania entre os países membros do bloco, possibilitando o desenvolvimento normativos amplo e facilitador desta atividade de transporte, com a definição de regras de um céu único no bloco. Essa diferença que será apresentada no decorrer deste trabalho, ao ser analisado o acordo de regulação do espaço aéreo na fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai.

2.2 CONSTRUÇÃO IDEAL DE SOBERANIA E SEUS IMPACTOS NOS TERRITÓRIOS, NA FRONTEIRA E NA AVIAÇÃO CIVIL

A aviação é uma modalidade de transporte distinta dos outros meios devido ao espaço em que as aeronaves trafegam, o espaço aéreo, que é dividida em vias aéreas, e não é delimitado por estruturas físicas, como rios e solo, algo já dado pela natureza, que podem ser modificadas pelo homem, sim por estrutura imaginarias.

Suas vias imaginadas são separadas em *nível de voo*³, onde cada via corresponde a 300 metros de largura⁴, a partir do solo, e segue essa separação até deixar a superfície terrestre, chegando ao espaço. Cabe ressaltar que essa separação é apenas uma forma utilizada pelas aeronaves para deslocamentos regulares, quando se trata de outros equipamentos que voam, como balões, foguetes, cada espaço aéreo será utilizado de acordo com as necessidades da aviação e destes equipamentos, para que não ocorram acidentes.

Se compararmos as aeronaves com os pássaros, que também são dotados da capacidade de voo, esses animais não imaginam essa separação normativa, eles

³ Na aviação e meteorologia aeronáutica, um nível de voo (em inglês: Flight Level - FL) é definido como uma altitude vertical baseado em condições de Atmosfera padrão internacional, expressa nominalmente em centenas de pés. Resumidamente, cada FL corresponde a 1.000 pés, ou aproximadamente 300 metros.

⁴ Neste caso, a altura é ilustrada como largura para entendimento da margem que corresponde cada via, estrada, utilizada pelas aeronaves.

simplesmente se locomovem de um ponto a outro voando. A separação normativa da aviação realizada pelo homem, na consolidação de regras globais para tráfego aéreo, desenvolveu-se para que a atividade ocorra de forma segura, em qualquer lugar do planeta, em uma linguagem entendida, e seguida, por qualquer elemento que esteja neste sistema.

Na aviação se entende que no ar só há uma regra, ela muda somente quando se toca no chão, ou seja, um piloto que quiser se locomover de qualquer lugar do planeta, sobrevoando diversos espaços aéreos territoriais, e pousando em vários países distintos, ele irá utilizar as regras e a comunicação padronizada globalmente, pela aviação civil internacional, regulamentada pela Organização da Aviação Civil Internacional. Essa obrigatoriedade de uma só regra é necessária para manter a segurança da aviação civil, pois, apesar de ser o meio de transporte mais seguro, devido inclusive as suas regras universais e rígidas, essa modalidade de transporte é muito perigosa, graças as suas peculiaridades.

Se no espaço aéreo, principalmente em relação a regulação do tráfego aéreo, basicamente, a regra é única, para a segurança da aviação, as regras só divergem no solo dos territórios de cada Estado, que pelo princípio da Soberania, podem definir as regras de entrada, permanência e saída de seus territórios, a seu critério. Por isso que neste capítulo se apresentará os debates acerca do que vem a ser Soberania Estatal, e seus impactos nos territórios terrestres, delimitado por fronteiras imaginadas.

2.2.1 A Soberania na Aviação Civil Internacional

A aviação civil internacional segue regras para seu funcionamento, que são formuladas por uma organização internacional, a Organização da Aviação Civil Internacional – OACI (ou ICAO, em inglês). Para o funcionamento desse órgão internacional, houve a apreciação da questão da Soberania em seus normativos. Desde sua origem, com a Convenção de Chicago, em 1944, a organização expressa que os Estados são dotados de Soberania exclusiva e absoluta, conforme se pode notar no artigo 1º “Soberania” da convenção “Os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território” (OACI, 1944, p. 1). Isso mostra que desde o início da união dos Estados acerca de atividade de transporte aéreo já havia a necessidade de verificar a situação do impacto dela sobre a Soberania de cada Estado.

Como na Convenção não se identifica uma definição clara do que seria a Soberania entendida pelos membros, observa-se que isso é sempre questão de discussão dentro do órgão, tendo a última ocorrida em 18 de março de 2013, na sexta reunião da Conferência Mundial de Transporte Aéreo, em que o tema foi *Soberania do Espaço Aéreo*. Ao analisar o primeiro item da discussão se verifica que eles esclarecem o entendimento do órgão sobre a Soberania Estatal, e suas aplicações, e trazem a problemática abordada neste trabalho, que a definição de Soberania não é algo consolidado, podendo haver diversas interpretações:

Las leyes internacionales establecen como principio fundamental la Soberanía del Estado. Sin embargo, el término se utiliza muy a menudo en un sentido político, con diferentes interpretaciones según el contexto y la intención. La noción de soberanía es dinámica, y evoluciona junto al desarrollo del entorno institucional a nivel global. En el campo de la aviación, el término "soberanía" hace referencia a la propiedad o titularidad del espacio aéreo. En otras palabras, se refiere a la competencia exclusiva del Estado para ejercer sus competencias legislativas, administrativas y judiciales dentro de su espacio aéreo nacional". (OACI, 2013, p. 1)

Seguindo análise da Conferência se nota que há uma preocupação acerca da interferência de um Estado na execução de serviços de navegação aérea, que devem ser uniformes a todos os países, pois podem prejudicar aeronaves, e causar mortes de cidadãos de qualquer Estado. Por isso, defendem uma forma global de organização, onde *“los servicios de navegación aérea requieren un enfoque global, sin fisuras, que se base en los resultados derivados de la gestión del espacio aéreo, en lugar de basarse en las fronteras nacionales”* (OACI, 2013, p. 1).

Com isso, observa que, apesar de a ideia de Soberania ser algo fundamentalmente consolidado no órgão, e conseqüentemente na aviação civil internacional, ela pode trazer muitos malefícios ao desenvolvimento da aviação, por isso que é defendida junto com a ideia de gestão global do espaço aéreo, e que os Estados sigam os fundamentos e normativos desta gestão, para que não tragam prejuízos a outros Estados, indivíduos e bens materiais.

Isso pode ser entendido como suprimimento da Soberania de um Estado, constringendo-o a deixar de legislar sobre uma atividade por si só, para seguir regras globais, determinadas na gestão da Organização da Aviação Civil Internacional. Porém, no documento de discussão, o órgão apresenta que com a Soberania, também há a responsabilidade de cumprir as obrigações contidas no tratado de Chicago, e os regulamentos vindos posteriores, que foram acordados e aceitos pelos Estados. Estando o Estado obrigado a empreender medidas para garantir o cumprimento de

todo relativo à segurança e eficiência operacional da aviação, para a manutenção da saúde de cidadãos, seus e de outros Estados (OACI, 2013).

O foco da discussão está na regulação e fornecimento de serviços de tráfego aéreo, que é responsabilidade normativa e supervisora do Estado, segundo o órgão, e que ele pode cumpri-la, ou delega-la a outros Estados:

La soberanía nacional no se puede delegar. Sin embargo, sí se puede delegar la responsabilidad en cuanto al cumplimiento de responsabilidades funcionales (como la prestación de servicios de navegación aérea). El Estado tiene absoluta libertad para designar a terceros que presten dichos servicios, ya una entidad nacional o extranjera. La delegación sobre una entidad extranjera no implica en modo alguno la renuncia a la soberanía; las competencias soberanas no se verán afectadas. Es más, la delegación en cuanto a la prestación del servicio constituye en sí misma un acto de soberanía. Es el Estado que delega quien estipula las condiciones bajo las que se acuerde la delegación en sí, y ésta se puede revocar en cualquier momento. (OACI, 2013, p. 2)

No documento se observa alguns exemplos apresentados pelo órgão sobre delegação de prestação de serviços de navegação aérea, como ocorre na Europa, EUA e Canadá. Demonstrando que tal atividade ocorre, e que o Estado que delega deve obrigar o delegado a cumprir os regulamentos global sobre aviação. É que a maior preocupação dos Estados em relação a delegação de serviços aéreos é a garantia de controle de seu espaço aéreo, por razão de segurança nacional, com a capacidade de responder a ameaças de segurança e militares, a qualquer momento.

A discussão no órgão é concluída com o reforço que delegar serviços e regulação sobre aviação é um ato de Soberania, e:

la soberanía debe considerarse como un facilitador (no como un obstáculo), para hacer los cambios necesarios para una gestión más eficiente del sistema mundial de navegación aérea. La soberanía, utilizada de forma constructiva, puede impulsar proactivamente las mejoras necesarias para el funcionamiento de la ATM⁵ tanto a nivel mundial como regional. Esta comprensión más madura de la soberanía debe ser promovida activamente por todos los interesados en la industria de la aviación (OACI, 2013, p. 3)

E recomenda que os Estados trabalhem com todos os atores relevantes que impactem a indústria da aviação para promover uma compreensão “mais madura” da Soberania no plano político (OACI, 2013).

O que se observa no documento consolidado pela Organização da Aviação Civil Internacional, que o órgão não adentra a debates políticos, sociais e econômicos

⁵ Gerenciamento de Tráfego Aéreo, em inglês de Air Traffic Management

sobre a Soberania dos Estados, e que apresenta seu entendimento do conceito de forma simples, sendo a Soberania a “competência exclusiva do Estado para exercer as suas competências legislativas, administrativas e judiciais no prazo de seu espaço” (OACI, 2013), entendendo espaço como área territorial sob sua jurisdição, e que ao delegar essa competência a outros, também é um ato de demonstração de Soberania. A partir deste ponto, que se seguirá o debate que o órgão não realiza, sobre a definição de Soberania nos aspectos políticos, econômicos e sociais, e seus impactos nos territórios e na aviação.

2.2.2 Soberania

Muitos são os autores que formularam e ainda desenvolvem conceitos e entendimentos sobre o significado da ideia de Soberania, isso em variados ramos acadêmicos, como Ciências Políticas e Relações Internacionais, Sociologia e Economia, dentre outros, isso desde antes da construção social do modelo de sociedade que há atualmente, o Estado-nação, e que para alguns pode estar em declínio.

Para Michel Hardt e Antonio Negri (2001) há um declínio da Soberania dos Estados-nação, contudo, a Soberania em si não está em declínio, devido as mudanças contemporâneas políticas, a função do Estado, forma de produção econômica e social. Para os autores, a Soberania tomou novas formas, através de órgãos nacionais e supranacionais, unidos por ideologias igualitárias, em uma forma global de economia, que denominaram Império. Eles realizam um extenso debate sobre o desenvolvimento do conceito de Soberania e apresentam uma análise deste frente ao capitalismo:

A Soberania moderna baseia-se fundamentalmente na *transcendência* do soberano – seja ele o príncipe, o Estado, a nação ou mesmo o povo – no plano social... O soberano é o superávit de poder que serve para resolver ou adiar a crise da modernidade. Além disso, a soberania moderna opera, ..., por meio da criação e manutenção de fronteiras fixas em territórios, populações e funções sociais, e assim por diante. A soberania é, portanto, também um superávit de código, uma supercodificação de fluxos e funções. Em outras palavras, a soberania opera mediante o estriamento do campo social. (HARDT e NEGRI, 2001, p. 347 e 348)

Na visão de Hardt e Negri (2001) na sociedade moderna há sempre conflitos, e a Soberania se torna um poder de controle sobre este estado permanente conflitante dos entes que compõe a sociedade, sendo o capital o principal agente

gerador de instabilidade.

Outros autores políticos que também se debruçaram na tentativa de definir o conceito de Soberania são Norberto Bobbio e Nicola Matteucci, que elaboraram um *Dicionário de Política*, e nele descrevem a Soberania da seguinte forma:

Em sentido lato, o conceito político-jurídico de soberania indica o poder de mando de última instância numa sociedade política e, conseqüentemente, a diferença entre esta e as demais associações humanas em cuja organização não se encontrava esse poder supremo, exclusivo e não derivado. Este conceito está, pois, intimamente ligado ao de poder político: de fato, a soberania pretende ser a racionalização jurídica do poder, no sentido de transformação da força em poder legítimo, do poder de fato em poder de direito. (MATTEUCCI e BOBBIO, 1992, p. 1179)

Ao comparar a referência da Organização Internacional da Aviação Civil (OACI) sobre Soberania, com a de Norberto Bobbio e Nicola Matteucci, nota-se que não estão tão distantes de significado. Ambos apresentam, em suas palavras, que é do Estado o poder de mando em seu território, no sentido de exercer poder, força, sobre os indivíduos que estão em seu domínio. No caso da OACI, ela se atenta à questão do espaço aéreo sobre o território de determinado Estado, já Bobbio e Matteucci apresentam uma definição geral sobre o assunto.

Uma ideia de Soberania, que poderia ser atribuída a um teórico construtivista, porém o autor não se coloca neste grupo, é de Breno Hermann (2011), que observa a surgimento dos termos Soberania e Estado juntos, em que o primeiro determina a qualidade do último, idealizando a figura de um sujeito único e exclusivo das relações de poder. E essa atribuição de poder se daria em determinada condição histórica específica (ou seja, não é algo natural que sempre foi assim, imutável), em que pensadores modernos assumem a identidade, real ou fictícia, entre comunidades, configurando-se em um corpo político e sendo considerado o governo. Ao apresentar essa ideia de Soberania, Hermann (2011) deixa evidente de que essa estrutura social só foi construída nas organizações políticas que evoluíram para a estrutura do Estado moderno. O autor também apresenta a relação soberana entre a legitimidade e a capacidade de coerção, que são elementos essenciais para a consolidação e disseminação do ideário da Soberania:

é possível pensar, de um lado, na força da lei, concepção segundo a qual a soberania consistiria no mando justo, o qual deve pautar a ação estatal e o uso da coerção. De outro lado, está situada a ideia de lei da força, segundo a qual o direito deriva da capacidade efetiva de mando, ou seja, as leis são impostas pelo mais forte. A originalidade do conceito está precisamente em combinar essas duas concepções de tal forma que seja possível justificá-lo com base em um duplo critério: o da legitimidade e o da capacidade de

coerção. (HERMANN, 2011, p. 33)

Desta forma, se o Estado apresenta legitimidade, segundo as características apresentadas na Sociedade Internacional, que atualmente são as relacionadas as formas de governos democráticos, ele obtém o poder de coerção interno, e a expectativas de que os agentes externos não intervirão internamente na sociedade, sem seu consentimento.

Nesse sistema Estatal westfaliano, como apresenta Hermann (2011), há a delimitação clara do que se realiza dentro e fora das fronteiras estatais, onde os governos (soberanos) tem autoridade sobre todo e qualquer assunto interno, e age em nome dos cidadãos na arena externa, representando um povo, nação. Apresentando que internamente pode haver várias instancias de poderes, como separação de competências locais (municipais) e regionais (estaduais), porém não superior ao Estado (federal).

Contudo, com a globalização, essa clara separação de poder, estaria sendo abalada, visto que há uma maior circulação de bens, pessoas, ideias e capital, que leva a integração dos Estados e sociedades, gerando uma interdependência econômica e política, e uma uniformização nestes aspectos, incluso no cultural, enfraquecendo a ideia de Estado-nação. Neste contexto, as distancias geográficas e fronteiriças nacionais não são barreiras para impedir agentes externos de influenciarem internamente em questões políticas, culturas, e principalmente econômicas (Hermann, 2011).

Ao teorizar sobre o conceito de Soberania, Breno Hermann (2011) apresenta seis características essenciais desta construção ideal para as Relações Internacionais, que dão comuns a outros teóricos:

- **Autoridade final e última**, internamente, como um elemento relevante para reconhecimento externo, o que não impede o Estado de ser constrangido por outros, e até instituições e normas externas;
- **Representação do Estado (nação)**, a nação como comunidade imaginada necessita deixar claro seus limites e extensão, para se diferenciar de outras, separando o que é ou não da comunidade;
- **Delimitador territorial**, sendo o território imprescindível para a existência do Estado, como demarcação de bases fixas, de controle de uma área geográfica necessária a sobrevivência da comunidade;
- **Ordem política estruturada**, contrapondo a Anarquia externa, no intuito de manter ordem e paz, monopolizando o uso da força, defendendo a

comunidade de elementos nocivos externos com controle fronteiriço;

- **Não intervir em outros Estados**, necessária para garantir a sobrevivência do Estado, em que outros Estados não teriam legitimidade e autoridade para intervir em assuntos domésticos alheios;

- **Mediador de conflitos internos**, instrumento para resolução de conflitos relativos à busca de poder por elementos internos e externos à comunidade.

Ao apresentar a característica de não intervenção, Hermann (2011) cita Cynthia Weber, teórica construtivista, esclarecendo seu entendimento sobre esse elemento do conceito, como uma ideia ilusória fundada na representação:

Fiel ao credo construtivista, Cynthia Weber entende que a tentativa de atribuir ao conceito de soberania o sentido fixo e unívoco de não intervenção resulta de uma ilusão fundada na lógica da representação. Em muitas situações de intervenção, não é fácil reconhecer o caráter soberano do Estado, por estarem ausentes alguns de seus elementos fundacionais, como governo central ou comunidade política unificada. Ela se pergunta, assim, se é possível falar em Estado, soberania e práticas intervencionistas na ausência de fundamentos claros. Weber utiliza-se do fato de que aquilo que se entende como uma perda de soberania da parte do Estado se modificou ao longo do tempo para avançar o argumento de que a intervenção é admissível no caso de um governo perder sua legitimidade em função de distúrbios domésticos, revolução ou guerra civil. (WEBER apud HERMANN, 2011, p. 129)

Entende-se, desta forma, que um Estado tem o direito a Soberania se ele manter valores pré-determinados na Sociedade Internacional, valores esses que não são consolidados em leis, mas em costumes, visto não haver autoridade coercitiva legítima acima do Estado, visto ser um poder vinculado a Soberania. E que se um Estado perde a legitimidade, os outros podem agir em seu território, sobre sua população, desrespeitando sua Soberania, com a justificativa de se reestabelecer a paz.

Para Rodríguez e Miranda (2017) a Soberania se trata de um arranjo institucional para organização da vida políticas entre os Estados, baseadas nos princípios da integridade territorial e da expulsão de atores das estruturas domésticas de autoridade. Os autores apresentam um conceito de Krasner (2001), para completar sua conceituação, afirmando que na Soberania a autoridade política doméstica é única árbitra do comportamento legítimo:

A soberania Vestfaliana refere-se à exclusão de fontes externas de autoridade de jure e de facto. Dentro de suas próprias fronteiras o Estado tem um monopólio de poder de decisão. Ao nível internacional, isto implica que os estados seguem a regra da não-intervenção nos assuntos internos dos outros (KRASNER, p.232, 2001)

No campo da Geografia, observa-se a constatação de Milton Santos sobre a estrutura social atual, apresentando que “Um Estado-nação é essencialmente formado por três elementos: território, um povo, a soberania [...] utilização do território pelo povo cria o espaço e as relações entre os diversos territórios nacionais são reguladas pela função da soberania” (1986, p. 189). Neste ponto de vista, entende-se que a Soberania regula e normatiza as relações sociais sobre determinado território. Essa concepção é completada por Ricardo Mendes Antas Jr, que apresenta o conceito de Soberania, como uma invenção europeia:

Eis a força dos sistemas normativos originados e consolidados na Europa: promoveram condições de estabelecimento de reunião de saberes, convertendo-os em conhecimento e fundando, assim, as bases da ciência moderna; e igualmente fortaleceram a capacidade dos europeus de se projetarem e se apropriarem de novos mundos e novas superfícies, distantes e extensas, esquadrihando-as em territórios coloniais (posteriormente estatais), moldando a natureza, transformando-a em espaço geográfico; [...] impondo, enfim, sua lógica e seus valores [...] a invenção do conceito de soberania, de poder soberano, e o monopólio que produzia verdades, embutido nessa invenção que, como tal, proporcionou a definitiva hegemonia do poder estatal [...] se fez presente em toda a superfície terrestre, se não como realidade territorial, pelo menos como forma jurídica do direito internacional (ANTAS JR, 2005, p. 126 e 127)

Na análise do apresentado por Antas Junior (2005), observa-se que há uma consonância com os teóricos construtivistas sobre o conceito ser uma construção ideal social, em que se produz verdades, que são impostas a sociedade, neste caso pelos europeus, e absorvidas por toda ela, também na Sociedade Internacional, como a difusão do conceito por toda a superfície terrestre, em variados agrupamentos de indivíduos (povos), e consolidando no que conhecemos como direito internacional, ramo jurídico do conhecimento humano.

Ao analisar juristas que se propuseram a debater o conceito de Soberania, observa-se que há uma semelhança em suas definições, onde se verifica, em uma síntese das teorias formuladas, que a noção de Soberania se encontra na concepção de poder, sendo absoluto, não admitida confrontações, com capacidade de impor determinações. Sendo juridicamente entendida como “poder de decidir em última instância sobre a atributividade das normas” (DALLARI, 1998, p. 32); inalienável, visto que se perder essa característica, deixa de existir, quem a detém, no caso o povo, nação ou Estado (SOARES, 2004).

Apesar de poder se apontar que o povo ou nação detém o poder soberano inalienável, o jurista Dalmo de Abreu Dallari (1998) concluiu que a Soberania está vinculada ao Estado, e somente a este, apresentando assim uma contradição:

soberania é um poder: originário, porque nasce no próprio momento em que nasce o Estado e como um atributo inseparável deste; exclusivo, porque só o Estado o possui; incondicionado, uma vez que só encontra os limites postos pelo próprio Estado; coativo, uma vez que, no seu desempenho, o Estado não só ordena, mas dispõe de meios para fazer cumprir suas ordens coativamente. (DALLARI, 1998, p. 32)

Essa contradição, esclarece-se ao fato de que a Soberania é poder que se exerce, e se um povo ou nação não obtém capacidade de impor suas vontades, ela não tem como exercer Soberania.

O jurista também apresenta que devido a ideia de não intervenção, se torna inviável a ideia de um direito internacional, visto que o Estado não é obrigado a cumprir o que lhe é externo. Na tentativa de equacionar essa contradição, o autor demonstra que o Estado, por sua conveniência, podendo “assumir obrigações externas, como regras jurídicas internas, sujeitando-se voluntariamente às limitações impostas por essas normas” não sendo reconhecido como perda de Soberania, visto que o Estado aceitou essa “limitação”, por próprio interesse (DALLARI, 1998, p. 33).

O jurista Mario Lucio Quintão Soares, em sua obra Teoria do Estado (2004) apresenta o entendimento de Soberania proposto por Rousseau, ao formular sua teoria do Contrato Social:

[...] a soberania, por ser apenas o exercício da vontade geral, não pode jamais se alienar, e que o soberano, que não é senão um ser coletivo, só pode ser representado por si mesmo. O poder pode ser transmitido, não a vontade. Assim, a soberania é inalienável, por ser o exercício da vontade geral, não podendo está se alienar e nem ser representada por quem quer que seja, sendo também indivisível, pois a vontade só é geral se houver a participação de todos. O pacto social dá ao corpo político um poder absoluto sobre todos os seus membros, e, este poder é aquele que, dirigido pela vontade geral, leva o nome de *soberania*. O poder soberano completamente absoluto, sagrado e inviolável não ultrapassa nem pode transgredir os limites das convenções gerais (*El contrato social: principios de derecho político*, Livro I Cap I) (ROUSSEAU apud SOARES, 2004, p. 115)

O conceito de Contrato Social de Rousseau é outro tema bastante debatido entre os cientistas políticos e internacionalistas, ele aborda a ideia de que os indivíduos se agrupam em um povo ou nação, e delegam ao Soberano ou estrutura Estatal, seus direitos, para que ele faça suas vontades, e por isso que o poder dele seria inalienável e absoluto, pois representa a vontade de quem representa.

Outra perspectiva que se pode observar o conceito de Soberania é com uma visão foucaultiana, como realizou o professor doutor Paulo Esteves abordando de forma sociológica o termo. Para o autor, a Soberania é um regime de poder e saber,

com a finalidade de conduzir ordem entre os homens (indivíduos), baseado na representação que ele faz do mundo, onde o soberano determina o que pode ser conhecido, criação de conhecimento seria uma prerrogativa da Soberania (2006, p. 26).

O autor afirma que o conceito se construiu como instrumento de afirmação de autoridade real, sobre várias fontes distintas de autoridade, que existiam no sistema anterior ao Estado-nação, o feudalismo, na cultura europeia, resultando na construção do Estado territorial. Esta construção de signos e mecanismos de controle dos homens, grupos sociais e territórios que estavam em estado de conflito permanente (ESTEVEES, 2006, p. 15).

Para Paulo Esteves (2006), há sempre o debate político-jurídico do poder soberano dos governantes na construção da ideia (normatização) da atribuição do governante, e como exercer o poder soberano, logo a Soberania, e os limites que podem ser impostos a ele. Ou seja, a Soberania não tornaria desta forma o soberano absoluto para fazer o que quiser, como ocorria no período histórico em que a guerra era meio legítimo de exercer a política, como apresenta Clausewitz “a guerra é a continuação da política por outros meios”. Neste sentido, completa o autor citando Foucault:

Embora seja correto que a política coloque um ponto final na guerra e estabeleça, ou pelo menos tente estabelecer, o reino da paz no interior da sociedade civil, o poder político certamente não o faz com vistas a suspender os efeitos do poder ou neutralizar os desequilíbrios revelados na última batalha da guerra. De acordo com esta hipótese, o papel do poder político é, de forma permanente, promover uma guerra silenciosa para reinscrever as relações de força em instituições, desigualdades econômicas, linguagem e mesmo nos corpos dos indivíduos. [...] a política, em outras palavras, sanciona e reproduz o desequilíbrio de forças manifesto na guerra” (FOUCAULT apud ESTEVES, 2006, p. 27)

Ao analisar as visões apresentadas sobre o conceito de Soberania, estando ela na ótica política, geográfica, social ou jurídica, pode-se concluir que a Soberania foi uma construção social, de indivíduos detentores de poder (coerção), em uma sociedade, ou grupo de indivíduos, com o intuito de apresentar a todos os membros deste arranjo social que ele (o soberano) pode, e deve, exercer poder sobre todos, criando assim o princípio ideal da legitimidade, e que todos deveriam aceitar essa imposição, visto que seriam o melhor para todos, pois, desta forma haveria paz (ausência de conflitos declarados).

Atualmente, o conceito é vinculado a um Estado (país), como a mesma lógica desenvolvida no surgimento do arranjo westfaliano de estrutura internacional,

onde, internamente a sociedade pode fazer o que quiser, e externamente não pode intervir em outras sociedades, sendo está basicamente a visão ideal do conceito. Porém, como Soberania se trata de exercício de poder, cada vez que há modificação, ou surgimento de forma de exercer o poder, seja econômica, social, jurídica, e até bélica, aplicável na sociedade onde uma Soberania é imposta, o Estado se modifica, aceitando-a. O surgimento da aviação foi uma forma clara de que aplicação do conceito idealizado não é realizado de forma absoluta. Com a tecnologia permitindo que o indivíduo se locomova, pelo espaço aéreo, onde nem o governo, nem os habitantes de um território conseguem detectar tal locomoção, fica a critério do piloto cumprir ou não a regra vigente naquele território, neste caso, a Soberania estaria sem efeito se o indivíduo não a respeitasse, visto a capacidade (poder) de descumpri-la.

Na relação entre os Estados também há essa prerrogativa de exercer poder, através de capacidades tecnológicas, desrespeitando a Soberania de outros Estados. A discussão sobre a utilização das tecnologias aeroespaciais, empregadas na aviação, ou outros ramos econômicos, sociais e políticos serão abordados nos capítulos sobre o desenvolvimento da aviação.

2.2.3 A origem do conceito de Soberania

Na Antiguidade, segundo Soares (2004), não ocorria lutas entre os Estados para firmarem suas existências, pois não haviam Estados como entendemos hoje, desta forma não se discutia a ideia de Soberania, como ocorre a partir da consolidação do eurocentrismo.

O conceito de Soberania vem sendo consolidado e teorizado desde o século XVI, com farta bibliografia, visto ser estudo por diversos teóricos de distintos ramos do conhecimento (DALLARI, 1998). A consolidação do “modelo de estado territorial” ocorreu na denominada virada vestfaliana (westfaliana), importando estrutura de poder do período medieval, construindo uma identidade para quem habitava determinado território, consolidando a ideia de Estado-nação (BASTOS JR, 2014). Tentando impor limites ao poder da Igreja Católica, sobre os governos europeus “concorrentes”, para se ter a prerrogativa de controle dos recursos de determinado território, materiais e/ou humanos (ESTEVES, 2006). Neste sentido, Esteves conclui:

Alguns princípios estabelecidos nos tratados de Vestfália são dignos de nota: (i) a rejeição do direito da igreja em interferir em matéria secular e civil dos vários príncipes; (ii) a proibição das tentativas levadas a efeito pelos príncipes de converter um ou outro à condição de súdito; (iii) a autoridade exclusiva dos

príncipes para a celebração de tratados e proibição de tal direito a entidades não soberanas e (iv) estabelecimento do princípio de que os direitos e deveres determinados nos tratados deveriam ser aplicados igualmente para qualquer estado soberano (ESTEVEZ, 2006, p. 23)

Assim, nascia a definição clássica de Soberania, e com isso, todos indivíduos que estavam em determinado território, passou a pertencer legitimamente a ele, só que não mais em uma sociedade servil, mas em uma de cidadãos, vendedores e compradores do trabalho (teoria marxista), essa transição seguiu até a Segunda Guerra Mundial, quando, praticamente, todos os territórios do nosso planeta estava delimitado por algum governo que se denominava soberano (ANTAS JR, 2005).

Para Ricardo Antas Jr. (2005), a Teoria da Soberania é um modelo de governo que emergiu do direito romano, criando o Estado absoluto, firmando o poder real dos senhores feudais, inventando o monopólio do sistema judiciário, em que se produz a “verdade”, consolidado em leis. Sendo um conceito europeu, desenvolvido para o sistema deste local, alavancando a construção social denominada eurocentrismo para o resto do planeta. Após se consolidar na Europa se expande para as colônias, principalmente como reação europeia da sua dominação dentro e fora das suas fronteiras (HARDT e NEGRI, 2001).

Segundo Dallari (1998) e Soares (2004) o conceito foi primeiramente teorizado na obra de Jean Bodin, “*Les Six Livres de la République*” (1576), no intuito de justificar o poder absolutista, em que o autor define ser essencial o entendimento deste conceito para governo da República. Ao abordar Bodin em sua obra, Hardt e Negri (2001) apresentam que a Soberania não ligava o príncipe ao povo, por um contrato social ou direito natural, e sim por vitória do poder político de um sobre o outro, através de força e violência, criando uma plenitude e unidade de poder, em uma autoridade única, que depende da eficácia do todo.

Em uma visão contratualista de Rousseau, alguns autores apresentam o conceito para defender a transferência da titularidade da Soberania do príncipe para o povo (DALLARI, 1998). A teoria do Contrato Social traduziu o poder absoluto como ausência de limitação da vontade popular, assim, nascia duas formas de ver a Soberania:

- a) *Soberania nacional*: concepção desenvolvida por Sieyes, preconizando que a capacidade suprema de dominação pertence à *nação*, enquanto pessoa moral, distinta dos indivíduos que a compõem. Este tipo de soberania é indivisível e inalienável, manifesta pelos representantes eleitos que atuam livremente, não se vinculando aos grupos ou indivíduos, mas a toda a nação;
- b) *Soberania popular*: teoria que concebe a titularidade da soberania

como pertencendo a todos componentes do povo, atribuindo a cada cidadão uma parcela do poder soberano. Tal teoria reconduz à *Du Contrat Social*: “Ora, o soberano, sendo formado somente pelos particulares que o compõem [...]” (liv. I, Cap. VII); (SOARES, 2004, p. 123)

Essa forma de ver a Soberania, como sendo algo emanado do povo, também foi apresentada por Hardt e Negri (2001), onde observaram no contratualismo rousseauiano, que a vontade geral construída aliena vontades isoladas, em favor do soberano, e compara a ideia de Rousseau com a de Hobbes, onde o absoluto monarca seria Deus na terra, e ambas resultam na alienação total de todos, com seus direitos cedidos à comunidade.

Em Hobbes, à personificação do Estado absoluto, exercida pelo monarca, porque ele é todo o poder de um corpo político, e não seria do Estado, com isso, o Estado serve a ele e não o contrário. Na doutrina hobbessiana, o homem seria ingênuo e deveria renunciar sua segurança jurídica, liberdade e participação política ao soberano (SOARES, 2004). Com essa proposta Thomas Hobbes tem como base o estado de natureza individual que onde há uma guerra civil na ausência do soberano, isto posto, para fugir dos perigos mortais da guerra, os indivíduos pactuam e delegam ao líder direito ao poder absoluto de agir, e manter a sobrevivência humana, uma forma de contratualismo (HARDT e NEGRI, 2001).

Como Jean Bodin, antes dele, Hobbes reconhece que “o ponto principal da majestade soberana e do poder absoluto consiste em fornecer a lei aos súditos em geral sem o seu consentimento”, mas Hobbes consegue combinar essa noção com o esquema contratual de representação que *a priori* legitima o poder soberano. Aqui o conceito de soberania moderna nasce em seu estado de excelente pureza. O contrato de associação é intrínseco ao contrato de subjugação e dele inseparável. Esse modelo de soberania apresenta a primeira solução política para a crise da modernidade. (HARDT e NEGRI, 2001, p 102)

No livro *Império* Michel Hardt e Antonio Negri (2001) realizaram uma análise da evolução do conceito saindo da Europa para os EUA, na época em que este Estado se tornou independente da Inglaterra, consolidando um sistema federativo de governo. Segundo os autores, na Revolução Americana nasceu uma nova ciência política, realizada pelos *Federalist*, onde romperam com as ideias hobbessiana e rousseauiana, creditando que só a forma de governo republicana pode ordenar a democracia, e que a Soberania popular não deve ser algo herdado do príncipe, numa transferência de título de poder, mas por organização interna do povo. Com isso, a Soberania viria constitucionalmente com equilíbrios e controles mútuos. Por consequência, o poder é composto por uma série de poderes que regulam a si e se organiza em rede, e a Soberania se subdivide, sem deixar a unidade da multidão. Ao

contrário da ideia europeia de Soberania, que afasta e aliena as fontes de poder em uma sociedade, o conceito americano nasce dela, e não se opõe a ela, e sim, a integra e completa, e conclui que “a Soberania americana não consiste, no regulamento da multidão, mas surge como resultado das sinergias produtivas da massa” (2001, p. 183).

