PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
AUDITORIA DA 12ª CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA MILITAR
MANAUS-AM

CONTÉM :
18 VOLUME(S)

VOLUME 18

Nr. 29/07-9

AUDITORIA DA 12A CJM

Exmo(a). Sr(a). Dr(a). JOSE BARROSO FILHO
Juiz(a)-Auditor(a) Substituto(a)

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3613 Rubrica

PROCESSO (FO) nº 29/07-9

CPJ-AER

Acusado(s):

ALEX GONÇALVES SÁ
Capitulação:
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CPM69 - Art. 53

DANIEL TAVARES DE LIMA
Capitulação:
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CPM69 - Art. 53

LISANDRO HENRIQUE DE SOUSA KOYAMA
Capitulação:
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CPM69 - Art. 53

MICHAEL ROSENFELD DE PAULA RODRIGUES
Capitulação:
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CPM69 - Art. 53
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CP - Art. 53

RIVELINO BARBOSA DE PAIVA
Capitulação:
CPM69 - Art. 155 (1 vez)
CPM69 - Art. 166 (1 vez)
Combinado com CPM69 - Art. 53

C

R = 01

Nr. 29/07-9

AUDITORIA DA 12A CJM

Acusado(s):

WALBER SOUSA OLIVEIRA

Capitulação:

CPM69 - Art. 155 (1 vez)

CPM69 - Art. 166 (1 vez)

Combinado com CPM69 - Art. 53

WENDELSON PEREIRA PESSOA

Capitulação:

CPM69 - Art. 155 (1 vez)

Combinado com CPM69 - Art. 160

WILSON DE ALENCAR ARAGÃO

Capitulação:

CPM69 - Art. 155 (1 vez)

CPM69 - Art. 166 (1 vez)

Combinado com CPM69 - Art. 53

AUTUAÇÃO

Aos 16 dias do mês de agosto do ano de 2007, na Secretaria deste Juízo Militar, AUTUO o presente feito. Do que, para constar, lavro este termo.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3614
Rubrica

TERMO DE ABERTURA

Aos treze (13) dias do mês de novembro de dois mil e sete (2007), na Secretaria da Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar, na cidade de Manaus/AM, em atendimento à determinação verbal do Exmo. Dr. JOSÉ BARROSO FILHO, Juiz-Auditor, **ABRO** o 18º volume do presente Processo, após ter encerrado o 17° volume. Do que para constar lavrei este termo.

Bel. MARCELO AZEVEDO DE PAULA
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fl. 3615
Rubrica

CONCLUSÃO

Aos 14 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos conclusos ao Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

DESPACHO

Vista às Partes para o fim do art. 428 do CPPM.

Manaus-AM, 21 de novembro de 2007.

Dr. JOSÉ BARROSO FILHO
Juiz - Auditor

RECEBIMENTO

Aos 21 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Exmo. Sr. Dr. Juiz - Auditor.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3616
Rubrica

VISTA

Aos 23 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos com vista ao Ministério Público Militar.

....
Encarregado p/ serviço

....
Diretor de Secretaria

Ref. Processo 29107-9.

MM.º Dr. Juiz Auditor da 12ª CJM.
Promoção pelo MPM, em separado.
Manaus, 23 Nov/2007

Maria de Nazaré G. de Moraes
Procuradora de Justiça Militar

RECEBIMENTO

Aos 26 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entrgues estes autos pelo Dr. Procuradoria da Justiça Militar

Encarregado p/ Serviço

Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª CJM
26 NOV 11 13 07 003595
PROTOCOLO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3617
Rubrica

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO MILITAR
PROCURADORIA DA JUSTIÇA MILITAR EM MANAUS/AM

Exmo. Sr. Dr. Juiz-Auditor da 12ª Circunscrição Judiciária Militar

Junte-se.
Vista
Manaus, 26/11/07

Ref.: Processo 29/07-9

Colhe-se dos autos que o item "3" da Manifestação Ministerial de fls. 2858/2859, até o presente momento, não foi atendido.

A referida diligência, consistente na juntada do inteiro conteúdo dos sítios da comunidade de relacionamento **"Orkut"**, mostra-se imprescindível ao esclarecimento dos fatos narrados na Denúncia, daí que **o Ministério Público Militar**, por esta Procuradora, **Requer** seja oficiado o escritório da empresa Google no Brasil, para que cumpra, com brevidade, o ora requisitado.

Manaus/ AM, 23 de novembro de 2007.

Maria de Nazaré Guimarães de Moraes
Procuradora de Justiça Militar

CONCLUSÃO

Aos 27 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço conclusos os presentes autos ao Exmo. Sr. Juiz-Auditor.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 318
Rubrica

Defiro (fl. 3677).
Oficie-se, com urgência
Manaus, 27/11/07

RECEBIMENTO

Aos 27 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entrgues estes autos pelo Dr. Juiz-Auditor

Encarregado p/ Serviço

Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3619
Rubrica

C E R T I D Ã O

CERTIFICO que foi dado cumprimento ao despacho de fl. 3619, expedindo-se o Ofício nº 3607/07. Do que, para constar, lavrei esta certidão e dou fé. Ao(s) **29** dia(s) do mês de **novembro** do ano de **2007**.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

J U N T A D A

Ao(s) **29** dia(s) do mês de **novembro** do ano de **2007**, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço juntada aos presentes autos do(s) documento(s) que se segue(m).

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
AUDITORIA DA 12ª CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA MILITAR
Av. do Expedicionário, 2835, São Jorge – Manaus – AM– CEP 69037-000
Telefones: (92) 3625-5051 e 3625-1340 - Fax: (92) 3671-6481

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3620 Rubrica

Ofício n. 3607 / 07

Manaus/AM, 29 de novembro de 2007.

Senhora Advogada,

Dirijo - me a Vossa Senhoria para requisitar a Vossa Senhoria a remessa a esta Auditoria (endereço no brasão acima), com a devida urgência, do inteiro teor do conteúdo dos sítios nos documentos que seguem anexos, conforme requerimento do Ministério Público Militar, também anexo, com o fito de instruir os autos do Processo nº 29/07-9, em trâmite neste Juízo.

Atenciosamente,

Dr. JOSÉ BARROSO FILHO
Juiz–Auditor

À
Ilustríssima Senhora
Doutora ALINE MESSIAS
Advogada da Empresa GOOGLE INC.
Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 3900, 5º andar, CEP 04538-133
SÃO PAULO – SP

200 ANOS JUSTIÇA MILITAR -BRASIL- ABRIL 2008

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3621
Rubrica

EM BRANCO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3622
Rubrica

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
QUARTO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO
Av. do Turismo, 1.350 – Bairro Tarumã
(92) 3652-5401/3652-5701 – cmdo@cindacta4.decea.gov.br

Of nº 161/SIJ/ 753

Manaus, 26 de novembro de 2007.

Junte-se.
Inexiste óbice.
Oficie-se.
Manaus, 30/11/07

A Sua Excelência o Senhor
Juiz-Auditor JOSÉ BARROSO FILHO
Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar
Av. do Expedicionário, nº 2835, São Jorge
69037-000 – Manaus/AM

Assunto: **Licenciamento de Militares**

Senhor Juiz,

1. Informo a Vossa Excelência que os 3S BCT WALBER SOUZA OLIVEIRA E 3S BCT MICHAEL ROSENFELD P. RODRIGUES deverão ser licenciados do serviço ativo da Força Aérea Brasileira, a contar de 27 de novembro de 2007, em decorrência do indeferimento pelo Exmo. Sr. Diretor de Administração do Pessoal em suas solicitações de reengajamento.

2. Tendo em vista que os militares em comento respondem a Inquérito Policial Militar perante essa Auditoria, consulto Vossa Excelência sobre existência de algum óbice para o procedimento de seus licenciamentos.

Respeitosamente,

CARLOS EURICO PECLAT DOS SANTOS Cel Av
Comandante do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

Diniz G. da Fonseca Filho
Cel.-Int.

PROTOCOLO COMAER
67615.007624/2007-85

CERTIDÃO

CERTIFICO, que foi dado cumprimento ao despacho de fls. 3622, expedindo-se o ofício nº. 3.325/07. Do que, para constar, lavrei a presente. Manaus/AM, 30 de novembro de 2007.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3623
Rubrica

JUNTADA

Aos 30 dias do mês de novembro do ano de 2007, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço juntada aos presentes autos do(s) documento(s) que se segue(m).

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
AUDITORIA DA 12ª CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA MILITAR
Av. do Expedicionário, 2835, São Jorge – Manaus / AM. CEP 69037-000
Telefones: (92) 3625-5051 e 3625-1340 - Fax: (92) 3671-6481

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3624
Rubrica

Ofício nº 3625/07

Manaus/AM, 30 de novembro de 2007.

Senhor Comandante,

Em atenção à solicitação constante no Ofício n.º 161/SIJ/753, de 26.11.2007, desse Comando, comunico a Vossa Senhoria que inexiste óbice legal quanto ao licenciamento de WALBER SOUZA OLIVEIRA e MICHAEL ROSENFELD P. RODRIGUES da Força Aérea Brasileira.

Atenciosamente,

Dr. JOSÉ BARROSO FILHO
Juiz-Auditor

Ao
Ilmo. Sr.
Cel Av CARLOS EURICO PECLAT DOS SANTOS
Comandante do CINDACTA IV
NESTA
raf

200 ANOS JUSTIÇA MILITAR -BRASIL- ABRIL 2008

SAM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3625
Rubrica

EM BRANCO

AUDITORIA DA 12ª CJM

10 JAN 12 40 08 000076

PROTOCOLO

AUDITORIA DA 12ª CJM Fls. 3626 Rubrica

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
QUARTO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO
Av. do Turismo, 1.350 – Bairro Tarumã
(92) 3652-5401/3652-5701 – cmdo@cindacta4.decea.gov.br

Of nº 1/SIJ/001

Manaus, 7 de janeiro de 2008.

Junte-se.
Manaus, 10/01/08

A Sua Excelência o Senhor
Juiz-Auditor JOSÉ BARROSO FILHO
Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar
Av. do Expedicionário, nº 2835, São Jorge
69037-000 – Manaus/AM

Diógenes Moisés Pinheiro
Juiz - Auditor Substituto, no exercício da Titularidade

Assunto: **Endereço de Militares**

Senhor Juiz,

1. Informo a Vossa Excelência que os 3S BCT WALBER SOUZA OLIVEIRA E 3S BCT MICHAEL ROSENFELD P. RODRIGUES, denunciados no Processo nº 29/07-9, em trâmite nessa Auditoria, declararam os endereços abaixo mencionados, em virtude de seus licenciamentos do serviço ativo da Força Aérea Brasileira, a contar de 27 de novembro de 2007:

3S BCT WALBER SOUZA OLIVEIRA – Av. Barão de Igarapé Miri, Alameda São Pedro nº 19, bairro Guamá, Belém – PA, CEP 66000-000, Fone 091 – 3229-3946; e

3S BCT MICHAEL ROSENFELD P. RODRIGUES – Rua Esperantina nº 2458, conj. Panatis I, bairro Potengi, Natal – RN, CEP 59108-150.

Respeitosamente,

CARLOS EURICO PECLAT DOS SANTOS Cel Av
Comandante-Interino do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

PROTOCOLO COMAER
67615.00001/2008-62

Junte-se Ao MPM
Manaus, 10/01/08
Diógenes Moisés Pinheiro
Juiz-Auditor Substituto
exercício da Titularidade

Google Brasil

São Paulo, 03 de janeiro de 2008.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3627
Rubrica

10 JAN 18 19 08 000099
PROTOCOLO
AUDITORIA DA 12ª CJM

Ao

MM. Juízo da 12ª Circunscrição Militar

Estado do Amazonas

Ref.: Ofício n.º 3607/07
Processo n.º 29/07-9

Excelentíssimo Sr. Juiz,

Google Brasil Internet Ltda., sociedade brasileira com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, n. 3.900, 5º andar, em São Paulo/SP, vem, respeitosamente, à presença de V.Exa. em atenção ao ofício em epígrafe, recebido em 07.12.07, no qual foram solicitadas informações sobre mensagens e perfis do site de relacionamento Orkut, esclarecer, informar e solicitar o que segue:

Antes de outras considerações, a Google Brasil afirma sua disposição e propósito de atender a todas as solicitações judiciais, no que lhe for possível.

Todas as informações prestadas pela Google Brasil à V. Exa. foram fornecidas por sua matriz **Google, Inc.**, com sede em 1600 Amphitheatre Parkway, Mountain View, California, 94043, USA, sociedade norte-americana que opera e detém, em seus servidores, as informações relativas aos usuários do Orkut.

Com relação à informações solicitadas, a **Google Brasil** solicitou informações à **Google Inc**. que procedeu à análise e informou:

- ⇨ Identificação das mensagens *(docs. 01 a 10 anexos)* postadas pelos usuários da comunidade www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728 nos tópicos:
  - www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728&tid=2524086154594405405 *(docs. 01 a 04 anexos)* ;
  - www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728&tid=2522970274846264349 *(docs. 04 e 05 anexos)*;
  - www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728&tid=2532330243373084529 *(docs. 05 a 07 anexos)*;
  - www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728&tid=2526713186359127921 *(docs. 07 a 09 anexos)*; e

3628

- www.orkut.com/community.aspx?cmm=3116728&tid=2523652433717276383 *(docs. 09 a 10 anexos)*.

⇨ Identificação das mensagens *(docs. 10 a 27 anexos)* postadas pelos usuários da comunidade www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264 nos tópicos:

- www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264&tid=2531783180470759235 *(docs. 10 a 13 anexos)*;
- www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264&tid=2524544640191970282 *(docs. 13 a 18 anexos)*;
- www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264&tid=2522747357406473951*(docs. 18 a 20 anexos)*;
- www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264&tid=2523653019980312287 *(docs. 20 a 22 anexos)*; e
- www.orkut.com/community.aspx?cmm=18308264&tid=2524090653555956853 *(docs. 22 a 27 anexos)*.

⇨ Cada mensagem apresenta as seguintes informações:

a) código da comunidade em questão/código do tópico/código da mensagem;
b) título da mensagem (subject);
c) conteúdo da mensagem (body);
d) perfil do membro do Orkut criador da mensagem (creator_id); e
e) data em que a mensagem foi adicionada à comunidade (added_date).

⇨ Identificação do criador do perfil "Lisandro Koyama" www.orkut.com/profile.aspx?uid=4453482100379751O2 (*docs. 28 e 29 anexos*), com as seguintes informações:

a) criado em 05.10.06, às 18:53 (GMT-8);
b) e-mail de registro koyama23@hotmail.com; e
c) número de IP (*Internet Protocol*) 200.222.201.60 utilizado no momento de criação da conta Google (em 06.10.06, às 02:53:18 am GMT).

⇨ a Google Inc. fornece os dados disponíveis acerca dos últimos 11 (onze) logs de acesso + data/hora + IP´s usados do perfil www.orkut.com/profile.aspx?uid=4453482100379751O2 a serviços Google.

⇨ Identificação do criador do perfil "Michael Rosenfeld" www.orkut.com/profile.aspx?uid=9000084499037156881 (*docs. 30 e 31 anexos*), com as seguintes informações:

AUTOS V. DA 12ª C.J.M.
Fls. 3629
Rubrica

a) criado em 26.02.05, às 21:28 (GMT-8);

b) e-mail de registro michael_piaui@yahoo.com.br; e

c) número de IP (*Internet Protocol*) 200.216.71.26 utilizado no momento de criação da conta Google (em 30.12.06, às 12:06:02 am GMT).

⇨ a Google Inc. fornece os dados disponíveis acerca dos últimos 7 (sete) logs de acesso + data/hora + IP´s usados do perfil www.orkut.com/profile.aspx?uid=9000084499037156881 a serviços Google.

⇨ Identificação do criador do perfil "Ch@ves Luiz Carlos Br@sileiro" www.orkut.com/profile.aspx?uid=10634343766248832721 (*docs. 32 e 33 anexos*), com as seguintes informações:

a) criado em 06.02.05, às 17:50 (GMT-8);

b) e-mail de registro no Orkut mrkeys@pop.com.br;

c) e-mail de registro na conta Google luizcarloschaves@gmail.com;

d) e-mail secundário na conta Google mrkeys@globo.com; e

e) número de IP (*Internet Protocol*) 200.217.253.134 utilizado no momento de criação da conta Google (em 15.12.05, às 02:20:15 am GMT).

⇨ a Google Inc. fornece os dados disponíveis acerca dos últimos 25 (vinte e cinco) logs de acesso + data/hora + IP´s usados do perfil www.orkut.com/profile.aspx?uid=10634343766248832721 a serviços Google.