Esses autores também apresentam a evolução da ideia de Soberania moderna, que se iniciou na concepção territorial (real ou imaginado), criando ideia de um lado de dentro e fora, e a questão da ordem civil:

Os primeiros teóricos sociais modernos, de Hobbes a Rousseau, entenderam a ordem civil como um espaço limitado e interior, oposto à ordem externa da natureza ou em contraste com ela [...] De modo análogo, os teóricos da psicologia moderna entenderam impulsos, paixões, instintos e o inconsciente metaforicamente, em termos espaciais, como um lado de fora dentro da mente humana uma continuação da natureza [...] Aqui a Soberania do Eu repousa numa relação dialética entre a ordem natural de energias e a ordem civil da razão e consciência. Os diversos discursos da antropologia moderna sobre sociedades primitivas funcionam como o exterior que define os limites do mundo civil. O processo de modernização, em todos esses variados contextos, é a internalização do fora, o ato de civilizar a natureza [...] essa dialética da soberania entre a ordem civil e a ordem natural chegou ao fim. “O pós-modernismo”, diz-nos Fredric Jamerson, “é o que se tem quando o processo de modernização se completa e a natureza desaparece para sempre” (HARDT e NEGRI, 2001, p. 183)

Além dos autores clássicos apresentados sobre a perspectiva europeia e estadunidense sobre a Soberania, há outros autores como Maquiavel e Jonh Locke na modernidade, e alguns na antiguidade grega como Aristóteles, teórico da *pólis*. Que basicamente apresentam a sua visão de governo da estrutura social em que viveram. Todos eles teorizaram antes do surgimento da aviação como modo de transporte, por isso, observa-se que entendiam o mundo como sendo caótico, em guerra, e que o Estado, soberano, a *pólis*, o feudo, seja qual for a estrutura social de exercício de poder sobre uma comunidade, era a forma de garantir a paz. Ao analisar o contratualismo também se identifica essa visão conflitante mundana, onde os indivíduos sempre estão em atrito, e precisam de segurança, logo se juntam e delegam a um governo/soberano o poder de manter a paz.

Mas, já nesse período era complexa a consolidação da ideia de Soberania, isso se segue atualmente, principalmente com a modificação drástica da sociedade, desde de que esse arranjo estrutural da sociedade se formou, internamente, e na Sociedade Internacional. A problemática se inicia na aplica do conceito na sociedade e os atores que nela obtém poder (força), seja econômica, social, política e até cultural de modificar a sociedade e abalar suas estruturas, principalmente na aviação, que não

utiliza território como vias, e sim o espaço aéreo. Pois isso que se deve observar na prática como esse conceito é aplicado, e se ele atualmente ainda se mantém como teorizado.

2.2.4 A Soberania praticada atualmente no Sistema Internacional

Ao interpretar Francis Fukuyama, com sua premissa *o fim da História*, após o final da Guerra Fria, Hardt e Negri (2001) entendem que o autor estava creditando que a partir daquele momento, havia acabado a era dos grandes conflitos, e com isso, os soberanos não mais se confrontariam, e se oporiam aquilo que viesse do exterior (ao Estado), expandindo suas fronteiras, introduzindo assim a paz idealizada pelos liberais. Atualmente, os Estados desenvolveram uma política própria, na análise de interesses seus e dos outros, e suas ações são baseadas em poder, riqueza, segurança e reputação como determinantes e objetivos (ESTEVES, 2006). Assim, com o fim da ideia de um mundo em guerra permanente e a mudança de visão dos governantes de como se gerenciar o Estado que se analisara os elementos contemporâneos que impactam os Estados e fazem com que aplicação do conceito de Soberania idealizado, seja complexo e gere muitos debates acadêmicos e na política em si.

Neste contexto são criadas as regulações para a operacionalização da aviação pela Organização da Aviação Civil Internacional, normatizando as regras para que possam ser operadas em qualquer lugar do planeta, com procedimentos únicos de voo, decolagens, cruzeiro (viagem) e pousos, com criação das vias aéreas, de até infraestrutura. A Organização Internacional apresenta seus normativos em formas de recomendações, para que os Estados possam ou não as incorporar, visto que obtém Soberania, contudo, eles as incorporam para fazer parte da comunidade aérea, pois caso não o façam, podem não ter aeronaves voando para seus territórios, por fatores relacionados à segurança. A Organização não tem objetivo de regular questões econômicas e sociais que se relacionam com a aviação, focando seus trabalhos e regulamentos na operacionalidade do setor.

Sobre esse debate Felipe Vasconcelos Romão nos apresenta que uma nação pode almejar a criação de um Estado para obter autonomia política, e admite que diferentes nações podem se acomodar sobre um único Estado, sem existir uma guerra entre elas. O autor também esclarece que a nação seria a única fonte de legitimidade do Estado, assim, “cada grupo que se auto identifica como nação

pretende instituir o seu próprio Estado, enquanto os membros de um Estado aspiram constituir-se como nação” (2013, p. 115). Com isso, Romão (2013) apresenta algo substitutivo a essa dicotomia entre haver várias nações dentro de um Estado enquanto ele mesmo seria a representação de uma única nação. Ao invés da autodeterminação nacional haveria a autodeterminação cultural, onde um grupo minoritário dentro do Estado não busque independência política, mas preservação de sua identidade, no sistema democrático, onde a democracia sobreporia a Soberania.

Como apresentaram os construtivistas, a identidade de um povo, comunidade, ou nação é uma construção social realizada por eles mesmos ou pelos governantes da estrutura social que fazem parte. No caso do modelo atual de divisão dos territórios do planeta em Estados-nacionais, esta forma de estrutura social impôs aos seus integrantes uma identidade nacional, com características que os identifiquem com determinado Estado e diferencie dos outros.

Para Hardt e Negri (2001) a nação herdou o patrimônio do Estado monárquico e reestruturou na base do modelo capitalista de produção de bens, porém manteve a administração absolutista, e para manter essa estrutura houve a criação da identidade nacional, de forma cultural e integradora, fundada baseada em relações biológicas (sanguíneas) em uma comunidade linguísticas, em determinado espaço. Desta forma, com a mudança da estrutura o patrimônio do soberano teria se transformado em patrocínio nacional,

A ordem feudal do súdito (*subjectus*) cedeu a vez à ordem disciplinar do cidadão (*cives*). A mudança sofrida pela população, com súditos passando a cidadãos, foi um indicio da mudança de um papel passivo para um papel ativo. A nação é sempre apresentada como força ativa, como forma geradora de relações sociais e políticas. Como assinalaram Benedict Anderson e outros, a nação é geralmente sentida como (ou pelo menos funciona como se o fosse) uma concepção coletiva, uma criação ativa da comunidade de cidadão (HARDT e NEGRI, 2001, p. 113)

Com isso, conclui-se que na mudança de estrutura social, os indivíduos obtiveram autonomia, não estando mais ligados a uma sociedade que o via como servo dela. Todavia, essa liberdade é relativa, apesar do cidadão ativamente o detentor da Soberania, ele também está presa a ela, pois ao ter uma identidade nacional e estar vinculada a um Estado, o indivíduo não pode se locomover livremente pelo planeta, visto “não pertencer” os outros Estados. Assim, por mais que a aviação facilite a locomoção dos indivíduos pelo planeta, ele ainda é regido pela lógica soberana do Estado-nação, estando vinculado a determinada comunidade nacional, ou seja, um Estado Soberano.

Para Bastos Jr. (2014) na construção de identidades há a pressuposição de vínculos de identidades de membros para distinguir dos “estranhos”, dos outros, na estrutura do Estado territorial soberano, o cidadão obtém direitos e responsabilidades, diante do estrangeiro, em uma construção artificial, para garantia de homogeneização interna às suas fronteiras, através de criação de culto ao passado (mitos sobre origem da nação) disseminados em uma língua, etnia e religião.

No período medieval (na Europa), e no resto do planeta, antes da consolidação do Estado Soberano em quase todo território disponível, os vínculos sociais estavam ligados a comunidades locais baseados em solidariedade e aproximação geográfica, ou até mesmo por questões religiosas, como a fé cristã. Quando houve a demarcação territorial destes locais por determinado Estado, os indivíduos destas comunidades se transformaram em cidadãos pertencentes ao Estado que detinha a posse do território, criando uma comunidade política, divergente das comunidades locais. Ou seja, houve uma demarcação territorial, e depois a “invenção” da nacionalidade, confinando os indivíduos em determinados espaços geográficos (BASTOS JR., 2014).

Os indígenas são exemplos de povos culturais autônomos, que não pertenciam a nenhum Estado, porém ao ver o local onde habitava cercado e dominado, foi forçado a tornar-se parte daquela comunidade imaginada. Para Breno Hermann (2011) as populações indígenas estão continuamente lutando por autodeterminação, desde o contato com os europeus, e isso apresenta críticas ao modelo westfaliano, na ideia do nacionalismo, e seu folclore nacional.

As ideias nacionalistas, e o modelo westfaliano, com suas premissas de autodeterminação de povos nacionais pertencente a determinado território foi a base para inúmeras independências dos povos dominados e colonizados pelos europeus. A partir da emancipação do colonizador e o reconhecimento de sua Soberania e igual de Estado na comunidade internacional. Porém, somente povos e comunidade com poder (recursos bélicos, econômicos e outros) conseguiram essa emancipação, o que não ocorreu com os vários povos, inclusive os indígenas (HERMANN, 2011).

Na ótica de Hardt e Negri (2001) essa estrutura aprisionadora dos indivíduos não irá permanecer devido a globalização e a forma como o sistema capitalista opera. Neste sistema, os indivíduos são vistos como detentores de capitais ou de força de trabalho, e migram conforme demanda do sistema, e não por razões do Estado. A identidade nacional não irá deter essa movimentação com suas fronteiras, para os autores,

Cada vez menos os passaportes e documentos legais serão capazes de regular nossos movimentos através das fronteiras. Uma nova geografia é estabelecida pela multidão à medida que os fluxos produtivos de corpos definem novos rios e portos. As cidades da terra se tornarão de imediato grandes depósitos de humanidade cooperativa e locomotivas para a circulação, residências temporárias e redes de distribuição em massa de ativos seres humanos. Circulando, a multidão se reapropria de espaços e constitui-se como sujeito ativo. (HARDT e NEGRI, 2001, p. 421)

Segundo os autores essa demanda desafia o aparato de controle sobre rendimento e a vida da multidão (indivíduo, povo, cidadão), e o povo desenha uma nova cartografia, tomando controle sobre os espaços, construindo o que denominaram Cidadania Global, “*o direito geral de controlar seu próprio movimento é a demanda definitiva da cidadania global*” (HARDT e NEGRI, 2001, p. 424).

Esse movimento acontece não somente pela globalização da informação, com a internet, mas com a aproximação dos espaços através da locomoção rápida, que a aviação proporciona atualmente. Antigamente, demorava-se horas, dias e até meses para se locomover de um local a outro, todavia, atualmente, os indivíduos podem se locomover, de forma financeiramente acessível e rápida, fazendo com que se desloque constantemente para locais distintos e distantes. Com isso, os Estados para manter seus ativos, humanos e capitais, ainda mantêm a ideia da identidade nacional, mesmo os indivíduos não se enquadrando as características nacionais deste Estado, como língua e cultura.

Na visão de Antas Jr. (2005) o Estado regula o comportamento, dando atenção aos valores sociais que geram bom funcionamento comunitário em seu território. Porém, na globalização exercida pelas corporações, com uso das tecnologias atuais e as redes criadas, atores externos estão se apropriando dos recursos territoriais dos Estados, ignorando ou não se submetendo a sua lógica. Para o autor há um multiculturalismo, não exercido nem por Estados nem corporações, e sim por fóruns sociais em busca de valores globais, como exemplo o direito à igualdade (disputa política de gênero).

Assim, cada vez menos o indivíduo se identifica com determinado Estado, em sua identidade nacional, e mais com identidades globais, fazendo com que ele possa deixar de ser cidadão de um Estado, para se tornar de outro, em que será aceito. Isso, do ponto de visto de governabilidade do Estado é danoso, já que ele se identifica com representação de uma nação, grupo de indivíduos, e em sua visão, se essa nação deixar de existir por perda de indivíduos (população), o Estado também não existirá, obrigando-o a dificultar a saída de indivíduos de seu âmbito.

Muitos são os estudiosos que pesquisam o sistema capitalista de produção e acumulação de bens, desde seu surgimento, como os clássicos Locke e Marx, que desenvolveram conhecimentos sobre esse sistema que posteriormente seria utilizado para a idealização de diversas teorias sobre economia e política. O sistema capitalista está em vigor atualmente na economia, e as regras que esse sistema opera, são regras globais, ou seja, todos os Estados Soberanos de alguma forma são obrigados a segui-las, na regulação de seu mercado, para realizar trocas de bens com outros Estados.

Os autores Michel Hardt e Antonio Negri em seu livro “Império” (2001) realizam uma minuciosa investigação sobre a relação do capitalismo com a Soberania, onde indicam que esse sistema de mercado teria sustentado a autoridade soberana, fundamentando os valores de reprodução social, implícito, que levou a modernidade europeia a se tornar hegemônica, em escala global, e com isso desenvolvido a Soberania, que poderia ter sido extinta por outros sistemas, como o sinocentrismo (China).

Para os autores, o capital dá poder para o soberano construir um sistema político que governo toda a sociedade, onde a multidão (os agora cidadãos) se torna obediente e ordenada. Pois,

A transformação do conceito de soberania moderno no de soberania nacional também exigiu outras condições materiais. Mas importante, exigiu que um novo equilíbrio fosse estabelecido entre os processos de acumulação capitalista e as estruturas de poder. A vitória política da burguesia, como as revoluções inglesa e francesa bem o demonstraram, correspondeu ao aperfeiçoamento do conceito de soberania moderna por meio do conceito de soberania nacional. (HARDT e NEGRI, 2001, p. 114)

Desta maneira, a estrutura de governo de Estado-nação, com sua ideologia soberana, e o sistema de geração e produção de bens capitalista se desenvolve e se consolida até que um se sobressai sobre o outro, neste caso o capital (poder econômico) suplanta a Soberania (poder político). Na visão de Soares (2004), na atual geopolítica, em que há sociedades complexas, a economia de mercado interligou os diferentes Estados, tornando-os interdependentes, com isso, as multinacionais (empresas que estão em mais de um Estado) apresentaram uma nova fase do capitalismo, forçando uma globalização política e econômica, e modificando o conceito clássico de Soberania.

Já Antas Jr. (2005), em uma análise foucaultiana de hegemonia, apresenta que essas corporações transnacionais assume um poder disciplinar e concorre com o poder disciplinar exercido pelo Estado, onde o primeiro exerce hegemonia corporativa e o segundo a hegemonia estatal, advindo da Soberania. O autor esclarece também que não é qualquer forma de produção de bens ou acumulação de capital que exerce esse poder econômico, e que o poder Estatal não teve seu poder disciplinar suprimido, visto que ainda detém o poder coercitivo com exércitos e polícias. E conclui que os poderes econômicos e políticos concorrem na esfera jurídica, exercendo poder sobre os legisladores, logo exercendo poder sobre a sociedade, nisso, não deixando claro quem de fato produz as normas na sociedade, se o governo (poder político) ou os detentores do capital.

O desenvolvimento das tecnologias da informação e comunicação auxiliou o desenvolvimento e expansão planetária do sistema capitalista, que se consolidou juridicamente nos Estados, com auxílio das denominadas multinacionais. Elas são controladas por grupos corporativos que exercem um poder disciplinar menos burocrático que o poder soberano, logo se expande com maior facilidade (ANTAS JR, 2005). Assim,

O poder disciplinar é instituído paulatinamente nas mentes, e não há nele pressupostos éticos e morais como os das normas jurídicas, que, por serem socialmente produzidas, necessariamente estão imbuídas de aspectos filosóficos. A finalidade da coerção no poder disciplinar reside em gerar produtividade. É por isso que, no dizer de Milton Santos, a noção de competitividade vem aniquilando os preceitos morais e éticos que norteiam os rumos e os projetos nacionais. De certa forma, é como reconhecer que a hegemonia do poder corporativo está corroendo a hegemonia do poder soberano. (ANTAS JR., 2005, p. 157)

Esse poder disciplinar é largamente difundido nas sociedades pelos meios midiáticos, propaganda e marketing, e apresenta uma retórica através da estética dos objetos técnicos (os produtos), sendo a materialidade de uma forma de poder (a mercadoria), nos sensibilizando valores e comportamentos concebidos por esse sistema, de forma sutil. Em contraste com o poder judiciário, o poder Estatal de Soberania, que nos é imposto de forma forçada. Além que de o poder exercido pelas corporações empresariais não obtém vínculos territoriais, podendo se expandir para qualquer lugar, ao contrário do poder dos Estados territoriais (ANTAS JR., 2005).

Com os autores apresentados se pode obter uma noção de como o sistema capitalista auxiliou o sistema de governo soberano de Estado-nação a se consolidar, e como atualmente exerce poder sobre esse sistema político, podendo-se concluir que o poder econômico deste sistema pode suprimir, de uma certa ótica, o poder soberano

dos Estados. Para a aviação, essa disputa de poder pode ser negativa, quando, devido a fatores econômicos, os Estados legislam dificultando o desenvolvimento desta modalidade de transporte, exemplo, um Estado que proíbe companhias aéreas de operarem em seu território por serem simplesmente empresas estrangeiras, de origem externa ao Estado.

Para muitos teóricos internacionalistas o Estado é foco principal de análise do Sistema Internacional, segundo Hermann (2001) os que compartilham desta afirmação não rejeitam a existência de outros atores, mas consideram que dado o papel de proeminência do Estado, nas Relações Internacionais, ele deve ser o alvo preferencial de qualquer tipo de escrutínio. Logo, tudo o que acontece interna e externamente, o Estado deve ter participação. Essa premissa pode ser encontrada nas diversas escolas como a dos realistas (MORGEUNTHAU, NIEBUHR e CARR), dos neorrealistas (WALTZ), dos institucionalistas liberais (KEOHANE), dos representantes da Escola Inglesa (BULL e WIGHT) e dos construtivistas (WENDT e REUS-Smit). Este autor apresenta uma análise sobre várias vertentes das escolhas de Teoria das Relações Internacionais:

Os neorrealistas e institucionalistas liberais, tem uma premissa de análise a partir da qual cada grupo constrói o seu próprio edifício teórico. Para a Escola Inglesa, trata-se de uma norma internalizada que tem guiado, mas não determinado, o comportamento de líderes e políticos. Os construtivistas, por sua vez, enfatizam que o conceito se tem revelado problemático e sujeito a questionamentos, tendo em vista o impacto das ideias e do discurso nas práxis dos Estados (HERMANN, p. 131, 2011)

Para Waltz (1979) que é um dos fundadores do neorrealismo ou realismo estrutural, “dizer que um Estado é soberano é sinônimo de dizer que ele decide, por si próprio, como tratar de questões na arena doméstica e externa”, e que a guerra é um fenômeno normal, visto que na ordem anárquica do sistema internacional os Estados devem zelar pela própria segurança, uma vez que ameaças constituem fatos corriqueiros.

Segundo Waltz (1979) os neorrealistas, assumem que os Estados são os atores constitutivos do sistema, e tem os mesmos propósitos e funções básicas, essa autonomia define as unidades, sendo elas livres para escolher o curso de ação que melhor sirva o interesse nacional, encontrando-se limitadas apenas pelos constrangimentos impostos pelo mundo exterior. Nesse sentido, segue o autor, o neorrealismo é uma perspectiva teórica centrada no Estado, funcional e utilitária, em que os atores pautam sua conduta por um comportamento racional, podendo perseguir seu interesse por meio de ameaças militares e embargos econômicos,

forma de exercício de poder que interfere na Soberania dos outros Estados.

Na vertente liberal, identifica-se que há semelhança com os realistas no entendimento que os Estados são unidades autônomas e racionais, e tem objetivo de aumentar ganhos (poder) frente a uma sociedade internacional anárquica, contudo, há discordância deles no sentido de focar na segurança (Autoajuda), possivelmente, devido seu fundamento na economia, os teóricos focam no mercado. Assim, os Estados uniriam esforços supranacionais para resolução de conflitos para manutenção de um mercado (KEOHANE, 1984).

Quando se analisa os pressupostos das correntes clássicas, realismo e liberais e suas vertentes posteriores, no modelo westfaliano, observa-se a inconsistência no discurso em relação a Soberania, no quesito de não intervenção, pois os teóricos destas correntes, segundo Hermann (2011), acreditam ser uma premissa do Estado a utilização de meios bélicos, embargos econômicos, até *Soft Power*⁶, para enfraquecimento dos outros, justificando necessidade de manter sua segurança e defesa, colidindo com as premissas basilar do sistema de Soberania.

O modelo westfaliano também não se encaixa nos argumentos dos marxistas internacionalistas, como se nota na teórica da dependência, onde atribuem ao Estado uma função assessoria do capital, cujo controle do Estado é realizado pelo centro, sendo compostos por Estados desenvolvidos e as empresas multinacionais, ou seja, os detentores do capital (poder econômico). Com isso, a periferia, formada por Estados subdesenvolvidos tem suas Soberanias comprometidas, visto a interferência constante do poder econômico do centro em assuntos domésticos destes Estados (HERMANN, 2011).

Para os teóricos com viés sociológicos das Teorias das Relações Internacionais, construtivistas e Escola Inglesa, no modelo westfaliano a Soberania é utilizada para justificar as ações dos governantes por suas decisões, e no Sistema Internacional apresenta entendimentos (normas) de comportamentos partilhados como noção de limites territoriais e autonomia. Esse conjunto de valores sociais (externo) regulam a ação dos Estados lhes empregando legitimidade e constrangimentos, e criam instituições consolidadoras neste sistema, exemplo, Tribunais Internacionais (HERMANN, 2011).

Na perspectiva da Escola Inglesa, tem-se a visão de Hedley Bull em que o Estado é o ponto de partida para análises das Relações Internacionais, sendo

⁶ *Soft Power* nas Relações Internacionais descreve a habilidade de um corpo político (Estado) de influenciar indiretamente o comportamento ou interesses de outros por meios culturais ou ideológicos.

comunidades políticas independentes, com governo próprio, consolidando uma Soberania em determinada superfície terrestre, representando uma população. O autor segue distinguindo a Soberania em dois pontos,

os estados têm, com relação a esse território e a essa população, o que poderíamos chamar de "soberania interna", ou seja, a supremacia sobre todas as demais autoridades dentro daquele território e com respeito a essa população; de outro, detêm o que se poderia chamar de "soberania externa", que consiste não na supremacia, mas na independência com respeito às autoridades externas. A soberania dos estados, interna e externa, existe tanto no nível normativo como no factual. Os estados não só afirmam a sua soberania interna e externa como na prática exercem efetivamente, em graus variados, essa supremacia interna e independência externa. A comunidade política independente que simplesmente afirma o direito à soberania (ou é julgada soberana por outros) mas não pode exercer na prática esse direito não é propriamente um Estado. (BULL, 1977, p. 13)

Isso significa que o Estado quer que em seu âmbito interno, somente ele regule os seus súditos, e para isso reconhece que os outros Estados também têm esse direito, e ocorre somente em uma sociedade internacional, que, para Bull (1977) difere de um sistema internacional, no sentido de que na sociedade há indivíduos com um sentimento compartilhado de valores e crenças (normas, leis) que regula suas interações, já no sistema, não há normas que regule essa interação, seria com compreender que os indivíduos se encontram em um "estado de natureza".

Para consolidar essa Sociedade Internacional, segundo Hermann (2011), os Estados se utilizam da diplomacia, ações para equilíbrio de poder (balança de poder), entendendo existir um direito internacional e criando instituições internacionais para gerenciar a sociedade internacional. E conclui apresentando uma visão de Bull e Wight sobre violação da Soberania, destacando que os teóricos ingleses reconheciam que isso ocorria, considerando ação comum, sobre o pretexto de ideia hobbesiana do sistema internacional, onde há uma guerra de todos contra todos.

Ao apresentar a visão construtivista do conceito de Soberania Hermann (2011) entende que há uma variação de entendimentos dos autores, e alguma semelhança com outras teorias,

Alguns, como Alexander Murphy, tomam-no como um dado, à semelhança do que fazem os neorrealistas e os institucionalistas, e ressaltam seu papel organizador, na medida em que ele exclui do debate político alternativas ao Estado soberano territorial como modelo para a vida comunitária. Krasner observa, que estudos construtivistas mais recentes tendem a reconhecer o caráter problemático dos atributos da ideia de soberania, a qual seria constantemente construída e desconstruída por meio das interações entre os agentes, bem como entre eles próprios e a estrutura que compõem... o Estado e seu caráter soberano... emergem de um processo mutuamente constitutivo que se modifica de forma recorrente [...] das relações entre os

Estados, construtivistas como Wendt e Friedheim sugerem que elas podem ocorrer de várias formas. O modelo de soberania westfaliana não seria mais do que uma das possíveis alternativas em questão. Outra possibilidade, seria o da autoridade compartilhada internacionalmente, como ocorre na União Europeia. Caso o modelo de organização do poder seja hierárquico e formal, estar-se-á diante de um império. No caso de apresentar-se composto de Estados independentes, tratar-se-á de um império informal. (HERMANN, 2011, p. 135 e 136)

Para Krasner (2001) o conceito de Soberania (westfaliano), nas relações internacionais, é algo hipócrita pois é um roteiro cognitivo em que os Estados só seguem quando lhes convém, e não é algo dado e incontestável. Para o autor o sistema ainda permanece, pois, a ideia de Soberania é conveniente aos Estados, mesmo diante da globalização, contudo, creditar que o Estado é a autoridade final é inviável.

Ao abordar o reconhecimento dos Estados do direito a Soberania Wendt (1999) entende que não se trata de “direito individual” e sim uma instituição compartilhada, onde os indivíduos (Estados) não devem interferir na vida e liberdade de outros (visão lockeana). Essa estrutura consolida um direito internacional, não se prendendo somente a ação devido a forças materiais, mas também ideológicas, e por fim, apesar de não haver uma força coercitiva obrigando os Estados a seguir tais normas (fiscalização), entende que os Estados atualmente seguem esse sistema.

Em complemento ao entendimento construtivista se tem os estudos de Karin Fierke, que ressalta a ideia de que os Estados não agem egoicamente, para atender os seus interesses materiais a qualquer tempo, como focam os racionalistas, sugerindo que a Soberania foi constituída como categoria social, e é previamente reconhecida, em uma aceitação compartilhada e

Os sujeitos da política internacional não são uniformemente e universalmente egoístas racionais, mas têm identidades distintas moldadas pelas circunstâncias culturais, sociais e políticas - bem como materiais - nas quais estão inseridas. Eles não são estáticos, mas sempre evoluindo como eles interagem uns com os outros e seu ambiente (FIERKE, 2013, p. 191, tradução nossa)

Ao analisar todos os apontamentos das várias teorias de Relações Internacionais, pode-se concluir que o conceito de Soberania é um ideal compartilhado pelos governantes dos Estados, em um sistema social construído a partir de acordos que se construiu em Westfalia, e são reconstruídos a cada novo elemento que surge nesta sociedade. Os teóricos podem divergir nos motivos pelos quais os Estados seguem essa estrutura, porém todos admitem sua existência.

Por ser um conceito idealizado em uma estrutura social extremamente

diversa, quando posto em prática ele apresenta inúmeras contradições, principalmente o pressuposto de não intervenção. Para os teóricos das teorias clássicas e suas vertentes o conceito faz parte do sistema, porém os Estados os violam, deixando visível a contradição. E para os teóricos contemporâneos o sistema é uma construção social em que os indivíduos tem a possibilidade de segui-lo ou não, ou seja, também creditam a possibilidade de que o conceito não é exercido conforme idealizado.

Na aviação, o conceito de Soberania é utilizado na tentativa de regular uma atividade que pode fugir as capacidades de controle do Estado. Exemplo ilustrativo para entendimento, seria o mesmo que proibir um pássaro de sobrevoar sua propriedade, utilizando a fala (recursos vocais), ou seja, um indivíduo com suas regras de comunicação tentar impedir animais que obtém a capacidade de locomover-se além de seu alcance pelo espaço aéreo, somente pedindo para ele não fazer aquilo. Essa mesma analogia pode ser empregada ao piloto de uma aeronave, que obtendo capacidades para não seguir regras sociais, pode ignorá-las. Com isso, pode-se concluir que o conceito no campo ideal, independente da vertente teórica que se observa, quando aplicado na prática social, principalmente levando em consideração as tecnologias atuais, pode se tornar pouco efetivo.

Em um mundo globalizado a Soberania é um mito com princípios ambíguos, utilizado de maneira contraditória pelos atores das relações internacionais com ideias opostas, sendo uma ficção plena que se utilizam no lugar do que é real, apelando ao imaginário na construção de uma lógica da vida internacional, para que ela seja coerente (BABIE, 2000).

Se a Soberania em um mundo global é um mito, deve-se entender o fenômeno denominado Globalização que se desenvolveu nas sociedades e se expandiu internacionalmente. Em seus estudos sobre a União Europeia, a dra. Cristina Soreanu Pecequilo apresenta uma síntese sobre como se pode entender a Globalização:

A globalização implica a aceleração e o aprofundamento das conexões entre as sociedades em nível internacional. Esse movimento incrementa a interdependência entre os povos, o que facilita o desenvolvimento de percepções compartilhadas entre as sociedades. O declínio da temática estratégica diante de questões como comércio, meio ambiente e direitos humanos é característico desta dinâmica. Além dos Estados e das organizações governamentais, atores de caráter privado, definidos como forças transnacionais (organização não governamentais – ONG, empresas multinacionais, movimentos sociais) ganham relevância no sistema internacional. Essas movimentações colocam em xeque os princípios tradicionais relativos à soberania estatal, dentre eles o de governo unitário de Estado e da territorialidade. (PECEQUILO, 2014, p. 31)

A autora entende que neste sistema surge uma forma global de governança supranacional e cooperativa, e que a globalização é composta por uma economia-tecnológica avançada, uma política democrática com princípios liberais e uma sociedade baseada nos princípios estadunidense vinculados ao consumismo, individualismo e sucesso pessoal (PECEQUILO, 2014).

Em sua análise do bloco europeu Pecequilo (2014) identificou que houve uma separação de competências para legislar, que era exclusividade dos Estados devido a Soberania, eles sedem ela para um corpo legislativo criado supranacionalmente que criam regras para todos os países membros. Assim, há competências de legislação exclusiva do bloco, como questões aduaneiras e de mercado; e exclusivas de cada Estado, vinculadas a educação e cultura; e até realizadas por ambos, como normas agropecuárias, de pesquisa e desenvolvimento.

Com isso, há a demonstração de uma forma diferente de se utilizar a ideia política de Soberania, com dimensões políticas sociais e culturais pautadas em cooperação policial e jurídica, consolidando uma sociedade com vários povos que superaram a ideia clássica de Soberania estatal para consolidar uma supranacionalidade (PECEQUILO, 2014).

Quando se aborda o direito, em uma análise jurídica, nesse mundo globalizado, Soares (2004) apresenta que não há fronteira entre o direito nacional e o internacional, e que é incompatível imaginar com as noções tradicionais de Soberania, que há uma separação deles. Para o autor, o conceito de Soberania é reformulado através de tratados internacionais, onde Estados contraem direitos e obrigações, até mesmo com a possibilidade de imposição coativa, pelas forças militares, de seus desejos.

Estes tratados podem se estruturar em organismos ativos como as Organizações Internacionais, que tem finalidades específicas, e prerrogativa de interferir domesticamente nos Estados, na justificativa de evitar danos contra a humanidade, no caso de impedir genocídios, por exemplo. Também podem intervir, suplantando a autoridade estatal, em assuntos de política econômica, monetárias, meio ambiente, direitos humanos, dentre outros. Isso, para alguns teóricos, é denominado governança global, que se torna uma nova forma de fazer política, enfraquecendo os ideais associados aos de Estado-nação (HERMANN, 2011).

Ainda no campo jurídico, Antas Jr (2005) difere na questão de não haver separação dos direitos doméstico e internacional, para o autor a Soberania torna

coerente aos sistemas jurídicos nacionais e delimita o internacional, que é consolidado através do intercâmbio jurisdicional entre os Estados-nação, em um campo jurídico onde também há organizações internacionais, criadas por eles, que regulam a diplomacia. Desta forma, as Organizações das Nações Unidas – ONU, Organização Mundial do Comércio – OMC, Organização Internacional do Trabalho – OIT, Fundo Monetário Internacional – FMI, entre outras, são instituições de abrangências mundial, que auxiliam os Estados, sem que interfira nos territórios nacionais. Porém, essa ideia que não podem interferir colide com a de que o Estado deve internalizar aquilo que é decidido no âmbito da organização, pode-se concluir que essa ideia de não intervenção seria algo direto, como as forças militares da ONU adentrar em um Estado.

Em uma análise gramsciana, Antas Jr. (2005) apresenta que o Estado, em nome de um “progresso nacional”, construiu uma hegemonia de classe ou grupos, na sociedade internamente, e essa hegemônica se abalou, após a Segunda Guerra Mundial, com a consolidação de um sistema internacional formado pelas Organização Internacionais, empresas multinacionais potencializadas pelas novas tecnologias de informática e comunicação. Isso ocorreu, porque esse sistema modificou as práticas econômicas e políticas dos agentes mais poderosos (classe dominante). Nessa dinâmica, as multinacionais se tornaram corporações transnacionais, e

O direito exerceu, ao longo desse processo de reformulação do sistema capitalista, um papel preponderante, e continua a exercê-lo hoje, orientando o processo de globalização. Muitos autores já observam que há, em curso, uma interpenetração dos grandes sistemas de direito, forjada pelas empresas transnacionais, com o objetivo de usufruir intensamente das possibilidades e potencialidades de cada território nacional, ainda que isso venha a ferir o equilíbrio das formações socioespaciais. Esse fato coloca em questão o que se toma hoje por soberania e promove a reflexão acerca de quais grupos ou agentes hegemônicos sejam efetivamente atuantes sobre cada território nacional. (ANTAS JR., 2005, p. 166)

Com isso, a hegemonia analisada por Gramsci sofreria modificação, no sistema atual, devido ao enfraquecimento da capacidade de ação da classe dominante, diante das transformações tecnológicas, possibilitaram a integração planetária, em sistema organizacionais novos, sobre assuntos comuns a todas comunidades, como meio ambiente e direitos humanos, por exemplo, sobrepondo-se a questões de Soberania nacional (ANTAS JR, 2005).

Ao entender que a comunicação e a informação são condições elementares de construção de qualquer sociedade, Antas Jr, (2005) conclui que os agentes sociais (empresas, ONGs, OIs) reconstroem a sociedade e redefine a utilização do território,

através de novos fluxos. Assim, o poder disciplinar se sobressai ao poder soberano, visto que o poder soberano está focado em questões territoriais, e os recursos deles utilizados, enquanto o disciplinar se consolida em cada indivíduo sobre sua atuação na sociedade, em escala física, psíquica, ideal.

Ao citar o pensamento de Hobsbawm sobre globalização, Soares (2004) descreve que o pensador entende, de forma cética, que as instituições públicas são incapazes de se acomodar ao processo acelerado de trocas sociais, na globalização. Para Soares a Soberania que consolidou a noção de Estado se tornou um obstáculo na sociedade atual, onde há organismo supranacionais que regula a sociedade civil. E conclui que com o surgimento de movimentos sociais minoritários houve um enfraquecimento do poder das metrópoles (centro), dispersando assim, em um mundo global capitalista, o poder de regulação social.