⇨ Identificação do criador do perfil "Wellington Rodrigues" www.orkut.com/profile.aspx?uid=8146208857055810658 (*docs. 34 e 35 anexos*), com as seguintes informações:

a) criado em 10.01.06, às 01:43 am (GMT-8);

b) e-mail de registro no Orkut wellingtonbsb@ig.com.br;

c) e-mail de registro na conta Google bctwellington@yahoo.com.br; e

d) número de IP (*Internet Protocol*) 200.103.112.227 utilizado no momento de criação da conta Google (em 10.01.06, às 10:40:12 am GMT).

⇨ a Google Inc. fornece os dados disponíveis acerca dos últimos 9 (nove) logs de acesso + data/hora + IP´s usados do perfil www.orkut.com/profile.aspx?uid=8146208857055810658 a serviços Google.

⇨ Não é possível fornecer dados referentes a mensagens postadas nas páginas de recados dos perfis ou mensagens por eles enviadas.

Sem mais para o momento, ficamos à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Cordialmente,

GOOGLE BRASIL INTERNET LTDA.
Alexandre Guilherme Hernan Nogueira Hohagen
Diretor Presidente

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3630
Rubrica

DOC Nº 4

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTENTICADO DA 12ª C.J.M. Fls. 3631 Rubrica

```
----------
0003116728/02524086154594405405/02524086154594405405
  message
    anonymous: false
    subject: "MANIFESTO DOS CONTROLADORES DE MANAUS"
    body: "CARTA \303\200 SOCIEDADE BRASILEIRA\r\n\r\n\r\n\r\nManaus,
30 de Mar\303\247o de 2007.\r\n\r\nPor muito tempo a atividade de
controle de tr\303\241fego a\303\251reo viveu no\r\nanonimato, e a
sociedade brasileira pouco conhecia dessa
profiss\303\243o\r\nt\303\243o complexa, bela, humanista e guardadora
da vida de milh\303\265es de\r\nbrasileiros que, sem saberem,
s\303\243o protegidos pelos milhares de\r\ncontroladores de v\303\264o
no Brasil, sejam eles civis ou militares.\r\nInfelizmente isso
s\303\263 veio acontecer ap\303\263s o epis\303\263dio do acidente
do\r\nGOL 1907, e ainda assim de forma parca e sem o devido
esclarecimento\r\ndas verdadeiras condi\303\247\303\265es de trabalho
as quais muitas vezes somos\r\nsubmetidos."
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:26:48 2007

----------
0003116728/02524086154594405405/02524086324245613597
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 1"
    body: "A sociedade sequer sabe que as controladoras de v\303\264o
s\303\243o obrigadas a\r\ndormir no mesmo dormit\303\263rio que os
controladores homens, n\303\243o tendo,\r\nelas, a menor privacidade e
sofrendo por isso um
constrangimento\r\ncont\303\255nuo.\r\n\r\nN\303\243o sabe, ainda, que
os controladores s\303\243o submetidos a
exercerem\r\nfun\303\247\303\265es para os quais n\303\243o
est\303\243o habilitados, tais como: supervisor de\r\nequipe e
instrutor, assumindo essas atividades, sem a
devida\r\nqualifica\303\247\303\243o, uma vez que n\303\243o cumpriram
os pr\303\251-requisitos\r\nnecess\303\241rios, tais como cursos,
est\303\241gios e carga-hor\303\241ria prevista. E\r\npara repararem
essa situa\303\247\303\243o denunciada pelos pr\303\263prios
controladores,\r\nos oficiais, da noite para o dia, imoralmente,
modificam a\r\nregulamenta\303\247\303\243o prevista, toda vez que uma
denuncia nova apare\303\247a, n\303\243o\r\nse preocupando com a
principal implica\303\247\303\243o dessa atitude:
uma\r\ndesqualifica\303\247\303\243o real camuflada por uma atitude
formal (a modifica\303\247\303\243o\r\nda lei)."
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:28:07 2007

----------
0003116728/02524086154594405405/02524086442357214237
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 2"
    body: "Poucos sabem que nossa carga-hor\303\241ria \303\251
bastante alta, acima inclusive\r\nda legisla\303\247\303\243o prevista,
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTUADA 12ª VARA Fls. 3632

e se j\303\241 n\303\243o bastasse essa realidade, h\303\241
uma\r\nsobrecarga advinda de outras atividades militares as quais
somos\r\nsubmetidos, tais como: formaturas, reuni\303\265es que muitas
vezes n\303\243o t\303\252m\r\nnada a ver com as nossas atividades,
instru\303\247\303\265es militares,\r\nrepresenta\303\247\303\265es,
etc. Soma-se a essa sobrecarga uma outra a qual somos\r\nobrigados a
nos submetermos, para complementarmos nossa renda,\r\nexercendo outras
atividades paralelas de cunho profissional"
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:29:02 2007

0003116728/02524086154594405405/02524086734414990365
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 3"
    body: "E quanto \303\240 nossa qualifica\303\247\303\243o relativa
\303\240 l\303\255ngua inglesa, t\303\243o falada\r\nna m\303\255dia,
h\303\241 que se fazer a seguinte ressalva esclarecedora:
essa\r\ndefici\303\252ncia n\303\243o se deve a um relaxamento por
parte dos controladores\r\nem n\303\243o querer assimilar esse idioma
essencial para sua atividade, mas\r\nao descaso das autoridades quanto
ao investimento financeiro\r\nnecess\303\241rio para solucionar esse
problema. As verbas recebidas pela\r\naeron\303\241utica decorrentes
das tarifas pagas pelas empresas a\303\251reas e\r\nusu\303\241rios
s\303\243o supra-suficiente, havendo mesmo uma m\303\241 vontade
dos\r\noficiais ou qui\303\247\303\241 outras raz\303\265es menos
nobres. Com efeito, aqui no\r\nAmazonas \303\251 oferecido aos
controladores um p\303\251ssimo curso, via\r\ninternet, onde a parte
mais essencial, a conversa\303\247\303\243o, \303\251
totalmente\r\nnegligenciada. Al\303\251m disso, pouco tempo temos para
desenvolver essa\r\natividade no trabalho, e, ainda assim, os oficiais
mandam que os\r\ncontroladores desenvolvam essa atividade em casa,
sabendo eles que\r\npoucos possuem inform\303\241tica ou um computador"
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:31:18 2007

0003116728/02524086154594405405/02524086869706460189
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 4"
    body: "N\303\243o sabe, tamb\303\251m, que nossos radares sequer se
prestam \303\240 finalidade\r\npara o qual s\303\243o projetados, uma
vez que as informa\303\247\303\265es passadas por\r\neles e das quais
dependem os controladores de v\303\264o para tomarem
suas\r\ndecis\303\265es operacionais n\303\243o s\303\243o
confi\303\241veis. Posto que eles apresentam,\r\ncontinuamente,
varia\303\247\303\265es de rumo, velocidade, n\303\255vel de
v\303\264o, que\r\ndeixam o controlador sem saber em qual altitude ou
posi\303\247\303\243o a aeronave\r\nse encontra, trazendo essa
situa\303\247\303\243o no seu bojo dois pontos\r\nessenciais que
mostram a delicadeza dessa atividade pouco conhecida:\r\nn\303\243o
h\303\241 como n\303\263s controladores sabermos se nossas

DOC Nº 8

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTUADO DA 12ª VARA Fls. 3633 Rubrica

a\303\247\303\265es operacionais,\r\nque visam a seguran\303\247a dos usu\303\241rios, foram corretas ou n\303\243o, em outras\r\npalavras: n\303\263s s\303\263 saberemos que acertamos, ap\303\263s os eventos se\r\nconcretizarem e, por conta disso, sofremos uma ang\303\272stia cont\303\255nua. E\r\nas freq\303\274\303\252ncias, nossos canais de comunica\303\247\303\243o com as aeronaves, vivem\r\ninoperantes, deficientes e falham continuamente, causando inseguran\303\247a\r\ne estresse a controladores e pilotos, visto que uma emiss\303\243o de uma\r\ninstru\303\247\303\243o que vise separar duas aeronaves, por exemplo, pode n\303\243o ser\r\nrecebida ou chegar de forma a causa d\303\272vidas aos pilotos, levando-os a\r\nexecutar procedimentos equivocados. E vice-versa."
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:32:21 2007

0003116728/02524086154594405405/02524086972785675293
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 5"
    body: "Tamb\303\251m n\303\243o sabe que os controladores sofrem coa\303\247\303\243o moral e at\303\251\r\nagress\303\243o f\303\255sica como tentativa por parte dos oficiais de escamotear a\r\nverdadeira situa\303\247\303\243o em que se encontra o sistema de forma global,\r\nfruto de uma administra\303\247\303\243o absurda, por ser regida prioritariamente\r\npelo regulamento militar. Isso tudo \303\240s expensas da seguran\303\247a dos\r\nusu\303\241rios e dos pr\303\263prios controladores de v\303\264o."
    creator_id: 11128270148210833582
    added_date: Sat Mar 31 19:33:09 2007

0003116728/02524086154594405405/02524087047947602973
  message
    anonymous: false
    subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 6"
    body: "O exposto acima pode ser comprovado, bastando que as autoridades\r\nsubmetam a aeron\303\241utica a um escrut\303\255nio rigoroso, focando os relatos\r\nnos livros de ocorr\303\252ncias, bem como os in\303\272meros relat\303\263rios de perigo\r\nemitidos pelos controladores aos \303\263rg\303\243os de preven\303\247\303\243o de incidente-\r\nacidente, ou ainda os in\303\272meros e-mails escritos aos oficiais\r\nrelatando todas as quest\303\265es acima citadas. E por for\303\247a de uma\r\nmotiva\303\247\303\243o moral e dever \303\251tico, e por n\303\243o mais suportarmos essas\r\ncondi\303\247\303\265es de trabalho, exposta aqui minimamente, mesmo sabendo das\r\nconseq\303\274\303\252ncias negativas a que ser\303\243o submetidos nossos familiares,\r\nresolvemos adotar a seguinte postura, a partir da presente data:\r\n\r\na) N\303\263s controladores de v\303\264o adotaremos uma abstin\303\252ncia alimentar;\r\n\r\nb) N\303\263s controladores de v\303\264o adotaremos um aquartelamento\r\nvolunt\303\241rio;\r\n\r\nN\303\263s controladores s\303\263 retrocederemos das atitudes listadas acima\r\nquando forem adotadas as devidas medidas j\303\241 t\303\243o conhecidas

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

FLS. 3634

das\r\nautoridades, fundamentadas no estudo e proposta apresentados pelo GTI\r\n(Grupo de Trabalho Interministerial), n\303\243o implementadas pelo governo,\r\nj\303\241 passados mais de cinco meses ap\303\263s sua institui\303\247\303\243o."
creator_id: 11128270148210833582
added_date: Sat Mar 31 19:33:44 2007

0003116728/02524086154594405405/02524087123109530653
message
anonymous: false
subject: "CONTINUA\303\207\303\203O 7"
body: "Esperamos, haja vista o exposto, que a sociedade compreenda a raz\303\243o\r\nde nossa atitude, pois o que queremos em ultima instancia, \303\251 uma\r\nverdadeira qualidade na presta\303\247\303\243o do servi\303\247o de tr\303\241fego a\303\251reo,\r\ntrazendo como conseq\303\274\303\252ncia necess\303\241ria uma maior seguran\303\247a para os\r\nusu\303\241rios, e para os controladores de v\303\264o uma verdadeira dignidade e\r\nrespeito."
creator_id: 11128270148210833582
added_date: Sat Mar 31 19:34:19 2007

---

* * * * * * * * * * * * *

0003116728/02522970274846264349/02522970274846264349
message
anonymous: false
subject: "AS PEROLAS DO CHEF DA D.O EM UMA REUNI\303\203O COM OS OP"
body: "AMIGO \303\211 T\303\203O RIDICULO ESSES \"GERENTES DO NOSSO SISTEMA\".OLHA QUANTO AMADORISMO: O CHEFE DA DIVIS\303\203O OPERACIONAL DE MANAUS DISSE QUE S\303\223 NA REVOLU\303\207A\303\225 INDUSTRIAL O PROLETARIADO DITOU AS REGRAS EM ALUS\303\203O A N\303\223S CTA. AGORA COMO PODE UM \"CHEFE\" SER T\303\203O IGNORANTE A PONTO DIZER ESSA BESTEIRA? ELE N\303\203O SABE QUE A REV FOI O AUMENTO DA TECNOLOGIA E QUE N\303\203O TEVE NADA HAVER COM ELEVA\303\207\303\203O DE CLASSES? \303\211 ESSES CULTOS QUE NOS GERENCIAM. PASSOU POR RID\303\215CULO NA FRENTE DE TODOS OPERADORES DE MANAUS. COMO PODEM QUERER ADIMISTRAR UM SISTEMA T\303\203O COMPLEXO? ELES PENSAM QUE PRENDER, TRANSFERIR , AMEA\303\207AR... V\303\203O RESOLVER A CRISE. TAMB\303\211M ELES S\303\223 SABEM SUAS FRASES: \"SIM, SENHOR\" E N\303\203O, SENHOR\". COMO PODE SEREM T\303\203O AMADORES. QUERIA COMPRAR OS OPERADORES COM UMA VIAGEM PARA OS EUA.\" AH MEU DEUS VOU MORRER SE N\303\203O FOR AOS EUA\". TAMB\303\211M TENTOU COMPRAR-NOS COM ETAPA.ELE ACHA QUE R$ 18,90 VAI RESOLVER TODOS OS PROBLESMAS DO TR\303\201FEGO A\303\211REO. ALGU\303\211M TEM QUE AVISAR A ELES QUE CONTROLADOR POR NATUREZA \303\211 INTELIGENTE"
creator_id: 11128270148210833582
added_date: Sun Mar 25 19:06:26 2007

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 64

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

JUSTIÇA DA 12ª VARA CÍVEL
Fls. 3635
Fabrica

```
----------------------------------------
0003116728/0252297027484626434 9/0252403123911467651 3
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "Apoiado Silva...fui controlador militar por 12 anos e sempre
tivemos que conviver com essa incompet\303\252ncia e essa
imp\303\241fia generalizadas...\303\251 lament\303\241vel em pleno
s\303\251culo 21 que existam essas cabecinhas de prego dentro da
for\303\247a a\303\251rea...eu nunca me iludi que um dia ia melhorar o
sistema quando sa\303\255 em 1992....eu adorava essa profiss\303\243o e
ainda adoro, por\303\251m eu n\303\243o conseguia ser tratado como
marionete desses d\303\251spotas que s\303\263 sabiam puxar o saco de
oficiais ineptos e desinformados, pra n\303\243o dizer ignorantes e sem
cultura alguma.....\303\251, o sistema um dia ia cair e eu estou
torcendo que vire uma bola de neve e derrube essa \"elite\" tacanha que
domina os quart\303\251is....um abra\303\247o a todos e se, tiver que
haver revolu\303\247\303\243o, conte comigo....."
    creator_id: 16417050808606218870
    added_date: Sat Mar 31 12:20:36 2007

----------------------------------------

            ************

----------------------------------------
0003116728/0253233024337308 4529/0253233047315383 4865
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "Perfil - Miguel Martini \r\nEx-controlador de v\303\264o
vira candidato a brilhar na CPI do Apag\303\243o A\303\251reo
\r\n\r\nFernanda Odilla \r\nDa equipe do Correio \r\n\r\nPouco antes de
come\303\247ar a reuni\303\243o da CPI do Apag\303\243o A\303\251reo,
na \303\272ltima quinta-feira, o deputado federal Miguel Martini (PHS-
MG) ouviu de um emiss\303\241rio da Aeron\303\241utica:
\342\200\234Voc\303\252 vai ser a estrela da CPI\342\200\235.
Controlador de v\303\264o por 17 anos, militar reformado, tr\303\252s
vezes deputado estadual em Minas Gerais, Martini \303\251 suplente na
comiss\303\243o que poder\303\241 abrir a \342\200\234caixa
preta\342\200\235 da avia\303\247\303\243o brasileira. O afago dos
militares veio seguido de um insistente convite para que o parlamentar
almoce com integrantes da c\303\272pula da Aeron\303\241utica."
    creator_id: 445348210037975102
    added_date: Tue May 15 05:51:08 2007

----------------------------------------
0003116728/0253233024337308 4529/0253233053113589 3361
  message
    anonymous: false
    subject: ""
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

AUTENTICADA DA 12ª C.J.M. Fls. 3636

Confidential and Proprietary

body: "N\303\243o \303\251 apenas o curr\303\255culo de Martini que levou os militares a convid\303\241-lo para uma conversa longe da C\303\242mara. Na primeira oportunidade que o deputado teve de falar \303\240 CPI, fez o comando da Aeron\303\241utica estremecer com a declara\303\247\303\243o de que era poss\303\255vel desmilitarizar em seis meses a profiss\303\243o de controlador de v\303\264o. E lembrou que, al\303\251m do Brasil, apenas Som\303\241lia, Eritr\303\251ia e Uruguai mant\303\252m controladores militares. Na quinta-feira, ouviu do emiss\303\241rio: \342\200\234Por que n\303\243o desmilitarizar apenas as torres ou o ACC (Centro de Controle de \303\201rea)?\342\200\235."
creator_id: 445348210037975102
added_date: Tue May 15 05:51:35 2007

0003116728/02532330243373084529/02532330578380533617
message
anonymous: false
subject: ""
body: "Martini defende a desmilitariza\303\247\303\243o, mas n\303\243o \303\251 radical. Ele prop\303\265e que a defesa a\303\251rea seja exclusiva de militares e que os controladores de v\303\264o permane\303\247am subordinados ao Minist\303\251rio da Aeron\303\241utica, mesmo depois da desmilitariza\303\247\303\243o. Um dos principais problemas da categoria, na avalia\303\247\303\243o do deputado, \303\251 a necessidade de vincular o reajuste salarial dos controladores ao de todo o efetivo da Aeron\303\241utica."
creator_id: 445348210037975102
added_date: Tue May 15 05:51:57 2007

0003116728/02532330243373084529/02532342170524057686
message
anonymous: false
subject: "A\303\255 \303\251 que mora o perigo"
body: "[i]Se o t\303\255tulo dado a este t\303\263pico tem a conota\303\247\303\243o que me recuso a conceber, Miguel Martini est\303\241 sendo v\303\255tima de um grave preconceito.\r\nTive a honra de trabalhar ao lado do ent\303\243o Sargento Controlador de Tr\303\241fego A\303\251reo Martini, exemplo raro de companheirismo e profissionalismo. Tive, ainda, a mesma honra de dialogar com o j\303\241 Deputado Estadual Miguel Martini, pol\303\255tico correto e intercessor pelas minorias. Seus projetos que se tornaram leis em Minas Gerais falam por ele.\r\nQueira Deus que o agora Deputado Federal venha a integrar a CPI que se prop\303\265e a abrir a \"caixa preta\" da avia\303\247\303\243o brasileira, conforme as palavras da jornalista Fernanda Odilla."
creator_id: 2887108901885985735
added_date: Tue May 15 07:21:55 2007

0003116728/02532330243373084529/02532342572103499862
message
anonymous: false

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3637

```
    subject: "A\303\255 \303\251 onde mora o perigo"
    body: "[i]Em tempo: acima o t\303\255tulo correto dado ao
t\303\263pico."
    creator_id: 2887108901885985735
    added_date: Tue May 15 07:25:02 2007

----------------------------------------

                * * * * * * * * * * * * * *

----------------------------------------
0003116728/02526713186359127921/02526713186359127921
  message
    anonymous: false
    subject: "Vc ainda acredita ?"
    body: "N\303\243o quanto a vc\'s, mas particularmente j\303\241
estou desanimado. Sou um daqueles que est\303\243o na foto.Na verdade
nem sei como essa foto foi parar nas capas dos jornais. Mas j\303\241
n\303\243o tenho mais \303\242nimo para trabalhar. Estou passando por
muitas dificuldades pessoais e o meu ref\303\272gio deveria ser o meu
trabalho, pelo o contr\303\241rio, n\303\243o tenho nenhum incentivo
ali dentro.\r\n      J\303\241 tenho vontade de jogar tudo pra cima,
gritar \"foda-se\" e pedir baixa, infelizmente n\303\243o posso, pois
tenho fam\303\255lia para sustentar. J\303\241 n\303\243o creio que
esse governo e as autoridades venham a tomar qualquer decis\303\243o
para tal mudan\303\247a.\r\n      Esse n\303\243o \303\251 um
pa\303\255s s\303\251rio !H\303\241 um grande des\303\242nimo em minha
vida, pessoal e profissional. Amo o que fa\303\247o, mas quero sair
dessa.Isso foi um desabafo...\r\n      Abra\303\247o a todos !"
    creator_id: 445348210037975102
    added_date: Sat Apr 14 23:15:15 2007

----------------------------------------
0003116728/02526713186359127921/02526798014103654350
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "\"SE VOC\303\212 TENTOU E FRACASSOU,SE PLANEJOU E VIU SEUS
PLANOS RU\303\215REM...LEMBRE-SE QUE OS MAIORES HOMENS DA
HIST\303\215RIA FORAM PRODUTO DE CORAGEM;E A CORAGEM,BEM SABEMOS,NASCE
DO BER\303\207O DA ADVERSIDADE.\"\r\n
(Napoleon Hill)\r\n      N\303\203O TE DEIXES ABATER AGORA ,POIS A LUTA
APENAS INICIOU-SE ...TER\303\203O  QUE BUSCAR FOR\303\207A A CADA
SEGUNDO...\"ELES\" QUEREM EXATAMENTE  ISSO,OU SEJA,VENC\303\212-LOS
PELO CANSA\303\207O.N\303\203O \303\211 S\303\223 VOC\303\212 QUE ESTA
DESGASTADO E DESANIMADO COM TANTA INJUSTI\303\207A...PROCURE OBTER
FOR\303\207A DAS PEQUENINAS OPORTUNIDADES COMO;UM SORRISO DE UMA
CRIAN\303\207A,DA BELEZA DA NATUREZA,DA FOR\303\207A DAS ONDAS DO MAR
,DO APOIO DA SUA FAM\303\215LIA,DO AMOR DE SEUS FILHOS E ESPOSA....NADA
DE ENTREGAR OS PONTOS,POIS H\303\201 QUEDAS QUE PROVOCAM
ASCENS\303\225ES MAIORES.\r\n    ESTOU VIVENCIANDO O MESMO
DES\303\202NIMO SEU AQUI EM CASA(COM MEU MARIDO);COM OS COLEGAS DO
DELE,MAS TENTO N\303\203O DEIXAR A PETECA CAIR...O ESTRESSE \303\211
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

FOLHA DA 12ª VARA FLS. 3638 CJM Rubrica

```
TAMANHO E H\303\201 FALTA DE JUSTI\303\207A,MAS NOSSA ESPERAN\303\207A
N\303\203O PODE MORRER....MUITA LUZ!!!UM ABRA\303\207O."
    creator_id: 2085193479518499549
    added_date: Sun Apr 15 10:13:36 2007

----------------------------------------
0003116728/02526713186359127921/02527037621735293023
  message
    anonymous: false
    subject: "esperan\303\247a"
    body: "Estou de acordo com o que vc escreveu, Patr\303\255cia.
N\303\243o percam jamais a esperan\303\247a, porque mesmo quem
j\303\241 perdeu tudo,ainda ter\303\241 muito se mantiver a
esperan\303\247a de dias melhores em seu cora\303\247\303\243o. A
F\303\251 remove montanhas.\r\n N\303\243o esmore\303\247am, porque os
advers\303\241rios adoram este tipo  de\r\natitude. Levantem a
cabe\303\247a, respirem fundo e pe\303\247am ajuda a Deus,porque ele
jamais abandona os seus filhos. Voc\303\252s n\303\243o est\303\243o
s\303\263s!"
    creator_id: 18332588118834338704
    added_date: Mon Apr 16 17:13:12 2007

----------------------------------------
0003116728/02526713186359127921/02527042071301298007
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "Legal Patricia !!!!vamos ter for\303\247a mesmo, e isso que
eles querem realmente, o desanino total de todos,s perder uma batalha
nao si gnifica que se perdeu quere ra , isso e so um come\303\247o
for\303\247a a todos vcs , estou aqui pedindo a DEUS, QUE LHES DE LUZ,
CORAGEM, GARRA!!!!"
    creator_id: 5263361716965309129
    added_date: Mon Apr 16 17:47:44 2007

----------------------------------------
0003116728/02526713186359127921/02530460158754889045
  message
    anonymous: false
    subject: "\"At\303\251 o Fim\""
    body: "Tamb\303\251m sinto a mesma coisa, cara, apesar de
n\303\243o ter sido t\303\243o importante quanto vcs. Percebo,
\303\240s vezes, mesmo que a sa\303\255da \303\251 pular fora desse
barco. Talvez estejamos errados em pensar assim, pois n\303\243o
podemos simplesmente deixar os amigos que continuam ou
continuar\303\243o na batalha, sem apoio. Nas \"simples coisas\"
h\303\241 algo como :\r\n\r\nEngenheiros do Hawaii : \r\n\"Eles querem
te vender\r\nEles querem te comprar\r\nQuerem te matar (de
rir)\r\nQuerem te fazer chorar\r\n?Quem s\303\243o eles?\r\n?Quem eles
pensam que s\303\243o?\"\r\n\r\nPor\303\251m, o mesmo Engenheiros do
Hawaii :\r\n\"N\303\243o vim at\303\251 aqui pra desistir
agora\r\nEntendo voc\303\252 se voc\303\252 quiser ir embora...\r\nMas
eu n\303\243o vim at\303\251 aqui pra desistir agora\r\nMinhas
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3639 Rubrica

```
ra\303\255zes est\303\243o no ar...\r\nSe depender de mim eu vou
at\303\251 o fim\"\r\n\r\nPortanto, tenha f\303\251!!!"
    creator_id: 3903664249518333940
    added_date: Sat May  5 03:55:35 2007

----------------------------------------

                    * * * * * * * * * * * * * *
----------------------------------------
0003116728/02523652433717276383/02523652433717276383
  message
    anonymous: false
    subject: "Est\303\241 na hora de sairmos das sombras ............"
    body: "[b]=====================================\r\n\r\nEst\303\241
na hora de sairmos das sombras de quem realmente trabalha por
n\303\263s...\r\n\r\nEst\303\241 na hora dos CTA`S da Infraero,
Militares e Dactas, a darmos a nossa cota de sacrif\303\255cio em
mudan\303\247as significativas.\r\n\r\nA come\303\247ar pelo SINA que
n\303\243o ajuda em nada, e n\303\243o participa de em nada. N\303\243o
tem voz sobre nada e n\303\243o representa os seus membros. Para que
existe o SINA???? As mudan\303\247as t\303\252m que come\303\247ar
dentro da nossa pr\303\263pria casa. \r\n\r\nChega de sindicatos que
n\303\243o nos representam, e que s\303\263 fazem consumir o dinheiro
dos contribuintes em reuni\303\265es em Hot\303\251is de luxo, e que
sempre resolvem as coisa contra os seus membros....\r\n\r\nO porta voz
dos CTA`s segundo o presidente da Federa\303\247\303\243o dos
Controladores de Tr\303\241fego A\303\251reo, informado neste grupo,
\303\251 o Sr Jorge Botelho, Presidente do SNTPV. Somente eles (CTA`S
de Bras\303\255lia e todos os dirigentes de associa\303\247\303\265es e
sindicato) at\303\251 agora \303\251 que levaram e continuam a levar
porrada (com algumas raras exce\303\247\303\265es), e se exp\303\265em
no limite m\303\241ximo das situa\303\247\303\265es.\r\n\r\nChega de
tanto Bla bla bla na net e vamos tocar o barco com atitudes que
realmente fa\303\247am ecoar o desejo de todos....\r\n\r\nSe quisermos
transforma\303\247\303\265es vamos come\303\247ar pela casa da gente,
participando das assembl\303\251ias, se associando, dando respaldo a
quem nos representa, e parar com essa lamuria, e n\303\243o se ter
atitudes de transforma\303\247\303\243o, vontade de mudar. Muitos de
n\303\263s est\303\243o nas sombras esperando, n\303\243o sei o que,
para dar a sua cota de participa\303\247\303\243o e
sacrif\303\255cio.\r\n\r\nE \303\251 ai que acontece aquela
situa\303\247\303\243o que sempre se escuta: \"Acho que isso n\303\243o
vai dar em nada\", mas o que voc\303\252 fez para mudar essa
situa\303\247\303\243o???? J\303\241 fez alguma coisa para mudar
isso???....\r\nApenas usa a lingua para manifestar algo em que
n\303\243o ajudou em nada.....\r\n\r\nComo diria minha av\303\263: \"
Tem gente que o que mais queima na praia \303\251 a
l\303\255ngua\"\r\n\r\n\"A velocidade das transforma\303\247\303\265es
\303\251 inversamente proporcional as nossas expectativas, pois a
legalidade requer tempo para que elas aconte\303\247am, pois no
congresso as coisas acontecem de forma diferente, e n\303\243o como
queremos\".\r\n\r\n="
    creator_id: 10634343766248832721
```

DOC Nº 4

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3640 Rubrica

```
    added_date: Thu Mar 29 11:20:41 2007

----------------------------------------
0003116728/02523652433717276383/02523652663498026719
  message
    anonymous: false
    subject: "Continua\303\247\303\243o ........."
    body: "[b]==========================================\r\n\r\nSe
voc\303\252 ainda n\303\243o sabe disso est\303\241 colaborando contra
o processo de transforma\303\247\303\243o da
descentraliza\303\247\303\243o. As coisa n\303\243o v\303\243o
acontecer para ontem, e sim como a legalidade requer......\r\n\r\n\"Os
nossos representantes sabem muito bem como \303\251 que as coisa
acontecem por l\303\241\".........\r\n\r\nPergunto a maioria dos
participantes do grupo??? J\303\241 fez a sua parte ??? Reclamar no
Orkut ou no Yahoo n\303\243o \303\251 o local apropriado. S\303\263
serve para manter todos com informa\303\247\303\265es que nem sempre
refletem a verdade do que acontece nos bastidores.\r\n\r\nVamos ter
atitude.....\r\n\r\nLigar para os senadores, deputados federais, passar
e-mail para eles, e para a Presid\303\252ncia da republica expondo o
que de fato queremos.............\r\n\r\nVamos ser
chatos.........\r\n\r\nVamos nos indignar...........\r\n\r\nVamos
participar efetivamente.............\r\n\r\nVamos ligar para a
m\303\255dia, para cada jornal e dizer a eles que eles est\303\243o
errados no que est\303\243o veiculando para a
popula\303\247\303\243o.........\r\n\r\nVamos fazer a nossa parte, e ai
sim depois disso tudo, cobrar como participantes do contexto uma
atua\303\247\303\243o diferente do que se
v\303\252.............\r\n\r\n\r\n\r\nChega de Bla bla bla e mais
atitudes...........\r\n\r\n\r\n\r\nUm grande abra\303\247o em
todos.............\r\n\r\nLuiz Carlos Chaves - [red]Mr
Keys[navy].............\r\n\r\n==========================================
========"
    creator_id: 10634343766248832721
    added_date: Thu Mar 29 11:22:28 2007

----------------------------------------

                    • **********
----------------------------------------
0018308264/02531783180470759135/02531783180470759135
  message
    anonymous: false
    subject: "Controladores reclamam de tens\303\243o p\303\263s-
depoimentos"
    body: "[b]==========================================\r\n
\r\nAgencia Estado\r\n \r\nO presidente do Sindicato dos Trabalhadores
em Tr\303\241fego A\303\251reo do Rio de Janeiro, Jorge Botelho,
advertiu hoje para o perigo a que a popula\303\247\303\243o est\303\241
sendo submetida com a postura do Comando da Aeron\303\241utica de
pressionar os controladores de v\303\264o nos interrogat\303\263rios do
Inqu\303\251rito Policial Militar (IPM), aberto para investigar o motim
de 30 de mar\303\247o. \"O problema maior \303\251 que muitos deles,
```

DOC Nº 4

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3641 Rubrica

saem do interrogat\303\263rio, que tem sido sempre muito duro, com muitas amea\303\247as, completamente abalados e s\303\243o obrigados a assumir seus postos nas mesas de controle de tr\303\241fego a\303\251reo, colocando em risco a vida das pessoas.\"\r\n\r\nBotelho acrescentou que estava fazendo o alerta porque \"teme pelo que possa acontecer e a\303\255 n\303\243o adianta dizer que n\303\243o houve um aviso\". A Aeron\303\241utica informou que est\303\241 conduzindo o IPM dentro das formalidades que o inqu\303\251rito exige e que em nenhum momento est\303\241 havendo comprometimento da seguran\303\247a de v\303\264o.\r\n\r\nO IPM foi aberto no in\303\255cio de abril e o prazo inicial de 40 dias de conclus\303\243o dos inqu\303\251ritos est\303\241 se expirando. Mas a For\303\247a A\303\251rea ainda n\303\243o informou se os respons\303\241veis pelos quatro IPMs abertos, para investigar a movimenta\303\247\303\243o dos sargentos-controladores em todo o Pa\303\255s, pretendem pedir prorroga\303\247\303\243o do prazo para finalizar seus relat\303\263rios, de novos 20 dias. Apesar de a Aeron\303\241utica ter pressa na conclus\303\243o dos trabalhos, a expectativa \303\251 de que o prazo seja prorrogado por mais 20 dias.
\r\n\r\n==========="
    creator_id: 10634343766248832721
    added_date: Sat May 12 07:03:35 2007