Em seus estudos que analisam a relação entre capital e Soberania, Hardt e Negri (2001) apresentam que esse poder político apoia a expansão do poder econômico (capitalista), e cria obstáculos, onde ambos coabitam, conforme se observa na teoria do estado capitalista. Isso gera, na visão de Hardt e Negri (2001), um colapso nas fronteiras nacionais, pois a sociedade civil disciplinada pelos paradigmas do Estado-nação está definhando, devido ao surgimento e consolidação de uma sociedade global, que é submissa ao capital, e torna as fronteiras nacionais inefetivas em prol de um mercado mundial.

Nesse sentido, os autores argumentam que não se deve ressuscitar políticas vinculadas a nação, e o modelo governamental do Estado-nação, já que essa estrutura está em declínio, em decorrência da criação e consolidação de corpos jurídico-econômicos globais, como o FMI, OMC, Banco Mundial e outros, para eles,

O declínio do Estado-nação não é simplesmente resultado de uma posição ideológica que possa ser invertida por um ato de vontade política: é um processo estrutural e irreversível. A nação não era apenas uma formulação cultural, uma sensação de fazer parte de algo, uma herança partilhada, mas também uma estrutura jurídico-econômica [...] a globalização da produção e circulação, apoiada por esse andaime jurídico supranacional, substitui a eficácia das estruturas jurídicas nacionais. (HARDT e NEGRI, 2001, p. 358)

Seguindo em sua análise foucaultiana da sociedade atual, Hardt e Negri (2001) entendem que houve a superação da visão de uma multidão em perpétuo estado de guerra, originada em Hobbes, que necessita de um poder pacificador, também a superação de uma visão burguesa, baseada em Locke, em que deve haver um poder garantidor do mercado. Eles descrevem que a modalidade disciplinar do

Estado moderno foi substituída pelo controle biopolítico da multidão, com bases em uma população produtiva desregulada, e governada por sua autonomia. E acrescenta que a ideia de povo, com uma identidade nacional, foi substituída por mobilidade e flexibilidade deferentes de multidões, que é governada pelo sistema capitalista pós-moderno, e dentro de relações sociais submissas ao sistema.

Na passagem da Soberania para governamentalidade, continua Hardt e Negri, as funções de mando, com suas formas de controle devem ser atualizadas. No regime soberano nacional a administração era pautada na integração e gestão dos conflitos sociais, e na forma de repressão destes, para normalizar a vida social, porém, essa forma de integrar pela imposição de um aparelho social coerente é substituído pelo controle das diferenças, ou seja, antes se forçava uma uniformização dos diversos grupos para se identificarem como um só, na identidade nacional, agora isso se torna irrelevante, visto que há na sociedade diversos grupos autônomos vinculados ao comércio, trabalho, étnicos, religiosos, dentre outros. Assim, “o velho princípio administrativo da universalidade, de trata todos igualmente, é substituído pela singularização e diferenciação de procedimentos, tratando cada um de modo diferente” (2001, p. 362), melhorando a forma de resolver conflitos, visto que tratam deles pontualmente e de forma específica a suas características. As estruturas administrativas são criadas por sua lógica específicas,

Como as lógicas policial e militar (melhor dizendo, a repressão de força subversivas potenciais no contexto da paz imperial), a lógica econômica (a imposição do mercado, que por sua vez é governada pelo regime monetário), e as lógicas ideológicas e de comunicação. A única maneira de a ação administrativa ganhar autonomia e autoridade legítima no regime imperial é seguir as linhas diferenciadoras dessas lógicas... Ela se submete a elas, desde que animem os grandes meios militar, monetário e comunicativo que dão autoridade à própria administração. (HARDT e NEGRI, 2001, p. 363)

A Globalização trouxe para a aviação o desenvolvimento tecnológico com as trocas de tecnologias empregadas nas aeronaves, e no normativo, ao disseminar somente uma forma de linguagem aeronáutica, e os princípios que rege toda essa comunidade, compostas por aeronavegantes, aeroportuários, indústria da aviação e diversos setores econômicos que orbitam esta atividade de transporte. Ela também facilitou, e incentivou, os indivíduos a se locomover, seja para negócios, turismo ou outros, forçando o setor a crescer e se desenvolver para atender essa nova demanda social por transporte. E principalmente, a aviação aproximou espaços e povos, ao reduzir significativamente o tempo de locomoção dos indivíduos e cargas, trajetos de locomoção que levavam dias, semanas e meses, atualmente são alcançados em

menos de um dia, de forma acessível monetariamente.

Ao observar que em um mundo globalizado as normas criadas pelos Estados, baseadas em um conceito de Soberania que não mais atende a população mundial, pode-se concluir que elas devem ser superadas, com sua adaptação ou extensão, para atendimento das necessidades dos indivíduos, seja ele cidadão ou não do Estado que as criou. A necessidade de se locomover ou transportar bens é entendido no pensamento democrático, que vem a ser os princípios que regem atualmente a política internacional, um direito inerente e inalienável de qualquer indivíduo (cidadão), e ao impedir que ele o exerça, ou dificultá-lo, não deve ser função do Estado, já que pela lógica do conceito de Soberania, quem detém a Soberania é o povo, e o Estado deve atender a vontade do povo, visto que é para isso, teoricamente, que ele existe.

2.2.5 A transformação da superfície terrestre em Territórios nacionais

No Estado territorial soberano a organização política é territorial, havendo o entendimento que em determinado espaço da superfície terrestre um governo, representando um Estado, exerce o poder “da palavra final”, poder de coerção, organização, prestação de serviços públicos, e para que haja reconhecimento de onde um governo começa e o outro termina, há a criação de fronteiras. Com a consolidação de um governo central, onde haviam distintos domínios “feudais” de governo, em uma autoridade pública única, com a noção de domínio público (BASTOS JR, 2014; SOARES, 2004).

Segundo Soares (2004) até o século XIX, os estudiosos que se propuseram a estudar as formas de governos históricos e o conceito de Soberania, desde a Grécia antiga até a Europa na modernidade, não tomavam o território em consideração como elemento constitutivo do Estado. Com a consolidação do Estado moderno, o território passou a compor parte delimitada da superfície terrestre para que o Estado possa exercer poder, a Soberania. E o território passaria a ser elemento indispensável do Estado.

Ao delimitar o exercício de poder a determinado espaço, pode-se entender como uma diminuição do poder do Estado, porém, alguns autores argumentam que somente desta forma que a Soberania pode ser eficaz na estabilidade de ordem, subscrevendo a validade jurídica estatal. Isso não impede que as normas de um Estado vão além de seus limites, mas é nesse espaço territorial que ela tem exercício

de poder exclusivo (DALLARI, 1998). Essa criação conceitual teria origem para garantia de privilégios e monopólios,

O advento do Estado monocrático da Idade Moderna, assente em poder soberano exclusivo numa economia mercantilista, reclamou para si uma concepção de fronteira para delimitar seu espaço político e econômico, como linha de separação, na perspectiva de preservar seus monopólios e privilégios. A fronteira, como um ideal jurídico de evidência a precisão, foi criação do Estado liberal de direito, que institucionalizou o território para domesticar as interações sociais e o seu movimento social mediante a jurisdição territorial. (SOARES, 2004, p. 139)

O autor conclui que a noção de território só existe na presença de humanos (indivíduos), para permear uma organização política, sem esse elemento humano não se reconhece como território o espaço geográfico, e sim somente como parte da superfície terrestre. E apresenta uma definição do conceito territorial, como sendo a “base espacial do poder jurisdicional do Estado, onde exerce poder coercitivo sobre uma população, composto por terra firme, subsolo e águas (rios, lagos e mares), plataforma continental e espaço aéreo” (SOARES, 2004, p. 143).

Ao estudar o tema, Dallari (1998) sintetiza três aspectos gerais considerados pelos diversos teóricos que estudaram o tema: *a não existência de Estado sem território*, e ele deixaria de existir se houvesse perda definitiva do seu território, logo, não há governo soberano se não houver local onde exercê-lo, porém, se ele está em conflito para recuperar um território, não se entende que este Estado deixou de existir; *delimitação do poder de Soberania estatal* sobre um território específico, onde há única ordem jurídica eficaz, todavia admite que suas normas podem ser executadas além de seus territórios e a internalização e/ou aceitação de aplicação de normas externa; e o *território é direito do Estado*, logo ele pode se desfazer dele, e se apropriar dos espaços geográficos particulares que estejam em seu território.

Para Antas Jr. a base do pensamento geográfico está na ideia de Estado nação e o sistema jurídico da Soberania, “desde Ratzel, essa noção tem sido basilar para a geografia e se constitui como a fonte de poder legítima na produção de normas jurídicas” (2005, p. 20), sendo a Soberania entendida como verdade absoluta, possibilitando a drenagem do Estado de tributos daqueles que estavam em seu território, e produção de riqueza tutelada no poder público. As fronteiras neste sistema dão proteção ao sistema econômico, e as classes econômicas contra estrangeiros.

No campo de estudo da *geografia política*, Friedrich Ratzel (1990) aborda que é óbvia a relação entre Estado e território onde um não existe sem o outro. Para

o geógrafo, independentemente do tamanho do Estado ou sociedade ele necessita do solo, por uma ligação entre os seres humanos com a Terra, onde a sociedade se utiliza do território para habitação e alimentação. Devido a essa necessidade básica de subsistência, o Estado defende o território de elementos externo a ele. A expansão territorial também é abordada por Ratzel,

[...] quando mais *gens* se ligam entre si com objetivo de ataque ou defesa, a nova unidade que se forma não é senão um *Estado*. Este suplantou primeiro a unidade econômica, depois a unidade das afinidades, e se eleva acima destas abarcando ambas; é alcançado deste modo o estágio no qual o *Estado apenas é capaz de um incremento territorial compacto*. Depois de assim formada, esta unidade vai crescendo gradativamente até alcançar plenitude dos impérios mundiais, que se estendem por continentes inteiros [...] a aquisição de novas terras exerce sobre o povo uma influência emancipadora. (RATZEL in MORAIS, 1990, p. 76 e 80)

Segundo Antas Jr. (2005) a concepção de nacionalismo nasce neste apontamento de Ratzel sobre a ligação do homem com o solo, visto que a sociedade que habita um local, e retira dele sua produção para sobrevivência, acredita que cada nação necessita de seu próprio “mundo”, onde poderiam desenvolver-se política, social e economicamente. Sendo normal que o conceito de Soberania gere um sentimento de força e onipresença, cria a ideia de território nacional, sociedade nacional e Estado nacional. Onde o território e Estado compõe a “alma” da sociedade, a identificando.

Para Alejandro Benedetti, Susana Kralich e Esteban Salizzi (2012), geógrafos argentinos, assim como os conceitos de identidade, nação e Estado, o de território também é uma construção histórica de processos abertos e contingente, e que o ponto principal da territorialidade deve ser entendido como estratégia aberta implantada por uma organização social, espacial e cultural, para controle de recursos e indivíduos. Eles fazem a distinção do conceito com outros da geografia, como espaço, região e local, acrescentando que no território há a identificação do exercício de poder pelo sujeito social que o define, e com isso, o território deve ser entendido geohistoricamente como algo em constante transformação realizadas pelas práticas sociais.

Quando abordam a perspectiva naturalista, geografia clássica, identificam que havia interesse nas geografias internas de administração e organização do sistema democrático.

En otras palabras, al territorio no lo identifica y delimita el observador externo que se dispone a estudiarlo, sino los grupos sociales que mantienen relaciones de producción o reproducción, de vecindad o parentesco, etc. En

suma, el concepto territorio está inminentemente vinculado al de poder; la definición del territorio está mediada por las relaciones de poder. (BENEDETTI, KRALICH e SALIZZI, 2012, p. 114)

Para o geógrafo Rogerio Haesbaert (2007) o conceito de território tem origem com dupla conotação, no simbolismo e no materialismo, com a dominação da terra e a imposição do medo (terror) naqueles que habitam o espaço, ou dele é retirado e impedidos de entrar. Do ponto de vista dos que se apropriam do território e tem privilégio para desfrutar dele, há a identificação do indivíduo com o solo e apropriação social e discursiva dele. Com isso, o território estaria ligado ao poder explícito de dominação (político tradicional), e implícito ou simbólico de apropriação. Para o autor o território não deve ser entendido com “unifuncional”, conforme entende a lógica capitalista hegemônica, com origens no feudalismo, e sim por espaço múltiplos de diversidades e complexidades, porém o entendimento do conceito vigente de Estado não admite a multiplicidade, visto que o Estado é imerso em dominação político-econômica concreta e funcional que se apropria da cultura-simbólica.

Ao fazer uma ligação entre território e o sistema capitalista, Haesbaert cita o filósofo Henri Lefebvre e seus entendimentos sobre a apropriação dos espaços pela burguesia,

Segundo Lefebvre, dominação e apropriação deveriam caminhar juntas, ou melhor, esta última deveria prevalecer sobre a primeira, mas a dinâmica de acumulação capitalista fez com que a primeira sobrepujasse quase completamente a segunda, sufocando as possibilidades de uma efetiva "reapropriação" dos espaços, dominados pelo aparato estatal-empresarial e totalmente transformados, pelo valor contábil, em mercadoria. Embora Lefebvre se refira sempre a espaço, e não a território, é fácil perceber que não se trata de espaço num sentido genérico e abstrato, muito menos de um espaço natural-concreto. Trata-se, isto sim, de um espaço-processo, um espaço socialmente construído... para Lefebvre o espaço, em sua tríplice constituição' (enquanto espaço concebido, percebido e vivido), é sempre socialmente produzido. (LEFEBVRE apud HAESBAERT, 2007, p. 21)

Neste sentido, Haesbaert (2007) apresenta uma visão foucaultiana de relação de poder sobre o território, havendo nele sujeitos exercendo poder e controlando esses espaços e os processos sociais que ocorrem em seu interior, e fazem parte da sociedade. Em seus estudos sobre território e multiterritorialidade o autor apresenta diversas perspectivas de geógrafos sobre o entendimento destes teóricos do espaço geográfico na disciplina.

Ao citar os entendimentos de Raffestin e Milton Santos sobre território, Haesbaert (2007) nos demonstra a transformação do território em recurso material, a criação da ideia de propriedade, onde se extrai bens ou é utilizada para determinado

finalidade, estatal ou privada. Com isso, aquele que detém a hegemonia se apropria de determinado espaço geográfico, que se torna um território, para utilizá-lo no sistema capitalista. Por isso, faz-se necessária a separação da noção de que território é um recurso. O autor apresenta que o território pode ser utilizado por uma nação como somente noção de espaço que lhe pertencem, sem dele estar ocupado, como a ideia de “Terra prometida” do povo judeu, sem o território um entendimento abstrato no imaginário de um povo (2007, p. 25).

Também demonstra várias formas de entender o processo de territorialização, como construção material (funcional) onde o solo é utilizado como recursos; ou disciplinarmente (foucaultiana) como forma de dominação social em um determinado espaço; e nas sociedades “de controle” ou “de segurança”, no sentido pós-moderno, na contenção da mobilidade dos fluxos (redes) e conexões, passando de “zonas” de controle de área (Estado-nação) para “território-rede” ou controle de redes (empresas) (2007, p. 28). E conclui que se deve repensar o território de forma multiterritorialmente,

Geograficamente falando, pensar multiterritorialmente significa pensar tanto em múltiplos poderes (ou "governanças") quanto em múltiplas identidades (em espaços culturalmente mais híbridos) e mesmo em múltiplas funções (a "multifuncionalidade" econômica) - em síntese, um debate complexo em prol da perspectiva maior de construção de uma outra sociedade, ao mesmo tempo mais universalmente igualitária e mais multiculturalmente reconhecadora das diferenças humanas. (HAESBAERT, 2007, p. 43)

Ao analisar os países que surgem na África e no Oriente Médio, e até na Ásia, em que seus territórios não refletem com as sociedades que neles habitam, pode-se notar a questão de utilização de território e a ideia de Estado nacional para controle disciplinar de uma população. Para Antas Jr. (2015) nestes países consolidaram fronteiras que separam sociedades que estão naquele território a milênios. O autor insita os geógrafos a estudar tal situação, a partir do pluralismo jurídico, para explicar as culturas e conflitos gerados por essa divisão.

No campo jurídico, Soares (2004) confirma que não há Estado sem território, onde é exercido a ordem jurídica estatal, e a delimitando, e acrescenta que o limite pode ser natural, por utilização geográfico do ambiente, como rio, montanha; artificial, linha imaginaria consolidado por tratados e/ou outros meios jurídicos. E distingue “*limite* como linha divisória que separa o território entre Estados e *fronteira* como região ao redor do limite” (2004, p. 138).

Esse jurista apresenta dois princípios importantes do poder jurisprudencial

estatal e da territorialidade das leis, que estão ligados a noção do território, porém vão além do solo do Estado. Para ele, na *invenção do território* também se levou em consideração a extraterritorialidade e imunidade diplomática, onde

A extraterritorialidade – pressupõe que determinadas coisas, como um navio ou uma aeronave, independentemente de sua localização geográfica, mesmo em águas territoriais estrangeiras, alto-mar e espaço aéreo, estão vinculadas juridicamente ao seu Estado de origem, enquanto extensão do território estatal; a imunidade – visa garantir o desempenho das funções dos agentes diplomáticos, os quais, em termos de reciprocidade, são isentos do poder de império dos Estados onde quer que venham a ser acreditados. (SOARES, 2004, p.148)

Este jurista trouxe um fato extremamente importante para o debate da aviação, que se pretende aprofundar no decorrer desta monografia, a questão da extraterritorialidade das aeronaves, independentemente de onde ela esteja, o conceito de Soberania impõe que ela está vinculada ao Estado onde foi registrada, até mesmo se ela estiver em solo estrangeiro, as leis dentro da aeronave, são as vigentes no seu Estado de origem, criando uma sobreposição de território em um mesmo espaço, e fazendo com que qualquer aeroporto se torne necessariamente uma fronteira.

Ao tratar sobre territorialidade do espaço aéreo, Soares entende que o “*domínio aéreo* de um Estado é o poder jurisdicional exercido no espaço aéreo sobrejacente ao seu território” (2004, p. 150), essa ideia foi consolidada nas convenções de Paris (1919) e Chicago (1944). Esta última, segundo o jurista, recepcionou o conceito de Soberania relativa, regrido a liberdade de voo e passagem inofensiva de aeronaves sobre qualquer território, onde consolidou os direitos: ao sobrevoos pacífico; a escalas técnicas para abastecimento e reparações; embarcar e desembarque de mercadorias, passageiros e correio de qualquer Estado em qualquer território. No tocante ao *direito a passagem inofensiva* há o reconhecimento, em tempos de paz, que todo navio e aeronave, sem objetivos bélicos, pode navegar e sobrevoar o território de qualquer Estado, desde que ele esteja ciente deste movimento (DALLARI, 2004, p. 150).

O debate sobre a aviação também é abordado pelo jurista Dallari (1998), que aponta a aviação como uma problemática que surgiu no início do século XX, e devido ao seu aperfeiçoamento e intensa utilização, como meio de transporte, foi necessária ter uma regulação, sem que prejudicasse a atividade. Para o autor, o foco era assegurar a passagem inocente de aeronaves sobre qualquer território, desde que o Estado cuja aeronave sobrevoe, seja notificado.

Assim sendo, embora sem alterar o critério tradicional, que considera integrante do território do Estado a coluna de ar existente sobre ele, sem qualquer limite, foi celebrada em Chicago, no ano de 1944, uma convenção sobre a aviação civil internacional, regulamentando o uso do direito à passagem inofensiva. Mais recentemente, com a utilização de aviões que voam a grande altitude executando missões de espionagem e, depois disso, com a utilização de satélites artificiais e naves espaciais, tripuladas ou não, o problema se tornou extremamente complexo. Com efeito, mesmo que um Estado considere ofendida sua soberania, pela passagem de uma nave espacial sobre seu território, nada pode fazer para detê-la. Vários critérios têm sido aventados para regular o assunto, tendo-se sugerido, entre outras coisas, a fixação de um limite de altura, além do qual os Estados não exerceriam soberania. (DALLARI, 1998, p. 37)

Para tentar resolver essa problemática, tecnologia aeroespacial versus Soberania, que os Estados, em organismos internacionais, tentam consolidar acordos sobre a utilização do espaço aéreo. Para o jurista, no âmbito da ONU houve a aprovação da Declaração de Princípios Jurídicos Aplicáveis às Atividades dos Estados na Exploração e Uso do Espaço Exterior (1963) e um Tratado do Espaço Exterior (1966), que impõem limites aos Estados de se apossar do espaço ultra territorial, onde estão inclusive os satélites. Desta forma, conclui Dallari que “o problema da extensão da soberania dos Estados ao espaço aéreo adquiriu, muito recentemente, novos aspectos, tornando ineficaz a regra tradicional da extensão ilimitada” (1998, p. 37).

Ao analisar a questão territorial em relação ao desenvolvimento da aviação civil, como demonstrado pelos juristas, a ideia de Soberania já não apresenta eficiência, e até lógica, sobre regular esse meio de transporte, aos moldes das noções clássicas deste conceito. A necessidade de controlar o território terrestre e marítimo até se faz coerente em questões de preservação dos recursos que o Estados deles retiram, como minérios e outros, porém o espaço aéreo não obtém tal qualidade, não há recursos extrativos do espaço aéreo, somente sua utilização como vias de transporte. Assim, entender o espaço aéreo como recurso de poder econômico é inviável, e ineficaz.

Cabe destacar que o direito a passagem inofensivo foi um grande avanço da aviação sobre a regulação soberana de cada países, porém, isso pode ser revogado por qualquer Estado, a qualquer momento, visto que eles aceitaram tal situação. E o objetivo deste estudo é apontar as regras ainda vigentes nos Estados que dificultam a aviação, que estão vinculadas ao solo, a economia, controle de entrada e saída de pessoas e cargas, dentre outras. A regulação não acompanha a tecnologia e a necessidade dos indivíduos de se locomover e transportar bens, por isso, desde o princípio os Estados já entendem, e permitem a circulação de aeronaves, porém os Estados ainda mantêm regras que impactam e dificultam o

desenvolvimento da atividade, como exemplo a separação de voos domésticos e internacionais.

Ao pensar o espaço aéreo como território se deve desvincular dele todos os elementos humanos que o conceito abrangeu desde sua invenção até os tempos atuais, como a necessidade de utilização para controle disciplinar, obtenção de recursos para subsistência, pertencimento de um povo, e o fundamento de um Estado nacional. O espaço aéreo somente foi incluído como elemento territorial para questões de defesa no momento em que a aviação surge, porém, em tempos de paz, e diante das tecnologias atuais, como satélites, essa lógica já não faz sentido e deve ser repensada.

2.2.6 A Fronteira terrestre delimitando espaço aéreo

Como apontando anteriormente, uma aeronave pode ser entendida como parte territorial do Estado no qual foi registrada, desta forma, pode-se concluir que qualquer local que uma aeronave pouse e decole, necessariamente se torna uma fronteira, tendo isso em consideração, que será analisado a conceituada de fronteira.

Para o professor de Teoria de Relações Internacionais Fernando José Ludwig (2019), tradicionalmente o conceito de fronteira é incorporado aos de território, Estados, nações, geopolítica e outros, e vista como zona limítrofe entre partes (Estados). Ele apresenta que as definições de fronteira e Relações Internacionais estão em constante mudanças, não somente em abordagens históricas, mas também conceitual, e que dependendo do objeto de análise a perspectiva da fronteira pode ser modificada, dificultando a sua teorização.

O professor apresenta algumas características no processo fronteiriço, como: instrumentação das fronteiras por políticas governamentais e estatais, servindo basicamente para interesses dos governantes e do Estado; demonstração do poder de fato do Estado limitado, vinculado ao exercício da Soberania; na marcação da identidade, exercendo o papel delimitador cultural, religioso, linguístico, dos costumes, onde a fronteira seria o limite social destes elementos. Contudo, se observa que na fronteira há miscigenação destes elementos inerentes a localidade fronteiriça, obrigando o Estado a tratar tal território de forma distinta do seu interior; e ao discurso, particular ou geral, apresentando uma imagem de barreira ou junção territorial, necessário para a consolidação da ideia de fronteira para construção real deste ideal imaginário (2019, p. 173 e 174). E conclui que,

As fronteiras, portanto, seguindo esta linha de pensamento são estruturas, socialmente construídas, que respeitam um determinado contexto histórico. Sua concepção teórica hegemônica fora construída – local, regional e globalmente – sem neutralidade, servindo a um determinado propósito que coincide com a retórica utilizada para tal (inserindo aqui o papel da linguagem nesta construção hegemônica). As fronteiras refletem desigualdades estruturais regionais (entre Estados). (LUDWIG, 2019, p. 176)

Em seus estudos sobre a Europa, Ludwig (2019) entende que as fronteiras deste bloco foram percebidas com fonte de conflito, e por isso os Estados as entendiam com perspectiva de segurança e guerra. Devido a essa visão negativa, as fronteiras eram vistas como local a ser vigiado e controlado, gerando conflitos internacionais, e questões relacionadas a ilícitos, invasão e terrorismo. Para o professor, a Europa do pós-Guerras trouxe uma nova perspectiva da noção de fronteiras, que vai contra a visão tradicional, em um processo de integração regional, consolidando organismos supranacionais que defendem interesses comunitários semelhantes aos Estados que fazem parte do bloco.

Para os geógrafos argentinos Alejandro Benedetti, Susana Kralich e Esteban Salizzi (2012) se deve ter distinção entre *limite* e *fronteira*. Neste sentido, primeiro pode ser entendido como o alcance do território, separando e o diferenciando do território vizinho. Já a fronteira, seria o conjunto de lugares, fixos ou moveis, de largura variada, que concretizam a territorialidade e por onde se expressa ou revela as relações de conflitos de poder gerados pelo controle das superfícies, sendo criadas ou surgem por movimentos sociais baseados com a relação com o outro (estrangeiro). Para os autores, o estabelecimento de fronteiras é baseado na mobilidade, através do limite, real ou hipotética, com ingresso/egresso ao território do Estado e que não atende aos interesses de quem o controla.

Em outros estudos sobre a formação dos Estados na América do Sul Benedetti (2011), apresenta uma interpretação de fronteira mais abrangente, como sendo

La frontera internacional (en adelante sólo frontera) es un componente elemental de la organización política de la territorialidad estatal-nacional, junto con la capitalidad, la división interna político-administrativa y el límite internacional. Otros dos elementos son el sistema de lugares y el sistema de circulación. En el sur sudamericano, las fronteras surgieron con el proceso de formación de los estados nacionales, como zona de diferenciación hacia fuera (relaciones internacionales de vecindad) y de apropiación/control hacia dentro (ejercicio de la soberanía). La frontera es aquello que está al frente del territorio y, al igual que este, debería pensarse como una construcción social, un proceso abierto y contingente, una realidad que no es sino que está siendo, permanentemente, a través de las prácticas materiales y culturales de la sociedad (García Álvarez 2006). El límite político internacional es el contorno del espacio definido a partir del centro de poder. Deviene un código espacial que define el área sobre la que cada estado nacional ejerce su

territorialidad y marca el alcance de su capacidad coercitiva. Pero el límite no impide el ingreso ni el egreso. Para eso está la frontera. (BENEDETTI, 2011, p. 2)

O autor utiliza o conceito de *espacio fronterizo* em lugar de *frontera* para descrever o processo de construção territorial das fronteiras nacionais como limite internacional, que se inicia na divisa do Estado e se estende ao seu interior, a partir de ações concretas de cada Estado, em reflexo ao seu vizinho, determinando políticas mais restritivas ou amistosas, sendo reflexo da relação com o outro Estado. Seja de duas ou mais fronteiras, como a que ocorre na foz do rio Iguaçu, entre Brasil, Paraguai e Argentina, as relações de amizade ou belicosas constroem uma entidade espaço-temporal naquele local, incluindo uma identidade singular, que podem gerar tensões multiterritoriais e multiescalares (BENEDETTI, 2011).

Outro assunto abordado por Benedetti se refere a inevitável mobilidade na fronteira, por ser uma zona de passagem, através das geografias dos transportes, integração energética (via tubos), migrações e comércio de importação/exportação. Sendo a fronteira um local de detenção de trajetórias, com isso, gera interações sociais entre agentes públicos (aduanas, migração, polícia) e com atores locais, circunstâncias, como postos de combustível, hospedagem, alimentação e até turístico. E conclui com a observação de como as fronteiras se firmaram na América do Sul, ressaltando que elas serviram de elemento de fratura, no contexto da Guerra Fria, onde haviam ditaduras militares governando os países e queria resguardar uma economia nacional, e com pretexto de segurança interna, se opondo a ideia de fronteira como local de contato e intercâmbio. Somente com o processo de inserção do liberalismo nestes Estados que os governos realizaram ações de aberturas e integração, com a construção de infraestruturas multimodais multinacionais, assim, as fronteiras começaram a se desenvolver urbanamente através dos intercâmbios fronteiriços crescentes (Benedetti, 2011, p. 8 e 9).

Os geógrafos argentinos Alejandro Benedetti, Susana Kralich e Esteban Salizzi (2012), assim como advogada Marina Rodríguez e o cientista político Mario Miranda (2017) apresentam em seus estudos alguns conceitos de evolução histórica das fronteiras:

- a) A *Frontera-Fratura*: em regime incomunicável, com efeitos negativos no desenvolvimento da zona e região fronteiriças, é o conceito militarista de "fronteira como segurança", que desenhou o mundo no século XX, oposto ao de zona de contato ou "espaços comuns", que define uma realidade onde fatores geográficos, históricos e sociais convergem.
- b) A *Frontera-Costura*: na que atores transfronteiriços tentam se comunicar para suprimir os efeitos negativos da fronteira-fratura, mantendo uma rígida barreira de controles e regulações que impedem ou dificultam a livre

circulação de pessoas, bens e serviços. Essa situação tende a gerar, para os habitantes da zona fronteiriça, uma “regalia” representada por ingresso que geram atrasos devido a controles e regulamentações excessivos e pesados. Em relação às regiões fronteiriças, a comunicação é quase nula.

c) A Fronteira-Potencialidade: na qual se pretende não apenas suprimir efeitos negativos, mas aproveitar os possíveis efeitos diferenciais positivos. Esta fase ocorre, especialmente, nas regiões fronteiriças, onde a cooperação permite a exploração das complementaridades existentes nos dois lados das fronteiras. O desenvolvimento desses projetos de cooperação e o aumento substancial dos fluxos inter-regionais de comércio, que originam processos de integração interestaduais, exigem que a fronteira adquira um novo papel facilitador, que tende a eliminar as travas aduaneiras, migração etc. nessas áreas. (RODRÍGUEZ e MIRANDA, 2012, p. 79)

Os geógrafos argentinos vão além de Rodríguez e Miranda, e inclui também o conceito de *espacio de continuidad* onde há a constituição de estado ideal de integração total das zonas e regiões, com eliminação total de obstáculos aduaneiros. Com desenvolvimento de cooperação em todos os aspectos para desenvolver as áreas fronteiriças, sem ações militares, onde a integração fronteiriça ou transfronteiriça ocorre em níveis micros e macros, sendo a segunda a atuação Estatal de união econômica e política, e a primeira relacionados a processos de associação econômica, política e cultural limitados e contínuos ao território da fronteira (2012, p. 119).

Os teóricos e geógrafos ao analisarem as fronteiras focam seus estudos no solo, limitando às interações sociais das comunidades nos limites dos Estados. Porém, não abordam que os aeroportos também podem ser considerados fronteiras, independentemente de sua localização no território nacional, visto que nestes locais há a criação de limites entre territórios estrangeiros, se levarmos em conta que cada aeronave está vinculada ao espaço de seu Estado de origem.

Nos aeroportos internacionais, as áreas que se tem acesso direto ou indireto às aeronaves se tornando espaços territoriais únicos, pois neles podem haver aeronaves de diversos Estados distintos, logo espaços territoriais destes países. Com isso, identificar que estas áreas são limites dos Estados, e que o aeroporto pode ser entendido como uma fronteira, encaixa-se nas definições apresentadas.

Por isso, o entendimento sobre áreas fronteiriças e como as relações multiescalares ocorrem nestes locais, assim como repensar o espaço aéreo, como território estatal livre, sem entendê-lo como um recurso, e somente uma via para o desenvolvimento da aviação, faz-se necessária para o desenvolvimento desta modalidade de transporte, e facilitação da locomoção os indivíduos e transporte de cargas.

3 AVIAÇÃO, A INDEPENDÊNCIA DO INDIVÍDUO E A IMPOTÊNCIA DO ESTADO

O ser humano sempre imaginou formas de voar, iguais aos pássaros, muito antes do surgimento da aviação, esse sonho era venerado principalmente pela capacidade libertária que os pássaros obtêm diante dos animais terrestres e aquáticos. Eles podem, baseados em sua capacidade de voo, locomover-se para qualquer destino, com pouquíssimo impedimento, ou até nenhum, ao contrário dos animais terrestres e aquáticos que são limitados por sua condição e habitat. Para se impedir um pássaro de realizar seu deslocamento, há poucas formas, sendo pelo abate a partir do solo, com uma arma específica, ou com animais e/ou objetos que também voam, demonstrando desta forma o quão difícil é impedir um pássaro de se locomover. Essa liberdade é claramente visível na aviação.

A necessidade do indivíduo de se locomover, seja para sua sobrevivência, busca por melhores locais de moradia, recursos alimentícios, e posteriormente para realização de trocas comerciais, foi suprida milhares de anos por equipamento de locomoção terrestre e marítimas, devido a capacidade tecnologia que o indivíduo havia desenvolvido até o surgimento da aviação. Ao se locomover por vias terrestres e marítimas, as maiores dificuldades eram os obstáculos, naturais ou criados pelo ser humano, e o tempo que levavam para viajar, que variavam entre dias, meses, e até anos. Desta forma, locomover-se sempre foi monetariamente custoso, temporalmente longo, e com trajetórias complicada devido a inúmeras barreiras que poderiam existir no caminho utilizado.

Com a aviação esse contexto se modifica drasticamente, pois, sem esses elementos difíceis, o indivíduo pode se locomover para qualquer local, igual aos pássaros, simplesmente passando por cima dos obstáculos, de forma extremamente rápida. O indivíduo pode com uma aeronave, percorrer milhares de quilômetros em poucas horas, sem ser detectado por qualquer pessoa em solo, ou equipamento estatal de monitoramento aeroespacial, locomovendo-se livremente por vários territórios, e se sentindo livres igual aos pássaros. E é por essa liberdade individual que os Estados se empenham em criar barreiras ideológicas para restringir a locomoção pelo espaço aéreo acima de seu território.

O surgimento da aviação coincide com vários conflitos entre Estados, que ao ver o potencial bélico dos aviões, utilizam intensivamente aeronaves em guerras, para espionagem, lançamento de bombas, e até combates diretos, onde aeronaves tentam abater outras aeronaves. Com isso, os Estados resolvem investir muito recurso

em desenvolver aeronaves para fins militares, isso também contribuiu para o desenvolvimento da aviação, pois os equipamentos criados em tempos de guerras são atualmente utilizados na aviação civil.

Devido principalmente a potencialidade de utilização de aeronaves contra os Estados, que os governos decidiram que a aviação devia ser controlada, de alguma forma, com isso surge a normativa internacional de aviação. Contudo, normatizar a aviação, pode ser entendida da mesma forma que tentar regras os voos dos pássaros, tentar obrigar um pássaro a não voar em determinada rota, simplesmente porque um indivíduo que está no solo não o quer, é improvável e/ou impossível. Principalmente pelo fato de os pássaros obter a capacidade de descumprir uma regra ideológica, e aquele que criou a regra não ter a capacidade de impedir o animal de voar.

Essa analogia pode ser também observada na aviação, as regras criadas para esse meio de transporte são destinadas ao piloto do equipamento utilizado na aviação, e ele pode decidir ou não seguir tais regras, visto que o Estado que as cria pode ter pouquíssimo controle sobre o espaço aéreo acima de seu território, ou até não obter nenhum controle, por falta de tecnologia para fazê-lo, e além disso, pode não obter forças bélicas que impeçam a aeronave de trafegar. Tornando assim, o Estado impotente em relação a aviação.

Devido aos fatores acima apresentados, e a outros não vinculados a defesa dos Estados, que são criadas inúmeras leis para a aviação, na tentativa de restringi-la, no tráfego de aeronaves, em questões econômicas, políticas e sociais. E por motivos que relacionam a segurança nacional não divulgam informações sobre suas capacidades de defesa em relação a aeronaves, principalmente as de controle de espaço aéreo e de impedimento de tráfego de aeronaves ilegais, como aeronaves de interceptação e capacidade bélica em solo para abater aeronaves.

3.1 EVOLUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

A aviação é separada entre civil e militar, onde a primeira se destina a transporte de passageiros e cargas em geral, tendo mais flexibilidade em trafegar pelos territórios do planeta, já a segunda está vinculada a força armada de um Estado, e tem diversas restrições de acessos a territórios de terceiros devido a sua utilização, geralmente usada em espionagem e/ou ataques bélicos, como também tem um elevado grau de sigilo operacional e industrial.

Na aviação civil há subdivisões, entre transporte comercial e geral, o primeiro destinado a transporte público acessível a qualquer indivíduo, podendo estar disponíveis em rotas regular e não regular, já a aviação geral se incluiu o restante de formas de utilização das aeronaves, estão incluídas aeronaves particulares, voos fretados, taxi aéreo, transporte de bens, escolas de pilotos, dentre outros (ANGUIANO, 2002).

As aeronaves utilizadas no transporte aéreo são essencialmente todas iguais, desde as mais simples até as mais complexas, pois apresentam a mesma estrutura conceitual, com: uma superfície sustentadora, as asas, superfície de controle, fuselagem e motor. Eles componentes foram sendo desenvolvidos e melhorados constantemente desde o surgimento da primeira aeronave. (LACARRA, 2009)

Com o desenvolvimento da aviação surgiram aeronaves aeroespaciais, cujos objetivos estavam vinculados ao desenvolvimento de armas que atingissem Estados a grandes distancias, a exploração espacial, envio de satélites para orbita do planeta, e outros fins diversos da aviação civil internacional, por isso não será abordado com profundamente neste estudo.

A aviação surge no século XVIII, com os dirigíveis e balões, que se locomoviam pelo espaço aéreo, com muitas restrições, já que eram demasiados grandes e lentos, além de perigosos pela utilização de gases inflamáveis. O avião surgiu somente no início do século XX, e inicialmente, eram utilizados em exibições artísticas, e para ações conhecidas como “aventuras no ar”, devido as suas limitações tecnológicas, sem pretensões de ser um transporte regular.

Comercialmente os aviões, devido ao seu alto custo, eram utilizados para transporte de bens de alto valor, peças industriais, medicamentos e correio. Os Estados iniciaram investimentos na aviação principalmente na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), pois as aeronaves começaram a ser utilizadas militarmente, transformando os aviadores em soldados e pilotos militares. Segundo Araripe (2006), “[...] o emprego da aviação foi-se ampliando: ajustagem do tiro, fotografia aérea, metralhamento e bombardeio em apoio às forças terrestres, bombardeio de cidades”. Desta forma, a aviação começou a afetar a Soberania Estatal, principalmente, com prejuízos diante de conflitos.

Com o fim da guerra houve uma crise econômica e a diminuição da demanda por aeronaves militares, isso reabriu da aviação civil, com o desenvolvimento de uma industrial aeronáutica, houve avanços na ciência da

aerodinâmica, melhorias técnicas na construção dos aviões, nos equipamentos, controles e nas cabines das aeronaves, permitido voos em altitudes maiores, mais rápidos e levando mais carga e passageiros. Este período se estendeu até meados da década de 30. (GRANT, 2002)

Enquanto isso, no Brasil, os franceses Roland Garros e Edmond Plachout e o italiano Ernesto Dariooli foram os pioneiros da aviação, em 1911, realizando no país demonstrações aéreas. Nesta época, houve a criação do AeroClub Brasileiro, uma organização civil apoiada pelos militares., que objetivava, também, a fundação de uma escola de aviação para o Exército e a Marinha. Já em 1914, contava com 15 aviões e 45 alunos matriculados. (LAVERNÉRE-WANDERLEY, 1975)

A aviação começou a expandir sua capacidade de alcançar grandes distâncias nas décadas de 1920 e 1930, onde realizaram o voo transatlântico, em 1927, e o voo transpacífico no ano seguinte. A era moderna de aeronaves de transporte de passageiros começou com um dos mais bem-sucedidos projetos daquele tempo, o Douglas DC-3, que veio a ser a primeira aeronave de uso de uma companhia aérea, que tornou rentável o transporte de passageiros. Nesta época era comum os hidroaviões, pois caso houvesse alguma complicação durante o voo os pilotos poderiam pousar no mar ou rios, muitas companhias aéreas utilizavam esses equipamentos em suas rotas.

Segundo Crouch, com a 2ª Guerra Mundial, os conflitos armados voltaram a dominar o cenário da aviação, com um novo panorama para a guerra, fazendo-se necessário um forte controle do espaço aéreo, principalmente, devido aos combates aéreos e os bombardeios estratégicos e as outras atividades militares, como o reconhecimento e o apoio às tropas em terra, onde a aeronave se tornou um veículo armado capaz de um extermínio devastador.

Agora, as operações militares não se restringiam aos territórios dos Estados, e não havia mais o limitador terrestre e marítimo, podendo-se atravessar oceanos a bordo de porta aviões, que realizavam ataques aos submarinos e embarcações. Com a guerra, a aviação evoluiu muito rapidamente, de 1939 a 1945, dando impulso ao surgimento da era dos jatos e dos helicópteros, das armas nucleares e de sistemas eletrônicos.

Com isso, muitas cidades construíram aeroportos e os exércitos começaram a treinar seus soldados para serem pilotos. Havia muitos pilotos profissionais disponíveis. A guerra trouxe inúmeras inovações para a aviação, incluindo o primeiro jato e foguetes movidos a combustível líquido.

Após a Segunda Guerra Mundial, especialmente na América do Norte, houve um *boom* na aviação geral, tendo em vista milhares de pilotos que foram desligados do serviço militar e o excesso de mão de obra disponível. Além disso, com o desenvolvimento da tecnologia e produção de aeronaves mais baratas, havia mais aeronaves disponíveis para o transporte de pessoas. Fabricantes como Cessna, Piper Aircraft e Beechcraft expandiram a produção para fornecer aeronaves pequenas para um novo mercado de classe média. Houve uma inundação de aeronaves no mercado civil, excedentes da guerra, que fizeram surgir muitas companhias aéreas e serviços mais baratos. (NAVARRO, 2003)

Segundo Navarro (2003) neste período a indústria aeronáutica desenvolveu os aviões pressurizados, possibilitando transporte de passageiros com conforto e segurança em altas altitudes, com aeronaves de serviços regulares de passageiros que superavam 7 mil quilômetros de altura, e voos a 500 km/h. Isso permitia as aeronaves voar acima dos fenômenos meteorológicos que dificultam a viagem. Também houve o desenvolvimento separado da aviação civil e militar, segundo Fajer “uma parte da indústria aeronáutica passou a se dedicar à aviação civil, enquanto que a Guerra Fria entre Estados Unidos e a então União Soviética manteve aquecido o desenvolvimento da aviação militar nos anos subsequentes” (2009, p. 24).

Desde os anos 1960, foram desenvolvidos motores mais eficientes, feitos de células compostas e silenciosos, instrumentos eletrônicos, como o Global Positioning System - GPS, comunicações por satélite, e cada vez menores e mais poderosos computadores, além do LED (sigla em inglês, diodo emissor de luz), que mudaram significativamente as aeronaves. Os pilotos podiam navegar com muito mais precisão e ainda visualizar o terreno, obstruções e outras aeronaves próximas num mapa ou através da visão sintética, mesmo à noite ou com baixa visibilidade. (MALAGUTTI, 2001)

Neste período houve uma maior expansão na atividade militar e civil com o desenvolvimento de aeronaves supersônicas, que atingiam velocidades de voos acima de três mil quilômetros por hora, como a aeronave SR-71 no campo militar, e Concord e TU-144 no transporte de civil, na aviação regular de passageiros. As aeronaves supersônicas militares eram utilizadas não somente em combate, também em espionagem, alcançando alturas muito acima do observado a olho nu, e equipamentos radar, ficando praticamente invisíveis, atingindo altitude de 25 quilômetros, tornando ineficiente as medidas protetivas dos Estados.

A partir da década de 1970, surgiram as aeronaves supersônicas e os primeiros sistemas de navegação automática. Na década de 80, os sistemas de gerenciamento de voos eletrônicos e, finalmente, na década de 90, foram introduzidos os sistemas digitais, chamada glass cockpit, que incluem novos comandos de voo e sistemas de proteção gerenciados por um sistema inteligente da aeronave. (FAJER, 2009, p. 24)

A aviação estava crescendo e se desenvolvendo gradativamente, acompanhando a economia, porém foi fortemente abalada com os atentados ocorridos em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o que resultou em impactos imediatos no mercado da aviação, pois os usuários perderam a confiança em utilizar tal meio de transporte. Esse evento também trouxe mais visibilidade ao controle de aeronaves para atentados contra a população de determinados países, pois se viu a utilização de aeronaves civis de grande porte para atingir um Estado, contribuindo com o discurso dos governos com a necessidade de controlar o espaço aéreo acima de seus territórios, para prevenção de ações terroristas.

Atualmente, existem aeronaves, como o Airbus A-380, que consegue transportar até 870 pessoas e tem capacidade para voos sem escalas de até 15.200 Km, além de uma capacidade de transportar bens, em sua versão cargueira (A380F), em quantidade de 150 toneladas, com autonomia para 10.400 Km de voos sem escalas (maior capacidade entre todas aeronaves comerciais produzidas), com altitude de cruzeiro de 43 mil pés (13 km), imperceptível a olho nu, sendo detectada somente por radares ou outros métodos tecnológicos avançados, como satélites. Ela percorre uma distância equivalente a Brasília a Moscou, passando por vários países, sem a necessidade de pouso em território de outros Estados, passando pelo espaço aéreo destes, sem afeta-los de nenhuma forma, demonstrando que as regulações podem ser inúteis diante da tecnológica aeronáutica.

As aeronaves supersônicas supramencionadas, que realizavam grandes percursos em pouco tempo, como cruzar os Estados Unidos em uma hora, ou o Oceanos Atlântico em duas horas, deixaram de serem utilizadas na aviação civil por motivos de alto custo de manutenção e desconforto dos passageiros. Já no campo militares, o SR-71 também foi aposentado devido ao avanço nas tecnologias dos satélites, que substituiu uma das funções deste equipamento, que é a espionagem, e pela criação de bombas que percorrem milhares de quilômetros. Todavia, a aviação militar continua se desenvolvendo, na construção de caça para ações ofensivas, com velocidades acima de 2 mil km/h, e equipamentos pesados para transporte de cargas e tropas.

Porém, são poucos Estados que obtêm tecnologia para desenvolver aeronaves militares, ficando o restante a mercê destes na compra de aeronaves para sua defesa. O Brasil protagonizou uma disputa entre Estados na aquisição de caças para sua força aérea, após anos de processo de compra, acordos e negociação, o governo brasileiro adquiriu caças Gripen, da Suécia, com transferência de tecnologia e construção dos equipamentos para o Brasil, contrariando interesses dos países rivais como Rússia, EUA e França, correndo risco de boicote econômico, com o impedimento de venda de peças equipamentos importados destes países para o Brasil.

A indústria militar sempre foi pioneira no desenvolvimento de aeronaves, e depois essa tecnologia é repassada para a aviação civil, atualmente se observa o desenvolvimento e popularização de aeronaves comandadas remotamente, onde o piloto da aeronave se encontra em solo de seu Estado e a aeronave sobrevoa o espaço aéreo de qualquer outro Estado.

Aeronaves controladas remotamente podem ser de variados tamanhos e capacidades, os RPAS (sigla de *Remotely Piloted Aircraft System*), usualmente conhecidos como drones, podem ser de uso civil, policial ou militar, tendo o tamanho aproximado de uma aeronave normal, utilizadas na aviação geral, e capacidade de levar cargas, como o MQ-9, utilizado pelos Estados Unidos em ações militares. Ou podem obter tamanhos pequenos, como os equipamentos utilizados para filmar eventos, pontos turísticos, atividades recreativas, a até realizar transporte de pequenas cargas, sendo acessível ao público geral.

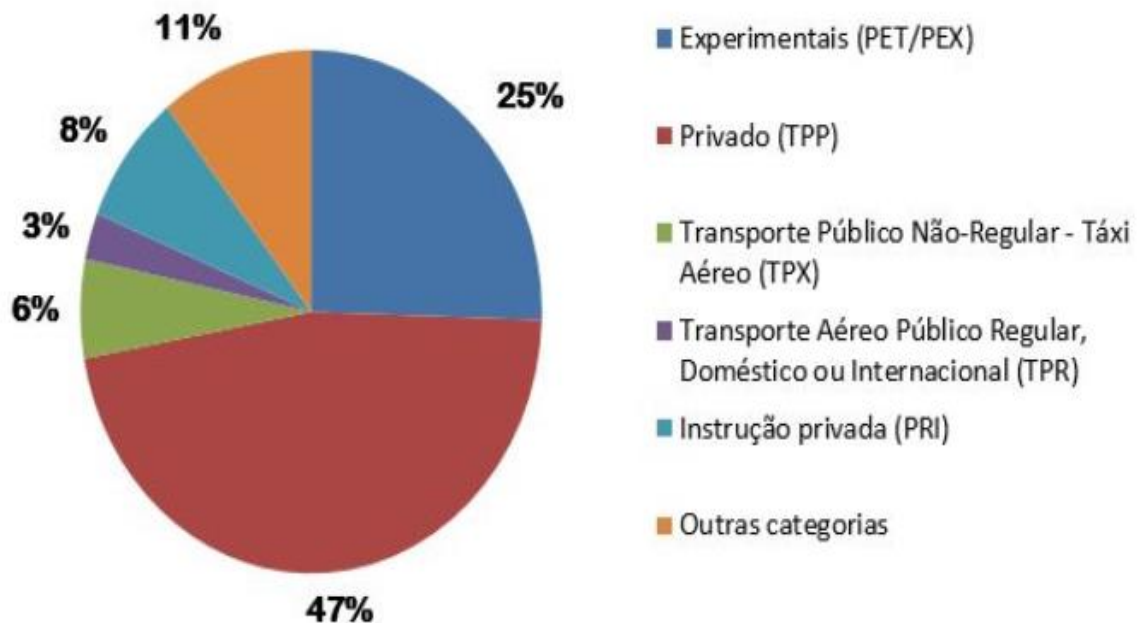
Os drones não tem objetivo de transportar indivíduos, contudo se tornou elemento componente da aviação civil internacional por sua capacidade de voo, podendo transgredir as leis existentes, ser utilizados para diversas ações ilícitas, desde espionagens até atentados contra cidadãos, propriedades e até outras aeronaves, pois o piloto do equipamento pode transportar explosivo e direcioná-lo para seu alvo sem ser detectado. Em relação ao tráfego aéreo, os equipamentos não tripulados podem ser regulados para que possam ser utilizados de forma lícita e que não interfiram na aviação civil, tendo limites de voos e locais proibidos. Contudo, assim como qualquer aeronave, essas regras podem ser transgredidas devido a capacidade do equipamento, e a vontade de quem os controla.

As aeronaves existentes, sejam elas tripuladas ou não, devem ter registro em algum Estado para operar, seja na aviação comercial ou geral, conforme artigo terceiro da Convenção de Chicago, e ela estará vinculada às leis daquele país, sendo

considerada extensão territorial dele. Apesar deste controle Estatal não há como estimar com exatidão quantas aeronaves que existem, devido a negativa de um banco de dado que copile os registros de todos os Estados, e que estes serão fidedignos. Também, não se pode concluir através das saídas das fabricas das aeronaves comercializadas, pois não se obtêm um banco de dados das ativas e inativas.

No Brasil, a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) apresentava um registro de 22.219 aeronaves no início de 2019. E dividia as aeronaves conforme gráfico 1 abaixo, onde apenas 9% das aeronaves são utilizadas no transporte comercial de passageiros e cargas, através de companhias aéreas e taxis aéreo, tendo os primeiros registradas 640 aeronaves, e o segundo 1358, o restante se subdivide em várias categorias:

Gráfico 1: Distribuição da frota por categoria de registro



Fonte: Agencia Nacional da Aviação Civil – ANAC, 2019

Nota: Elaborado pela ANAC com metodologia dados de aeronaves registradas no Brasil, obtidos da base de dados corporativa, segundo critérios de categoria de registro, conforme informações do órgão.

Segundo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI em português, ou ICAO em inglês) e a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), estimasse que anualmente são transportadas mais de 4 bilhões de pessoas por meio da aviação comercial, principalmente através de companhias aéreas.

Outra fonte de dados é o site Flightradar24⁷, onde se obtém informações em tempo real de voos das aeronaves que permitem sua visualização por esse sistema, e em seu banco de dados se estima que as companhias aéreas em todo o mundo juntas tenham 33,5 mil aeronaves em operação no transporte comercial. Se estipularmos que elas representam menos 10% das aeronaves em operação no mundo, baseado nos dados da ANAC, podemos estimar que há no mínimo 300 mil aeronaves em funcionamento no mundo. O que corrobora outro dado do site Flightradar24 que registrou o número máximo de 230 mil aeronaves em voo em um único dia.

As informações sobre objetos como drones ou outro equipamento de voo não tripulado não são mensurados por nenhum sistema ostensivo, de acesso ao público geral. Os sistemas de monitoramento governamentais restritos podem não detectar esses equipamentos, e, quando detectados, podem ser confundidos com uma aeronave, por isso não se pode estimar a quantidade destes que estão em operação.

Apesar da dificuldade de mensurar de forma precisa o tráfego aéreo global e local, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA, sigla em inglês) realizou uma projeção sobre o aumento do transporte aéreo comercial mundial, de 2017 até 2037, utilizando os dados obtidos somente sobre passageiros e cargas transportados por companhias aéreas, que representa somente 10% do tráfego de aeronaves, sem levar em consideração veículos não tripulados (drones). Este estudo está demonstrando no quadro 1, sendo elaborado pela IATA em parceria com *Tourism Economics & Oxford Economics*.

Quadro 1 – Previsão crescimento de passageiros em 2037

Cenário	Passageiros	Empregos	PIB (preços de 2016)
Reverso da globalização	5,7 bilhões	90 milhões	\$4,6 trilhões
Políticas constantes	7,0 bilhões	100 milhões	\$5,5 trilhões
Liberalização máxima	10,3 bilhões	119 milhões	\$7,6 trilhões

Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/db9e20ee48174906aba13acb6ed35e19/2018-10-24-02-pt.pdf>

⁷ O site Flightradar24 (<https://www.flightradar24.com/>) é um serviço global de rastreamento de voo que fornece informações sobre rota, altitude, tempo de voo, informações da aeronave e/ou voo, em tempo real, sobre milhares de aeronaves em todo o mundo. Essas informações são das aeronaves que permitem que elas sejam visualizadas, logo aeronaves militares, de governo, ilícitas e outras podem não serem visualizadas no site.

A organização realiza a sua estimativa com três distintos cenários: No pior cenário, com pouco crescimento, denominado reverso da globalização há o entendimento de que políticas protecionistas dos Estados, na contramão da globalização, podem diminuir a liberdade de transporte aéreo; Já se os Estados continuarem a política atual, o resultado é positivo, contudo não o melhor, neste cenário de políticas constantes indicam que as políticas atuais se mantem por mais 20 anos inalteradas; e por último, a projeção com estimativa de maior crescimento, chegando a mais de 10 bilhões de pessoas transportadas por ano, será se ocorrer liberalização máxima da aviação, onde os Estados regulem mais eficientemente o transporte aéreo, retirando barreiras ideológicas que dificultam seu desenvolvimento. Para Alexandre de Juniac, Diretor Geral da IATA,

A prosperidade global depende da conectividade aérea. A aviação recebe o impacto das políticas que apoiam ou prejudicam o crescimento. E elas parecem estar indicando a direção errada. A diminuição da demanda por conectividade aérea coloca em risco empregos importantes e a atividade econômica depende da mobilidade global. Esta previsão é um alerta para os governos. Primeiro, o setor crescerá, mas eles precisam eliminar os gargalos de infraestrutura para levar esse crescimento aos mercados internos. Segundo os governos devem entender que a globalização tornou nosso mundo mais próspero em termos sociais e econômicos. Inibir a globalização com protecionismo resultará em oportunidades perdidas (JUNIAC, 2018, p. 4)

Ao observar os custos do transporte aéreo comercial e geral, pode-se concluir que ele ainda possui um determinado monopólio, pois a tecnologia não está acessível à grande maioria da população, devido ao seu alto custo de aquisição e manutenção, a formação de piloto, que ainda não é amplamente difundida, devido a sua extrema complexidade. Isso faz com que o transporte aéreo se restrinja a empresas especializadas nesta atividade, a indivíduos que obtém muito recurso financeiro ou a governos, principalmente na utilização militar.

Contudo, há empresas investindo em aeronaves de baixo custo, como britânica e-Go Aeroplanes, que produz aeronaves a preço de um automóvel, com autonomia de cruzeiro de 160 km/h, que pode realizar viagens de até 530 km e atingir uma altitude máxima de 3 quilômetros (10.000 pés). Esta tecnologia pode popularizar a aviação e fazer com que mais indivíduos cruzem grandes distâncias territoriais, inclusive vários países, de forma autônoma e até sem que o Estado daquele território saiba que passou por ele ou até mesmo onde aterrissou.

O demonstrado neste capítulo tem como objetivo apresentar a evolução da aviação, desde seu surgimento, a pouco mais de 100 anos, e a tentativa de estimar

seu desenvolvimento futuro, para análise de um meio de transporte que obtêm significativa liberdade de ação, pois ocorre no espaço aéreo, local sem barreiras físicas, e que cresce de forma exponencial, podendo se tornar o meio de transporte popular, ultrapassando os automóveis, e congestionando o espaço aéreo dos Estados, devido a quantidade de objetos voadores que sobrevoam seus território, conforme será apresentado adiante.

3.2 ESPAÇO AÉREO, REGULAÇÃO E CONTROLE DE TRAFEGO

Conforme acordado na Convenção de Chicago, e posteriormente reafirmado por todos os Estados membros da Organização da Aviação Civil Internacional, que são praticamente todos os Estados existentes no planeta, o espaço aéreo que está acima de seus territórios terrestres e marítimos é considerado parte de seu território também. No âmbito deste acordo essa situação não apresenta somente a posse do espaço aéreo, mas também obrigações em fornecimento de serviços aos aeronavegantes.

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para atendimento da demanda da aviação de fornecimento de serviços de auxílio a navegação, com informações meteorológicas e comunicação, e atendimento a situações de emergência, quando necessário, dividiu o espaço aéreo mundial em regiões, independentes dos Estados existentes, incluindo os locais que também não são territórios de nenhum país, para que houvesse o fornecimento desses serviços aos pilotos das aeronaves, em qualquer parte do planeta. Cabendo aos Estados a responsabilidade de fornecimento de serviços aos aeronavegantes em seus territórios e nos demais de sua região, conforme acordo internacional específico.

As regiões foram divididas da seguintes forma: Região África-Oceano Índico (AFI); Região da Ásia (Ásia); Região do Caribe (CAR); Região Europeia (EUR); Região do Oriente Médio (MID); Região norte-americana (NAM); Região do Atlântico Norte (NAT); Região do Pacífico (PAC); Região da América do Sul (SAM). Que podem ser visualizadas na figura 2.

A divisão da OACI não se relaciona a questões vinculadas a Soberania Estatal, ela tem como objetivo atendimento das necessidades dos pilotos e evitar acidentes aéreos. Um Estado que esteja em determinada região pode não obter capacidades de cumprir com a obrigação de fornecimentos desses serviços, por isso ele pode delegar tal obrigatoriedade, ou se unir a outros para formar uma organização

em conjunto que irá suprir a necessidade da sua região, como ocorreu na América Central.

Figura 2: Regiões de navegação aérea da OACI



Fonte: Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, 2014, p. 3

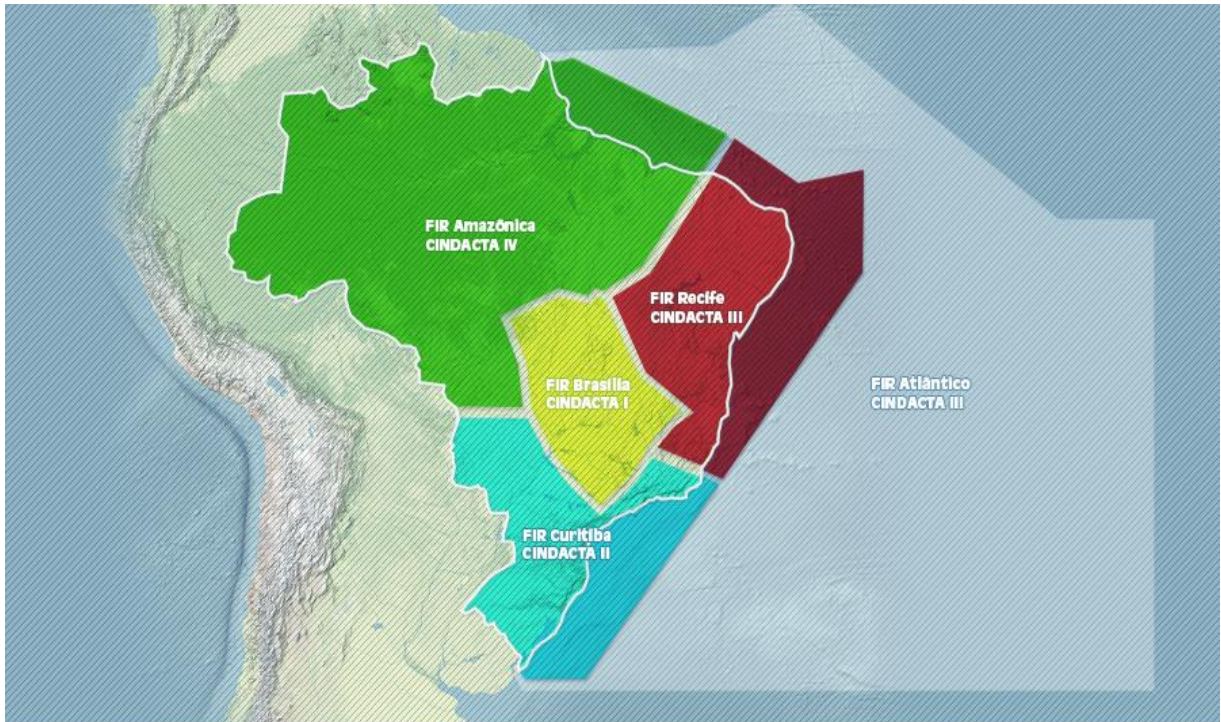
Segundo Jorge Ontiveros (2016), outra divisão do Espaço aéreo é a denominada Região de Informação de Voo, conhecida por sua sigla em inglês FIR (*Flight Information Region*), essas divisões são realizadas pelo Estado para fornecimento de serviços aos pilotos, podendo ocupar espaços além de seus territórios. Como é o caso do Brasil, que se comprometeu ao fornecimento de serviços aéreos no Atlântico Sul.

Inicialmente as Região de Informação de Voo – FIR, forneciam serviços de informações e rastreamento até a altitude de 24,5 mil pés (ou nível de voo 245, ou 7 km de altitude), com o avanço da tecnologia, atualmente, o limite vai até 46 mil pés (nível de voo 460, ou 15 km de altitude). Com isso, houve a divisão do espaço aéreo em Regiões Inferiores de Informação de Voo, abarcando o espaço entre o solo ou superfície aquática até o limite de 24,5 mil pés, e a Regiões Superior de Informação de Voo, sendo iniciada de 24,501, até o espaço.

Conforme demonstrado na figura 3, no Brasil há cinco Regiões de Informação de Voo, sendo: FIR Amazônica; FIR Recife; FIR Brasília; FIR Curitiba; e FIR Atlântico. Que são gerenciados por quatro Centros Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo – CINDACTA, subdivisões do Departamento de Controle

do Espaço Aéreo brasileiro - DECEA. A divisão interna de fornecimento de serviços aeronáuticos fica a cargo de cada Estado, e para atividades além de seus territórios, deve haver acordo firmada no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, igual ocorre com o acordo CIRCEA 100-23.

Figura 3: Regiões de Informação de Voo (FIR) de responsabilidade do Brasil



Fonte: Departamento de Controle de Espaço Aéreo (Brasil), 2019

Outra forma de divisão imaginada do espaço aéreo é a separação entre espaços aéreos controlados e não controlados, que para Jorge Ontiveros (2016) ocorre devido a incapacidade dos fornecedores de serviços de navegação aérea atender a demanda das aeronaves, pois os limites de fornecimento de serviços também se relacionam a capacidade horizontal do alcance dos equipamentos, e ao tráfego de aeronaves suportados pelo sistema todo.

Por isso, os espaços aéreos controlado estão localizados em áreas onde há maiores tráfegos, como aeroporto e grandes cidades. E esse controle está vinculado a gestão do trânsito, para passagem por essas regiões e/ou pousos e decolagens de aeronaves em aeroportos, diferente do controle de defesa do espaço aéreo.

Quando um Estado não está em conflito direto, a utilização do espaço aéreo por forças armadas está vinculada a treinamentos ou tentativa de proteção de

locais estratégicos de defesa, por isso um Estado declara que determinado local é restrito de voos.

A navegação de uma aeronave, quando do início da aviação até o desenvolvimento de equipamentos eletrônicos adicionados a aeronaves, ocorria pelo que denominamos Condições Visuais de Voo, pois ela dependia da capacidade do piloto em observar o terreno abaixo do local onde sobrevoava, ou as estrelas e o sol, sistema este já utilizados pelos marinheiros para localizar-se em alto mar, logo, havia restrição de voos noturnos e com clima adverso. Com o desenvolvimento das tecnologias de navegação por instrumentos, com a implantação em aeronaves de diversos sistemas por orientação via sinais de rádio e GPS, e até luzes, criou-se na aviação as Regras de Voo por Instrumentos, o que permite atualmente que os pilotos possam navegar a qualquer momentos, guiando-se por melhores rotas, e desviando de locais adversos, com precisão, sem se perder e correr risco de se acidentarem.

Desta forma, atualmente os pilotos obtêm mais autonomia de voo, podendo se locomover a qualquer momento, tendo a capacidade de desviar sua rota programada em caso de condição de clima adverso, com facilidade, trazendo maior segurança para este tipo de transporte. Todavia, os Estados na tentativa de controlar seu espaço aéreo e definir por onde as aeronaves poderiam trafegar criaram as denominadas aerovias, que, segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo brasileiro,

é toda área de controle, ou parte dela, disposta em forma de corredor. Para uma assimilação mais genérica, podemos dizer que uma aerovia é uma trajetória desenhada sobre coordenadas do espaço aéreo, dotada de informações específicas (identificação, posicionamento, rumo, altitude, etc.), destinada ao voo controlado de uma aeronave. (DECEA, 2018, p.15)

Alguns autores como Jorge Ontiveros (2016) apresentam as aerovias comparando-as com rodovias terrestres, locais para ordenamento de tráfego. E seriam denominadas baseadas em seu nível de voo, medido em pés, exemplo a via FL100, está a 10 mil pés do solo (3 km). Verticalmente elas são separadas a cada mil pés, (300 metros). Horizontalmente as aerovias são separadas conforme a rota de destino, que geralmente se estende de um aeroporto a outro, desta forma, as aerovias seriam como estradas que tem destino um aeroporto obrigatoriamente, retirando a liberdade do piloto de fazer uma rota livre pelo espaço aéreo.

Ao separar o espaço aéreo em vias, inicialmente não houve a observação que isso poderia ocasionar congestionamento de aeronaves no espaço aéreo, como ocorre com qualquer rodovia, ao obrigar o piloto a trafegar por somente rotas

determinadas. Com isso, quando um piloto apresenta seu plano de voo para as autoridades de controle de tráfego aéreo, pode não ter autorização de voo pois, a via que definiu para utilizar, pode estar sendo utilizada por outras aeronaves, impedindo o piloto de navegar por imposição de regras pelo Estado.

Para evitar que uma normativa impeça o desenvolvimento da aviação que alguns Estados estão modificando seus regulamentos para deixar de restringir seu espaço aéreo, facilitando o sobrevoo das aeronaves sobre seus territórios. Com um conceito de espaço aéreo livre, onde não há rotas dentro do espaço aéreo, tendo somente pontos de entrada e saída dos territórios controlados, devolvendo a autonomia de navegação para os pilotos, e a liberdade que a aviação obtém naturalmente.

Portugal é um exemplo de Estado que está modificando suas leis para melhorar o gerenciamento de seu espaço aéreo, sem prejudicar a aviação, retirando de seu território a ideia de vias áreas imaginárias. Na figura 4, pode-se observar como era o espaço aéreo de Portugal, antes de 2009, com várias vias aéreas imaginadas, e na figura 5 como ele é atualmente, sem vias aéreas.

Figura 4: Aerovias na FIR Lisboa até 2009



Figura 5: Aerovias na FIR Lisboa depois 2009



Fonte: Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E.P.E, 2019

Nota: As figuras 4 e 5 compõem demonstração do funcionamento do espaço aéreo português, operado pela FIR Lisboa, e se encontra no site https://www.nav.pt/en/nav-portugal-newhp_en/air-navigation-services-1/free-route. A Figura 5 é apresentada em forma de arquivo de vídeo, e nela as linhas azuis demonstram como as aeronaves trafegam neste espaço, não sendo a representação de vias aéreas, pois elas já não existem. Tendo em vista que no modelo de arquivo desta dissertação não se reproduz a apresentação do site, a figura 5 foi capturada pelo autor em forma de imagem, para poder incluí-la na dissertação.