0018308264/02531783180470759135/02531802613051237791
  message
    anonymous: false
    subject: "At\303\251 onde sei"
    body: "Quem responde a IPM ou sindic\303\242ncia, por motivos \303\263bvios, tem que ser afastado da escala operacional.\r\n\r\nSe ele n\303\243o foram afastados, algu\303\251m (chefia) est\303\241 pondo risco a vida das pessoas.\r\n\r\nN\303\243o d\303\241 pra sair de um interrogat\303\263rio equilibrado o suficiente pra controlar v\303\264o. Vc n\303\243o se concentra. Fica lembrando as perguntas, as insinua\303\247\303\265es, as suposi\303\247\303\265es que o sindicante faz. \r\n\r\nN\303\243o questiono os m\303\251todos, mas n\303\243o d\303\241 pra ter serenidade depois de passar por aquilo. \303\211 imperativo afastar o interrogado da escala, enquanto seus depoimentos forem necess\303\241rios, al\303\251m de acompanhamento psicol\303\263gico. A press\303\243o \303\251 muito grande."
    creator_id: 4959934104997757569
    added_date: Sat May 12 09:34:24 2007

0018308264/02531783180470759135/02531806027550185780
  message
    anonymous: false
    subject: "Interrogat\303\263rio???"
    body: "\303\211 muito simples! basta o interrogado pedir afastamento total do svc at\303\251 a conclus\303\243o do IPM,\r\nNada mais."
    creator_id: 14888798845725053996
    added_date: Sat May 12 10:00:54 2007

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 52

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

Fls. 3642 Rubrica

```
----------------------------------------
0018308264/02531783180470759135/02531814529437584798
  message
    anonymous: false
    subject: "Caro H\303\211cio..."
    body: "se for isso mesmo, da forma como disse... haver\303\241 uma
falta de operadores j\303\241 que me parece que muitos estar\303\243o
sendo motivo de investiga\303\247\303\243o por IPM.\r\n\r\nBem,
honestamente espero que tais fatos n\303\243o estejam acontecendo pois
realmente acarretam um estresse desnecess\303\241rio para os
CTA\302\264s!\r\n\r\nE se ocorrem, que os respons\303\241veis arquem
com as responsabilidades de se colocar um operador psicologicamente
inst\303\241vel para trabalhar com vidas!"
    creator_id: 15732826799085105887
    added_date: Sat May 12 11:06:53 2007

----------------------------------------
0018308264/02531783180470759135/02531820016258155588
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "Eu resondi IPM aqui em Manaus e continuo na
escala.\r\nInclusive trabalhei no mesmo dia do IPM, de
pernoite.\r\nDividimos o turno do pernoite de modo que eu trabalhei
menos horas.\r\n\r\n\303\211 como j\303\241 diseram, fiquei pensando
nas perguntas cheias de \"casca de banana\" p escorregar que me foram
feitas. Foi muita press\303\243o.\r\n\r\nS\303\263 n\303\243o saio da
escala pq preciso dos pernoites p terminar minha faculdade e fazer
outro concurso.\r\n\r\n1 abra\303\247o a todos."
    creator_id: 9000084499037156881
    added_date: Sat May 12 11:49:28 2007

----------------------------------------
0018308264/02531783180470759135/02531867207213032196
  message
    anonymous: false
    subject: "RID\303\215CULO"
    body: "\303\211 um desrespeito para com o profissional que tem que
trabalhar zelando pela vida dos outros. \303\211 s\303\263 nesse
pa\303\255s que acontece uma palha\303\247ada dessas! Controladores de
v\303\264o sendo tratados como criminosos, quando na verdade s\303\243o
s\303\263 eles que est\303\243o preocupados com a seguran\303\247a dos
usu\303\241rios da avia\303\247\303\243o. O resto s\303\263 quer saber
de poder, n\303\272meros e hierarquia. Pat\303\251tico."
    creator_id: 18128652764187073167
    added_date: Sat May 12 17:55:43 2007

----------------------------------------
0018308264/02531783180470759135/02532747052736360159
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body:
"[b]==========================================\r\nG1\r\n\r\nControla
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 4

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª CJM
Fls. 3643
Rubrica

dores de Tr\303\241fego A\303\251reo est\303\243o sob press\303\243o, diz Sindicato.\r\n\r\nPresidente do sindicato diz que profissionais ficam abalados ap\303\263s interrogat\303\263rios. Aeron\303\241utica diz que est\303\241 conduzindo o IPM dentro das formalidades exigidas.\r\n\r\nO presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Tr\303\241fego A\303\251reo do Rio de Janeiro, Jorge Botelho, advertiu, nesta sexta-feira (11), para o \"perigo a que a popula\303\247\303\243o est\303\241 sendo submetida com a postura do Comando da Aeron\303\241utica de pressionar os controladores de v\303\264o nos interrogat\303\263rios\" do Inqu\303\251rito Policial Militar (IPM), aberto para investigar a paraliza\303\247\303\243o de 30 de mar\303\247o.\r\n\r\n\"O problema maior \303\251 que muitos deles saem do interrogat\303\263rio, que tem sido sempre muito duro, com muitas amea\303\247as, completamente abalados e s\303\243o obrigados a assumir seus postos nas mesas de controle de tr\303\241fego a\303\251reo, colocando em risco a vida das pessoas.\" \r\n\r\nBotelho acrescentou que estava fazendo o alerta porque \"teme pelo que possa acontecer e a\303\255 n\303\243o adianta dizer que n\303\243o houve um aviso\". A Aeron\303\241utica informou que est\303\241 conduzindo o IPM dentro das formalidades que o inqu\303\251rito exige e que em nenhum momento est\303\241 havendo comprometimento da seguran\303\247a de v\303\264o. \r\n\r\nO IPM foi aberto no in\303\255cio de abril e o prazo inicial de 40 dias de conclus\303\243o dos inqu\303\251ritos est\303\241 se expirando. Mas a For\303\247a A\303\251rea ainda n\303\243o informou se os respons\303\241veis pelos quatro IPMs abertos, para investigar a movimenta\303\247\303\243o dos sargentos-controladores em todo o pa\303\255s, pretendem pedir prorroga\303\247\303\243o do prazo para finalizar seus relat\303\263rios, de novos 20 dias. Apesar de a Aeron\303\241utica ter pressa na conclus\303\243o dos trabalhos, a expectativa \303\251 de que o prazo seja prorrogado por mais 20 dias\r\n\r\n=="

creator_id: 10634343766248832721
added_date: Thu May 17 11:44:13 2007

---

* * * * * * * * * * * * * * * *

0018308264/02524544640191970282/02524544640191970282
message
anonymous: false
subject: "Promotor v\303\252 uso pol\303\255tico de \'quebra de hierarquia\'"
body: "O promotor p\303\272blico militar Jo\303\243o Rodrigues Arruda, coordenador acad\303\252mico do Centro de Estudos de Direito Militar (Cesdim), diz que n\303\243o houve quebra de hierarquia na negocia\303\247\303\243o direta entre a Presid\303\252ncia e os controladores de v\303\264o, na sexta-feira, para que eles interrompessem a greve, e v\303\252 uso pol\303\255tico na defesa da tese. \r\n\"Uso pol\303\255tico \303\251 a vers\303\243o que os militares querem dar para a quest\303\243o. Que o presidente desautorizou os chefes militares. Isso \303\251 usar as For\303\247as

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3644
Rubrica

Armadas politicamente para desestabilizar o governo, o presidente da Rep\303\272blica\", analisa o militar da reserva. Arruda \303\251 autor do livro O Uso Pol\303\255tico das For\303\247as Armadas e diz que n\303\243o considera que houve uso pol\303\255tico por parte da Presid\303\252ncia no epis\303\263dio. \r\n\r\n\"Eu acho um pouco precipitado falar em quebra de hierarquia. Quem deu a ordem para n\303\243o prender foi o presidente. O presidente \303\251 o comandante-em-chefe das For\303\247as Armadas. Est\303\241 dentro do normal\", afirmou Arruda \303\240 BBC Brasil. \r\n\r\n\"\303\211 muito comum nas For\303\247as Armadas quando o comandante de uma determinada unidade n\303\243o tem a solu\303\247\303\243o para o problema, levar o assunto para o comandante dele. Neste caso, o presidente da Rep\303\272blica, como comandante-em-chefe das For\303\247as Armadas, resolveu a quest\303\243o do modo que ele achou melhor\", diz. \r\n\r\nPara Arruda, tamb\303\251m n\303\243o importa que o emiss\303\241rio tenho sido um ministro civil, o ministro do Planejamento, Paulo Bernardo. \r\n\r\n\"Do mesmo jeito que ele (o presidente Luiz In\303\241cio Lula da Silva) toma a decis\303\243o no Minist\303\251rio do Planejamento, no Minist\303\251rio da Fazenda, no Minist\303\251rio da Sa\303\272de, tomou no Minist\303\251rio da Defesa\", diz Arruda. \r\n\r\nO especialista tamb\303\251m discorda das cr\303\255ticas aos sargentos - que organizaram a greve dos controladores de v\303\264o na \303\272ltima sexta-feira - e v\303\243o ser investigados pelo Minist\303\251rio P\303\272blico Militar e podem ser processados por motim."
    creator_id: 6351495801346047097
    added_date: Tue Apr 3 06:45:07 2007

0018308264/02524544640191970282/02524544685289126890
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "\"Eu diria que a disciplina est\303\241 em perigo no momento em que os oficiais da ativa come\303\247am a criticar o presidente da Rep\303\272blica. Deveriam ser processados por isso, porque n\303\243o pode fazer cr\303\255tica ao presidente da Rep\303\272blica. Fazer cr\303\255tica a boca pequena como est\303\243o fazendo, \303\251 covardia.\" \r\n\r\nEle diz que os comandantes tamb\303\251m poderiam ser enquadrados no C\303\263digo Penal Militar, que considera crime a \"omiss\303\243o de efici\303\252ncia\". Historicamente, diz Arruda, o tratamento do que \303\251 considerado insubordina\303\247\303\243o depende da patente de quem pratica a viola\303\247\303\243o. \r\n\r\n\"Toda vez que os militares fazem algum movimento o tratamento \303\251 diferente: se for sargento, C\303\263digo Penal em cima, se forem oficiais, anistia e volta tudo ao normal\", afirma. \r\n\r\nBBC Brasil"
    creator_id: 6351495801346047097
    added_date: Tue Apr 3 06:45:28 2007

0018308264/02524544640191970282/02524632042752709018
  message
    anonymous: false

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 35

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

3645

```
    subject: ""
    body: "Ai vai o link dessa mat\303\251ria:
\r\nhttp://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2007/04/070402_mi
litardb.shtml\r\n\r\n------\r\n\r\nAinda bem que a BBC publicou essa
excelente mat\303\251ria. Mostra o outro lado da hist\303\263ria e que
os comandantes militares n\303\243o s\303\243o (e nunca foram) os
inocentes muito menos as v\303\255timas nesse processo todo."
    creator_id: 7459088797700615834
    added_date: Tue Apr  3 18:03:27 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524676033945961540
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "Gra\303\247as a Deus apereceu algu\303\251m de bom senso p
analizar a situa\303\247\303\243o.\r\nN\303\243o adianta esconder, a
verdade sempre aparece.\r\nVai aparecer os reais culpados dessa
situa\303\247\303\243o.\r\nQue a justi\303\247a seja feita."
    creator_id: 9000084499037156881
    added_date: Tue Apr  3 23:44:52 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524719125374052140
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "[navy]O termo \"uso pol\303\255tico\" me suscitou buscar as
acep\303\247\303\265es da palavra \'pol\303\255tica\'. Do
[b]Aur\303\251lio:[/b] \r\n\r\n[red]1.Ci\303\252ncia dos
fen\303\264menos referentes ao Estado; ci\303\252ncia pol\303\255tica.
\r\n2.Sistema de regras respeitantes \303\240 dire\303\247\303\243o dos
neg\303\263cios p\303\272blicos. \r\n3.Arte de bem governar os povos.
\r\n4.Conjunto de objetivos que enformam determinado programa de
a\303\247\303\243o governamental e condicionam a sua
execu\303\247\303\243o. \r\n5.Princ\303\255pio doutrin\303\241rio que
caracteriza a estrutura constitucional do Estado.
\r\n6.Posi\303\247\303\243o ideol\303\263gica a respeito dos fins do
Estado.[/red]\r\n\r\nUm por\303\251m. O transcorrer da Hist\303\263ria
revela a tend\303\252ncia de sempre: classe dominante engendra os
meios, os mecanismos e as rela\303\247\303\265es de compadrio na
c\303\272pula, com a finalidade de aniquilar prem\303\252ncias, pois
assim lhe conv\303\251m em seu entendimento estacion\303\241rio, e
afasta a sugest\303\243o de sua incompet\303\252ncia. E da\303\255
surgem, ainda no [b]Aur\303\251lio[/b], os
transversos:\r\n\r\n[red]7.Atividade exercida na disputa dos cargos de
governo ou no proselitismo partid\303\241rio. \r\n8.Habilidade no trato
das rela\303\247\303\265es humanas, com vista \303\240
obten\303\247\303\243o dos resultados desejados. \r\n9. (...)
\r\n10.Fig. Ast\303\272cia, ardil, artif\303\255cio, esperteza. [Cf.
politica, do v. politicar.][/red]\r\n\r\nMas s\303\243o os embates (os
bons embates; os justos, sem ludibria\303\247\303\243o; os sem-ira;
sem-tripudiar, ap\303\263s solu\303\247\303\243o) que a mesma
Hist\303\263ria oferece como pressuposto de evolu\303\247\303\243o
```

DOC Nº 54

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTUADA 12ª Fls. 3646 Rubrica

```
social. N\303\243o \303\251 feio corrigir os
rumos.\r\n\r\n73,\r\nProte\303\247\303\243o ao V\303\264o !"
    creator_id: 2595821211688754321
    added_date: Wed Apr  4 05:19:18 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524740222253410092
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "[navy]Na postagem anterior, citei \'pol\303\255tica\' e
\'evolu\303\247\303\243o\', a partir de embates, como caminhar da
Hist\303\263ria. Acabo de ler [b]O Globo[/b]. Encontrei coisas que acho
pertinentes para informa\303\247\303\243o, para
reflex\303\243o:\r\n\r\nColuna de Elio Gaspari -\r\n[red](...)\"O motim
passou para a inst\303\242ncia do Minist\303\251rio P\303\272blico
Militar. L\303\241, crime \303\251 crime e motim \303\251 motim. Nesse
curso, o pa\303\255s ser\303\241 levado a conviver com mais
apag\303\265es e uma crise militar anexa a uma CPI. Essa
situa\303\247\303\243o, provocada pela leviandade do presidente da
Rep\303\272blica, pode ser remediada votando-se no Congresso uma
anistia para os amotinados.\r\n\r\nUma proposta desse tipo s\303\263
\303\251 razo\303\241vel para quem acha que, em nome da
preserva\303\247\303\243o da ordem nos aeroportos, os sargentos-
operadores n\303\243o devem ser mandados para a
cadeia.\"\r\n\r\n\"Parece id\303\251ia descabida, mas h\303\241
antecedentes de [b]mazorcas[/b] [Perturba\303\247\303\243o da ordem;
tumulto, desordem] militares sedadas por anistias:: Em novembro de
1910, os marinheiros dos principais navios de guerra brasileiros se
rebelaram na Ba\303\255a de Guanabara.(...)Entre elas, estava a
aboli\303\247\303\243o da chibata como forma de puni\303\247\303\243o
disciplinar. (...) o marechal Hermes de Fonseca cedeu. Em seguida, o
Congresso anistiou os revoltosos. O 1\303\255der da iniciativa foi Rui
Barbosa.\r\n\r\n(Semanas depois, veio a forra, mas essa \303\251 outra
hist\303\263ria.) Em fevereiro de 1956, cinco oficiais da FAB se
apoderaram de dois avi\303\265es militares e foram para Jacareacanga,
no meio da Amaz\303\264nia.\" \r\n\r\n\"(...)Em dezembro, outra
revolta.Os oficiais amotinados seq\303\274estraram um avi\303\243o de
passageiros (primeiro epis\303\263dio desse tipo da hist\303\263ria
nacional) e se instalaram em Aragar\303\247as.\r\n\r\nCapitularam 36
horas depois. Em abril de 1960, com o apoio de Kubitschek, o Congresso
anistiou os revoltosos.\r\n\r\nAs anistias se destinaram a preservar a
ordem (1910) e a evitar o aprofundamento de uma cr\303\264nica crise
militar (1960).\""
    creator_id: 2595821211688754321
    added_date: Wed Apr  4 08:03:02 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524740823548831532
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "[b][navy]Continua\303\247\303\243o[/b][red]\r\n(...)\"O
caminho que leva os amotinados \303\240 cadeia pode conduzir os
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 15