A configuração do espaço aéreo português sem vias aéreas está sendo implantada atualmente, podendo se tornar o novo modelo internacional de gerenciamento de tráfego aéreo, todavia o modelo que vigora na maioria dos Estados, incluindo os da União Europeia, é o de divisão de espaço aéreo em vias aéreas.

Para Luis Navarro (2003), as regulações técnicas e jurídicas internacionais sobre aeronaves, infraestruturas (aeroportos e navegação aérea) e transportadores (companhias aéreas) foi fator essencial para o desenvolvimento da aviação. Para o autor a aviação criou uma rede comercial de transporte forte ao ponto de fazer com que as questões referentes a Soberania e fronteiras fossem modificadas para atendimento da demanda da aviação, por um ordenamento regulatória geral e global.

Juridicamente a aviação está ramificada a diversas áreas legislativas, mesmo assim Navarro (2003) apresenta conceitos básicos universais para o transporte: Transporte Aéreo Privado, Comercial, Regular e não regular, nacional e

internacional.

[...] consideramos o transporte como PRIVADO, quando o sujeito que o realiza é uma pessoa física ou jurídica, normalmente uma companhia aérea, a diferença do transporte aéreo realizado por Estados ou organizações governamentais internacionais [...] Comercial, já que é uma atividade com fins lucrativos, não excluindo transporte obrigatórios de Estados, e voos sociais ou humanitários [...] Nacional, a maioria dos casos, se considera ao transporte realizado entre pontos que se encontram dentro das fronteiras de um mesmo Estado [...] e Internacional, se entende como aquele que se realiza entre pontos que se encontram em territórios de Estados diferentes [...] Já o transporte Regular, se realiza entre dois ou mais pontos de tráfego, com sua programação publicada com horários fixos, com frequência, itinerário e preço publicitados, com fins lucrativos, acessível a qualquer indivíduo, podendo a companhia aérea recusar o transporte de indivíduo somente a segurança do voo e demais indivíduos estiverem em risco... já o Não Regular, se entende por contrato particular de aviação geral. (NAVARRO, 2003, pag. 77, tradução nossa)

Quando se analisa as legislações dos Estados referentes a aviação, nos requisitos voltados a indústria aeronáutica, aeronavegação, gestão de tráfego aéreo, controle de tráfego, resposta a emergência (socorro) e segurança contra atentados, pode-se notar que eles somente incorporam as recomendações da OACI com pouco ou nenhuma modificação, deixando de legislar sobre o assunto. Tal situação pode ser entendida como cessão de Soberania, visto que o Estado pouco legisla sobre a matéria impondo suas vontades sobre o assunto.

A OACI foi criada com o intuito de regular um sistema de aviação universal, pois as regras utilizadas na aviação devem ser entendidas em qualquer local do planeta, independente do Estado, povo, idioma, e cultura que a aeronave vai decolar, sobrevoar, pousar e permanecer. A unificação das regras da aviação, que é seguida igualmente em qualquer parte do mundo, independente do Estado, e serve para manter a segurança do transporte aéreo. Imagina um piloto que quer se locomover do Brasil até o Japão, com várias paradas no caminho, e em cada local houvesse uma regra diferente sobre procedimentos de segurança para a aviação. Isso traria muitos riscos para o transporte, tornando-o inseguro.

A uniformidade de normativas da aviação, em detrimento de outros Estados, povos e cultura, permitiu que houvesse a criação de uma comunidade aeronáutica, com a criação de uma linguagem específica entendida e praticada por pilotos, tripulação e controladores de tráfego aéreo em qualquer parte do mundo. E isso pode ser aplicado em muitos outros setores industriais e comerciais que integram o sistema de transporte aéreo.

No requisito institucional, geralmente os Estados criam uma agência estatal que incorpora as recomendações da OACI e as aplicam em seu território, com isso, não criam lei sobre especificidades para cada área da aviação, ficando a cargo de agências reguladoras e supervisoras. Alguns Estados criam somente agências civis para desempenhar esse papel, contudo há alguns que separam em agências civis e militares, ou somente militar, pois entendem que a aviação está vinculada a questões de segurança nacional, como é o caso do Brasil.

Muitas associações, conferências, tratados e convênios vieram antes da Convenção de Chicago, contudo esse acordo para a criação de um organismo internacional que se consolidou, em matéria de regulação da aviação civil internacional. A convenção ocorreu no meio da 2ª Guerra Mundial, a convite dos Estados Unidos, a seus aliados no conflito, com objetivos de normatizar internacionalmente a aviação.

Para Navarro (2003) já no início da consolidação do órgão surgiu divergências de pensamentos sobre a aviação, entre as potências da época, devido a fatores distintos da operacionalidade de forma segura da aviação, voltadas a questões econômicas.

A primeira das tendências, patrocinada por Estados Unidos, defendia a livre concorrência entre os Estados, devido a superioridade técnica das companhias aéreas americanas sobre as europeias, o que assegurava, em prática, uma monopolização do transporte aéreo mundial, naquele momento. A segunda tendência, impulsionada por França, Canadá e Grã-Bretanha, defendia a criação de um organismo que regulara as linhas aéreas mundiais e que assegurara, uma separação equitativa do tráfego. (NAVARRO, 2013, p. 81, tradução nossa)

Basicamente, os Estados Unidos que estavam emergindo da 2ª Guerra Mundial como superpotência, com estoque de aeronaves excedentes da guerra, sem muito impacto econômico e social negativo resultante do conflito, defendia o livre comércio para exportar e explorar mundialmente a aviação. No outro lado as potências europeias, que detinham grandes territórios além Europa, com economia e infraestrutura abalados, tornaram-se protecionistas para desenvolver um mercado de aviação de cada país, impondo muitas regras sobre a aviação vinculada especificamente a ganhos materiais.

Neste contexto, os Estados, no âmbito da OACI, desenvolvem os conceitos de Liberdades do Ar, regras técnicas e econômicas que foram incorporadas a aviação:

1ª - Sobrevoos, onde uma aeronave de um Estado tem direito de sobrevoar o território de outro, sem aterrissar;

2ª – Escala técnica, onde uma aeronave de um Estado tem direito de aterrissar em outro por necessidades técnicas da aeronave, como reabastecimento, manutenção, emergências, sem fins comerciais, nem desembarques, tampouco embarques;

3ª – Livre transporte exterior, quando uma aeronave de um Estado pode desembarcar passageiros e cargas proveniente de seu Estado de origem, em outro país;

4ª – Livre transporte interior, quando uma aeronave de outro Estado, embarca passageiros e cargas, no território de um Estado, com destino ao território do primeiro;

5ª – Transporte externo consecutivo, o direito de embarque em um terceiro Estado, de um trajeto de uma aeronave de um Estado até outro. Exemplo, uma aviação geral está indo do Uruguai até o México, e para na Bolívia, onde seus ocupantes podem fazer compras e levar na viagem, e até embarcar outros indivíduos que seguirem até o México;

6ª – Transporte externo-interno, sendo o direito de embarcar e desembarcar em um terceiro Estado, na trajetória de um Estado a outro. Exemplo, um voo do Brasil até Japão, e a aeronave de origem brasileira realiza uma escala para embarcar e desembarcar em um país da Europa;

7ª – Transporte externo, quando a transporte de tráfego de um terceiro Estado, entre dois distintos, sem fazer escala. Exemplo, o Brasil contrata uma aeronave argentina para transportar até o Paraguai, sem passar pelo território brasileiro;

8ª – Cabotagem consecutivo, quando há o transporte de dois ou mais locais dentro de determinado Estado, de aeronave que iniciou seu voo no seu Estado de origem. Exemplo, quando um voo internacional saindo do Uruguai, com companhia aérea Uruguai, segue para Argentina, em determinado aeroporto, e posteriormente decola para outro aeroporto argentino, em voo doméstico;

9ª – Cabotagem, transporte em território de Estado divergente do de origem da aeronave, com voos domésticos neste território. Exemplo, empresa brasileira realizar voos domésticos em território paraguaio.

Estas liberdades demonstram como os Estados podem complicar o desenvolvimento da aviação, criando regras sobre como e quando um piloto deve transportar por seu território, independentemente de sua capacidade e liberdade. Segundo Navarro (2003), na prática, inicialmente as liberdades dos pilotos e

companhias aéreas eram somente até a quarta, porque os Estados faziam reserva de mercado em seus territórios. Desta forma, um piloto poderia ir para determinado local desembarcar e embarcar cargas em um Estado para retornar ao de origem da aeronave, tendo o direito de sobrevoo, e caso necessitasse pousar por emergência ou questões técnicas. Logo, se quisesse dar a volta ao globo desembarcando e embarcando pessoas ou cargas, seria impedido.

Atualmente, com as nove liberdades se pode concluir que há menos ideais regulatórios que dificultam o transporte por aeronaves, de origem econômicas, sem relação com a operacionalidade da aviação. O que se pode concluir que não é somente por questões de segurança que os Estados criam regras baseadas a ideia de Soberania, e sim por necessidades econômicas, que podem ser enrijecidas ou flexibilizadas, conforme estiver economicamente o Estado, sem levar em consideração a necessidade dos indivíduos de transportar e se locomover.

Os Estados, devido a ideia de Soberania, podem criar regras sobre seu território, contudo, somente criar uma regra não é pré-requisito para que ela seja aplicada. Por isso, quando os Estados criam regras sobre a aviação eles devem ter a capacidade humana e tecnológica de verificar se são cumpridas, de impedir seu descumprimento e/ou punir quem as descumprir.

Ou seja, não adianta criar inúmeras de regras para a aviação sem poder coercitivo de fazê-las ser cumpridas, desta forma, que os Estados devem investir em sistemas de detecção e abate de aeronaves. Esse sistema de vigilância aeroespacial, deve conter equipamentos que identifique as aeronaves de forma independente, no caso de o piloto não querer ser identificado. Esse sistema também é utilizado para que o Estado possa gerir seu espaço aéreo para mantê-lo seguro, através de radares (*Radio Detection and Ranging*), que funciona como os sonares marítimos. Esses equipamentos emitem ondas de rádio, e recebem elas novamente com informações sobre objetos no espaço aéreo. Para Navarro,

É um sistema que se conheceu em 1943, ainda que já eram utilizados pelos militares anteriormente. Se trata de um sistema eletrônico emissor e receptor de ondas de rádio muito curtas, que permitem localizar a posição de aeronaves no ar. As ondas emitidas refletem a estrutura metálica da aeronave, de maneira que uma parte da mesma regresse a ponto de emissão, determinando a distância e direção da aeronave. (NAVARRO, 2013, p. 45, tradução nossa)

Há radares primários de vigilância que são considerados básicos a serem utilizados pelos Estados, sendo um sistema passivo, limitando-se a emitir sinal até

determinado raio de alcance e recebe informações dos objetos sólidos detectados, e envia a uma tela um sinal de um possível objetos, esse sistema é independente. O radar secundário é aquele dependente das informações das aeronaves, que utilizam *transponder*⁸ para funcionar, e podem ser desligados ou alterados pelo piloto. Há também radares de movimentação no solo, que são utilizados somente em aeroportos, para auxílio da gestão do tráfego nestes locais.

Para realizar um transporte autorizado e seguro por determinada região, o piloto deve receber e apresentar um código acionado em seu *transponder* para que os controladores de tráfego aéreo possam identificar sua aeronave, e receber dela informações de localização, altitude, longitude, e outras necessárias para gerenciamento de tráfego, principalmente em locais de muita movimentação de aeronaves, como aeroportos, em que se deve ter distância mínima entre elas, para segurança, enquanto necessitam pousar e decolar. Este equipamento é obrigatório em aeronaves, todavia é acionada e desligado pelo piloto, logo se ele não quer ser localizado é só desligar o aparelho, essa é uma forma de identificação dependente da aeronave.

Para Jorge Ontiveros (2016) antigamente haviam vários radares específicos, para cada necessidade de vigilância, contudo, atualmente um mesmo equipamento pode desenvolver várias atividades, demonstrando a evolução do equipamento. Os radares foram essenciais para o desenvolvimento da aviação, pois não são utilizados somente para defesa nacional, mas principalmente para auxiliar as aeronaves na navegação aérea, de forma segura, auxiliando os pilotos a se localizarem com mais precisam e diminuindo acidentes porque os pilotos se perderam, ou por colisões aéreas.

Os radares, assim como qualquer tecnologia tem suas limitações, logo cada equipamento terá um raio de ação, e uma altitude mínima e máxima, e só funcionara se o sistema e equipamento acompanhar os avanços da tecnologia das aeronaves. Para Daniele Ronso (2019) os radares são desenhados para detectar as ondas que são refletidas em objetos que terão uma assinatura específicas, como as aeronaves, todavia se a aeronave for construída de uma forma que não reflita essas ondas, elas podem não ser detectadas pelos radares. Para a pesquisadora essas aeronaves furtivas, como a militar SR-71, foram desenvolvidas para absorver as ondas eletromagnéticas, e não as refletir, aparecendo nos radares que conseguem

⁸ Aparelho emissor-receptor que responde automaticamente a uma mensagem de identificação, ao sinal de um radar; repetidor de radiofrequência, componente de aeronaves.

detecta-las, como um objeto pequeno, confundível com um pássaro, por isso sendo consideradas invisíveis para esses equipamentos, pois o sistema do radar é programado para detectar determinados objetos com seus formatos e materiais, e sua capacidade de refletir ondas eletromagnéticas, como as aeronaves usualmente utilizadas na aviação civil.

Radares independentes, que não recebem informações das aeronaves, detectam objetos no espaço aéreo, mas não indicam se são aeronaves militares ou civis, isso pode fazer com que aeronaves civis sejam abatidas, como ocorreu em 1988, quando as forças armadas dos Estados Unidos abateram a aeronave que fazia voo saindo do Irã, matando todos os 290 civis.

A altitude também pode tornar uma aeronave invisível ao radar, segundo Daniele Ronso (2019) devido a capacidade do equipamento, seu posicionamento no solo dificulta a identificação de aeronave voando em baixas altitudes, próximas ao solo, pois podem haver vários obstáculos impedindo o sinal de alcançar a aeronave, demonstrando outra limitação do equipamento. Por fim, ela apresenta que por questões de segurança nacional, cada Estado utilizar determinada frequência sigilosa em seus equipamentos para identificarem as aeronaves.

Os Estados não revelam sua capacidade de sistema de controle de espaço aéreo, por questões de segurança nacional, todavia se pode analisar a situação do Brasil com um comunicado emitido pelo Comando da Aeronáutica, sobre falhas em coberturas radares no Brasil,

Abaixo de 20 mil pés, podem existir áreas com detecção limitada, onde, porém, o fluxo de tráfego aéreo é menos significativo e onde há cobertura rádio VHF, com alternativa em HF, para auxílio à navegação e controle; O alcance radar diminui proporcionalmente em relação à altitude da aeronave detectada, devido ao "horizonte-radar" (veja figura 6 e 7). Não é uma deficiência de infraestrutura, mas uma questão física; Em razão desse fator, para aeronaves voando em altitudes mais baixas do que as preferencialmente utilizadas pela aviação comercial, existem pontos no espaço aéreo terrestre que poderão não ter cobertura radar, o que não representa, em momento algum, problema para a aviação civil; O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), busca estabelecer a cobertura de radares a 10.000 pés, em todas as aerovias brasileiras; A estratégia utilizada foi a de implantar radares fixos nas principais cidades brasileiras e utilizar radares transportáveis para cobrir inopinadamente as áreas de interesse operacional. Além disso, são utilizadas aeronaves de controle e alarme aéreo (R-99) para a detecção e vigilância de voos à baixa altitude, como elemento surpresa da vigilância do espaço aéreo; essa estratégia é a adotada por todos os países do mundo devido ao elevado custo para recobrir todo o território com radares de detecção de aeronaves à baixa altitude. Por exemplo, somente na região Amazônica, seriam necessários mais de 600 radares para realizar esse recobrimento à baixa altitude. (DECEA, 2006)

As figuras 6 e 7 demonstram o funcionamento do sistema radar empregados no Brasil, na figura 6 se observa que o cone de detecção das aeronaves se inicia nos equipamentos que compõe o radar e se expande para o espaço aéreo na vertical, com ampliação de seu raio de alcance, que tende a aumentar conforme aumenta a altitude, e que aeronaves próximas do solo podem não ser detectadas pelos equipamentos, devido ao alcance das ondas e a forma com que ela se propaga.

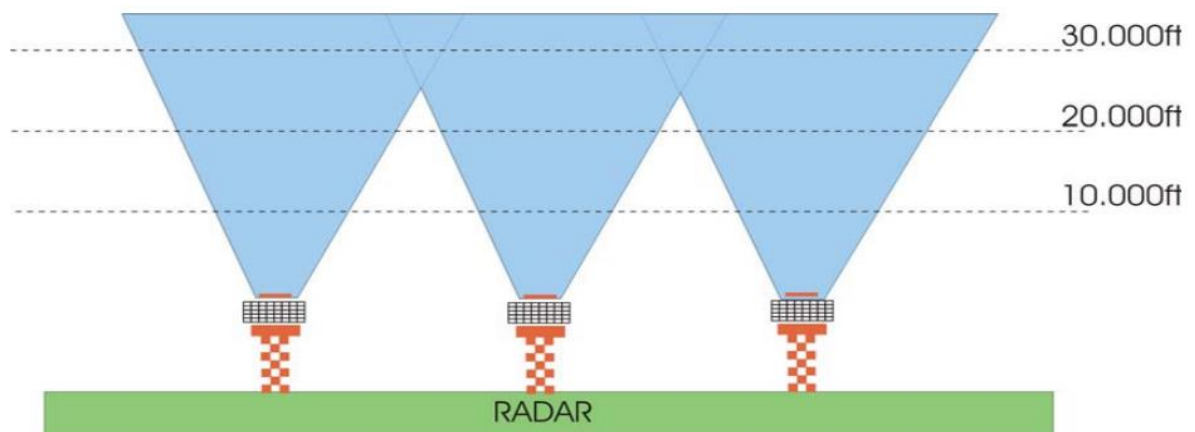
Figura 6: Simulação de como funciona os radares



Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2006

Já na figura 7, pode-se observar o raio de alcance (em azul) dos radares em formato de V, com sua projeção no espaço aéreo verticalmente, demonstrando que há local próximo do solo que eles não detectam objetos, pois o equipamento propaga suas ondas na base que se expande conforme aumenta a altitude. Observa-se que em altitudes acima de 30.000 pés há maior cobertura de radares, contudo em altitudes abaixo de 10.000 a detecção de objetos só ocorre se eles sobrevoarem muito próximos dos radares, deixando grande área de espaço aéreo sem controle.

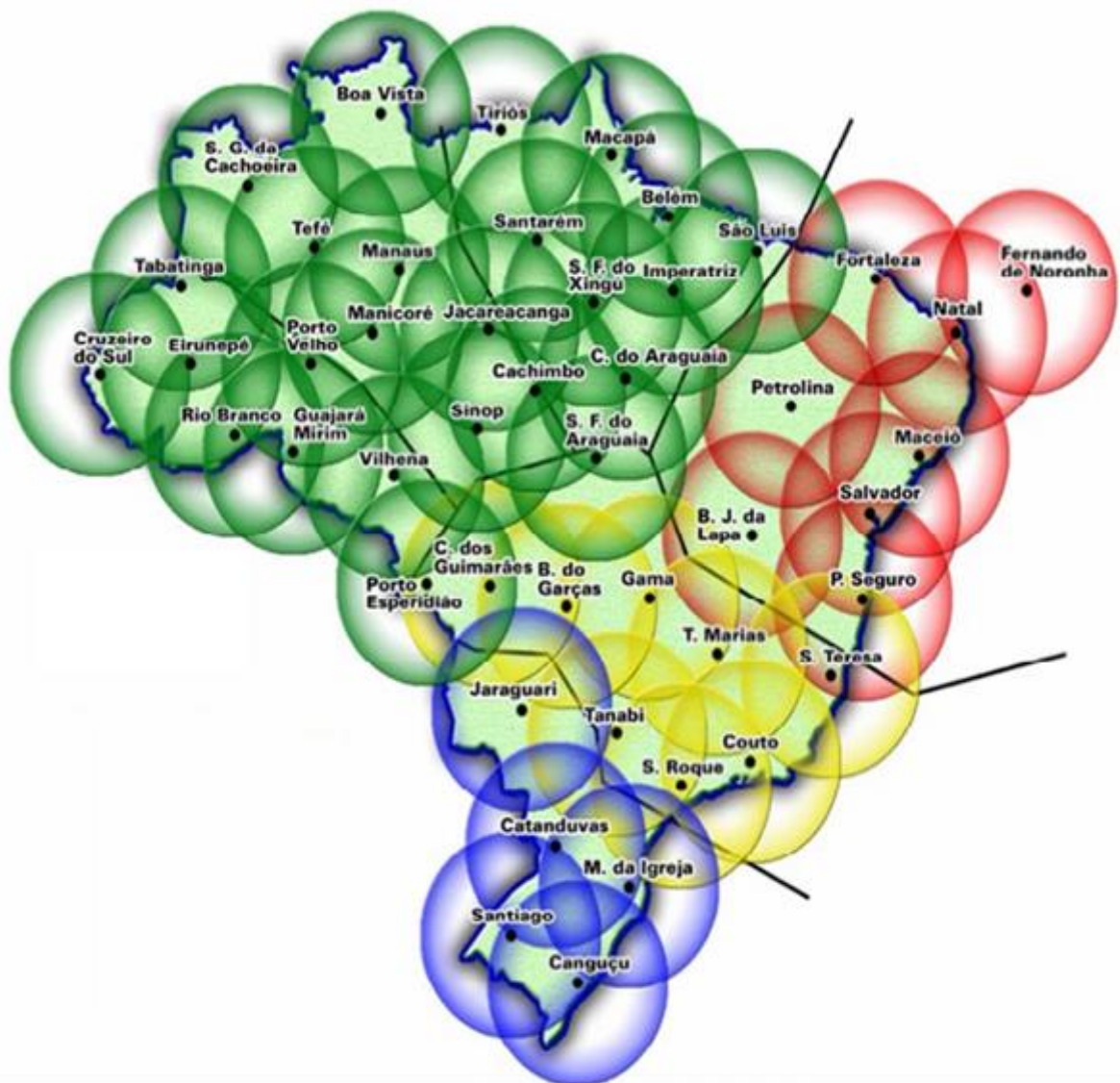
Figura 7: Atuação dos radares segundo o nível de voo (simulação)



Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2006

Na figura 8, o governo brasileiro apresenta sua cobertura radar com a instalação de equipamentos pelo seu território, que cobriria o espaço aéreo brasileiro acima de 30.000 pés, onde cada ponto negro seria um radar e dos círculos seriam os raios de alcance de cada equipamento nesta altitude. Ao observar a figura 8 se pode concluir que acima de 30.000 pés o espaço aéreo esta coberto, com pontos sendo monitorados até por mais de um equipamento, todavia, não há a demonstração do alcance dos equipamentos abaixo desta altitude, que conforme observado nas figuras 6 e 7, pode havia milhares de quilômetros de espaço aéreo sem cobertura de radar.

Figura 8: Cobertura Radar no Brasil 30.000 pés (9.000 metros)



Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2006

Os sistemas radares somente detectam as aeronaves no espaço aéreo, tornando-as visível, contudo não faz nada para impedi-las de sobrevoar um território, por isso um sistema de controle de espaço aéreo é um meio para auxiliar os sistemas de defesa nacional de cada Estado para ativar medidas protetivas, através de um sistema antiaéreo, utilizando aeronaves militares para perseguição e abate, ou lançamentos de mísseis em solo somente para abate das aeronaves.

Os sistemas de defesa antiaéreo, assim como os de radares, também são economicamente custosos para os Estados e depende da capacidade tecnológica de cada, diante das aeronaves. Se um Estado como o Brasil já obtém dificuldades de distribuição de radares isso pode ocorrer também na distribuição de um sistema antiaéreo eficiente, contra aeronaves militares indetectáveis, como a SR-71, que tem capacidade de fuga de 4 mil quilômetros por hora. Para abater essa aeronave, o Estado deve obter uma aeronave idêntica, ou com capacidade de ação superior a ela. Outras dificuldades é que a aeronave pode sair do espaço aéreo do Estado antes que ele a detenha, deixando o país sem opções já que não está mais em seu território.

Em relação a lançamento de mísseis para deter aeronaves, como sistema terrestre antiaéreo, também há as mesmas complicações, os mísseis podem não obter tecnologia para atingir o alvo, estarem mal localizados, não tem quantidade suficiente para atender a demanda territorial do Estado, não conseguir abater uma aeronave antes que saia de seu território pois não alcançam a velocidade da aeronave. Esses inúmeros fatores contribuem para a ineficiência de ações estatais contra a possibilidade de livre circulação das aeronaves.

Conforme demonstrado, manter um sistema eficiente de controle de espaço aéreo e antiaéreo sobre todo o território de um Estado é financeiramente custoso e pode ser ineficiente devido a tecnologia das aeronaves, isso faz com que a capacidade de cumprimento de determinada legislação sobre a aviação esteja ancorada na tomada de decisão do piloto que comanda a aeronave em situações de transporte civil, visto que ele pode se locomover de forma indetectável e não ser abatido. Quando isso passa para questões militares, os Estados também usufruem desta liberdade aérea para espionagens e atos bélicos, como ataques e bombardeios, por isso que a Convenção de Chicago já trazia em seu conteúdo, cláusulas relacionadas a espionagem, com proibição de filmagens e tirar fotografias utilizando aeronaves, e sobrevoos militares em territórios de outros Estados.

Porém, com a evolução tecnológica aeroespacial, e o desenvolvimento dos satélites, essa situação também se tornou obsoleta, em relação a aviação. Qualquer

Estado pode obter um satélite e espionar outros Estados, e isso não tem relação com a aviação, não interferindo no desenvolvimento do setor, e isso também pode ocorrer com armamentos, visto que há equipamentos bélicos que lançam bombas que podem percorrer milhares de quilômetros e atingir um Estado, tornando o bombardeio via aéreo pouco usual.

3.3 IMPACTOS ECONÔMICOS, DE INFRAESTRUTURA E POLÍTICOS

A aviação, assim como outras modalidades de transporte, é um ativo econômico relevante para um Estado, e interfere economicamente em diversos setores da sociedade. O objetivo dos meios de transporte é a locomoção de indivíduos e cargas, e neste aspecto a aviação revolucionou o setor tornando a atividade mais rápido e eficiente, principalmente viagens transoceânicas.

Atualmente, a aviação comercial ainda se mantém como um meio de transporte monetariamente oneroso, todavia há demanda para que a aviação se desenvolva de forma sustentável, com empresas privadas que se arriscam nesse setor. Inicialmente o setor privado não investiu no transporte aéreo, de forma global, para Navarro (2003) as companhias aéreas foram criadas por pioneiros da aviação e importantes industriais, e posteriormente o setor começou a ser nacionalizado pelos Estados com o objetivo de utilizá-las em estratégias políticas, muitos Estados criaram sua própria indústria aeronáutica e companhias aéreas estatais para proporcionar o meio de transporte aéreo para população.

Neste contexto inicial, que a ideia de Soberania é utilizada na aviação para regular a atividade de forma a atender os interesses dos Estados, e não para o desenvolvimento do setor.

Instaurado pelo Convenio Internacional de Navegação Aérea de 1919, o conceito de Soberania dos países sobre seu espaço, era evidente que desde esse momento o transporte aéreo ficava sujeito as correspondências e necessárias autorizações governamentais para seu desenvolvimento (NAVARRO, 2003, p. 60, tradução nossa)

Uma barreira econômica inserida sobre a aviação é a taxaço sobre a atividade, inclusive a de sobrevoos ao seu espaço aéreo, como ocorre no Brasil, em que o “sobrevoos do espaço aéreo brasileiro, sem pouso no território nacional, implicará o pagamento do PAN (Preço a ser cobrado), com base na tarifa para voos internacionais” (DECEA, 2019). Ou seja, se um indivíduo pretende se locomover do Chile até a Rússia, poderá pagar tarifas para todos os Estados que sobrevoar, mesmo

que sua passagem não interfira de nenhuma forma em qualquer desses Estados, e ele pode ser impedido de realizar tal rota caso esteja inadimplente, e não tenha quitado simples tarifas aeronáuticas.

As regras sobre embarques e desembarques de passageiros e cargas por aeronaves de outros Estados formam impostas inicialmente porque muitos países criaram suas próprias companhias aéreas ou queriam privilegiar as empresas privadas nacionais, com isso necessitavam reservar mercados internos para elas operarem sem concorrência. Para Navarro (2003) a Associação Internacional do Transporte Aéreo – IATA, instituição privada de companhias aéreas internacional, auxiliando nas ações intervencionistas realizava distribuição de horários de voos e tarifas aeronáuticas, além de formar um cartel impedindo o nascimento de novas empresas. E nos Estados Unidos a situação não era diferente, segundo o autor, devido a dependência de ajuda estatal, as empresas privadas se agrupavam em carteis.

Assim, as companhias aéreas operavam “onde os governos decidiam e sem ter que competir” (Navarro, 2003, p. 64), essa repartição de mercado ia além de suas fronteiras, com reserva de mercado para países que não obtinham estrutura de transporte aéreo, e as empresas europeias e estadunidenses competiam para atender.

Os governos europeus conscientes do poder da aviação comercial, negaram-se a qualquer tipo de liberalização e utilizaram de novo as companhias aéreas nacionais como braço de seus interesses e influencias comerciais. As companhias agrupadas em uma renovada IATA criaram um forte sistema de proteção contra a livre competição e a proteção estadunidense. (NAVARRO, 2003, p. 66)

Esse protecionismo começou a ser reduzido devido aos seguintes fatores: economias europeias começaram a se recuperar do pós-guerra; aumento da demanda por serviços aéreos; surgimento de companhias orientais e latino americanas; popularização do turismo; e a consolidação da indústria aeronáutica.

Após a melhoria da economia mundial, os Estados começaram a adotar políticas de abertura para comercial, o que afetou a aviação com a diminuição de regulação de restrição de mercado, permitindo maior liberdade de companhias aéreas de outros Estados operarem para rotas internacionais em territórios de vários países. Contudo, há Estados que ainda realizam reserva de mercado, impedindo companhias estrangeiras de realizarem voos domésticos, separando voos entre domésticos e internacionais, dificultando a operacionalidade da aviação, como acontece na fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina.

Com a consolidação política e econômica do bloco europeu, as companhias aéreas que operam nos países que compõe o bloco se desenvolveram e criaram um mercado com operações denominadas de baixo custo, em que as empresas oferecem transporte em rotas relativamente curtas, melhorando a concorrência do setor e desenvolvendo novos mercados para a aviação. Essa modalidade de baixo custo se espalhou pelo mundo e se pode encontrar companhias aéreas nestes moldes inclusive na América Latina.

Atualmente, a oferta de transporte aéreo comercial, em todo o mundo se realiza majoritariamente por empresas privadas, com pouca interferência estatal na distribuição de rotas, com maior liberdade econômica e de circulação, fazendo com que a oferta de voos aumente significativamente, para atendimento da demanda de transporte dos indivíduos e cargas. Para atendimento desta demanda de tráfego aéreo crescente os Estados são obrigados a criarem infraestrutura aeroportuária que comporte o volume de indivíduos e cargas que embarcam e desembarcam diariamente em seus territórios.

O investimento em infraestrutura para atendimento das necessidades da aviação é relativamente barato em relação aos transportes terrestres e aquáticos, pois não precisa aportar recursos nas vias em que os veículos irão trafegar, visto que utilizam o espaço aéreo. Desta forma, somente devem investir em construção dos locais onde as aeronaves pousam e decolam, nos aeroportos.

O sistema de gestão de tráfego aéreo através de instalações de radares e equipamentos de rádio podem ser considerados parte de uma infraestrutura aeronáutica, contudo, um Estado não necessita construí-la, dependendo de sua extensão territorial, podendo acordar com outro o controle e gestão de seu espaço aéreo, deixando de investindo neste tipo de infraestrutura. Porém, o Estado necessita construir aeroportos para que os indivíduos possam entrar e sair de seu território, pela aviação.

Inicialmente, a construção de aeroportos públicos visava atender, principalmente, necessidades das grandes metrópoles e bases militares, e eram restritas as forças armadas ou a um público civil de grande poder aquisitivo, visto que a aviação inicialmente tinha passagens aéreas caras e poucos voos. Atualmente, com o aumento da demanda, serviços acessíveis a todas as classes de consumidores, e o fluxo de milhares de pessoas, existem aeroportos comparados a cidades devido a sua extensão geométrica, fluxos de pessoas, bens e serviços, como é o caso do Aeroporto de Atlanta, localizado nos EUA, que tem impacto econômico de 34,8 bilhões de

dólares e gera 63 mil empregos, servindo de escala para 150 destinos dentro dos Estados Unidos e 70 internacionais⁹.

Para Navarro o aeroporto é “a cidade que nunca dorme” (2003, p.52) pois há aeroporto que operam de forma ininterrupta, todas as horas e dias do ano.

Os aeroportos são partes do sistema que dá suporte físico em terra ao transporte aéreo. Neles se realizam as relações comerciais, as regulações aduaneiras, legais e de facilitações, se executa a planificação das operações, se estabelecem os controles de circulação aérea [...] o êxito dos aeroportos está na sua capacidade de oferecer serviços a todos os integrantes do setor: companhias aéreas, operadores de turismo, agentes de carga, companhia de assistência em terra, companhias de fornecimentos de comida a bordo, etc, transformando-se em verdadeiras cidades aeroportuárias a serviço do transporte aéreo (NAVARRO, 2003, p. 52 e 57, tradução nossa)

As aeronaves não podem ficar permanentemente voando, por isso a obrigatória necessidade de aeroportos, locais que vão além da atividade de decolagem e pouso. Nos aeroportos se realizam manutenções, abastecimentos, troca de tripulação, verificações de autoridades, limpezas e demais serviços que os pilotos e donos dos equipamentos entenderem necessários.

A infraestrutura aeroportuária é construída e desenvolvida para atender uma determinada demanda. Há aeroporto militares, onde as forças armadas realizam seus treinamentos, voos de natureza militar, e atividades restritas. Há aeroportos privados não públicos, que são construídos geralmente em fazendas ou aeroclubes particulares, e atende as necessidades deste setor privado. E os aeroportos públicos, que tem como objetivos atendimento a qualquer indivíduo ou empresa.

Os aeroportos públicos podem obter uma ou várias pistas, e infraestrutura de edificações com terminais de embarques e desembarques, saguão, check-in, salas de esperas, estacionamentos, lojas de comércio variados, posto de saúde, sendo construída geralmente baseada na movimentação de passageiros e cargas. Os aeroportos da fronteira, objeto deste estudo, tem como demanda passageiros que se locomovem para a região majoritariamente para atividades turísticas, como visitar as Cataratas do Iguaçu, ou para transporte de carga, como é o caso do aeroporto paraguaio.

A construção de aeroportos deve ser planejada de forma que os impactos ambientais, sociais e econômicos sejam mitigados, a um nível aceitável para a sociedade e ambiente. As áreas operacionais dos aeroportos devem ser livres de acesso a animais de qualquer espécie, inclusive pássaros, para que não ocorra

⁹ <http://www.atl.com/about-atl/>

colisões entre eles e as aeronaves. Durante o processo de pouso e decolagem, as aeronaves emitem sons relativamente altos que podem prejudicar os indivíduos com perdas auditivas, ou dificuldades de descansar, por isso não se recomenda construir complexos habitacionais próximos de aeroportos, esse fator também contribui negativamente na economia, visto que imóveis e comércios são desvalorizados próximos de onde há aeroportos, devido a exposição sonora.

As legislações que regulam os aeroportos são divergentes e sobrepostas a quaisquer outras que possam existir nos países, porque visão atender as necessidades operacionais dos aeroportos, são legislações incorporadas pelos Estados advindas de organismos internacionais, para manter o sistema coerente e confiável, igual as regulações de trafego aéreo e atendimento de aeronaves em solo.

As áreas operacionais de um aeroporto incluem:

- **Lado Ar**, compostas pelas áreas de pistas de pouso e decolagem, de taxiamento, pátio de estacionamento das aeronaves, hangares, e variedades de espaços onde estão dispostos equipamentos que atendem as aeronaves, e só se pode acessar com autorização da gestora do aeroporto, porque neste local o indivíduo poderá ter acesso a aeronaves sem impedimentos, com sistemas de triagem para impedir que pessoas coloquem em risco a aviação.

- **Lado terra**, as áreas restritas são compostos embarques e desembarques, para atendimentos de públicos domésticos esses locais podem ser separados ou não, contudo para voos internacionais, os locais devem ser isolados do público doméstico para atendimentos de procedimentos aduaneiros, ou somente para separação de usuários que não ingressaram no país onde está o aeroporto, e estão esperando conexões de voo. As áreas públicas dos aeroportos são destinadas para qualquer indivíduo, livre de restrição e permissão de acesso, são compostas pelo saguão e check-in, além de outros espaços que os aeroportos podem disponibilizar.

Na figura 9, pode-se ter noção da separação das áreas de um aeroporto, a imagem é de parte da infraestrutura do aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas, ilustrando parte da pista de pouso e decolagem, o pátio, e as edificações que compõe este aeroporto.

Se um aeroporto atende voos internacionais se torna ainda mais complexa a legislação, pois nas áreas operacionais, lado ar e terra, as leis que vigoram são federais para atendimento da aviação internacional, já nas áreas de público livre do aeroporto as legislações podem ser municipais ou estaduais e os serviços prestados por estes órgãos. No aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas se houver uma ocorrência

no lado ar, quem deve atender obrigatoriamente é a polícia federal, contudo, se ocorrer no saguão do aeroporto, serão policiais locais ou estaduais.

Figura 9: Lado ar e terra aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas



Fonte: Modificada de Adilson Borges/H2FOZ, 2013

Se houvesse o entendimento que o espaço aéreo não tem limite, e tampouco fronteiras, elas estariam nos aeroportos, onde há a sobreposição de territórios de outros Estados, através das aeronaves, sobre o solo do país ao qual pertence o aeroporto. Pela regulação internacional, a aeronave segue as leis do países onde foi registrada, tornando-se extensão territorial daquele Estado, assim, sobre o território de um Estado, em um aeroporto, pode se entender que há vários outros territórios sobrepostos no mesmo local, conforme as aeronaves que estiver estacionadas, e se houver uma ocorrência dentro de uma aeronave, a legislação que ela aplicara será de seu Estado de origem, podendo desencadear em complicações diplomáticas, por isso o local onde permanecem aeronaves é regido por regulação federal.

As áreas destinadas a embarque, permanência e desembarque de passageiros internacionais, também aplicara a mesma analogia apresentada

anteriormente. Apesar do local ser território de determinado Estado, nele podem haver milhares de cidadãos de distintos países, que podem nem ter como destino o Estado em que se encontra, estando ali somente de passagem, para uma conexão. Pode-se observar que a moeda utilizada nestes locais geralmente é o dólar, e qualquer conflito neste local pode gerar crises diplomáticas.

As áreas comerciais dos aeroportos, que estão nos terminais de passageiros, em locais restritos como embarques ou desembarques, ou livre como o saguão, são explorados de forma semelhante aos *shopping centers*, com aproveitamentos dos espaços comerciais para fornecimentos de diversos serviços. Em aeroporto se encontram lojas de vendas de roupas, joias, alimentos variados, serviços de hospedagens, locais de descanso ou para trabalho, realizar reuniões. Com isso, os aeroportos deixam ser locais para somente embarques e desembarques, se tornando espaços econômicos e sociais importantes para a sociedade, principalmente para trocas culturais.

Os impactos políticos causados pela aviação são variados e complexos, divisível entre questões internas e externas, onde a primeira esta relacionadas a atividades de atores domésticos que utilizam poder econômico ou social para influenciar a regulação da aviação, e a segunda se relaciona a conflitos com outros Estados sobre impactos econômicos ou diplomáticos devido a incidentes com aeronaves e cidadãos.

Internamente, os governos dos Estados podem ser influenciados por atores como: companhias aéreas, operadores aeroportuários, provedores de serviços de navegação aéreas, agentes de serviços em solo, indústria aeronáutica, consumidores, atores em defesa do meio ambiente, dentre outros. Que podem fazer pressões econômicas e sociais sobre os políticos para obter benefícios legais, exemplo, a reserva de mercado para as companhias aéreas.

Como demonstrado, os Estados obtinhas empresas estatais que gerenciavam aeroporto, ou forneciam serviços de transporte aéreo, e elas exerciam influência nos governos para regular o setor e as favorecer diante de concorrentes. Contudo, os Estados iniciaram processos de liberalização econômica da aviação, onde privatizam seus ativos, e permitiam mais empresas privadas ingressassem em seus mercados, isso fez com que os novos atores se agrupassem em associações, para poder continuar a influenciar os governantes.

Em seu livro sobre *O transporte aéreo na EU: para uma liberalização regulada*, Irene Gracia Lacarra (2009) apresenta dados sobre a influência dos atores

sociais sobre os governos europeus.

Após o reconhecimento do funcionamento da política comum de transporte aéreo e sua importância, as organizações, em maior ou menor medida, começaram a desenvolver um trabalho denominado *lobby*. O *lobby* é um grupo de pessoas que organizadas para pressionar a favor de determinados interesses. Este fenômeno, desenvolvido inicialmente nos EUA, alcançou uma grande força na Europa que se estima que atualmente existem entre 15.000 e 20.000 “lobistas” procedentes de organizações profissionais e grupos econômicos trabalhando em Bruxelas. Sua influência nas decisões adotadas varia e é difícil de mensurar, no entanto, há um dado importante: segundo a ONG Corporate Europe Observatory, os lobistas gastam cerca de 1 bilhão de euros anualmente por influências as políticas comunitárias. (LACARRA, 2009, p. 89, tradução nossa)

Internacionalmente, o *lobby* estatal e privado era praticado pelos Estados e grandes empresas através das organizações como a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA, e Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, em escala global, ou regionais como a Associação de Companhias Aéreas Europeias – AEA. Esses atores agindo externamente acabam influenciando internamente no Estado para atender seus interesses.

Lobby interno pode ser realizados por grupos diversos, até por grupos que não estão ligados a aviação, como moradores próximos de aeroporto, que reivindicam restrições de operações das aeronaves em horário noturno. E quando estes grupos não conseguem influenciar o governo executivo e legislativo, acionam o sistema judiciário para atender as suas demandas, como ocorreu na capital argentina, quando um advogado entrou com ação contra o aeroporto El Palomar, representando moradores de bairros vizinhos ao local, para restringir voos noturnos.

Os governos, como o brasileiro, mantem estruturas governamentais de diversas modalidades de transporte juntas, em um único ministério, ligado a infraestrutura e desenvolvimento. Ao analisar a estrutura executiva e legislativa do governo brasileiro, observa-se que a aviação concorre espaço de influência junto as outras modalidades de transporte no Ministério de Infraestrutura, e nas comissões das Câmara e do Senado, com agencia reguladora própria, igual aos demais meios, não apresentando receber maior destaque do que os transporte marítimos e terrestre. Contudo, como o mercado da aviação brasileiro é restrito, com poucas companhias aéreas e empresas de gestão aeroportuária, representadas pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR e Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos – ANEAA, respectivamente, que podem fazer *lobby* para que o governo atenda seus interesses no mercado local.

O mercado de aviação da América Latina é pequeno, comparado ao global, representando somente 8% do tráfego de passageiros mundial. Isso pode se alterar positivamente com as mudanças legislativas dos Estados desta região que estão realizando maior abertura de mercado, permitindo mais voos, e entrada de companhias e capital estrangeiro. Com a entrada de mais atores nos mercados internos latino americano, ações de *lobby* sobre estes governos tendem a aumentar, como ocorreu no bloco europeu.

Conflitos armados, terrorismo, guerras e incidentes com aeronaves tendem a causar atritos diplomáticos entre os Estados, quando envolvem o transporte aéreo, pois qualquer incidente com uma aeronave, ou em aeroporto, afeta empresas e cidadãos de diversos Estado simultaneamente. Quando ocorre um acidente com uma aeronave será aberto investigação que envolverá o aeroporto de origem, o de destino, o local onde caiu o equipamento, a empresa fabricante dele, os países que os passageiros tinham cidadania, o Estado em que aeronave era registrada, e possivelmente instituições internacionais. Desta forma, uma ação contra uma aeronave pode envolver no mínimo seis Estados distintos em torno da investigação e apuração das causas, e possivelmente punições.

A aviação é estatisticamente o meio de transporte mais seguro, pois os acidentes aeronáuticos não ocorrem frequentemente, em comparação aos outros meios, porém podem causar muitas perdas humanas e destruição material, por isso, os acidentes aeronáuticos geralmente são amplamente noticiados e causam extrema comoção social.

Um acidente pode gerar conflitos diplomáticas graves se um Estado, intencionalmente ou não, abater uma aeronave civil, utilizando seu sistema antiaéreo, destruindo uma aeronave de outro país matando cidadãos de diversas nacionalidades. Como ocorreu com os EUA nos anos 90, quando derrubaram um avião iraniano, e com o Irã, em 2020, quando abateu uma aeronave ucraniana, com passageiros de sete nacionalidades, a maioria de iranianos e canadenses. Este último, inicialmente resultou em um conflito diplomático pois os governos canadenses, europeus e estadunidenses solicitaram acesso ao território iraniano para realizarem investigações, contudo não foram autorizados porque o Irã não queria evidenciar que havia abatido a aeronave. Tal situação, além de conflito diplomático, também acarretou em protestos internos contra o governo vigente, demonstrando o quanto a aviação pode impactar politicamente um Estado.

A aviação também tem outros atores que podem influenciar a política interna e externamente, como a indústria de fabricação de aeronaves, e componente dela, empresas de fornecimento de combustível para aviação, os variados sindicatos que representam as diversas categorias de tripulantes, controladores de voo, aeroportuários, e outras atividades laborais. A influência destes grupos é variada e de difícil mensuração, por exemplo, os Estados que não tem indústria aeronáutica, que importa suas aeronaves, não terá esse ator influenciando politicamente. Por isso, os impactos destes atores devem ser analisados por Estado ou grupo regional, como o Mercosul.

4 INTEGRAÇÃO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

Vários são os motivos para que os indivíduos se integrem em uma sociedade, por necessidades de sobrevivência, por instintos biológicos, necessidades de trocas (econômicas), ou até por não ter a opção de não cooperar coletivamente. Os Estados também podem se unir por variados motivos e objetivos, e há inúmeras teorias de diversos ramos das ciências sociais que analisam as variadas formas de integrações entre Estados. Para os construtivistas, os Estados realizam uma integração, a nível mundial ou regional, por fatores sociais construídos pela sociedade internacional a qual o Estado pertence, e essa integração pode se modificar quando os entendimentos ou valores dos Estados são reconstruídos. Desta forma, assim como os conceitos de Soberania, Território e Fronteira são construídos socialmente, e podem ter sem entendimento e aplicação modificados, também ocorre com a Integração entre os Estados.

Conforme apresentado, em nosso planeta há uma integração mundial para o funcionamento da aviação civil internacional, que ocorre através dos vínculos que os Estados têm com a Organização da Aviação Civil Internacional, e a aceitação do que é regulado nesta instituição, tendo em vista que posteriormente é incorporado nas leis e regulamentos internos dos Estados. O objetivo observado desta integração mundial é para manter a segurança desta modalidade de transporte, que obtém peculiaridades específicas, como a obrigatoriedade de pousar em um território caso ocorra um acidente ou incidente com a aeronave. Como a aviação pode atender todos os cidadãos de todas as nações/Estados, os governos tendem a cooperar para manter a segurança de seus cidadãos em qualquer parte do planeta.

A Integração Regional para o desenvolvimento e operacionalidade da aviação não depende somente do fator segurança, ela segue sendo o principal, contudo diversos outros motivos podem levar os Estados de regiões próximas a cooperarem. Geralmente, a falta e/ou a baixa integração dos Estados próximos está vinculada a questões econômicas, como reserva de mercado; ou de defesa, como vários países com territórios pequenos manter um sistema de radar cada, ao invés de integrar-se e investir em um sistema para atender a demanda de vários países.

Para poder concluir se a Integração Regional consolidada no acordo CIRCEA 100-23, firmados por Brasil, Paraguai e Argentina é abrangente e não está sobrecarregado de legislações que impeçam a liberdade natural da aviação e dificulta o desenvolvimento do setor, primeiramente serão apresentados o acordo e um

panorama da aviação civil no Mercosul, e posteriormente serão apresentados as Integrações Regionais realizadas pelos Estados membros do bloco europeu e de países da América Central, para se obter modelos distintos como comparação de formas de integrações.

4.1 ACORDO CIRCEA 100-23 E A COOPERAÇÃO NO MERCOSUL PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Inicialmente, apontar-se-á a dificuldade de obtenção dos documentos necessários para realizar uma análise completa do acordo firmado por Brasil, Paraguai e Argentina para a regulação do tráfego na região de fronteira na foz do rio Iguaçu. Tendo em vista que o pesquisador tem a nacionalidade brasileira, iniciou a busca por acesso a informações sobre o acordo em órgãos governamentais brasileiros, com as leis de acesso à informação deste Estado.

A primeira negativa de acesso ocorreu no Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Foz do Iguaçu/Brasil, órgão militar que é responsável pelo controle do espaço aéreo na região da fronteira e aplica o referido acordo. Este órgão informou que o processo completo da consolidação do acordo, e os trâmites decorrentes dele não são realizados pelo órgão local, e que somente realizavam procedimentos e estudos para atualizá-lo, por isso foi apresentado documentos de uma possível atualização do mesmo, e a informação de que cartas de acordos operacionais são reguladas e publicadas pelas instâncias superiores da força aérea brasileira.

Com isso, foi-se solicitado ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA (brasileiro) o acesso aos documentos supramencionados, a resposta deste órgão veio através da Lei de Acesso à Informação contendo a mensagem de que o acordo foi construído e firmado na Organização da Aviação Civil Internacional, e que o governo brasileiro não obtinha os documentos solicitados. Ao analisar esse fator se pode concluir que o Estado brasileiro abdicou sua prerrogativa soberana de regular sobre procedimentos específicos de aviação civil, como é o caso deste acordo, visto que o mesmo é legislado, e posteriormente aplicado, por um organismo internacional.

Na sequência, via correio eletrônico, houve o contato com o escritório da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, que está localizado em Lima, capital do Peru, e onde o acordo CIRCEA 100-23 foi assinado, solicitando os documentos necessários para pesquisa. Em resposta, informaram que todos os documentos poderiam ser localizados no banco de dados do site da organização, e

enviaram uma ata de reunião denominada “Segunda reunião multilateral ATM/CNS entre Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai”¹⁰, realizada em agosto de 2010, onde houve a atualização do acordo que vigor atualmente. Ao acessar o banco de dados indicado não houve êxito em localizar os documentos procurados, mesmo após a tentativa de buscar de variadas formas e com informações específicas como “TMA FOZ, CTR FOZ, CTR CATARATAS E CTA GUARANI”, que são os designativos locais que abrangem o acordo.

Também houve a procura deste acordo em sites das instituições de aviação civil e militar da Argentina e Paraguai, e somente houve a localização do acordo publicado no site do órgão civil paraguaio denominado *Dirección Nacional de Aeronáutica Civil*, constando a carta de acordo conforme a publicação brasileira, na língua oficial daquele país, o espanhol, não havendo informações complementares¹¹.

A dificuldade de acesso a documentos, procedimentos, informações de recursos tecnológicos relacionados à aviação ocorre pois ela é vinculada a defesa nacional, e há entendimento de que divulgar informações podem trazer riscos a Soberania de determinado Estado, diante de possíveis Estados inimigos. O acesso a todo o processo de construção e atualização do acordo seria necessário para sanar dúvidas sobre o motivo de o Brasil controlar o espaço aéreo desta região e não a Argentina ou Paraguai, qual era o contexto político e econômico dos países quando ele foi firmado inicialmente, se houve interrupção do mesmo, quais os parâmetros de modificação, e quaisquer outras informações que poderiam ser relevantes para o estudo.

Mesmo com a dificuldade de acesso ao processo do acordo, a análise sobre seu funcionamento e atualização podem ser realizadas de forma satisfatória somente estudando o acordo em si, a ata de reunião encaminhada pela Organização da Aviação Civil Internacional que contém informações relevantes sobre como estes acordos multilaterais são construídos, sem passarem por órgão legislativos de seus países, e são aplicados de forma normalizada na aviação, e informações sobre o desenvolvimento e a regulação da aviação civil nos países que firmaram o acordo.

Ao analisar a carta de acordo operacional se identifica que a informação apresentada como finalidade se refere ao ato do Estado brasileiro divulgar os procedimentos de gerenciamento do espaço aéreo nesta região, e o objetivo nela

¹⁰ https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=ATMSAMMUL

¹¹ [http://www.dinac.gov.py/downloads/DOCUMENTACIONES%20INTEGRADAS%20AIS%20SE-RIE%20A08%20\(01.09.15\).pdf](http://www.dinac.gov.py/downloads/DOCUMENTACIONES%20INTEGRADAS%20AIS%20SE-RIE%20A08%20(01.09.15).pdf)

exposto se refere a “prestação de serviços de tráfego aéreo às aeronaves que operam nos espaços aéreos” (OACI, 2010, p. 13) da região. A carta não apresenta mais detalhes sobre objetivos e finalidades do acordo, porém se pode encontrar na ata de reunião ocorrida em Lima, sobre a atualização do acordo a seguinte informação,

As administrações de Brasil e Paraguai acordam realizar uma revisão conjunta dos procedimentos RNAV (GNSS)¹² dos Aeroportos Internacionais de Foz do Iguaçu e Guarani, considerando que o novo procedimento RNAV (GNSS) para a pista 14 do aeroporto de Foz do Iguaçu, interfere com os procedimentos estabelecidos para a pista 23 do aeroporto Guarani, ademais da zona norte correspondente a decolagem da pista 05 e conseguir um melhor resultado que beneficie as operações de ambos os aeroportos, sem interferir em suas respectivas aproximações e decolagens para manter um nível aceitável da segurança das operações na área. (OACI, 2010, p.13, tradução nossa)

O acordo operacional é estritamente formulado para regular a operacionalidade da aviação nesta região, não contendo nenhuma referência a questões econômicas, políticas e sociais. Conforme se pode observar, nas informações do motivo de sua atualização, os procedimentos de pousos e decolagens, e a geografia da região, conclui-se que os aeroportos estão próximos uns dos outros e isso acarreta em interferência nas operacionalidades de cada um quando as aeronaves necessitam pousar ou decolar de um deles, o que inclui também invasão de espaço aéreo estrangeiro.

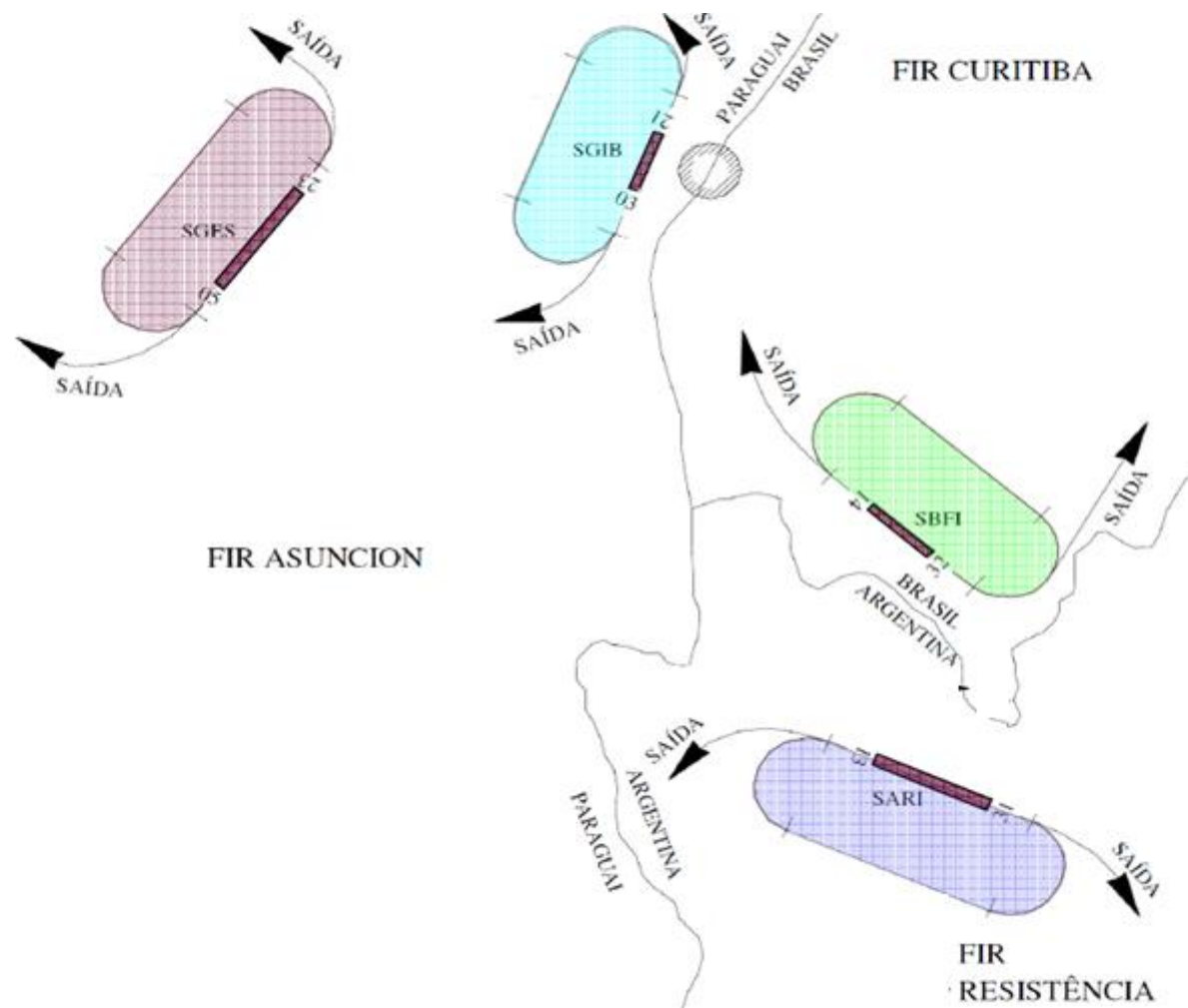
Na figura 10, a disposição de cada aeroporto, e as direções utilizadas pelas aeronaves para movimentação neste espaço aéreo, as informações de FIR (Regiões de Informação de Voo) são executadas por cada Estado, logo a “FIR Asuncion” atende o território paraguaio e o localiza na imagem, a “FIR Resistência” atende o território argentino, e a “FIR Curitiba” atende o território brasileiro, não obrigatoriamente baseados nas linhas fronteiriças terrestres, pois as coordenações de cada depende dos limites dos equipamentos de cada Estados, e necessidades de gestão de tráfego, podendo a FIR de um países repassar uma aeronave para a de outro, mesmo ela estando sobrevoando seu espaço aéreo.

Nesta figura, os aeroportos estão designados por seu código de localização da Organização da Aviação Civil Internacional, que contem quatro letras, sendo as duas primeiras a designação de um Estado, e as últimas ao nome do aeroporto. Os aeroportos públicos paraguaios que estão na região são os de Guarani (SGES) e Itaipu (SGIB) e suas pistas estão dispostas quase paralelas, e afastadas de tal forma

¹² Rotas de navegação aérea

que uma dificilmente interfere na operacionalidade uma da outra. Situação análoga as pistas dos aeroportos de Foz do Iguaçu (SBFI), no Brasil, e Puerto Iguazu (SARI), na Argentina.

Figura 10: Circuitos de tráfego nos aeroportos de Cataratas do Iguaçu (SARI), Foz do Iguaçu (SBFI), Guarani (SGES) e Itaipu (SGIB)



Fonte: Modificada de CIRCEA 100-23, 2012, p. 21

Contudo os aeroportos brasileiro e argentino têm suas pistas dispostas de tal forma que obriga as aeronaves a sobrevoarem o espaço aéreo paraguaio para realizar procedimentos de pousos e decolagens, e no caso do brasileiro a direção do sobrevoos está na rota com os aeroportos paraguaios.

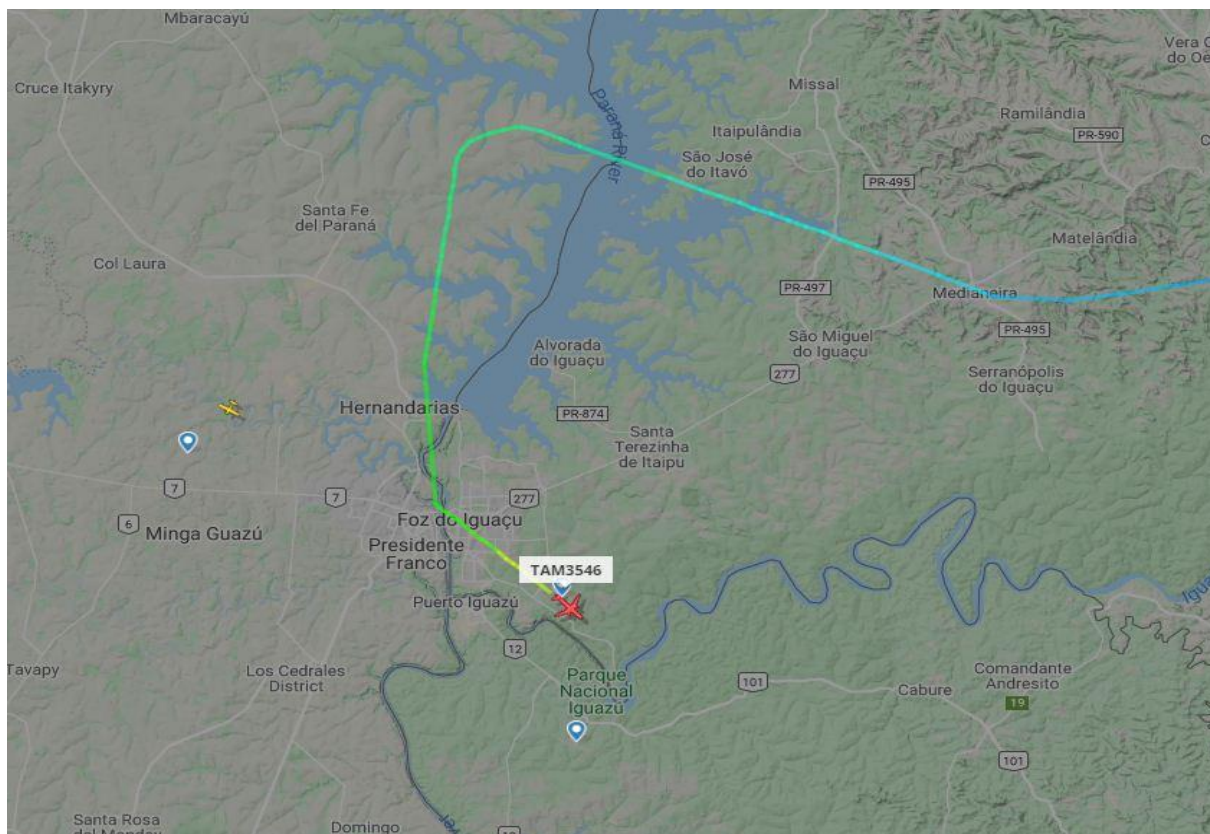
Os procedimentos de pousos e decolagens serão executados conforme o porte da aeronave e a regra em voo (operação visual ou por instrumento), assim, quanto maior a aeronave, mais peso transportar, e pior a visibilidade para pouso ou decolagem, maior será a distância necessária para realizar a aproximação ou

distanciamento do aeroporto. Por isso que aeronaves utilizadas pela aviação regular, como modelos da Airbus e Boeing, precisam sobrevoar os espaços aéreos dos países vizinhos, na região da fronteira.

Nas imagens 11 e 12 se apresentam um pouso e uma decolagem no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, de aeronave da companhia aérea Latam, para ilustrar os procedimentos obrigatórios previsto no acordo em estudo. As aeronaves podem pousar e decolar nos dois sentidos ilustrados, a escolha da direção dependerá da direção do vento na região, contudo, as trajetórias utilizadas para o pouso e decolagem geralmente são estas.

Na figura 11, a aeronave se aproxima do aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas (SBFI), com origem de aeroporto no território brasileiro, passando pela cidade de Medianeira (Brasil), em direção ao rio Paraná, adentrando o Paraguai, cerca de Santa Fé del Paraná (Paraguai), onde realiza curva a esquerda, seguindo para cidade Presidente Franco, onde novamente realiza curva a esquerda, para conseguir se alinhar a pista de pouso e decolagem do Aeroporto de destino (SBFI). Demonstrando a necessidade de sobrevoar o território paraguaio para realizar o pouso em aeroporto brasileiro.

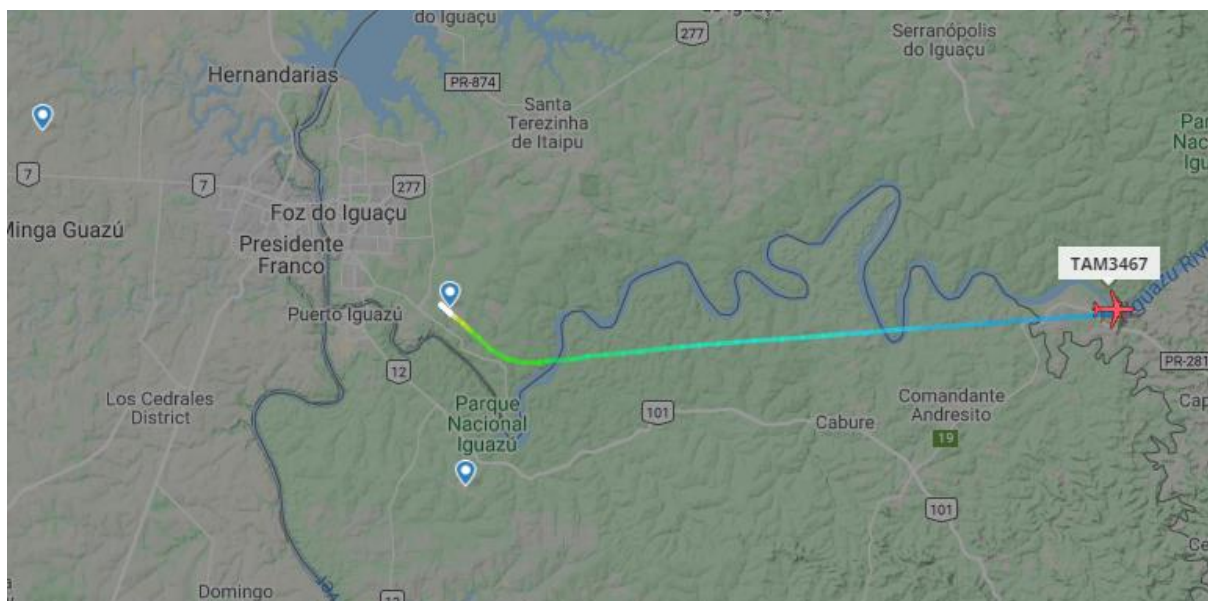
Figura 11: Procedimento de pouso no Aeroporto de Foz do Iguaçu



Fonte: Adaptada de FlightRadar24, 2019

Já na figura 12, a aeronave decola do aeroporto de Foz do Iguaçu/Cataratas (SBFI), com destino aeroporto em território brasileiro, em direção ao rio Iguaçu, e realiza uma pequena curva a esquerda, para direcionar sua trajetória de voo, e sobrevoa parte do território argentino, para posteriormente regressar ao brasileiro.

Figura 12: Procedimento de decolagem no Aeroporto de Foz do Iguaçu



Fonte: Adaptada de FlightRadar24, 2019

Outro fator que podem interferir na operacionalidade destes aeroportos são os procedimentos de espera em voo que as aeronaves realizam enquanto aguardam autorização para pousar, conforme se pode observar na figura 13. Estes procedimentos são previstos em cartas operacionais dos aeroportos, e também são designados pelos controladores de tráfego aéreo da localidade onde a aeronave se encontra sobrevoando.

Na figura 13, a aeronave tem como destino de pouso o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (SBFI), devido a impossibilidade de pouso, possivelmente por adversidade meteorológicas, foi obrigada a realizar sobrevoos na localidade. A mesma tem origem em território brasileiro, e tentou primeiro pouso pela cabeceira próxima ao rio Iguaçu, sendo obrigada a ingressar em território argentino, ao não obter êxito arremeteu em direção a Hernandarias (Paraguai), curvando para a direita e realizando sobrevoos próximos ao rio Paraná, e neste procedimento permaneceu sobre os territórios paraguaio e brasileiro, e sobrevoando os aeroportos Guarani (SGES) e Itaipu (SGIB).

Posteriormente, o comandante da aeronave, seguiu em direção do território argentino, sobrevoando o território paraguaio de Presidente Franco, ingressando na Argentina no Parque Nacional Iguazú, em direção ao território brasileiro próximo ao aeroporto de destino (SBFI), nesta movimentação sobrevoou espaço aéreo do aeroporto Cataratas do Iguaçu (SARI). Antes de pousar em Foz do Iguaçu, o comandante da aeronave realizou mais um sobrevoo sobre território brasileiro, onde ingressou pela Argentina, curvou para esquerda realizando uma manobra denominada 360¹³ (volta completa para ingressar ao ponto de partida) e seguiu para pouso em seu aeroporto de destino.