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTUADO DA FLS. 3647 Rubrica

```
aeroportos ao inferno. Guardadas as propor\303\247\303\265es, essa foi
a preocupa\303\247\303\243o de Rui Barbosa em 1910. Os amotinados
enfrentar\303\243o um processo que pode durar meses, ao fim do qual
tudo indica que ser\303\243o condenados. E como ficam, perante a lei,
os negociadores que fecharam um acordo com eles? \""
    creator_id: 2595821211688754321
    added_date: Wed Apr  4 08:07:42 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524741134912900510
  message
    anonymous: false
    subject: "Como disse..."
    body: "o promotor p\303\272blico Militar,\r\nanistia \303\251 para
oficiais!\r\nPara os pra\303\247as, \303\251 cadeia mesmo!"
    creator_id: 15732826799085105887
    added_date: Wed Apr  4 08:10:07 2007

----------------------------------------
0018308264/02524544640191970282/02524741777031571244
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "[b][navy]Continua\303\247\303\243o...[/b]\r\n\r\nColuna
Merval Pereira -\r\n\r\n[red]\"(...)Diz-se que o presidente se sentiu
tra\303\255do, mais uma vez, pelos controladores, que teriam esperado
ele sair do pa\303\255s para decretar a paralisa\303\247\303\243o do
tr\303\241fego a\303\251reo. Mas como alegar trai\303\247\303\243o, se
h\303\241 seis meses o pa\303\255s passa por problemas e ningu\303\251m
no governo foi capaz de esbo\303\247ar um simples plano para
emerg\303\252ncias, como a da sexta-feira passada? Esse apag\303\243o
a\303\251reo, ali\303\241s, est\303\241 se encarregando de destruir
reputa\303\247\303\265es de efici\303\252ncia, como \303\251 a da chefe
da Casa Civil, Dilma Rousseff, considerada a grande entendida em
gest\303\243o do governo, \342\200\234gerente\342\200\235 encarregada
de montar a infra-estrutura que permitiria ao pa\303\255s crescer 5% no
pr\303\263ximo ano. Ela n\303\243o conseguiu resolver o primeiro
sintoma do \342\200\234apag\303\243o log\303\255stico\342\200\235, que
vinha sendo previsto j\303\241 h\303\241 algum tempo.
\"\r\n\r\n\"(...)Depois da reuni\303\243o, os dois assinaram uma nota
oficial em que relatavam o sucesso das negocia\303\247\303\265es, na
qual se comprometiam, em nome do governo federal, a fazer \342\200\234a
revis\303\243o dos atos disciplinares militares, tais como
transfer\303\252ncias, afastamentos e outros, envolvendo representantes
de associa\303\247\303\265es de controladores de tr\303\241fego
a\303\251reo, ocorridos nos \303\272ltimos seis meses\342\200\235, e
asseguravam que \342\200\234n\303\243o ser\303\243o praticadas
puni\303\247\303\265es em decorr\303\252ncia da
manifesta\303\247\303\243o ocorrida no dia 30.03.2007.\342\200\235 E o
que aconteceu ontem? O governo recuou, e junto com ele foi-se a
credibilidade dos negociadores, que nunca haviam prometido nada e,
portanto, deveriam ser confi\303\241veis. \""
    creator_id: 2595821211688754321
    added_date: Wed Apr  4 08:15:06 2007
```

DOC Nº 15

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3648 Rubrica

0018308264/02524544640191970282/02524746724833896236
message
anonymous: false
subject: ""
body: "[b][navy]Continua\303\247\303\243o...[/b]\r\n\r\nO Globo, Economia, p\303\241g 25 -[red]\r\n\r\nFAB quer cadeia e expuls\303\243o para 18\r\nPara presidente do STM, motim foi ato mais grave desde revolta de 1963\r\n\r\n\342\200\234 (...)Ontem, o presidente do Superior do Tribunal Militar (STM), brigadeiro Henrique Marini e Souza, disse ao GLOBO que o motim foi o mais grave ato na For\303\247a A\303\251rea desde revolta de 1963. \342\200\234\r\n\r\n\342\200\234 (...)O presidente do STM considerou o ato dos controladores mais grave que o epis\303\263dio de 1963, quando sargentos da Aeron\303\241utica se rebelaram, em Bras\303\255lia, em protesto contra a decis\303\243o do tribunal de declarar os pra\303\247as das For\303\247as Armadas ineleg\303\255veis.\r\n\r\nAt\303\251 o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) foi detido pelos rebeldes na \303\251poca.\r\n\r\n\342\200\224 A disciplina e a hierarquia s\303\243o dois valores de que n\303\243o podemos abrir m\303\243o. Foi um comportamento inusitado dos controladores de v\303\264o, que s\303\243o militares em servi\303\247o numa unidade militar. No meio militar, a rea\303\247\303\243o ao que eles fizeram n\303\243o foi boa. Foi mais grave do que o que ocorreu em 1963 \342\200\224 disse o brigadeiro Marini.\r\n\r\nO presidente do STM \303\251 o militar, entre as tr\303\252s For\303\247as, que est\303\241 h\303\241 mais tempo na ativa. Ele est\303\241 em servi\303\247o h\303\241 52 anos. Os dez ministros militares do STM s\303\243o da ativa.\r\n\r\nS\303\243o cinco ministros civis. \342\200\234[/red]\r\n\r\n[navy]Neste instante me atenho ao grifo feito. Tenho o modesto entendimento, repito, de que a Hist\303\263ria \303\251 pressuposto de evolu\303\247\303\243o, concilia\303\247\303\243o de interesses e prem\303\252ncias. Se assim n\303\243o fosse prevaleceria a Igreja ante ao Estado laico, e n\303\243o haveria o instituto do div\303\263rcio, e as campanhas de uso de preservativo para conter a AIDS; prevaleceria o Confisco da Poupan\303\247a, na passagem de Collor pela presid\303\252ncia; prevaleceria o machismo, e as mulheres ainda n\303\243o teriam direito ao voto; e prevaleceria, desde 1963, os pra\303\247as das For\303\247as Armadas ineleg\303\255veis. \r\nO clima ficou pesado. A press\303\243o extrema, momentaneamente amainou - ou o foi for\303\247osamente.\r\nEstes exemplos resultaram em qu\303\252 ? Resposta: [b]RAZOABILIDADE.[/b] \303\211 o que se busca nas sociedades de bem-estar."
creator_id: 2595821211688754321
added_date: Wed Apr 4 08:53:30 2007

****

0018308264/02522747357406473951/02522747357406473951
message

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 39

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

FLS. 3649 Rubrica

Confidential and Proprietary

anonymous: false
subject: "S\303\263 falta assinar"
body: "[b]==\r\n\r\nJornal o Globo e Correio Brasiliende...........\r\nDiretamente da P\303\241gina da FAB.......\r\n\r\nEst\303\241 na mesa do presidente Lula medida que passa para os civis a fun\303\247\303\243o de controle a\303\251reo nos aeroportos brasileiros. O presidente da Anac, Milton Zuanazzi, diz que a diverg\303\252ncia interna no governo est\303\241 superada e que a Aeron\303\241utica j\303\241 est\303\241 apoiando a mudan\303\247a. Ele acredita que, com o an\303\272ncio dessa decis\303\243o pelo presidente, os controladores de v\303\264o voltar\303\243o ao trabalho e o sistema a\303\251reo retomar\303\241 a normalidade. \r\n\r\n=="
creator_id: 10634343766248832721
added_date: Sat Mar 24 14:16:22 2007

0018308264/02522747357406473951/02522747701003857631
message
anonymous: false
subject: "Link....."
body:
"[b]==\r\n\r\nwww.fab.mil.br/imprensa/enotimp
\r\n\r\n=="
creator_id: 10634343766248832721
added_date: Sat Mar 24 14:19:02 2007

0018308264/02522747357406473951/02522749693868682975
message
anonymous: false
subject: ""
body: "[b]==\r\n\r\nAcho sinseramente que ainda tem muita \303\241gua pra rolar, e que essa \303\251 mais uma daquelas informa\303\247\303\265es que s\303\243o postadas para que as coisas se acalmem de novo, e n\303\243o se ponha em risco a atual situa\303\247\303\243o que demosntran a m\303\241 gest\303\243o da aeronautica, e o PAN que vem ai.......\r\nPode ser mais uma contra informa\303\247\303\243o postada para que os animos se acalmem e continue tudo na mesma situa\303\247\303\243o.........\r\n\r\nN\303\243o \303\251 hora para se comemorar, nem t\303\243o pouco soltar roj\303\265es, pois nada de concreto foi vinculado pelas Associa\303\247\303\265es, SNTPV e outros que nos representam...........\r\n\r\nConfia e Aguarda...........\r\n\r\n=="
creator_id: 10634343766248832721
added_date: Sat Mar 24 14:34:30 2007

0018308264/02522747357406473951/02522845130189866052
message
anonymous: false

DOC Nº 24

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

AUTUADA DA 12ª C.M. Fls. 3650 Rubrica

Confidential and Proprietary

subject: "Com certeza."
body: "S\303\263 vou acreditar quando, depois do governo se pronunciar, estivermos ganhando adequadamente p nos dedicarmos \303\240 essa profiss\303\243o que tanto amamos, sem precisar ter outro emprego p dar um conforto p nossas fam\303\255lias.\r\nMesmo n\303\243o ganhando t\303\243o bem, para os que acham q somos mercen\303\241rios, acho que se formos respeitados isso j\303\241 iria fazer muita diferen\303\247a."
creator_id: 9000084499037156881
added_date: Sun Mar 25 02:55:11 2007

0018308264/02522747357406473951/02522872706027539870
message
anonymous: false
subject: "!!!"
body: "Not\303\255cias n\303\243o oriundas diretamente dos sites do SNTPV e/ou da ABCTA, n\303\243o me empolgam!!!\r\nRealmente, como questionou um colega (n\303\243o sei se nessa comu) os controladores de tr\303\241fego a\303\251reo n\303\243o pararam de trabalhar, portanto (como diz a not\303\255cia) eles n\303\243o voltar\303\243o a trabalhar, j\303\241 q nunca houve greve (paraliza\303\247\303\243o)!\r\n\r\nEssas not\303\255cias s\303\243o oportunistas... n\303\243o deve ser consideradas como verdadeiras at\303\251 q autoridades competentes se pronunciem!\r\nSemana santa e pan americano est\303\243o a\303\255! Talvez queiram \"apaziguar\" os \303\242nimos de alguns mais exaltados!"
creator_id: 15732826799085105887
added_date: Sun Mar 25 06:29:12 2007

****

0018308264/02523653019980312287/02523653019980312287
message
anonymous: false
subject: "Est\303\241 na hora de sairmos das sombras ....."
body: "[b]==========\r\n\r\nEst\303\241 na hora de sairmos das sombras de quem realmente trabalha por n\303\263s...\r\n\r\nEst\303\241 na hora dos CTA`S da Infraero, Militares e Dactas, a darmos a nossa cota de sacrif\303\255cio em mudan\303\247as significativas.\r\n\r\nA come\303\247ar pelo SINA que n\303\243o ajuda em nada, e n\303\243o participa de em nada. N\303\243o tem voz sobre nada e n\303\243o representa os seus membros. Para que existe o SINA???? As mudan\303\247as t\303\252m que come\303\247ar dentro da nossa pr\303\263pria casa. \r\n\r\nChega de sindicatos que n\303\243o nos representam, e que s\303\263 fazem consumir o dinheiro dos contribuintes em reuni\303\265es em Hot\303\251is de luxo, e que sempre resolvem as coisa contra os seus membros....\r\n\r\nO porta voz dos CTA`s segundo o presidente da Federa\303\247\303\243o dos Controladores de Tr\303\241fego A\303\251reo, informado neste grupo,

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 4

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

\303\251 o Sr Jorge Botelho, Presidente do SNTPV. Somente eles (CTA`S de Bras\303\255lia e todos os dirigentes de associa\303\247\303\265es e sindicato) at\303\251 agora \303\251 que levaram e continuam a levar porrada (com algumas raras exce\303\247\303\265es), e se exp\303\265em no limite m\303\241ximo das situa\303\247\303\265es.\r\n\r\nChega de tanto Bla bla bla na net e vamos tocar o barco com atitudes que realmente fa\303\247am ecoar o desejo de todos....\r\n\r\nSe quisermos transforma\303\247\303\265es vamos come\303\247ar pela casa da gente, participando das assembl\303\251ias, se associando, dando respaldo a quem nos representa, e parar com essa lamuria, e n\303\243o se ter atitudes de transforma\303\247\303\243o, vontade de mudar. Muitos de n\303\263s est\303\243o nas sombras esperando, n\303\243o sei o que, para dar a sua cota de participa\303\247\303\243o e sacrif\303\255cio.\r\n\r\nE \303\251 ai que acontece aquela situa\303\247\303\243o que sempre se escuta: \"Acho que isso n\303\243o vai dar em nada\", mas o que voc\303\252 fez para mudar essa situa\303\247\303\243o???? J\303\241 fez alguma coisa para mudar isso???....\r\nApenas usa a lingua para manifestar algo em que n\303\243o ajudou em nada.....\r\n\r\nComo diria minha av\303\263: \" Tem gente que o que mais queima na praia \303\251 a l\303\255ngua\"\r\n\r\n[red]\"A velocidade das transforma\303\247\303\265es \303\251 inversamente proporcional as nossas expectativas, pois a legalidade requer tempo para que elas aconte\303\247am, pois no congresso as coisas acontecem de forma diferente, e n\303\243o como queremos\"."
    creator_id: 10634343766248832721
    added_date: Thu Mar 29 11:25:14 2007

0018308264/025236530199803122870252653269088415455
  message
    anonymous: false
    subject: "Continua\303\247\303\243o ...."
    body: "[b]==========\r\n\r\nSe voc\303\252 ainda n\303\243o sabe disso est\303\241 colaborando contra o processo de transforma\303\247\303\243o da descentraliza\303\247\303\243o. As coisa n\303\243o v\303\243o acontecer para ontem, e sim como a legalidade requer.....\r\n\r\n\"Os nossos representantes sabem muito bem como \303\251 que as coisas acontecem por 1\303\241\".....\r\n\r\nPergunto a maioria dos participantes do grupo??? J\303\241 fez a sua parte ??? Reclamar no Orkut ou no Yahoo n\303\243o \303\251 o local apropriado. S\303\263 serve para manter todos com informa\303\247\303\265es que nem sempre refletem a verdade do que acontece nos bastidores.\r\n\r\nVamos ter atitude.....\r\n\r\nLigar para os senadores, deputados federais, passar e-mail para eles, e para a Presid\303\252ncia da republica expondo o que de fato queremos.....\r\n\r\nVamos ser chatos.....\r\n\r\nVamos nos indignar.....\r\n\r\nVamos participar efetivamente.....\r\n\r\nVamos ligar para a m\303\255dia, para cada jornal e dizer a eles que eles est\303\243o errados no que est\303\243o veiculando para a popula\303\247\303\243o.....\r\n\r\nVamos fazer a nossa parte, e ai sim depois disso tudo, cobrar como participantes do contexto uma atua\303\247\303\243o diferente do que se

DOC Nº 2

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDIÊNCIA DA 12ª VARA Fls. 3652

v\303\252.....\r\n\r\n\r\n\r\nChega de Bla bla bla e mais atitudes.....\r\n\r\n\r\n\r\nUm grande abra\303\247o em todos.....\r\n\r\nLuiz Carlos Chaves - [red]Mr Keys[navy].....\r\n\r\n==========
========"
    creator_id: 10634343766248832721
    added_date: Thu Mar 29 11:27:10 2007