Figura 13: Procedimento de espera para pouso no Aeroporto de Foz do Iguaçu



Fonte: Adaptada de FlighiRadar24, 2019

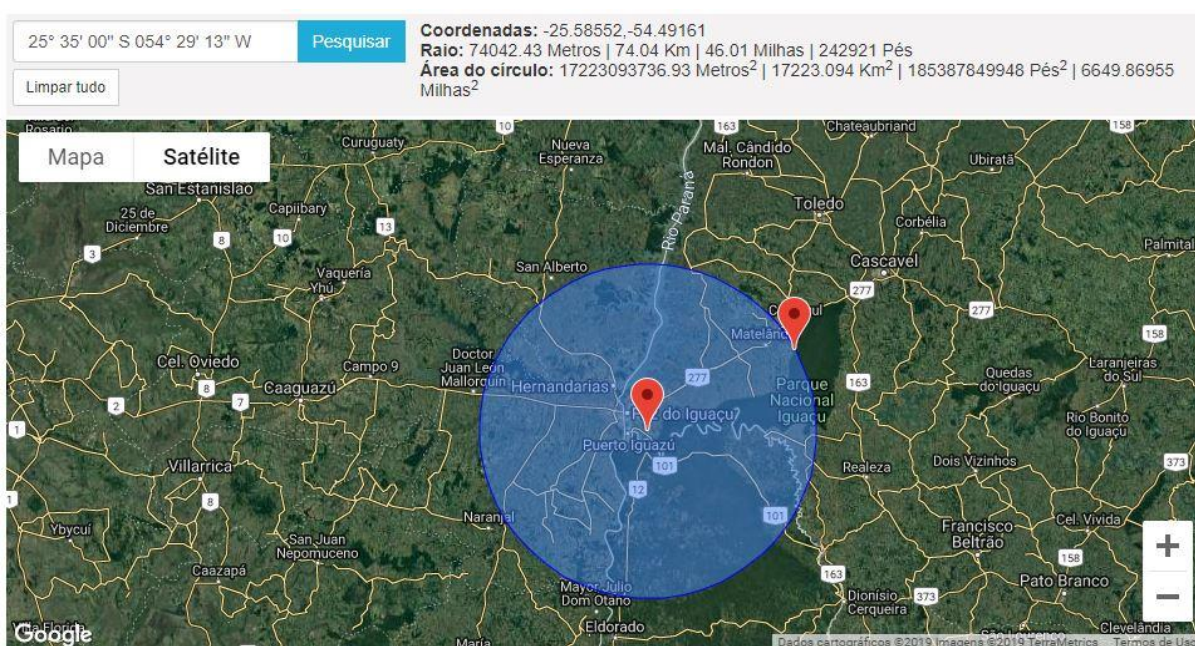
Quando há muitas aeronaves para pousar e decolar de um aeroporto, ou quando sua pista está interditada, as aeronaves são direcionadas a diminuir velocidade de voo, realizar uma curva maior para aproximação, ou até darem voltas no espaço aéreo enquanto aguardam autorização de pouso. Essas ações são

¹³ Na imagem não se apresenta a manobra com um círculo, e sim um desenho próximo de um quadrado, isso ocorre por falha no sistema do site FlighiRadar24, na apresentação do trajeto de algumas aeronaves. Possivelmente porque o sistema tenta acompanhar a trajetória da aeronave, e quando a falhas no recebimento de informações, que são disponibilizadas em tempo real, o sistema tenta corrigir a trajetória ligando os pontos onde recebeu os sinais, completando a trajetória onde não recebeu sinal.

realizadas independente do território nacional que estiver abaixo dela, podendo interferir na operacionalidade dos outros aeroportos. Por isso a necessidade de um só coordenador de gestão de tráfego.

Segundo o acordo, sua abrangência é um raio de 74 (setenta e quatro) quilômetros, a partir do aeroporto de Foz do Iguaçu, englobando os territórios brasileiros, paraguaios e argentinos, conforme figura 14.

Figura 14: Abrangência do acordo CIRCEA 100-23



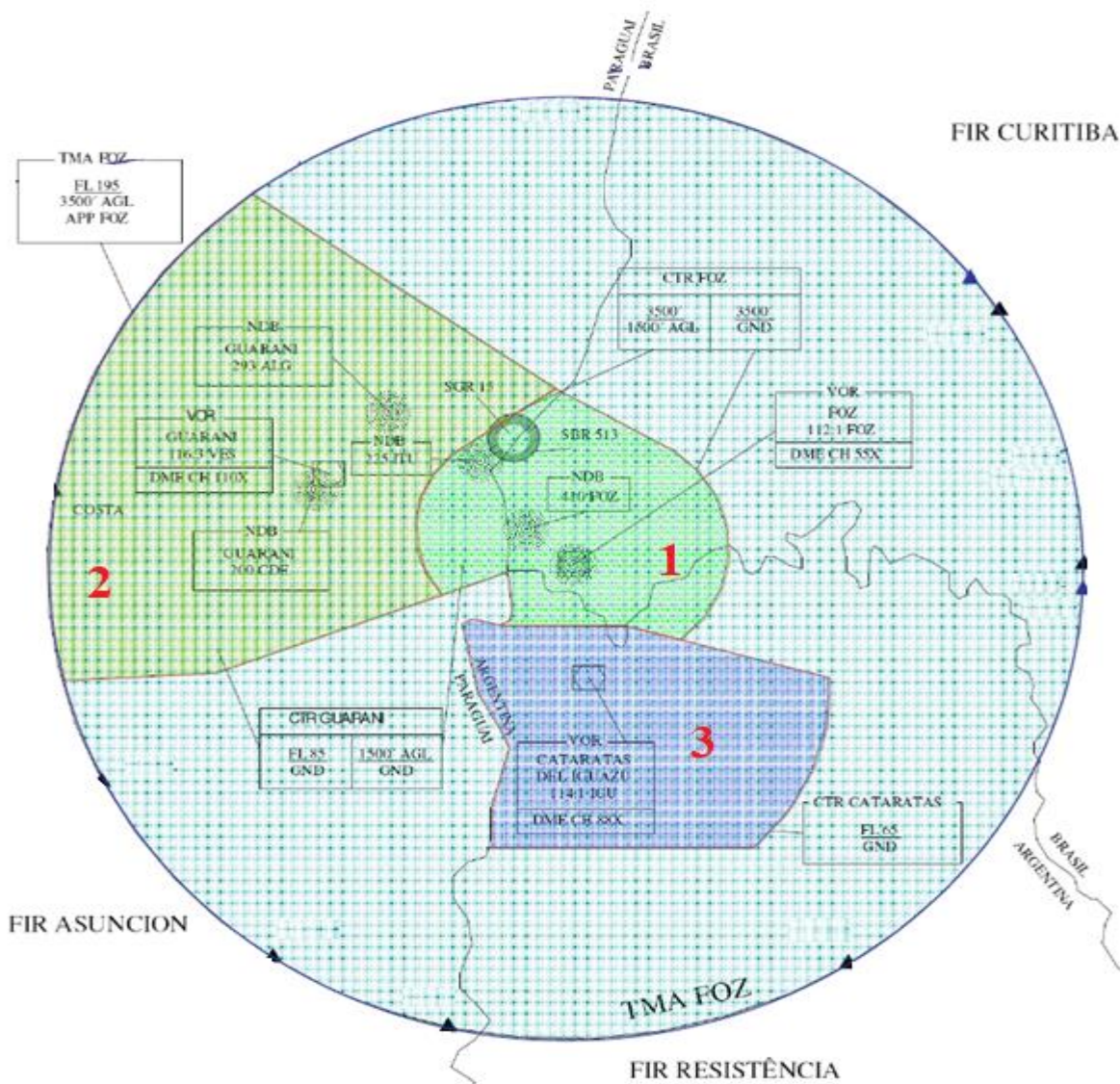
Fonte: Adaptada de Google, 2019

E coordenando os tráfegos com os prestadores de serviços destes três países da seguinte forma:

Área de Controle Terminal - TMA FOZ: gerencia o tráfego aéreo na aérea supracitada, atividades executadas por brasileiros, que tem a finalidade de coordenar as aproximações e decolagens das aeronaves até se aproximarem dos aeroportos da região destino. Esse controle funciona com intermediário entre as torres locais de cada aeroporto e as Regiões de Informação de Voo - FIR de cada países. Exemplo, se uma aeronave decola de Buenos Aires, ela será coordenada pela *FIR* argentina (Resistencia) até se aproximar da região da fronteira, depois será repassada para o controle *TMA FOZ*, que gerencia o trafego local, e anunciara para qual aeroporto irá, caso a informação já não esteja em seu plano de voo, com isso a *TMA FOZ* direciona a aeronave para a rota do aeroporto escolhido e indica o momento de transferência para a Torre de Controle do aeroporto que coordenara o pouso dela. A abrangência

de sua área de atuação está desenhada de cor azul clara na figura 15.

Figura 15: Limites TMA Foz, CTR Foz, CTR Cataratas e CTA Guarani



Fonte: Modificada de CIRCEA 100-23, 2012, p. 19

Zona de Controle - CTR FOZ: coordena os pousos no aeroporto de Foz do Iguaçu, repassados pela Área de Controle Terminal - TMA FOZ, e gerencia a movimentação nas suas aéreas de movimento (solo). Também autoriza a decolagem de aeronaves de Foz do Iguaçu e as repassa para a TMA FOZ para coordenação de tráfego com as FIRs. A abrangência de sua área de atuação está desenhada de cor verde na figura 15, indicada pelo número 1, em vermelho.

Zona de Controle - CTR CATARATAS: coordena os pousos no aeroporto de Puerto Iguazú, repassados pela TMA FOZ, e gerencia a movimentação nas suas aéreas de movimento. Também autoriza a decolagem de aeronaves deste aeroporto

e as repassa para a *TMA FOZ* para coordenação de tráfego com as *FIRs*. A abrangência de sua área de atuação está desenhada de cor roxa na figura 15, indicada pelo número 2, em vermelho.

Zona de Controle - CTA GUARANI: coordena os pousos no aeroporto de Ciudad de Leste, repassados pela *TMA FOZ*, e gerencia a movimentação nas suas aéreas de movimento. Também autoriza a decolagem de aeronaves do aeroporto paraguaio e as repassa para a *TMA FOZ* para coordenação de tráfego com as *FIRs*. A abrangência de sua área de atuação está desenhada de cor amarelo na figura 15, indicada pelo número 3, em vermelho.

Desta forma, os Estados acordaram que na região abrangente do acordo quem controla e coordena o espaço aéreo é o Brasil, que repassara o controle e gerenciamento das aeronaves para os aeroportos locais, somente quando elas estiverem próximas de cada aeroporto. Isso pode ser identificado como cessão de Soberania para controle de seu território, contudo o acordo não desobriga a cada Estado manter seu próprio sistema de gerenciamento de controle e monitoramento de seu espaço aéreo, podendo os governos argentino e paraguaio desenvolver um sistema radar para identificar aeronaves em seu espaço aéreo, independente do governo brasileiro, e utilizado em segundo plano, mesmo o Brasil gerenciando o espaço aéreo de seus vizinhos.

O acordo regula a gestão do tráfego aéreo na localidade, porém não abrange questões econômicas e aduaneiras que dificulta a operacionalidade do tráfego na região e afeta negativamente o custo de se locomover nos aeroportos da fronteira. As regulações vigentes atuais que mais prejudicam a aviação na localidade estão relacionadas a separação de voos internacionais e domésticos, e a necessidade de pousar em um aeroporto internacional para sair e ingressar em um Estado.

Os países que compõem o bloco Mercosul obtêm legislações favoráveis a liberdade econômica do transporte aéreo, não restringindo o mercado de aviação, permitindo que empresas de outros países operem rotas aéreas nacionais e internacionais em seus territórios, não fazendo reservas de mercados para companhias estatais ou privadas. Também há números significativos de companhias aéreas apresentando concorrência no mercado e favorecendo os cidadãos na prestação dos serviços ao público geral.

O fluxo de aeronaves na América Latina ainda é pequeno, em comparação com a América do Norte, Europa e Ásia, concentrando-se nas capitais dos Estados ou em locais de rotas aéreas, representando apenas 8% do mercado mundial

(ATAG¹⁴, 2018). A região da fronteira é um destino muito procurado por turistas por isso a significativa movimentação de aeronaves nos aeroportos locais, e se tornou rota para aeronaves que cruzam o continente em direção ao Brasil ou Europa.

O acordo estudado não prevê a modificação das regras de voos internacionais e domésticos, com isso, as companhias que operam voos domésticos, principalmente as brasileiras, tem um custo alto com combustível para atender as rotas até a região da fronteira, porque não podem utilizar os aeroportos próximos como pouso alternativo. Com isso, a exemplo que ocorre no Brasil, uma aeronave que decole de Curitiba a aproximadamente 700 km de Foz do Iguaçu, tem que abastecer a aeronave com combustível para chegar até seu destino e voltar até Curitiba, pois, caso não consiga pousar em seu destino tem que obter combustível suficiente para pousar em outro aeroporto.

Hipoteticamente, caso não houvesse normas de separação de voos domésticos e internacionais, os voos que viessem em direção à fronteira poderiam utilizar os aeroportos alternativos para pouso economizando combustível, reduzindo seus custos operacionais, que seriam repassados aos clientes em forma de passagens mais acessíveis.

Outro fator que custeia a aviação e congestiona o tráfego aéreo na localidade é a necessidade de somente ter permissão de sair dos países de um aeroporto internacional, obrigando as aeronaves que decolam próximas da região em aeroportos domésticos, a passarem pelos aeroportos da região só para realizar procedimentos imigratórios.

Este é o caso de quem decola do aeroporto de Santa Terezinha de Itaipu, cidade próxima de Foz do Iguaçu, com destino ao Paraguai ou Argentina. Essa aeronave decolará de sua origem, pousara em Foz do Iguaçu, após terá que ir para um aeroporto internacional em seu destino, e somente depois destes procedimentos poderá seguir o destino escolhido. Portanto, caso uma aeronave pretenda realizar um voo que poderá ocorrer de forma direta a seu destino, terá que pousar em dois aeroportos somente para tramites burocráticos, sem a necessidade alguma para a aviação.

Na figura 16, apresenta-se a concentração de voos na América do Sul, que ocorre principalmente em capitais dos países, e no Brasil, além da capital nacional há grande concentração de voo nas capitais dos estados deste país, principalmente em

¹⁴ <https://www.atag.org/>

São Paulo e Rio de Janeiro. E as rotas principais são as próximas dos oceanos, tendo no Pacífico uma grande movimentação de aeronaves ligando os países que tem acesso a esse oceano, já no Atlântico desde a aérea costeira do nordeste brasileiro até a região do Montevideo há um tráfego intenso de aeronaves. Em territórios interno do continente há grande quantidade de voos, todavia com menos concentração que os litorais.

Figura 16: Concentração Aéreas da América do Sul



Fonte: Adaptada de FlighiRadar24, 2019

Os países que compõe o Mercosul não adotam políticas comuns para desenvolver a aviação civil, como ocorre no bloco europeu, onde há agências

supranacionais que regulam a atividade para serem aplicados nos países do bloco. Ao analisar as atividades desempenhadas o Mercosul, observa-se que não há nenhum grupo de trabalho, secretaria, normativa ou comissão legislativa, que tratem sobre a aviação civil. As atividades relacionadas a transporte se resumem em ações pouco impactantes, como a troca de placa de carros nos países membros do bloco.

Ao analisar a ata da Segunda Reunião Multilateral ocorrida na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, em Lima, constata-se que os países delegam a capacidade de realização de acordos multinacionais a órgão do executivo, sem necessidade de promulgação parlamentar. Também se nota que o Brasil é o único país que os representantes são militares, demonstrando que eles ainda exercem poder sobre a aviação civil brasileira, o restante dos participantes obtém somente agências civis para regular atividades da aviação civil.

Essa influência militar brasileira pode acarretar restrições à aviação, pois a doutrina das forças armadas é baseada em proteção da Soberania nacional, isso acarreta em regulações restritivas, pois não são formuladas para o desenvolvimento econômico e social dos cidadãos, e sim em manter a operacionalidade da aviação e a proteção soberana brasileira.

Ao analisar o acordo CIRCEA 100-23, a reunião multilateral supracitada com os outros acordos que nela foram tratados, e a aviação civil em cada países, pode-se concluir que a integração regional no bloco Mercosul, se resume em manter uma regulação e acorda para manter a operacionalidade da aviação, na gestão do tráfego aéreo, não apresentando nenhuma propostas para o desenvolvimento da aviação civil em outros campos possível, como econômicos, políticos, de infraestrutura, aduaneiros, industriais, sindicais, etc.

4.2 CÉU ÚNICO EUROPEU

Liberalização ou desregularização pode ser entendida como ausência ou limitação de normas, se partir de pressupostos liberais econômicos, contudo, esses conceitos na aviação podem ser entendidos como uma nova política de Estado, quando ele reduz seu protecionismo econômico direto sobre esse meio de transporte, não renuncia controlar seu correto funcionamento.

Para Navarro (2003) a estrutura de controle do espaço aéreo europeu estava defasada formando conglomerados de controles de diferentes sistemas, onde cada países adotava uma política e forma de administração da aviação civil. Em um

pequeno espaço aéreo haviam múltiplas transferências de um sistema de controle a outro, além dos espaços aéreos reservados para os militares, restringindo a possibilidades de estabelecimentos de muitas rotas (aerovias) para descongestionar o tráfego aéreo. Essas políticas separadas dos países traziam graves consequências no trânsito aéreo intraeuropeu,

E se traduz principalmente em importantes demoras nas operações em terra e voo; um aumento das distancias que tem que percorrer as aeronaves, com o custo adicional que acarreta; e a utilização de rotas inadequadas para a otimização dos consumos energéticos dos motores. Todo isso conduz a um notável incremento dos custos das operações de transporte aéreo na Europa, que a final dos anos oitenta superava os 5 bilhões de dólares anuais, segundo alguns analistas (NAVARRO, 2013, 49, tradução nossa)

O protecionismo dos países europeus na regulação de seu território, e consequentemente seu espaço aéreo, para favorecimentos das companhias aéreas nacionais (estatais ou privadas) eram consolidados por vários acordos bilaterais entre eles, onde realizavam a repartição do mercado da aviação através de distribuição de rotas aéreas, números de assentos e voos ofertados. Desta forma, os países europeus suprimiam a liberdade da aviação por motivos estritamente econômicos, essa situação permaneceu até a criação da Comunidade Econômica Europeia. (Navarro, 2003)

Para Navarro (2003), com o desenvolvimento da indústria europeia de aviação, o aumento do turismo e surgimento de outras empresas do setor, além de decisões do tribunal comunitário obrigou o Conselho europeu a regular a aviação com mais liberdade de acesso de mercados. Isso ocorreu inicialmente através de blocos normativos, com política comum do setor, diretivas regulando tarifas e distribuição da capacidade entre as companhias europeias.

Os fatores internos que favoreceram para a regulação da aviação civil com menos restrições, abordados por Lacarra (2009), são as decisões do Tribunal de Justiça da Comunidade Econômica que decidiam sobre os acordos bilaterais entre os Estados, sobre matérias protecionistas que foram considerados contrários ao firmado no tratado de constituição do bloco; e pressões comunitárias sobre o Parlamento europeu para a criação de uma política comum de transportes. Para o autor, apesar da demora em colocar em pratica uma política comum aérea, foram as circunstâncias políticas, econômicas e sociais de cada momento histórico que proporcionou a vontade de abertura definitiva do setor aéreo na Europa.

O autor também apresenta fatores externo europeus que influenciaram a abertura do setor, para Lacarra (2009), os EUA e o Reino Unido disputavam o mercado europeu, onde os estadunidenses obtinham uma indústria aeronáutica e um setor de serviços aéreos desenvolvidos, com excedente, e buscavam novos mercados, competindo com as empresas europeias, principalmente com as do Reino Unido, que restringiram seus mercados para a sobrevivência de suas empresas nacionais, que operavam em seus territórios, e na Europa. Para o autor,

Os EUA já tinham um mercado aberto e sem limitações, e pressionou para que os outros Estados assinantes de acordos bilaterais liberassem também seus mercados e criassem deste modo uma situação equitativa. Uma vez mais, vemos como o aliado americano interveio para fomentar uma maior integração europeia. (LACARRA, 2009, p. 23)

Em meio desta disputa por mercados, vários países realizavam acordos bilaterais com os EUA, que foram sendo desfeitos devido a decisões do tribunal europeu, e a regulação de uma política unificada para o setor, consolidando um mercado comum europeu para aviação. Todo esse processo de reorganização do setor aéreo no bloco europeu durou décadas e somente em 1999, que a Comissão Europeia lança a iniciativa de Céu Único, como resposta política para a crescente demanda de tráfego aéreo europeu.

O objetivo da iniciativa supracitada é a criação de um Sistema de Navegação Aérea na Europa, com um novo marco regulatório e instituições para a prestação de serviços de navegação, com uma reforma na gestão do tráfego aéreo na Europa, transferindo poderes Soberanos de tomada de decisão sobre o setor para a União Europeia. A regulação elaborada pelos órgãos do bloco europeu tem maior peso que as nacionais, e são elaboradas principalmente pelas Agencia Europeia de Segurança Aérea (EASA), a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) e Conferencia Europeia da Aviação Civil (CEAC).

A aviação europeia começou a ser regulada em 2004, com os seguintes regulamentos:

- CE 549/2004, *marco de criação para o Céu Único*: criando a política comum do bloco; propondo a cooperação civil/militar para a gestão do tráfego aéreo; entendimento do espaço aéreo como recurso que pode ser utilizado por todos os membros do bloco; e a não interferência em assuntos relacionados as forças armadas de cada Estado. Este regulamento norteia os Estados para agir como autoridade supervisora da aviação, para que cada um possa criar separado, ou em conjunto,

autoridades nacionais para cumprir suas obrigações junto à Organização da Aviação Civil Internacional, e aplicar as normativas da aviação em seus territórios;

•CE 550/2004, *sobre serviços de navegação aérea no bloco europeu*: estabelece que esses serviços não devem ser regulados por questões econômicas; consolida a ideia de que o Estado é responsável por supervisionar essas atividades em seus territórios, mesmo sendo executados por privados ou outros países; estabelece a certificação comum dos provedores de serviços no bloco, onde se uma empresa tem certificado emitido por um Estado, ela pode executar atividades em outros do bloco com essa certificação.

•CE 551/2004, *regula a organização e utilização do espaço aéreo único europeu*: apresenta informações sobre Soberania, coordenação militar e civil e as atividades do Eurocontrol (órgão conjunto de navegação aérea).

Os regulamentos da união europeia são normativos norteadores para execução das atividades relacionadas a aviação, eles não apresentam como os Estados devem fazer o proposto na norma, e sim o objetivo a ser alcançado, e redefinem entendimentos dos conceitos sociais e políticos como fronteira e Soberania.

(5) Nos termos do artigo 1.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional, os Estados contratantes reconhecem que «cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território». É no quadro dessa soberania que os Estados-Membros da Comunidade, sob reserva do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo. (8) As atividades do Eurocontrol confirmam que a rede de rotas e a estrutura do espaço aéreo não podem, de forma realista, ser desenvolvidas isoladamente, já que cada Estado-Membro é parte integrante da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, a seguir designada «REGTA», tanto no interior como fora do território da Comunidade. (12) A reconfiguração do espaço aéreo deverá basear-se em requisitos operacionais independentemente das fronteiras existentes. Deverão ser desenvolvidos princípios gerais comuns para a criação de blocos de espaço aéreo uniformes e funcionais em consulta com o Eurocontrol, e com base no aconselhamento técnico deste. (PARLAMENTO E CONSELHO EUROPEU, 2004)

No bloco europeu houve a transferência soberana legislativa de matérias de transporte para o parlamento do bloco, para a criação de uma regulação comum, contudo os Estados membros podem criar legislações próprias. Após a publicação destes normativos norteando o desenvolvimento da aviação civil no bloco europeu, os Estados membros iniciaram processos de adaptações nacionais para o novo sistema. Ao analisar o sistema europeu se pode concluir que houve adição de mais camadas legislativas sobre a aviação, pois normalmente os Estados internalizam os regulamentos da Organização da Aviação Civil Internacional em suas legislações e

aplicam em seus territórios. Contudo neste bloco, houve a criação de agências supranacionais que regulam a atividade, além do que é decidido no parlamento e conselho europeu, desta forma há mais legislações existentes, que podem dificultar a compreensão dos regulamentos vigente no espaço aéreo europeu.

As normativas europeias sobre a aviação e questões aduaneiras foram redefinidas, e com isso também os conceitos de voos domésticos e internacionais. Para a aviação um voo internacional é aquele que decola ou pousa de um Estado diferente de sua origem ou destino, já o doméstico são transportes que ocorrem com chegada e saída de um mesmo território, e essa distinção era necessária para realização de tramites aduaneiros, principalmente. Contudo, os regulamentos europeus deram caráter doméstico para os voos realizados com origens e destinos para países do bloco, logo, esses voos não são considerados internacionais dentro do bloco, desburocratizando a aviação.

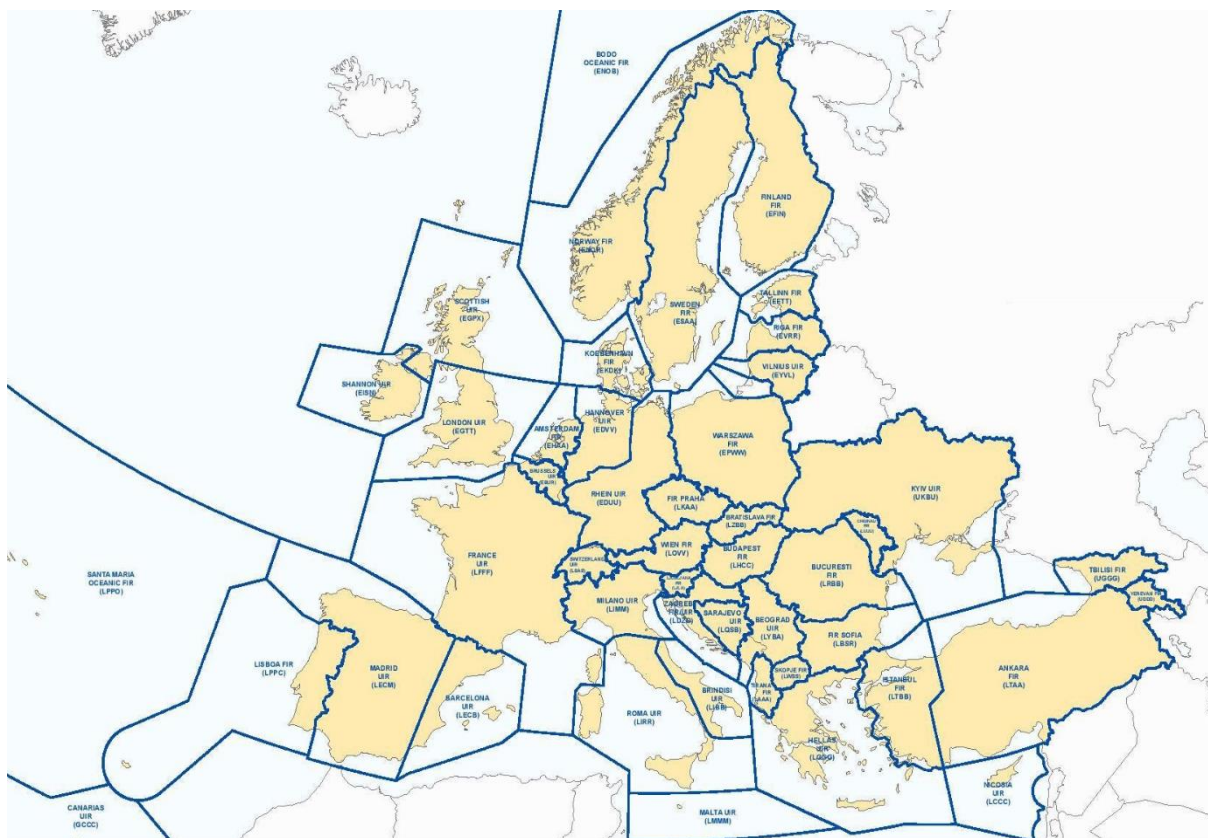
Essa reconstrução da ideia de voos domésticos e internacionais é uma prerrogativa Soberana dos Estados, que podem impor procedimentos sobre a aviação a dificultando ou facilitando. Os países europeus ao observarem que suas regras estavam dificultando o trafego aéreo no espaço aéreo europeu, também nos aeroportos, reconstruíram a ideia sobre o conceito e aplicam um novo entendimento sobre a aviação em seus territórios.

Na Europa, cada Estado criou uma estrutura de gestão e controle do espaço aéreo acima de seu território, pois obtinha recursos tecnológicos, financeiros e humanos para isso, e dispunham de sua estrutura de fornecimento de serviços aeres, com suas FIR (Regiões de Informação de Voo) e estrutura de radares. Contudo isso está sendo modificado para melhor atender a demanda crescente por serviços, e distribuição dos recursos,

A utilização flexível do espaço aéreo é um conceito de gestão do espaço aéreo definido pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e desenvolvido pela Organização Europeia para a Segurança da Aviação (Eurocontrol), segundo o qual o espaço aéreo não deve ser designado como puramente civil ou militar, mas sim considerado um *continuum* em que se deve procurar dar máxima satisfação às necessidades de todos os utilizadores [...] Dois ou mais Estados-Membros podem criar uma célula comum de gestão do espaço aéreo por Estados-Membros em que na gestão do espaço aéreo [...] No caso das atividades transfronteiriças, os Estados-Membros devem assegurar que os órgãos civis dos serviços de tráfego aéreo e os órgãos militares dos serviços do tráfego aéreo (civil) e/ou de controlo militar envolvidos nessas atividades acordem num conjunto de procedimentos comuns para a gestão de situações de tráfego específicas e a melhoria da gestão do espaço aéreo em tempo real. (PARLAMENTO E CONSELHO EUROPEU, 2005, p. 3)

Atualmente, os países europeus estão considerando o espaço aéreo do bloco com sendo um único, e estão implementando regulamentos que auxiliam no compartilhamento de recursos entre os países. Na figura 17, há a apresentação das divisões de Região de Informação de Voo (FIR) da União Europeia demonstrando uma grande quantidade de separações de locais gerenciados pelos diversos países do bloco, que devido ao alcance dos equipamentos radares e de auxílio a navegação, poderiam ser reduzidos a poucos prestadores de serviços, como propõe a iniciativa europeia de separação do espaço aéreo em blocos funcionais.

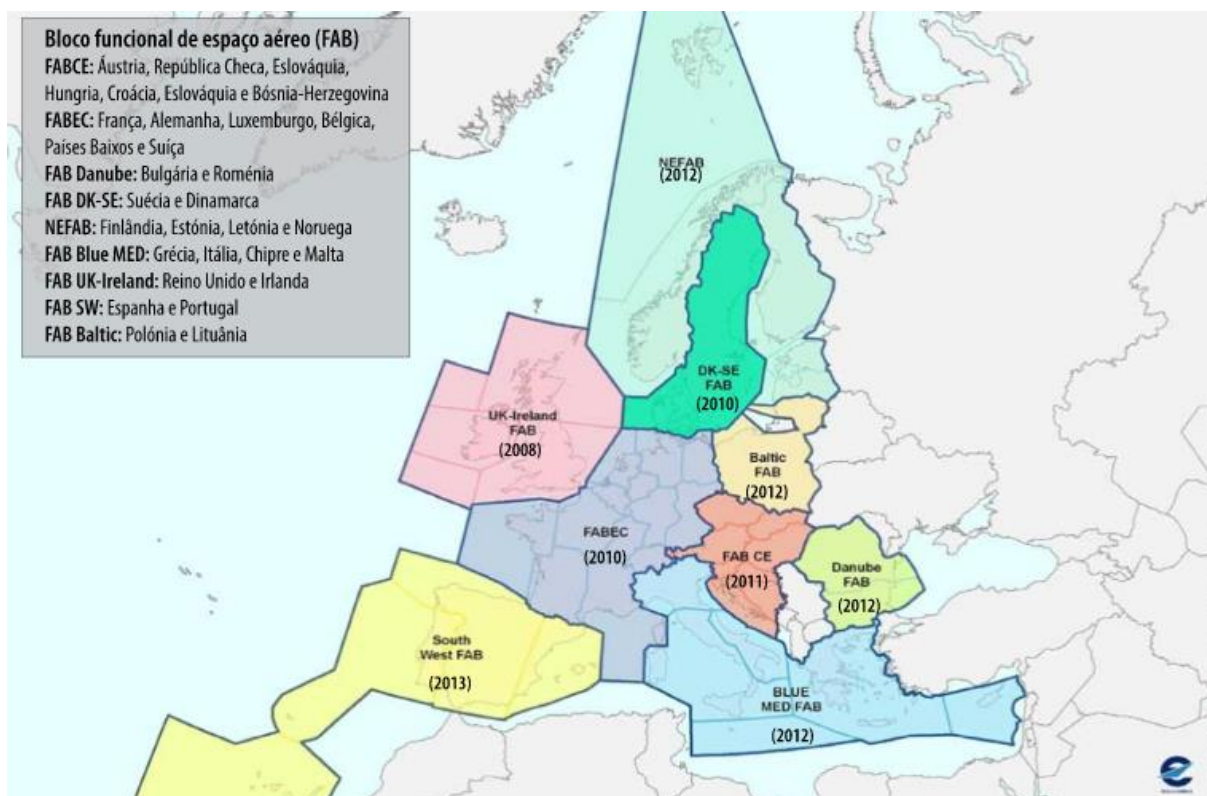
Figura 17: Divisões de Espaço aéreo europeu



Fonte: Modificada de Eurocontrol, 2019

Na figura 18, há a apresentação da divisão europeia de seu espaço aéreo em blocos funcionais, onde os países pertencentes a um determinado bloco podem realizar atividades de unificação de seus recursos, regulamentos e fornecimentos de serviços aéreos, com a finalidade de otimização de recursos e compartilhamento de custos. Estes blocos estão em fase de implantação, contudo essa iniciativa demonstra que Estados podem se unir em torno de políticas comuns para o desenvolvimento da aviação.

Figura 18: Os nove blocos funcionais de espaço aéreo e datas de criação



Fonte: Tribunal de Contas Europeu, 2019

Na Europa, a união regulatória se estendeu a todas as atividades da aviação, integrando um mercado único, onde empresas autorizadas e certificadas para prestação de serviços em um país, pode utilizar essa liberação para exercer atividades nos demais países do bloco, pois os regulamentos são os mesmos em todos os países do bloco, dispensando a necessidade de autorização e certificação em cada Estado. Para ocorrer essa união regulatória, o Estado emissor de certificações e autorizações deve fiscalizar essas empresas, garantindo sua regularidade.

Apesar do avanço europeu no desenvolvimento da política do céu único, integrando as diversas atividades do transporte aéreo, o sistema ainda não está consolidado, sendo reconstruído de forma a atender as necessidades de todos os Estados do bloco. Esta política demorou década para ter sua implantação iniciada, e os Estados somente se uniram após observarem que o tráfego na região estava se congestionando de tal forma a causar prejuízos para as empresas aéreas e particulares, além de não atender a demanda da população por transporte público.

Essa reconstrução regulatória, com a redefinição dos conceitos da aviação na sociedade europeia demonstra que os pressupostos construtivistas estão

coerentes ao demonstrar que conceitos são construídos e reconstruídos por uma sociedade, em determinado tempo e condições sociais. A aviação na Europa se desenvolveu de tal forma que obrigou os Estados a rever sua construção social, em forma regulatória protecionistas, baseados no conceito de Soberana, para restringir umas atividades potencialmente livre, para atender necessidades de mercado e defesa.