---

* * * * * * * * * *

0018308264/02524090653555956853/02524090653555956853
  message
    anonymous: false
    subject: "Parab\303\251ns \303\240 voc\303\252s... Controladores..."
    body: "Mesmo provocando o caos com a paraliza\303\247\303\243o, o povo brasileiro devia tomar consciencia, de como \303\251 o trabalho de um controlador de v\303\264o. Mesmo quando a Globo apresentou documentos e reportagens, demonstrando as diversas falhas em equipamentos(sistema), falhas de infra-estrutura, equipamentos n\303\243o funcionando corretamente, ainda assim, a a\303\251ronautica sempre tenta justificar, tentando \"tirar o seu da reta\", frente aos problemas. Voc\303\252s, foram her\303\263is, em ter coragem para paralizar as atividades na quest\303\243o do controle de tr\303\241fego a\303\251reo. Esperamos que agora, as coisas mudem para melhor para a categoria e que tenha direitos como um trabalhador normal... Sindicato, poder de decis\303\243o, negocia\303\247\303\243o... e que as outras reivindica\303\247\303\265es sejam atendidas. E que nosso governantes, o presidente da ANAC e que o comando da aeron\303\241utica parem de fazer apenas promessas... O problema, \303\251 que no Brasil, muitas coisas s\303\243o erradas. Tomara que n\303\243o haja nenhuma repres\303\241lia, como demiss\303\243o futura por causa da paraliza\303\247\303\243o. Obrigado."
    creator_id: 959238494855510951
    added_date: Sat Mar 31 20:01:43 2007

0018308264/02524090653555956853/02524173922205999876
  message
    anonymous: false
    subject: "VALE LEMBRAR"
    body: "Quero lembrar que os controladores n\303\243o trouxeram o caos aos aeroportos. O caos j\303\241 existia no espa\303\247o a\303\251reo e no sistema como um todo. O que os controladores fizeram, sim, foi revelar o caos para a sociedade saber que ele existe. Caoe foi o que aconteceu com o avi\303\243o da GOL, onde v\303\241rias pessoas faleceram, pois nada durante muito tempo foi feito para se evitar aquela trag\303\251dia. Caos \303\251 tudo continuar do mesmo jeito 5 meses depois da trag\303\251dia. Caos \303\251 acharem que o caos vai

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

3653

ser resolvido com pris\303\265es de contoladores. Caos \303\251 ningu\303\251m fazer nada para acabar com o caos."
creator_id: 18128652764187073167
added_date: Sun Apr 1 06:47:58 2007

0018308264/02524090653555956853/02524179915850384257
message
anonymous: false
subject: "Concordo com o Aguiar.."
body: "Eu estava trabalhando ACC-PORTO VELHO no mesmo dia(turno da manh\303\243) em que o PT-JBQ ca\303\255ra em Rio Branco-AC, em 1982. Naquela \303\251poca,haviam falhas nas publica\303\247\303\265es, o balizamento do aeroporto de Rio Branco encontrava-se inop, sistema de comunica\303\247\303\243o com SBRB era apenas o SSB 7782 etc. A solu\303\247\303\243o \342\200\234inteligente\342\200\235 foi a puni\303\247\303\243o pra todo mundo que estava de svc(TWR,APP,ACC,MET, ETC) naquela tarde, bem como alguns militares do Rio que trabalhavam na antiga DIREPV. S\303\263 escapei porque estava de svc pela manh\303\243, pois se eu resolvesse ir, na parte da tarde, ao DPV a fim de resolver algum assunto burocr\303\241tico, creio que seria punido pelo simples fato de ser controlador e estar ali. Mas, infelizmente, as medidas tomadas quanto aos equipamentos foram menos rigorosas.\r\nEnt\303\243o, podemos dizer que o CAOS que hoje vemos \303\251 a a\303\247\303\243o de um C\303\202NCER que cresceu tanto e acabou se rompendo."
creator_id: 8328509787762491086
added_date: Sun Apr 1 07:34:29 2007

0018308264/02524090653555956853/02524182061177984111
message
anonymous: false
subject: ""
body: "vale tambem que lembrar, que sempre foram usados esses equipamentos, assim sendo \"o problema\" sempre estava-la, precisando acontecer uma tragedia p/ que isso \"fosse visto\". promessas e promessas, disse o \"nosso\" exmo. Sr. Presidente, em visita a Bolivia que \"s\303\263 voltariamos a ter problemas se a TORRE caisse e nao por falta ou pane de equipamento\". a verdade \303\251 que ninguem realmente conhece o sistema, gerando coisas do tipo. e o mesmo problema esta vivo, ainda. alem de que, todos sabem o que deve ser feito, dizem que vai ser feito, mas nao existe, por exemplo, nenhuma aprova\303\247ao de verba pra aquisi\303\247ao de novos equipamentos, o que se ve, \303\251 discu\303\247ao sobre cria\303\247ao de CPI para o setor, e investiga\303\247oes, nada mais. sera que dessa forma pensam em resolver tal problema, ou mais uma forma de pensar em aumento salarial pra dep. que ultimamente \303\251 o que se tem visto."
creator_id: 8669406721129176145
added_date: Sun Apr 1 07:51:08 2007

0018308264/02524090653555956853/02524244900879730203
message

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 24

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTENTICADA DA FOLHA Fls. 3654

```
    anonymous: false
    subject: "orgulho"
    body: "Sexta-feira eu senti muito orgulho de ter trabalho em
Bras\303\255lia durante 10 anos. Fiquei muito preocupado com a
situa\303\247\303\243o dos colegas naquela noite hist\303\263rica, mas
a for\303\247a e a intelig\303\252ncia dos controladores do ACC-BS
prevaleceu sobre a truculencia daqueles que se dizem administradres do
tr\303\241fego a\303\251reo no Brasil. Espero que a
concretiza\303\247\303\243o das propostas feitas ao governo sirva como
um rem\303\251dio para aliviar a press\303\243o sofrida no
fat\303\255dico dia 30 de mar\303\247o de 2007."
    creator_id: 480144050036094059
    added_date: Sun Apr  1 15:58:50 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524246653186836010
  message
    anonymous: false
    subject: "PARAB\303\211NS \303\200 VOC\303\212S"
    body: "\303\211 pena que meu esposo n\303\243o possa usufruir da
conquista. Mas \303\251 o que sempre desejamos, melhores
condi\303\247\303\265es de trbalho para vcs."
    creator_id: 4255499412812777227
    added_date: Sun Apr  1 16:12:26 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524363257277717621
  message
    anonymous: false
    subject: ""
    body: "[red] Sugerir a pris\303\243o dos controladores... como
aconteceu, realmente foi o fim. Isso n\303\243o existe... Ser preso,
por lutar pelos pr\303\263prios direitos..."
    creator_id: 959238494855510951
    added_date: Mon Apr  2 07:17:24 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524417169826092887
  message
    anonymous: false
    subject: "VENCEDORES!!!!!!!"
    body: "PARABENS  PELA LUTA DE TER UMA VIDA DIGNA!!!!"
    creator_id: 5263361716965309129
    added_date: Mon Apr  2 14:15:49 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524427776274516351
  message
    anonymous: false
    subject: "PELA NOVA ORDEM SIM"
    body: "NA VERDADE FOI TRISTE E ESTA SENDO, VER O QUE ACONTECEU NA
SEXTA . TUDO PODERIA SER RESOLVIDO DE FORMA DEMOCR\303\201TICA, COM
DI\303\201LOGO E SEM MENTIRAS.\r\n\r\nO QUE ACONTECEU NA SEXTA FOI UMA
RESPOSTA A TODA FALTA DE VONTADE E VERDADE NESTE PROCESSO DE
```

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3655

```
MUDAN\303\207A. N\303\203O HOUVE BOA VONTADE NO GOVERNO E NO COMANDO DA
AERON\303\201UTICA. \r\n\r\nOS \303\232NICOS QUE FAZEM ALGO PARA
MELHORAR ESTE SISTEMA HOJE, S\303\203O OS PROFISSIONAIS QUE
EST\303\203O LUTANDO BRAVAMENTE EM MUDA-LO PARA MELHOR.\r\n\r\nESTE
SISTEMA QUE AI ESTA, FALIU ACABOU. O MUNDO MUDOU MUITO NOS
\303\232LTIMOS CINCO ANOS. \r\nAQUI, EM 2002, O PODER MUDOU DE
M\303\203OS DE FORMA RADICAL, DESDE O DESCOBRIMENTO EM 1500. UMA ELITE
ANTIGA LARGOU O \"OSSO\", AGORA \303\211 A VEZ DE QUEM ESTEVE POR BAIXO
TANTO TEMPO SENDO HUMILHADO E PASSADO PARA TR\303\201Z, TENTAR
MODIFICAR ALGUMAS COISAS
B\303\201\303\201\303\201\303\201\303\201\303\201\303\201SICAS NESTA
TERRA....  \r\n\r\nSE FOI REBELI\303\203O, MOTIM ETC.... N\303\203O
IMPORTA O NOME. \r\n\r\nO QUE ESTA CLARO \303\211 QUE ESTA NOVA ORDEM
QUE O MUNDO PASSA, FINALMENTE CHEGOU AQUI FINALMENTE. POR ISTO SIM,
\r\n\r\nPOSSO DAR OS PARAB\303\211NS A TODOS N\303\223S BRASILEIROS!"
    creator_id: 2690738950130470040
    added_date: Mon Apr  2 15:38:08 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524437059822139021
  message
    anonymous: false
    subject: "A luta n\303\243o acabou"
    body: "Devemos manter a uni\303\243o da classe, Civis e miilitares
fortalecendo a luta que os corajosos colegas iniciaram."
    creator_id: 10826463945578655007
    added_date: Mon Apr  2 16:50:11 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524452128710886468
  message
    anonymous: false
    subject: "N\303\243o acabou ainda."
    body: "Isso mesmo, ainda n\303\243o tem nenhuma
solu\303\247\303\243o definitiva."
    creator_id: 9000084499037156881
    added_date: Mon Apr  2 18:47:08 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524649398713947428
  message
    anonymous: false
    subject: "Her\303\263is..."
    body: "...que deram um exemplo \303\240 na\303\247\303\243o!
\303\211 isso que os controladores s\303\243o..."
    creator_id: 1385721247311132422
    added_date: Tue Apr  3 20:18:09 2007

----------------------------------------
0018308264/02524090653555956853/02524727751801123056
  message
    anonymous: false
    subject: "Viva aos BCT\'s"
```

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3656 Rubrica

body: "Gostaria de dar meus parab\303\251ns a todos os BCT\'s pela coragem e for\303\247a que vcs t\303\252m. \r\nGalera, sou ex sargento da aeron\303\241utica e a vida civil \303\251 1000!\r\nParab\303\251ns e sucesso no ideal de voc\303\252s!!!"
creator_id: 17944624276185013480
added_date: Wed Apr 4 06:26:15 2007

0018308264/02524090653555956853/02524729091857464298
message
anonymous: false
subject: "Amo ser BCT"
body: "Gente eu nem morria de amores pela profiss\303\243o, mas agora me sinto dentro e forte. Esta uni\303\243o me torna cada vez mais forte, cada vez mais feliz em ter acertado a escolha. Sinto cada vez com mais vontade de trabalhar e ceder o meu esfor\303\247o ao m\303\241ximo. A minha maneira mais passiva de protestar \303\251 executando a risca os regulamentos sem priorizar e n\303\243o aceitando as ordens que emplicam em responsabilidade funcional.\r\nUm forte abra\303\247o e parab\303\251ns a todos!!!!!!"
creator_id: 6351495801346047097
added_date: Wed Apr 4 06:36:39 2007

0018308264/02524090653555956853/02524848618624488740
message
anonymous: false
subject: "PARAB\303\211NS???"
body: "...\303\211 PAPAPAPAPAPAPAPAPAPAPAPAPAPAPAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAALMAS PROS CARAS POW!"
creator_id: 1385721247311132422
added_date: Wed Apr 4 22:04:18 2007

0018308264/02524090653555956853/02524908943584843234
message
anonymous: false
subject: "UNI\303\203O DO BRASIL!!!!!"
body: "Gostaria de deixar aqui a minha mensagem de tranquilidade para todos os CONTROLADORES DE TR\303\201FEGO A\303\211REO brasileiros. Estamos vivendo um momento muito sens\303\255vel e gostaria de pedir a todos nesse momento que fiquem longe das c\303\242meras e dos jornais sensacionalistas, pois temos raz\303\265es para acreditar que h\303\241 uma luz muito forte refletindo em nossa dire\303\247\303\243o. Gostaria de pedir a todos para acalmar os \303\242nimos e ter um pouco de paci\303\252ncia, pois estamos lutando muito para conquistar essas mudan\303\247as t\303\243o esperadas por todos os CONTROLADORES durante tanto tempo. \"UNI\303\203O, ATITUDE, PROFISSIONALISMO e COMPROMETIMENTO\". Vamos motivar o nosso pessoal a manter o OTIMISMO, pois s\303\263 assim poderemos resistir a grande Turbul\303\252ncia que vir\303\241. Isso se faz necess\303\241rio. Um forte abra\303\247o a todos!!!! Diretor de Mobiliza\303\247\303\243o ABCTA - Bras\303\255lia."

DOC Nº

1600 Amphitheatre Parkway
Mountain View, California 94043

Google

Tel: 650.623.4000
Fax: 650.618.1806
www.google.com

Confidential and Proprietary

AUTORIZADA 12ª C.M. Fls. 3657

creator_id: 18345271412183178891
added_date: Thu Apr 5 05:52:29 2007

All times are displayed in PDT (GMT -7)

DOC Nº 28

3658 Fls. Rubrica

orkut - administrative users review

'Lisandro Koyama'
Username: G:37433201
Status: Active (Login Normal)
UserID: 4453482100379751O2
Email: lisandrokoyama@bol.com.br
Secondary Email 1:
Secondary Email 2:
Secondary Email 3:
Last login: 10 de dezembro de 2007 13:03 13:03
Member of: [orkut]
Extra signup information:
GAIA user id: 601126099669(8bf5e85ad5)
Signup date: 5 de outubro de 2006 18:53 18:53
Migration Type: n/a
Migration Date: 5 de outubro de 2006 18:53 18:53

All times displayed are in Pacific Time

DOC Nº

Subscriber Information

Email	koyama23@hotmail.com
Status	Enabled
Services	Talk, Toolbar, Orkut, Search History
Name	lisandro koyama
Secondary email	
Other usernames	lisandro.koyama
Created on	06-Oct-2006 02:53:18am GMT
Lang	
IP	200.222.201.60 on 06-Oct-2006 02:53:18am GMT

Logs

All times are displayed in UTC/GMT.

koyama23@hotmail.com

Date/Time	IP	Subnet
10-Dec-2007 09:03:30 pm	201.9.241.141	255.255.255.255
07-Dec-2007 06:36:27 pm	200.164.47.133	255.255.255.0
04-Dec-2007 09:52:44 pm	200.241.127.58	255.255.255.255
04-Dec-2007 09:52:44 pm	200.241.127.58	255.255.255.255
04-Dec-2007 09:52:44 pm	200.241.127.58	255.255.255.255
04-Dec-2007 01:22:14 am	200.164.21.12	255.255.255.0
03-Dec-2007 03:47:47 am	200.149.105.236	255.255.255.128
27-Nov-2007 12:36:33 pm	201.9.250.25	255.255.255.255
23-Nov-2007 05:28:20 pm	201.9.252.49	255.255.255.255
11-Nov-2007 09:45:37 pm	200.141.236.34	255.255.255.224
06-Nov-2007 08:06:25 pm	201.5.88.241	255.255.255.128

DOC Nº 36

'Michael Rosenfeld'
Username: michael_piaui
Status: Active (Login Normal)
UserID: 9000084499037156881
Email: michael_piaui@yahoo.com.br
Secondary Email 1:
Secondary Email 2:
Secondary Email 3:
Last login: 8 de dezembro de 2007 19:08 19:08
Member of: [orkut]
Extra signup information:
GAIA user id: 955857987218(de8d936692)
Signup date: 26 de fevereiro de 2005 21:28 21:28
Migration Type: Forward
Migration Date: 18 de setembro de 2005 19:18 19:18

All times displayed are in Pacific Time

Google Confidential and Proprietary

DOC Nº 31

Subscriber Information

Email	michael_piaui@yahoo.com.br
Status	Enabled
Services	Talk, Toolbar, Orkut
Name	Michael Rosenfeld
Secondary email	
Other usernames	Michaelmrpr
Created on	19-Sep-2005 03:18:00am GMT
Lang	
IP	200.216.71.26 on 30-Dec-2006 12:06:02am GMT

FLS. 3661 Rubrica

Logs

All times are displayed in UTC/GMT.

michael_piaui@yahoo.com.br

Date/Time	IP	Subnet
09-Dec-2007 03:08:09 am	201.75.44.165	255.255.255.255
29-Nov-2007 10:18:04 pm	201.75.15.131	255.255.255.255
29-Nov-2007 04:23:45 am	201.75.60.43	255.255.255.255
20-Nov-2007 09:06:48 pm	201.75.13.54	255.255.255.255
19-Nov-2007 02:58:18 am	201.75.43.132	255.255.255.255
17-Nov-2007 07:37:22 pm	201.75.56.33	255.255.255.255
12-Nov-2007 03:06:58 am	200.164.47.197	255.255.255.255