As mudanças no bloco europeu demonstram que é possível reconstruir as legislações nacionais para atendimento de demandas sociais, redefinindo conceitos, para otimizadas o desenvolvimento da aviação civil, e facilitar os fluxos de pessoas e mercadorias entre os Estados. O modelo europeu de integração regional para o desenvolvimento da aviação não é o único, há também uma integração na América Central, consolidada em uma Organização Internacional, conhecida como Corporação de Serviços de Navegação Aérea da América Central - COCESNA

4.3 CORPORAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA DA AMÉRICA CENTRAL - COCESNA

Conforme apontado, muitos são os fatores que fazem com que Estados firmem acordos de cooperação regional, principalmente para o desenvolvimento ou gestão da aviação civil. No caso dois casos anteriormente apresentados, se observa que os motivos de cooperação são distintos, onde a cooperação de alguns membros do Mercosul tem como foco a gestão de tráfego aéreo em uma determinada localidade, a cooperação europeia está integrando seu sistema em todos os níveis possíveis: políticos, econômicos e sociais.

Ao analisar os territórios dos Estados europeus se pode concluir que essa integração regional poderia ter se iniciado e consolidado a várias décadas, contudo, esses países obtinham recursos financeiros e tecnológicos para optarem em não cooperar entre si, mesmo que pudessem implementar um sistema que atenderia vários países, isso possivelmente ocorreu por motivos de segurança nacional ou imposição de poder econômico.

Essa visão europeia de restrita a cooperação não era a mesma dos países da América Central, que já na década de 60 observaram que poderiam se unir para implantar um sistema integrado para regular a aviação em vários países da região e fornecer serviços aéreos.

[...] A necessidade de que seus Estados convocaram uma conferência diplomática para estabelecer um Organismo Internacional Centro-americano de Comunicações Aeronáuticas, especializado tecnicamente, com capacidade e recursos suficientes para afrontar os problemas centro-americanos derivados da modernização da aviação naquele momento. Com a reflexão de evitar a prestação isolada dos serviços, a duplicação dos custos que incidiriam em cada Estado, principalmente sobre os usuários destes serviços, foi então nesta conferência, que ocorreu em 26 de fevereiro de 1960, em Tegucigalpa, Honduras, onde se emitiu o Convenio Constitutivo da Corporação Centro-americana de Serviços de Navegação Aérea (COCESNA). Sendo este convenio ratificado posteriormente pelas Assembleias Legislativas Centro-americanas, e da parte os instrumentos jurídicos, estatutos e regulamentos que regem a COCESNA [...] Ao longo de mais de 50 anos a serviço da região da América Central no campo aeronáutico, COCESNA tem sido e é um grande exemplo de superação das divisões e fronteiras dos países, isto ainda com todos os acontecimentos que incidiram tanto na vida social, política, econômica e tecnológica da região. (Corporação Centro-Americana de Serviços de Navegação Aérea, 2018, p.6, tradução nossa)

Esta Organização Internacional foi criada pelos Estados de Honduras, Guatemala, El Salvador, Nicarágua e Costa Rica, e posteriormente em 1996, foi aderida por Belice, sendo todos eles atualmente os Estados membros que compõe a organização. Com objetivos a prestação de serviços de controle de trânsito aéreo na região; fornecimentos de informações e comunicações aeronáuticas; ajudas por rádio comunicação ou outros meios; Implantação e manutenção de um Sistema de Segurança Operacional Aeronáutico; Treinamentos e terceirização de serviços aéreos.

Esta Organização Internacional pode firmar acordos com outros Estados para prestação de serviços a eles, ou regulação de atividades relacionadas a navegação aérea. Também é responsável por elaborar e implantar um plano (sistema) unificado para a gestão do tráfego aéreo nos territórios dos países contratantes.

No âmbito desta organização há agências específicas para fomentar, regular e supervisionar atividades relacionadas a aviação, sendo a Agência Centro-americana de Navegação aérea, outra para a Segurança Aeronáutica e um Instituto para capacitação dos recursos humanos dos países contratantes.

A atuação da COCESNA pode ser dividida de duas formas, uma parte aplica as atividades relacionadas a aviação e a outra somente auxilia os Estados contratantes em planejamento, recomendações, regulações e outras atividades afins, que cada Estado irá executar internamente através de seus órgãos de regulação e fomento da aviação civil.

Cada Estado membro da COCESNA obtém uma estrutura governamental para gerenciar atividades civis de aviação, através de uma agência, departamento, ou

até instituto, conforme sua capacidade e necessidade desenvolveu seu sistema governamental. Desta forma, assim como ocorre na Europa, os Estados se reúnem no âmbito da COCESNA para decidirem sobre regulamentos, planos, estratégias, e qualquer outra atividade relacionada com a aviação civil nacional e internacional, e consolidam conjuntamente o que cada Estado irá aplicar em seu território, através de sua estrutura governamental.

Isso poderia ser entendido como sessão de Soberania para regular uma atividade de transporte em territórios nacionais, contudo, é o entendimento de que a prerrogativa de Soberania também permite a criação de regulamentos e instituições de Integração Regional para atendimento de necessidades nacionais de prestação de serviços para seus cidadãos e de outros países. Essa visão sobre a aviação se sobressai a necessidade de defesa nacional baseado em proteção de uma ideia de Soberania defensiva.

Além de auxiliar os Estados membros a instituição também presta serviços de controle aéreo, acima de 20 mil pés, e abaixo deste nível fornece serviços de informação de voo. Compartilhando com os Estados serviços gestão aérea, conforme pode ser observado nos normativas da Guatemala,

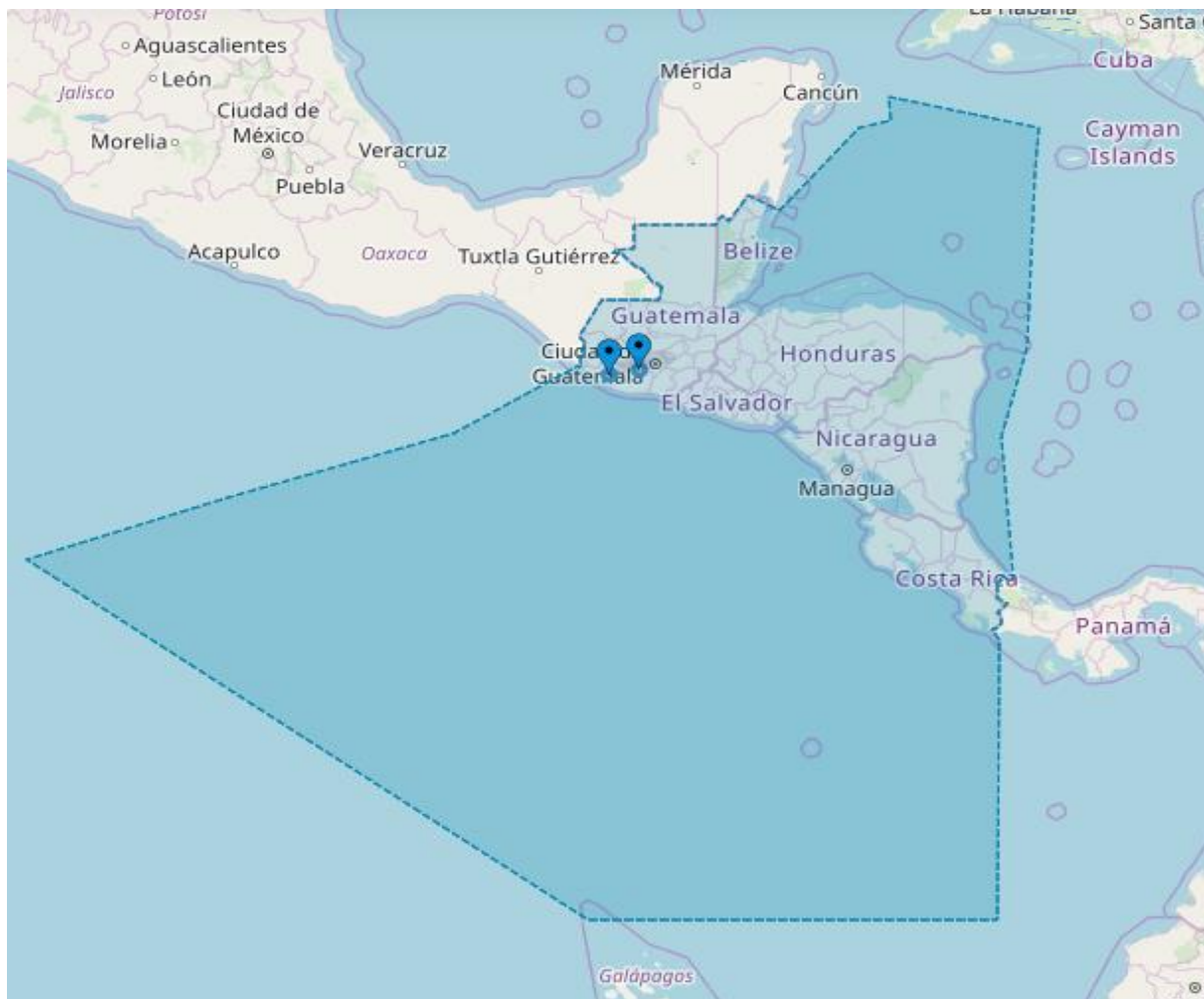
Para as aeronaves voando dentro do espaço aéreo e águas jurisdicionais da República da Guatemala, desde o nível do solo até 19.500 pés, foi delegada a responsabilidade de fornecer serviços de tráfego aéreo a Gerencia de Navegação Aérea da DGAC, através dos Serviços de Tráfego Aéreo - ATS. Para as aeronaves voando dentro do espaço aéreo superior e águas jurisdicionais da República da Guatemala acima de 20.000 pés, o Estado da Guatemala delegou através do convenio constitutivo da Corporação Centro-Americana de Serviços de Navegação Aérea (COCESNA), para que esta Corporação, através da Agência de Navegação Aérea da América Central (ACNA), proporcione os serviços de Controle de Tráfego Aéreo, por meio do Centro de Controle de Área (Controle CENAMER). (GUATEMALA, 2018, p.33, tradução nossa)

Ou seja, até determinada altitude quem presta serviços de gestão aérea, auxílio a navegação, normatização, controle de aeronaves, dentre outros, é a COCESNA através de sua estrutura, ficando os Estados somente responsáveis por fornecer tais serviços a poucos quilômetros acima de seu território, o mais próximo dele, para gerenciamento de tráfego que tem como destinos seus aeroportos, e detecção de aeronaves com potenciais ilícitas, voando muito próxima do solo.

Na figura 19 se observa a extensão territorial da Região de Informação de Voo (FIR) da América Central, onde a COCESNA atua. Ela se estende desde a Costa Rica até Belize, sobre todos os países entre os dois citados, e por regiões dos

Oceanos Pacífico e Atlântico, além dos territórios marítimos dos países membros, devido a acordo internacional firmado pelo órgão, se responsabilizando por atividades nesta região.

Figura 19: FIR da América Central e cobertura dos serviços da COCESNA



Fonte: Adaptada de Corporação Centro-Americana de Serviços de Navegação Aérea, 2019

Em cada país membro há uma agência da COCESNA, com funcionários cidadãos de todos os Estados membros, para executar atividades da organização em seus países. E a COCESNA mantém um instituto que fornece capacitação para todos estes colaboradores além de quaisquer agentes dos Estados contratantes, que trabalhem em setor da aviação.

No âmbito do Mercosul poderia ser criada uma agência nos mesmos moldes da COCESNA, com um único órgão internacional, com colaboradores de todos os países membros do bloco, com a finalidade de criação e execução de políticas públicas comuns para a aviação a serem aplicados no território do Mercosul.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme propõe os construtivistas, os indivíduos constroem uma estrutura social, mas, conforme interagem entre si, outros grupos, o ambiente e qualquer outro elemento incorporado pela sociedade, há uma constante reconstrução desta estrutura, que se modifica para adaptar-se a seu tempo. E essa estrutura é baseada em ideias, transformadas em normas, que devem ser seguidas pelos indivíduos.

Contudo, uma ideia ou conceito no campo das ideias pode ser plenamente pensado para atender determinada finalidade, todavia, quando esta ideia é posta em prática, o conceito pode se mostrar ineficiente, como são os casos dos conceitos de Soberania, Território e Fronteira, e de várias correntes teóricas de Relações Internacionais.

A escolha da corrente teórica construtivista para apresentar uma proposta de como repensar os conceitos de Soberania, Território e Fronteira se fez necessária por seu caráter reflexivista, pois os teóricos desta corrente não apresentam pressupostos fixos e imutáveis da sociedade como as correntes positivistas, como as: realista, liberais e marxistas. Logo, os teóricos construtivistas apresentam que há complexidades sociais que se deve observar e que há possibilidade de ser modificadas, através de discursos e evolução social.

Isso se observa com o conceito de Soberania, conforme demonstrado nessa dissertação, apresenta-se de variadas formas de interpretação, no decorrer do tempo, e em cada sociedade, baseado no entendimento que o indivíduo desenvolver através dos elementos sociais de sua comunidade e da sua visão específicas, como no caso do geógrafo, analista internacional, economista. E diante de tantas formas de se entender o conceito há também os percalços aos aplica-los na sociedade.

A fim de regular a aviação e, ao mesmo tempo, desenvolvê-la, a União Europeia definiu noções operacionais de soberania, território e fronteira¹⁵. A partir da “redefinição” da noção de espaço aéreo como *continuum*, ou seja, compreendendo o espaço acima do solo como um só, não somente como vias imaginárias que o delimita, devolvendo, portanto, um espaço aéreo mais fluido.

Nesse sentido, ao realizar a integração em um bloco econômico, político e social, os países signatários repassam “parte das soberanias nacionais” para a União Europeia, modificando, em solo, a classificação de voos domésticos e internacionais.

¹⁵ Tratam-se de noções operacionais que não se confrontam com a análise científica e acadêmica das relações internacionais, ciências sociais, ciências políticas e geopolítica.

Naquele bloco, os voos internacionais realizados por países membros do bloco obedecem às mesmas regras dos voos domésticos. Se os conceitos de separação de voos domésticos e internacional e do espaço aéreo fossem revistos e aplicados nos territórios dos membros do Mercosul, os voos para as fronteiras destes países seriam mais baratos e seguros, do que ocorre atualmente.

Já Integração Regional consolidada no acordo entre Brasil, Paraguai e Argentina, para a gestão do tráfego aéreo na região da fronteira entre esses países é uma forma mínima de integração entre Estados para o desenvolvimento e operação da aviação civil internacional, visto que o acordo não abrange questões econômicas, políticas e sociais. Essa integração poderia ser expandida a níveis melhores buscando preservar as características dos Estados membros do bloco, e observando as formas de integração apresentada nesta dissertação.

As integrações realizadas pelos Estados europeus e da América Latina são amplas, contudo, tem distintas funções. Na Europa, com a consolidação do bloco e a criação de instituições supranacionais com poder de legislar e criar políticas comuns para os países membros, a integração da aviação civil acabou sendo resultado desta mudança política de sessão de Soberania para o parlamento e o conselho europeu, que levaram anos para consolidarem uma política comum para o transporte aéreo, já que os países membros do bloco possuem poder econômico e político para desenvolverem o setor em seu território de forma independente, contudo, o tráfego e a dinâmica da aviação os obrigou a cooperarem. No caso dos países da América Latina, desde o início da criação da COCESNA, os Estados obtinham o intuito de cooperarem para desenvolver a aviação em seus territórios e compartilhar os recursos e investimentos entre eles, demonstrando que a visão de uma integração regional pode ser diferente de outra.

Ao observar o bloco do Mercosul não se vislumbra, com os governos atuais, uma política comum entre os membros para uma integração e o desenvolvimento do setor, não há nem política de transportes comum no bloco, não há atividades que demonstre que os países membros dispenderam esforços para desenvolver a aviação nos territórios dos países membros de forma conjunta, compartilhando recursos materiais ou humanos. Um ponto de partida para iniciar uma Integração Regional no bloco seria se unir igual fizeram os países da América Central, na criação de uma agência ou Organismo Internacional, para cooperarem na gestão conjunta de regulamentos e fornecimentos de serviços no espaço aéreo superior.

Ao observar as políticas brasileiras para a aviação se nota que a presença dos militares na política aérea deste Estado, inclusive para assuntos civis, vai na contramão do que é praticado em todos os Estados estudados, no bloco europeu, na COCESNA e até o Mercosul. Esse pode ser um ponto importante para a negativa de avanço de políticas integradoras para o desenvolvimento da aviação.

Por fim, os países membros do bloco Mercosul poderiam reconstruir a ideia de espaço aéreo, retirando dele o *status* de ativo econômico, algo de que se possa retirar recursos que geram capital. O espaço aéreo, conforme demonstrado, é um local de livre circulação para animais e aeronaves, onde os Estados obtêm pouco ou nenhum controle, e manter regras para restringi-lo somente pode demonstrar a falta de capacidade de um Estado de controlar seu território. Ao repensar as regulações e normativas para a aviação, os Estados podem seguir os exemplos dos países europeus e da América Latina, e criarem leis aplicáveis e racionais, que não impeçam o desenvolvimento da aviação, já que este meio de transporte está crescendo aceleradamente, modificando a sociedade, como ocorre na Europa, e criar legislações para impedir esse avanço, está atrapalhando vários setores da sociedade, e impedindo a livre circulação de indivíduos e bens.

REFERÊNCIAS

ADLER, Emanuel. **O construtivismo no estudo das Relações Internacionais**. Lua Nova [online]. 1999, n.47, pp.201-246. ISSN 0102-6445. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64451999000200011>.

AEROIN. **Restrição dos voos noturnos no El Palomar inviabiliza voos da JetSMART**. Disponível em: <https://www.aeroin.net/restricao-voos-noturnos-el-palomar-inviabiliza-jetsmart/>. Acesso em: 15 dez. 2019.

AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL. **Home**. Disponível em: <http://ahac.gob.hn/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Céu Único Europeu**. Disponível em: <https://www.anac.pt/vPT/Generico/CeuUnicoEuropeu/Paginas/CeuUnicoEuropeu.aspx>. Acesso em: 19 dez. 2019.

AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Dados e Estatísticas Aeronaves**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/aeronaves>. Acesso em: 19 dez. 2019.

ANGUIANO, IVÁN TEJADA. **La aviación general**. Madrid: AENA, 2002. p. 160.

AIR TRANSPORT ACTION GROUP. **Latest Publications**. Disponível em: <https://www.ataq.org/our-publications/latest-publications.html>. Acesso em: 15 dez. 2019.

AIRPORT COUNCIL INTERNATIONAL. **World Airport Traffic Forecasts 2019–2040**. Disponível em: <https://aci.aero/Data-Centre/Airport-Statistics-Infographics>. Acesso em: 19 dez. 2019.

AIRWAY. **Como funcionam os aviões invisíveis**. Disponível em: <https://www.airway.com.br/como-funcionam-os-avioes-invisiveis/>. Acesso em: 2 dez. 2019.

AIRWAY. **Tupolev TU-144 o "concordiski" e sua controvertida história**. Disponível em: <https://www.airway.com.br/tupolev-tu-144-o-concordiski-e-sua-controvertida-historia/>. Acesso em: 2 dez. 2019.

ANDERSON, Benedict. **Imagined Communities**. Nations dream of being free, and if under God, directly so. The gauge and emblem of this freedom is the sovereign state." Londres: Verso, 1983, p. 6.

ANTAS JR., Ricardo Mendes. **Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas; Fapesp, 2005, 248p.

ARARIPE, Luiz de Alencar. Primeira Guerra Mundial. In: MAGNOLI, Demétrio. **História das guerras**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2006.

ATLANTA INTERNATIONAL AIRPORT. **Home**. Disponível em: <http://www.atl.com/about-atl/>. Acesso em: 2 jan. 2020.

AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL. **Home**. Disponível em: www.aac.gob.sv. Acesso em: 8 jan. 2020.

BADIE, Bertrand. **Um Mundo sem Soberania**. Os Estados entre o Artífício e a Responsabilidade. Lisboa: Instituto Piaget, 2000.

BASTOS JR, Luiz Magno Pinto. **Territorialidade, Soberania e Constituição: as Bases institucionais do modelo de Estado Territorial soberano**. Revista Novos Estudos Jurídicos - Eletrônica, Vol. 19 - n. 1 - jan-abr 2014.

BBC. **Como é a tecnologia para acompanhar e rastrear um avião?** Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/03/140313_aviao_registro_acompanhamento_nova_vj_rw_rb. Acesso em: 2 dez. 2019.

BELIZE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION. **Home**. Disponível em: <http://www.civilaviation.gov.bz/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

BENEDETTI, Alejandro (2011) **Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano**. Una aproximación multiescalar. En: "Fronteiras em foco".

BENEDETTI, Alejandro. **Espacios fronterizos del sur sudamericano**. Propuesta de un modelo conceptual para su estudio. Estudios Fronterizos, nueva época, vol. 15, núm. 29, enero-junio de 2014, pp. 11-47.

BORESTE. **Navegação Radar**. Disponível em: <https://www.boresnautica.com.br/arquivos/Radar.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2019.

BRASIL. **Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 27 dez. 2019.

BULL, Heddley. **A sociedade anárquica** / Heddley Bull: Prefácio de Williams Gonçalves: Trad. Sérgio Bath (1ª edição) Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

CASTRO, Thales. **Teoria das relações internacionais**. Brasília: FUNAG, 2012.

CHANDLER, David. **Constructing global civil society: Morality and Power in International Relations**. Londres, Palgrave Macmillan, 2004.

CHERNOFF, Fred. **Theory and Metatheory in International Relations: concepts and contending accounts**. Nova Iorque, Palgrave Macmillan, 2007.

CORPORAÇÃO CENTRO-AMERICANA DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA. **CENTRO DE OPERACIONES - AIM**. Disponível em: <https://cocesna.org/home/aim/>. Acesso em: 11 dez. 2019.

CORPORAÇÃO CENTRO-AMERICANA DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA. **Guia de Introdução**. COCESNA. Ed. 2. Tegucigalpa, Honduras. 2018.

COSTA, E. A; COSTA, G. V. L.; OLIVEIRA, M. A. M. Campo Grande. Ed. UFMS, 2011.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos de Teoria Geral do Estado**. 2ª edição, atualizada 1998. Editora Saraiva.

DE SOUSA, JOSELITO GERALDO. **Por Que As Rotas Dos Aviões Mudam? EP #537**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PCIUF3WPnRM&t=632s>. Acesso em: 23 dez. 2019.

DEPARTAMENTO CONTROLE ESPAÇO AÉREO. **Esclarecimentos sobre a cobertura radar no país**. Disponível em: http://www.terra.com.br/noticias/comunicado_fab_cobertura.pdf. Acesso em: 10 dez. 2019.

DEPARTAMENTO CONTROLE ESPAÇO AÉREO. **Highways do céu: por dentro do fantástico mundo das Aerovias**. Disponível em: <https://www.decea.gov.br/blog/?p=319>. Acesso em: 12 nov. 2019.

DEPARTAMENTO CONTROLE ESPAÇO AÉREO. **ICA 100-37 Serviços de Tráfego Aéreo**. Disponível em: <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=4993>. Acesso em: 12 nov. 2019.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DE ESPAÇO AÉREO. **Mapa FIR**. Disponível em: <https://www.decea.gov.br/static/uploads/2015/02/Mapa-FIR.jpg>. Acesso em: 10 dez. 2019.

DEPARTAMENTO CONTROLE ESPAÇO AÉREO. **Regras Gerais de Cobrança**. Disponível em: <http://tarifas.decea.gov.br/regras.aspx>. Acesso em: 15 dez. 2019.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL. **Home**. Disponível em: <http://www.dgac.gob.gt/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. **Home**. Disponível em: <https://www.dgac.go.cr/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL. **AIC A13 - C14.2011**. Disponível em: <http://www.dinac.gov.py/v3/index.php/ais/documentacion-integrada/item/655-aic-a13-c142011>. Acesso em: 11 dez. 2019.

DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL. **Home**. Disponível em: <http://www.dinac.gov.py/v3/>. Acesso em: 11 dez. 2019.

EMPRESA PÚBLICA NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL. **home**. Disponível em: <https://www.nav.pt/>. Acesso em: 11 dez. 2019.

EMPRESA PÚBLICA NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL. **Free Route Airspace Lisboa FIR**. Disponível em: https://www.nav.pt/en/nav-portugal-newhp_en/air-navigation-services-1/free-route. Acesso em: 19 dez. 2019.

ESTADÃO. **Caça sueco Gripe é entregue a FAB e inicia fase de teste.** Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,caca-sueco-gripen-e-entregue-a-fab-e-inicia-fase-de-testes,70003003907>. Acesso em: 30 dez. 2019.

ESTADÃO. **Novo caça da FAB, Gripen entra na fase de teste de voo.** Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OB72fOB6ruQ>. Acesso em: 18 dez. 2019.

ESTADÃO. **O novo caça da Rússia é 'Felon, o criminoso'.** Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gzfJZXlleTU>. Acesso em: 18 dez. 2019.

ESTEVEES, Paulo. **Para uma genealogia do Estado Territorial soberano.** Revista de Sociologia e Política – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006.

EUROCONTROL. **FIR/UIR in the Upper Airspace (EUROCONTROL Member States).** Disponível em: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-08/23052019%20-%20firuir_upper_airspace_ectl.pdf. Acesso em: 10 dez. 2019.

EUROCONTROL. **Free route airspace (FRA).** Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=297-ypllsHc>. Acesso em: 19 dez. 2019.

EUROCONTROL. **Free route airspace (FRA).** Disponível em: <https://www.eurocontrol.int/concept/free-route-airspace>. Acesso em: 19 dez. 2019.

FAJER, M. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral** – uma análise comparativa. Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, área de concentração Saúde Ambiental – Saúde do Trabalhador, para obtenção do título de Mestre em Saúde Pública. Universidade de São Paulo – Faculdade de Saúde Pública, 2009.

FANTASTICO. **Aposta da Nasa, avião supersônico pode reduzir viagens pela metade do tempo.** Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8184972/programa/>. Acesso em: 26 nov. 2019.

FEITOSA, G. R. P; PINHEIRO, J. A. D. O. **Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional.** Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, v. 55, n. 1, 2012. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292012000100005. Acesso em: 1 dez. 2019.

FIERKE, K.M. **Constructivism.** In: DUNNE, et al. **International relations theories. discipline and diversity.** 3 ed. Oxford: Oxford University Press, 2013. p. 187-203

FLIGHT MANUALS. **Concorde.** Disponível em: <https://www.flight-manuals-online.com/product/concorde/>. Acesso em: 2 dez. 2019.

FLIGHT RADAR 24. **Home.** Disponível em: <https://www.flightradar24.com/>. Acesso em: 28 out. 2019.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Nova tecnologia é usada em radares de defesa aérea.** Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/22852/>. Acesso em: 5 dez. 2019.

GARCÍA, M. C. **La operación de aeropuertos**. Madrid: AENA, 2008. p. 200.

HAESBAERT, Rogério. **Território e Multiterritorialidade: Um debate**. Revista GEOgraphia - Ano IX - No 17. Universidade Federal Fluminense. 2007.

HARDT, Michael; NEGRI, Antônio. **Império**. Tradução de Berilo Vargas – 2ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

HERMANN, Breno. **Soberania, não intervenção e não indiferença: reflexões sobre o discurso diplomático brasileiro** / Breno Hermann. – Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011. 268p.

H2FOZ. **"Obras na pista do Aeroporto de Foz do Iguaçu iniciam em setembro"**, continue lendo em: <https://www.h2foz.com.br/noticia/obras-na-pista-do-aeroporto-de-foz-do-iguacu-iniciam-em-setembro-32132>. Disponível em: <https://www.h2foz.com.br/noticia/obras-na-pista-do-aeroporto-de-foz-do-iguacu-iniciam-em-setembro-32132>. Acesso em: 21 nov. 2019.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **IATA prevê 8,2 bilhões de passageiros aéreos em 2037**. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/db9e20ee48174906aba13acb6ed35e19/2018-10-24-02-pt.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2019.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Seventeenth Meeting of the CAR/SAM Regional Planning and Implementation Group**. Disponível em: https://www.icao.int/SAM/Documents/GREPECAS/2014-GRP17/GRP17_IP05.pdf. Acesso em: 16 jan. 2020.

INSTITUTO NICARAGUENSE DE AERONÁUTICA CIVIL. **Home**. Disponível em: <http://www.inac.gob.ni/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

JACKSON, R.; SORENSEN, Georg. **Introdução às Relações Internacionais: teorias e abordagens**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

JATOBÁ, Daniel. **Teoria Das Relações Internacionais - Col. Temas essenciais em Relações Internacionais - Vol. 2** – Saraiva, 2017, Brasil.

KEOHANE, Robert. **After Hegemony**. Cooperation and Discord in the World Political Economy. Princeton: Princeton University Press, 1984.

KRALICH, Susana; BENEDETTI, Alejandro; SALIZZI, Esteban. **Aglomeraciones transfronterizas y movilidad. Una aproximación desde casos sudamericanos**. Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil.

KRASNER, Stephen D. **Sovereignty: Organized Hypocrisy**. Princeton: Princeton University Press, 1999.

KRITSCH, Raquel. **Soberania: a construção de um conceito**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2002.

LACARRA, IRENE GRACIA. **El transporte aéreo en la UE: Hacia una liberalización regulada**. Madrid: AENA, 2009. p. 183.

LUDWIG, Fernando José. **As políticas de fronteiras da União europeia: o espaço Schengen e a frontex**. Revista Videre, Dourados, MS, v.11, n.21, p. 171-191, jan./jun. 2019.

MERCOSUL. **Organograma**. Disponível em: http://www.mercosul.gov.br/images/pdf/Organograma_MSUL_2019.pdf. Acesso em: 10 dez. 2019.

MERCOSUL. **Transporte**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/temas/transporte/>. Acesso em: 10 dez. 2019.

NAVARRO, LUIS UTRILLA. **El transporte aéreo**. 2. ed. Madrid: AENA, 2003. p. 135.

NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL — NAV PORTUGAL. **Free Route Airspace Lisboa FIR**. Disponível em: https://www.nav.pt/en/nav-portugal-newhp_en/air-navigation-services-1/free-route. Acesso em: 10 dez. 2019.

NOGUEIRA, João Pontes, MESSARI, Nizar. **Teoria das relações internacionais: correntes e debates**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

Organização da Aviação Civil Internacional. **Conferencia mundial de transporte aéreo: Soberanía del Espacio Aéreo**. 6ª Reunión, 2013, Montreal. Disponível em www.icao.int/meetings/atconf6

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **El mundo del transporte aéreo en 2018**. Disponível em: <https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/ES/the-world-of-air-transport-in-2018.aspx>. Acesso em: 10 dez. 2019.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **História**. Disponível em: <https://www.icao.int/secretariat/technicalcooperation/pages/history.aspx>. Acesso em: 10 dez. 2019.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **Convenção de Chicago**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/convencaochicago.pdf>. Acesso em: 20.10.2019.

ONTIVEROS, JORGE. **El control aéreo**. Madrid: AENA, 4ª ed. 2012. p. 183.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **A União Europeia: os desafios, a crise e o futuro da integração**. 1ª ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

PHILLIPS, Andrew Bradley. **Constructivism. In: International Relations Theory for the Twenty-First Century**. Londres e Nova Iorque, Martin Griffiths, 2007.

PODER NAVAL. **Há 30 anos, o cruzador USS Vincennes derrubava um Airbus matando 290 civis**. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/05/18/ha-30-anos-o-cruzador-uss-vincennes-derrubava-um-airbus-matando-290-civis/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

RATZEL, F. O povo e seu território. In: MORAIS, A. C. R. (Org.) **Ratzel**. São Paulo: Ática. 1990

REPUBLICA DE GUATEMALA. **RAC ATS**. Disponível em: http://144.217.178.124/sistema/uploads/2018/01/29/21_5537436762.pdf. Acesso em: 28 out. 2019.

REUS-SMIT, Christian. **Constructivism**. In: **Theories of international relations**. 3rd ed. Nova Iorque, Palgrave Macmillan, 2005.

RODRÍGUEZ, Marina Sierra de; MIRANDA, Mario de Jesús Zambrano. **Efectos del cierre de la frontera colombo-venezolana. Norte de Santander-Táchira, una mirada desde la frontera costura y frontera fractura**. Revista Intellector. Ano XIII Volume XIV Nº 28 Setembro/Dezembro 2017 Rio de Janeiro ISSN 1807-1260.

ROMÃO, Filipe Vasconcelos. **A transformação do conceito de soberania a emergência política e legal das «autonomias-nação» no quadro da Constituição espanhola de 1978**. Revista Relações Internacionais nº39. Lisboa, set. 2013.

RONSO, DANIELE; DE SOUSA, JOSELITO GERALDO. **Avião Invisível feat Astrotubers EP #436**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OtvjhtDTiik>. Acesso em: 10 dez. 2019.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Rousseau e as Relações Internacionais** / Jean-Jacques Rousseau; prefácio: Gelson Fonseca Jr. - São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2003.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**, 3 ed., São Paulo: Hucitec, 1986.

SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria do Estado: introdução**. 2ª ed. Ver. Atual. – Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

SODUPE, Kepa. **La teoría de la Relaciones Internacionales a comienzos del siglo XXI**. Editorial: Universidad Del Pais Vasco; Páginas: 253; Ano: 2003.

THE TELEGRAPH. **How many planes are there in the world right now?** Disponível em: <https://www.telegraph.co.uk/travel/travel-truths/how-many-planes-are-there-in-the-world/>. Acesso em: 26 nov. 2019.

TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU. **Céu Único Europeu: uma mudança de cultura, mas não um céu único**. Disponível em: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/single-european-sky-18-2017/pt/>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **REGLAMENTO (CE) No 1008/2008**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1008>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **Reglamento (CE) Nº 549/2004**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32004R0549>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **Reglamento (CE) Nº 550/2004**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32004R0550>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **REGLAMENTO (CE) No 551/2004**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0551>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **REGULAMENTO (CE) 1070/2009**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32009R1070>. Acesso: 3 dez. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. **REGULAMENTO (CE) 2150/2005**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32005R2150>. Acesso em: 3 dez. 2019.

UNIVERSIDADE DO PORTO. **Sistemas de Radar**. Disponível em: <https://www.borestenautica.com.br/arquivos/Radar.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2019.

WALTZ, Kenneth. **Political Structures**. In: Keohane, *Neorealism and its Critics*. Boston: McGrawHill, 1979

WAYBACK MACHINE. **SR71 light manual**. Disponível em: https://web.archive.org/web/20160304061358/http://www.ibiblio.org/kuphaldt/socratic/sinst/ebooks/SR71_flight_manual.pdf. Acesso em: 2 dez. 2019.

WEBER, Max (2000). **Economia e Sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

WENDT, Alexander (1999). **Social theory of international politics**. Cambridge: Cambridge University Press.

WIENER, Antje. **European integration theory** | Antje Wiener and Thomas Diez. -2nd ed. p.cm. Oxford University Press, 2009.

WOLF, Martin. **Will the nation state survive globalization?** Foreign Affairs, 80/1, p. 187-190, Tampa, 2001.