DOC Nº ★

'♥Ch@ves♥ Luiz Carlos Br@sileiro'
Username: mrkeys
Status: Active (Login Normal)
UserID: 10634343766248832721
Email: mrkeys@pop.com.br
Secondary Email 1:
Secondary Email 2:
Secondary Email 3:
Last login: 11 de dezembro de 2007 07:48 07:48
Member of: [orkut]
Extra signup information:
GAIA user id: 292425418999(4415e9c8f7)
Signup date: 6 de fevereiro de 2005 17:50 17:50
Migration Type: n/a
Migration Date: 4 de agosto de 2006 12:08 12:08

JUSTIÇA DA 12ª CIA
Fls. 3662
Rubrica

All times displayed are in Pacific Time

DOC Nº 12
AUTUADA 12ª C.J.M.
Fls. 3663
Rubrica

Subscriber Information

Email	luizcarloschaves@gmail.com
Status	Enabled
Services	Alerts, Gmail, Groups, Shopping List, Blogger, Talk, Orkut, Search History, Personalized Homepage, Picasa, Toolbar
Name	Ch@ves Luiz Carlos Br@sileiro
Secondary email	mrkeys@globo.com
Created on	29-Jan-2005 02:37:09am GMT
Lang	pt-BR
IP	200.217.253.134 on 15-Dec-2005 02:20:15am GMT

Logs

All times are displayed in UTC/GMT.
luizcarloschaves@gmail.com

Date/Time	IP	Subnet
11-Dec-2007 08:34:47 pm	201.51.247.98	255.255.255.255
11-Dec-2007 04:05:42 pm	201.29.70.168	255.255.255.255
11-Dec-2007 05:01:57 am	201.51.205.148	255.255.255.255
10-Dec-2007 03:54:18 pm	201.51.205.148	255.255.255.255
08-Dec-2007 05:45:58 am	201.51.252.1	255.255.255.255
07-Dec-2007 01:02:30 pm	201.29.9.20	255.255.255.255
07-Dec-2007 12:22:33 pm	201.29.9.20	255.255.255.255
05-Dec-2007 12:58:28 pm	201.29.15.15	255.255.255.255
05-Dec-2007 02:05:44 am	201.29.15.15	255.255.255.255
04-Dec-2007 02:07:01 pm	201.51.196.32	255.255.255.0
04-Dec-2007 03:25:39 am	201.51.196.200	255.255.255.192
03-Dec-2007 09:08:46 pm	201.51.216.251	255.255.255.255
02-Dec-2007 02:18:08 am	201.29.8.108	255.255.255.255
29-Nov-2007 02:30:35 am	201.51.236.227	255.255.255.255
29-Nov-2007 01:00:06 am	201.51.236.227	255.255.255.255
29-Nov-2007 01:00:06 am	201.51.236.227	255.255.255.255
29-Nov-2007 01:00:06 am	201.51.236.227	255.255.255.255
29-Nov-2007 12:29:55 am	201.51.224.103	255.255.255.255
28-Nov-2007 11:59:55 pm	201.51.224.103	255.255.255.255
28-Nov-2007 11:59:55 pm	201.51.224.103	255.255.255.255
28-Nov-2007 11:59:55 pm	201.51.224.103	255.255.255.255
28-Nov-2007 07:21:27 pm	201.29.70.20	255.255.255.255
10-Nov-2007 01:02:34 am	201.51.238.145	255.255.255.255
10-Nov-2007 01:02:34 am	201.51.238.145	255.255.255.255
10-Nov-2007 01:02:34 am	201.51.238.145	255.255.255.255

DOC Nº 34

'Wellington Rodrigues'
Username: G:14815716
Status: Active (Login Normal)
UserID: 8146208857055810658
Email: wellingtonbsb@ig.com.br
Secondary Email 1:
Secondary Email 2:
Secondary Email 3:
Last login: 10 de dezembro de 2007 01:53 01:53
Member of: [orkut]
Extra signup information:
GAIA user id: 1082654770531(fc1340c563)
Signup date: 10 de janeiro de 2006 01:43 01:43
Migration Type: n/a
Migration Date: 10 de janeiro de 2006 01:43 01:43

All times displayed are in Pacific Time

AUTOS Nº DA 12ª C.J.M. Fls. 3664

DOC Nº 26

Subscriber Information

Email	bctwellington@yahoo.com.br
Status	Enabled
Services	Video Upload, Blogger, Toolbar, Orkut, Search History
Name	wellington wellington
Secondary email	
Created on	10-Jan-2006 10:40:12am GMT
Lang	
IP	200.103.112.227 on 10-Jan-2006 10:40:12am GMT

Logs

All times are displayed in UTC/GMT.
bctwellington@yahoo.com.br

Date/Time	IP	Subnet
10-Dec-2007 09:52:59 am	189.6.94.46	255.255.255.255
03-Dec-2007 10:17:57 pm	189.61.43.162	255.255.255.255
02-Dec-2007 03:17:32 am	201.6.21.58	255.255.255.255
29-Nov-2007 09:27:46 am	189.6.72.29	255.255.255.255
26-Nov-2007 11:33:04 pm	189.6.71.219	255.255.255.255
24-Nov-2007 01:25:02 pm	189.6.68.131	255.255.255.255
10-Nov-2007 06:36:35 pm	189.6.38.16	255.255.255.255
08-Nov-2007 09:56:40 am	189.61.35.219	255.255.255.255
27-Oct-2007 10:27:41 pm	189.6.126.85	255.255.255.255

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3666 Rubrica

VISTA

Aos **14** dias do mês de **janeiro** do ano de **2008**, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos com vista ao **MPM**.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

Ref. **Processo n.29/07-9**

MM. Dr. Juiz-Auditor da 12ª CJM

Após exame dos documentos de fls. 3627/3665, em cotejo com os dispostos às fls. 877/903, observa-se que as diligências requeridas pelo ***Parquet*** Castrense, mormente, aquelas acostadas à fl. 3617, foram cumpridas, tratando-se da confrontação entre as declarações prestadas pelos acusados na Comunidade ***Orkut*** e os registros encaminhados por esta empresa.

Isto posto, o Ministério Público Militar, por esta Procuradora, **nada tem a requer. Prossiga-se o feito nos termos da lei.**

Manaus (AM), 23 de janeiro de 2008.

Maria de Nazaré Guimarães de Moraes
Procuradora de Justiça Militar

SAM

(26 e 27/01/2008 – sábado e domingo)

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3667 Rubrica

CONCLUSÃO

Aos 29 dias do mês de janeiro do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos conclusos ao Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor Substituto.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

DESPACHO

Vista à Defesa, para que se manifeste acerca dos documentos de fls. 3627/3665.

Manaus-AM, 31 de janeiro de 2008.

Dr. DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO
Juiz - Auditor Substituto,
no exercício da titularidade

RECEBIMENTO

Aos 31 dias do mês de janeiro do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor Substituto.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

CERTIDÃO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 365 Rubrica

Certifico e dou fé que somente nesta data foi possível proceder a abertura de vista ao Exmo. Sr. Defensor Público da União, em cumprimento ao r. Despacho de fl. 367, após o retorno de férias regulamentares do referido causídico. Manaus-AM, 11 de fevereiro de 2008.

Bel. MARCELO AZEVEDO DE PAULA
Diretor de Secretaria

VISTA

Aos 12 dias do mês de fevereiro do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos com vista à Defesa.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

Voltou com petição e documentos.

RECEBIMENTO

Aos 10 dias do mês de ABRIL do ano de 2008, na secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Dr. DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO

Encarregado p/ Serviço

Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3668
Rubrica

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
AUDITORIA DA 12ª CJM
MANAUS - AMAZONAS

C E R T I D Ã O

Certifico, para os devidos fins, que voltou a atuar nos presentes autos o Excelentíssimo Senhor DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO, Juiz-Auditor Substituto, por conclusão de férias regulamentares. Manaus-AM, 11 de abril de 2008.

Bel. MARCELO AZEVEDO DE PAULA
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª CJM

10 ABR 15 43 03 000795

PROTOCOLO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fl. 3670
Rubrica

DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
João Thomas Luchsinger
Auditoria da 12ª CJM.

Exmo. Sr. Dr. Juiz Auditor da 12ª CJM.

Junte-se.
Ao MPM, para os fins
do art. 428 do CPPM.
Manaus, 11/04/08

1S RIVELINO BARBOSA DE PAIVA e outros, nos autos do processo 29/07-9, pelo, Defensor Público da União em exercício perante esta CJM, vêm requerer, no exercício da ampla defesa constitucionalmente assegurada, a título de diligências e a propósito dos documentos anexados em diligência do MPM, a juntada dos anexos documentos.

A. deferimento.

Manaus, 10 de março de 2.008.

João Thomas Luchsinger
DPU-Am OAB-Am 186/A

Estrada da Ponta Negra, 2835, São Jorge, Manaus, Am
tel. 3625-5051 3671-1094 celular 9981-9675 e-mail jthomasdpu@hotmail.com

JUSTIÇA DA 12ª C.J.M. Fls. 3671 Rubrica

O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
PALADAR
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br

O ESTADÃO AJUDA VOCÊ A INVESTIR NA SUA HISTÓRIA. Bradesco empório

Quinta-feira, 7 junho de 2007 edições anteriores

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Shopping Estadão

FAB deve indiciar até 12 por motim

Comando quer expulsar acusados por greve que parou aeroportos; outros 100 podem responder por falta disciplinar

Bruno Tavares, Tânia Monteiro e Eugênia Lopes

Após dois meses de apuração, a Aeronáutica concluiu ontem o Inquérito Policial-Militar (IPM) sobre a paralisação dos controladores de tráfego aéreo ocorrida em 30 de março, que parou por cinco horas os principais aeroportos do País. O Estado apurou que até 12 sargentos e suboficiais deverão ser indiciados pelo crime de motim. E quase uma centena poderá responder por transgressões disciplinares. À tarde, na CPI do Apagão Aéreo da Câmara, a deputada Luciana Genro (PSOL-RS) disse ter sido informada de que seis militares seriam responsabilizados pela greve, entre eles o presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo (ABCTA), Wellington Rodrigues.

A decisão final sobre o indiciamento dos envolvidos será tomada ainda nesta semana pelo comandante da Força Aérea Brasileira (FAB), tenente-brigadeiro Juniti Saito. Segundo oficiais ouvidos pela reportagem, a disposição dele é de punir com rigor os amotinados. 'O comandante quer a expulsão de toda a banda podre', disse um militar da FAB. Após o parecer de Saito, o IPM seguirá para o Ministério Público Militar, que deve oferecer a denúncia (acusação formal) à Justiça Militar.

Se condenados, os sargentos enquadrados por motim estarão sujeitos a penas de quatro a oito anos de prisão. O artigo 149 do Código Penal Militar prevê ainda aumento de um terço da pena para os líderes.

Todos correm o risco de ser expulsos da Força. As punições por transgressão ao código disciplinar são mais brandas, variando de advertências no prontuário militar até períodos curtos de reclusão.

Ao longo de 60 dias de investigação, quase 250 controladores dos centros de controle aéreo de Brasília (Cindacta-1) e de Manaus (Cindacta-4) foram interrogados pelo coronel Carlos Eurico Peclat dos Santos, encarregado pela condução do IPM. Os

CLASSIFICADOS zap
Imóveis Veículos
Empregos Mix

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo
Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 361
Rubrica

Assine
Portal do Assinante

indiciamentos foram definidos com base em transcrições de conversas telefônicas e em filmagens do circuito interno de TV das duas unidades militares. 'Todas as linhas operacionais são monitoradas e, mesmo sabendo disso, eles (os controladores) falaram abertamente sobre o motim', disse um oficial da FAB que estava no Cindacta-1 no dia da paralisação.

A conclusão do IPM aumentou o clima de tensão entre os oficiais e controladores de Brasília. 'Como podemos trabalhar com tranqüilidade e nos concentrar no monitoramento dos aviões com uma espada na cabeça, sabendo que poderemos ser enquadrados no dia seguinte?', desabafou um deles. Mesmo ameaçados de expulsão, alguns militares continuavam ontem trabalhando no Cindacta-1. 'A concentração do pessoal está baixa e isso é muito perigoso para a segurança do tráfego aéreo e para a população', alertou um sargento.

Na tentativa de amenizar o impacto pelo indiciamento, na terça-feira à tarde o comandante do Cindacta-1, coronel Eduardo Raulino dos Santos, convocou uma reunião com todos os controladores. 'Temos de ser amigos. Precisamos estar unidos', disse o coronel, conforme relato de um militar presente ao encontro. 'Precisamos ter paz para trabalhar aqui dentro. Existem alguns mais radicais que não querem que fiquemos em paz e estão puxando todos para baixo.'

jornal da tarde

Bancos derrubam juro do crédito pessoal
Assine
Portal do Assinante

Digite a marca ou produto
Em todo o site
Busca
Termo de uso

SUBMARINO
Monitor de Frequência Cardíaca Polar
Por R$ 199

Marisa.com.br
kit 3 tangas de R$ 13,99 por R$ 9,99. Comece a pagar em Setembro,tudo em 8x fixas

Fast Shop
Plasma 42" 80GB (HDD) Time Machine LG
R$4.899 12x

Americanas.com
Telefone s/Fio a partir de R$69,90
em até 12X

Netunia.com.br
Super Oferta!!! Video Game PlayStation 2
3x R$ 310,00

GSM Mania
Aparelho Siemens CF62! Preço imperdível !
10X R$42,40

SORTE ONLINE
17 MILHÕES na MEGA! Não perca a oportunidade de ficar Rico! Aposte com seus próprios números, sem filas!!
www.sorteonline.com.br

Pro Computer Informática
Notebook Acer AS 5100-1886/ Turion 2,0Ghz, 512Mb DDR2, Hd 120Gb, Dvdrw, Tela 15,4" Crystal Brite , Vista
de 2799,00 por 2699,00

GANHE 1 LIVRO DE BOLSO DO PROF. MARINS
Cadastre sua empresa. Ligue Agora!

Commit:**(11) 3067-14-14**

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 2673
Rubrica

EXTRA ONLINE

Publicada em 06/06/2007 às 13:18

Deputada diz que FAB vai indiciar por motim seis controladores de vôo

O Globo Online

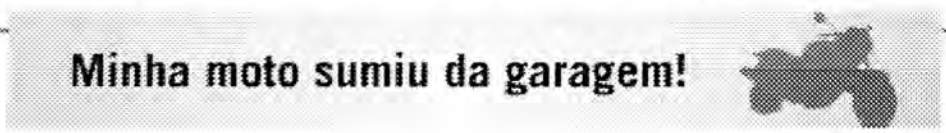
BRASÍLIA - A deputada Luciana Genro (PSOL-RS) disse nesta quarta-feira que recebeu informação de que o Comando da Aernonáutica vai indiciar pelo crime de motim seis pessoas ligadas ao controle do tráfego aéreo. A punição seria uma resposta ao movimento do dia 30 de março. Entre os indiciados deve estar o presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo (ABCTA), Wellington Rodrigues, três supervisores regionais, um supervisor de equipe e um controlador. A Aeronáutica só falará sobre o possível indiciamento quando o inquérito estiver concluído, o que é esperado para semana que vem. Já o advogado dos controladores, Normando Cavalcanti, disse que ainda não recebeu a confirmação de que seus clientes serão indiciados.

Segundo a deputada, o Comando da Aeronáutica teria chegado aos nomes dos controladores após analisar cerca de 50 militares, entre mais de 200 que respondem a inquérito policial militar (IPM) por terem participado do movimento. A deputada, que é integrante da CPI do Apagão Aéreo da Câmara, considera um absurdo o possível indiciamento e alega que a realização de motim pressupõe ação armada e tentativa de tomada de controle.

- Não foi o que ocorreu. O movimento dos controladores foi totalmente pacífico. Na verdade, foi um grito de socorro dos sargentos que se sentem oprimidos e injustiçados por estarem sendo responsabilizados pelos problemas no tráfego aéreo - afirmou Luciana.

A deputada disse ainda que, "se sargentos fazem um movimento colocando em risco as suas carreiras é porque a situação é desesperadora e o indiciamento só vai agravar a tensão". Se confirmado o indiciamento, o PSOL vai fazer um apelo ao Comando da Aeronáutica para que reveja a decisão pelo bem do controle aéreo brasileiro.

Ajuda -
Política de privacidade -
Termos de uso -
Fale com o Extra -
Expediente
© 1996 - 2007 Todos os direitos reservados a Infoglobo S/A. Este material não pode ser publicado, transmitido por broadcast, reescrito ou redistribuído sem prévia autorização.
Publicidade



estadao.com.br O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO RÁDIO ESTADO AM RÁDIO ESTADO FM LISTÃO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

ASSINE o Estado impresso

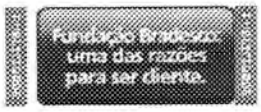
O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 367 Rubrica

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
PALADAR
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br



Quinta-feira, 10 maio de 2007 » edições anteriores

METRÓPOLE

ÍNDICE GERAL | ÍNDICE DA EDITORIA | ANTERIOR | PRÓXIMA

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Shopping Estadão

CLASSIFICADOS zap
Imóveis Veículos
Empregos Mais

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo
Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Procurador indiciará controladores

Ele diz que causa primária foi transponder desligado, mas deve acusar operadores de homicídio duplamente qualificado

Veja mais dados do inquérito e repercussões do caso

Bruno Tavares e Rodrigo Brancatelli

Embora ainda não tenha tido acesso ao inquérito da Polícia Federal sobre a tragédia do vôo 1907, o procurador militar Giovanni Rattacaso já vê elementos para denunciar controladores de vôo de plantão em 29 de setembro por homicídio culposo duplamente qualificado (inobservância de ofício ou profissão e multiplicidade de vítimas). "É claro que, desde o início, a causa primária dessa colisão foi o desligamento do transponder do jato. Mesmo assim, os controladores tinham de ter tomado providências", afirmou.

Dentre os erros cometidos pelo controle de vôo de Brasília (Cindacta-1) estão, segundo o procurador, a demora para tentar se comunicar com os pilotos do Legacy por freqüências alternativas de rádio e a falta de contato com o centro de controle amazônico (Cindacta-4). "Eles poderiam ter usado a 'linha quente' com Manaus para pedir que a rota do Boeing fosse alterada."

A opinião é compartilhada por militares. Para um oficial envolvido com o controle de tráfego aéreo, os controladores falharam. "A responsabilidade dos pilotos é grande, mas também erramos. Prova disso foi o desgaste sofrido pelo Alto Comando."

Segundo pilotos e controladores ouvidos pelo Estado, porém, o acidente foi primordialmente causado por falhas dos comandantes do Legacy. "Não houve só desligamento involuntário de um equipamento, mas também negligência e imperícia", disse um controlador. "Eles ficaram quase 30 minutos tentando se comunicar sem sucesso pelo rádio, mas não emitiram sinal de erro de comunicação. Isso é primário."

Para um piloto aposentado, o fato de não ter havido

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls: 3675
Rubrica

modificação clara do plano de vôo por parte do controle também joga a responsabilidade para os americanos Joe Lepore e Jan Paul Paladino - quando bateu no Boeing, o Legacy estava a 37 mil pés, na contramão da aerovia. "É norma, eles precisam seguir o que está na planilha. Mas a Aeronáutica também tem culpa. Se o Legacy estava sem comunicação, sem transponder, cadê os controladores para evitar o choque?"

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Digite a marca ou produto

Em todo o site

Busca

Termo de uso

Americanas.com
Motorola W375 c/câmera e rádio FM: R$399 em 12x R$33,25
+ Frete Grátis

Fastshop
TV Monitor LCD 27" HDTV, HDMI Gradiente +Frete Grátis*
R$2999 12x

Submarino
DVD Madonna: The Confessions Tour por R$ 44,90 + Frete Grátis

Marisa.com.br
100 dias para começar a pagar em 5x sem juros no Cartão Marisa.
Frete grátis

GSM Mania
Aparelho Siemens CF62! Preço imperdível !
10X R$42,40

GANHE 1 LIVRO DE BOLSO DO PROF. MARINS
Cadastre sua empresa. Ligue Agora!

Commit:**(11) 3067-14-14**

Netunia.com.br
IMBATIVEL!!! Game Boy Advance SP 3x de R$ 133,00

SORTE ONLINE
Sua Lotérica na Internet! Não perca a oportunidade de ficar Rico! Aposte com seus próprios números, sem filas!!
www.sorteonline.com.br

Pro Computer Informática
Notebook Acer AS 3690-2161/ Intel 1,86Ghz, 512Mb DDR2, Hd 80Gb, Dvdrw, Tela 15,4" Crystal Brite , Web Cam, Vista de 2999,00 por 2899,00

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3676 Rubrica

O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM ESTADAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

KPMG AUDIT • TAX • ADVISORY

ASSINE AGORA GRÁTIS

estadao.com.br Portal Estadão Buscar Busca local LISTÃO.com.br

Últimas Notícias
Mundo
Nacional
O Papa no Brasil
Economia
Finanças Pessoais
Investimentos
Cidades
Ciência e Meio Ambiente
Aquecimento Global
Educação
Esportes
Pan 2007
Arte e Lazer
Vida Digital
Multimídia

CLASSIFICADOS zap
Imóveis | Veículos
Empregos | Mix

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo
Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Cidades

10 de maio de 2007 - 10:11

Erro deixou transponder desligado e causou acidente da Gol

Segundo inquérito da PF, perícia revela que ele não tinha defeito e foi tirado do ar "involuntariamente" por pilotos do jato; 154 pessoas morreram em 29 de setembro

Vannildo Mendes e Catarine Piccioni

Veja também
- Advogado de pilotos americanos critica inquérito
- Procurador vai indiciar controladores de vôo pelo acidente com Boeing da Gol
- Acidente da Gol
- Crise aérea

BRASÍLIA - Após sete meses de investigação, a Polícia Federal concluiu que os pilotos americanos do jato Legacy, Joe Lepore e Jan Paladino, desligaram involuntariamente o transponder do aparelho, deixaram de acionar o código 7600, de falha na comunicação, quando ficaram cerca de uma hora sem contato com as torres de controle, e cometeram vários outros deslizes, antes de se chocarem com o Boeing da Gol, em 29 de setembro de 2006. No acidente, o maior da história do País, morreram 154 pessoas.

O relatório final sobre o acidente foi entregue na quarta-feira, 9, pelo delegado Renato Sayão à Justiça Federal de Sinop, em Mato Grosso, onde o inquérito foi aberto. A PF constatou também que os controladores de vôo em atividade no dia do acidente em São José dos Campos, de onde saiu o Legacy rumo aos Estados Unidos, e principalmente em Brasília também falharam e deixaram de cumprir normas obrigatórias, mas remete a análise da responsabilidade deles ao comando da Aeronáutica.

As famílias das vítimas aguardam o desfecho do caso para definir de quem cobrar indenizações. Por suas falhas, determinantes no acidente, os pilotos americanos foram indiciados no artigo 261 do Código Penal, por exporem o tráfego aéreo a grave risco, combinado com o artigo 258, que agrava a pena quando há vítimas. Lepore e Paladino podem pegar de 2 a 5 anos de prisão. "Houve negligência e imperícia deles", dizem controladores ouvidos pelo **Estado**.

Conforme o relatório da PF, "o exame da caixa-preta indica que o MFD (tela que fica no painel do avião) do piloto em nenhum momento exibiu a tela do TCAS (sistema anticolisão). E o MFD do co-piloto somente exibiu essa tela após a colisão. Isso mostra que ambos não observaram o funcionamento do TCAS (de checagem obrigatória)".

A PF diz que "não houve uma modificação clara" do plano de vôo. O Legacy voou o tempo todo a 37 mil pés, em vez de mudar o curso em Brasília. Gravações mostraram que o serviço prestado pelo controle de vôo foi o de "vigilância radar" e não "vetoração radar". Nesse caso, a responsabilidade por mudanças de nível é do piloto.

Conclusões da PF

Transponder: os pilotos o desligaram involuntariamente.

MFD: painel tem a tela MFD, com dados que podem ser selecionados, incluindo os do sistema anticolisão (TCAS), que acusariam que o transponder estava ligado. O MFD do piloto não exibiu dados do TCAS. E o MDF do co-piloto só o fez após a colisão. Isso mostra que eles não seguiram a praxe de checar o TCAS.

Plano de vôo: controladores de São José dos Campos passaram a altitude de 37 mil pés, que deveria ter sido alterada em Brasília. Mas não houve modificação do plano de vôo por parte do controle. Algo

O ESTADO DE S. PAULO

RÁDIO ELDORADO FM

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

que os pilotos deveriam ter questionado.

Vigilância radar: o controle avisou que o Legacy estava sob vigilância radar, ou seja, eventuais mudanças em relação ao plano de vôo caberiam aos pilotos, que deveriam informá-las.

Sem teste: o Legacy não fez manobras de teste.

Falha de comunicação: os pilotos deveriam ter acionado o código de falha 7600 ao perceber que o rádio não funcionava. Assim teriam percebido que o transponder estava desligado.

(Colaborou Rodrigo Brancatelli.)

AUDITORIA DA DPAC
Fls. 3677
Rubrica

Versão para impressão **Fale conosco**

Vôo Madri
Turismo na Europa com Ótimos Preços e Pacotes. Consulte-nos já!
www.nascimento.com.br

Passagem Aérea - Ofertas
A agência de viagens do Submarino. Descontos de até 70%. Reserve já!
www.SubmarinoViagens.com.br

Anúncios Google

Copyright © 2007 Grupo Estado. Todos os direitos reservados. » fale conosco » anuncie aqui

Buscar na internet

Assine Banda Larga | Sonora

> Notícias > Brasil > **Atrasos em vôos**

notícias por e-mail fale conosco rss

Atrasos em vôos

Sexta, 22 de junho de 2007, 19h11 Atualizada às 19h26

Associação pede calma aos controladores

O presidente da Associação Brasileira de Controladores de Vôo, Wellington Rodrigues, pediu em nota divulgada nesta sexta-feira que os centros de controle de tráfego aéreo mantenham a calma. Rodrigues também afirma que, para resolver a crise, o governo tem de ouvir os controladores do vôo.

» Veja fotos dos aeroportos
» Aeronáutica baixa pacote de medidas
» Força Sindical promete ajudar
» Governo afasta controladores
» Opine sobre o assunto

O comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, anunciou uma série de medidas para tentar amenizar a crise aérea brasileira. Uma delas é afastar lideranças dos controladores de vôo do Cindacta 1, em Brasília.

Saito criticou a atuação dos líderes dos controladores, que classificou de "intransigente" e "inaceitável". O brigadeiro admitiu ainda que os problemas nos aeroportos podem continuar ocorrendo. Ele pediu a compreensão dos passageiros.

Redação Terra

IMPRIMA ESTA NOTÍCIA

ENVIE ESTA NOTÍCIA POR E-MAIL

Últimas de Atrasos em vôos

» Manhã tem poucos atrasos nos aeroportos do País

» Rio: mau tempo não altera operação nos aeroportos

» Acidente entre aviões gera atrasos em Congonhas

Busca

Busque outras notícias no Terra:

BUSCAR

Brasil
Últimas notícias
Fotos
Vídeos
Cidades
Loterias
Policia
Política

Notícias
Últimas notícias
Fotos
Fotos 24h
Vídeos
Brasil
Cidadania
Ciência
Diversão
Economia
Educação
Esportes
Gente & TV
Jornais
Jornal do Terra
Loterias
Mundo
Popular
Revistas
Tecnologia
Tempo
Terra Magazine
Vestibular
vc repórter
Correções

COMPRAS

Extra.com.br

Notebook CCE 512MB RAM só R$1.778 em 12

MagazineLuiza.com

Colchão + Cama Box King: R$ 899 em 12x

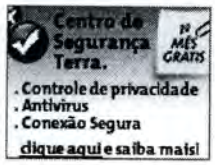
LEILÃO MUQUIRANA
R$ 0,01
Compre Produtos por CENTAVOS!

Novidade ObaBox

Lanterna sem pilha nem bateria! 3x R$13,33

Shoptime

Qual é a sua?



Conheça também:

» Banda Larga

» Terra Mail Gigante

Veja todos os serviços

»Conheça o Terra em outros países Resolução mínima de 800x600 © Copyright 2007, Terra Networks Brasil S/A Proibida sua reprodução total ou parcial

Anuncie | Assine | Central de Assinante | Clube Terra | Fale com o Terra | Aviso Legal | Política de Privacidade

RELÂMPAGO!

Presidente de associação de controladores apóia punição

23/06/2007 às 08:51

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 5680
Rubrica

presidente da ABCTA (Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo) de Manaus (AM), sargento Wilson Aragão, endossou a decisão da Aeronáutica de afastar controladores de vôo

O presidente da ABCTA (Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo) de Manaus (AM), sargento Wilson Aragão, endossou a decisão da Aeronáutica de afastar controladores de vôo do trabalho.

"Eu não faria crítica à Aeronáutica porque creio que as autoridades militares estão tomando um caminho que eles julgam ser o certo. E a justiça deve prevalecer", disse.

Nesta sexta-feira o Comandado da Aeronáutica informou que 14 controladores de vôo do Cindacta-1 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), em Brasília, foram transferidos para o Comando de Defesa Aérea Espacial Brasileira.

Segundo a Aeronáutica, esses 14 não foram afastados de suas atividades. Ou seja, eles foram apenas transferidos: deixaram de controlar vôos civis para controlar vôos militares

O sargento afirmou não ter medo de ser punido, mesmo sendo um dos líderes dos controladores do Cindacta-4, em Manaus.

"Acredito que as punições não cheguem ao Cindacta-4. Colegas que foram punidos ou estão em via de ser punidos, estão sofrendo com essas punições por causa de reportagens, de entrevistas que deram."

O sargento defendeu a concessão de entrevistas pelos controladores, mas de "cunho informativo". "Na medida que as entrevistas tenham cunho informativo e não se dirijam ofensas pessoais ou à dignidade da instituição, acho, sinceramente, que não se constitui ato ilícito, que mereça punição."

Cindacta-4

O clima era de apreensão nesta sexta-feira entre os controladores do Cindacta-4, após a declaração do comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, de afastar líderes do movimento que atuam no Cindacta-1, em Brasília.

No entanto, segundo a **Folha** apurou com fontes militares, a situação era tranqüila dentro do Cindacta-4, sem operação-padrão dos controladores.

Desde o motim de 30 de março, que paralisou o espaço aéreo nacional, pelo menos 15 controladores --todos sargentos-- dos Cindactas 1 e 4 temem ser indiciados no IPM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3691
Rubrica

(Inquérito Policial Militar) que investigou a greve de fome e o aquartelamento nos centros.

Na quinta-feira (21), em Manaus, o procurador do Ministério Público do Trabalho, Alessandro Miranda, divulgou resultado de investigação de seis meses no Cindacta-4. Segundo ele, o centro tem um déficit de 38 controladores de vôo. Deveria ter 170, mas emprega 132. "Essa defasagem é perigosa porque pode causar sobrecarga de trabalho", disse Miranda.

O comandante do Cindacta-4, coronel Eduardo Carcavalo, disse que o centro "está dentro das normas de segurança".

O Cindacta-4 é responsável pelo controle do tráfego aéreo no Amazonas, Roraima e Mato Grosso e em parte do Pará. Funciona como "porta de entrada" do país, responsável por 90% do tráfego aéreo que evolui dos Estados Unidos e da América Central.

Cindacta-3

Os controladores de vôo do Cindacta-3 --sediado em Recife--, responsáveis pelo acompanhamento do tráfego aéreo entre os Estados da Bahia e Ceará, não concedem entrevistas desde o início da crise aérea, no final do ano passado.

A **Folha** apurou, entretanto, que alguns deles têm sido deslocados para trabalhar em outras regiões, para suprir lacunas nos momentos de crise. Em Recife, este ano, o Cindacta-3 proibiu o acesso ao local de trabalho dos controladores não escalados para o turno.

Fonte: Folha

COLEÇÃO FOLHA GRANDES MESTRES DA PINTURA

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 382
Rubrica

FOLHAONLINE

25/06/2007 - 08h29

Lula endurece e exige que Aeronáutica "ponha ordem na casa"

da **Folha Online**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta segunda-feira, durante o programa de rádio "Café com o Presidente", que determinou ao Comando da Aeronáutica "colocar ordem na casa" para acabar com a crise no setor aéreo.

"A determinação minha para o Comando da Aeronáutica é colocar ordem na casa, faça o que tiver que ser feito, mas nós precisamos manter o bom funcionamento dos aeroportos, a disciplina militar, porque pra isso eles entraram nas Forças Armadas, se formaram sargentos e, portanto, têm que respeitar a hierarquia e cumprir com a determinação que todos os outros brasileiros cumprem", disse.

Lula disse que foi informado que não há mais atrasos por causa de problemas do controle aéreo. "A informação que eu tenho da Aeronáutica é que todos os postos de controle do Cindacta estão funcionando. Não há mais atrasos por causa de problemas do controle aéreo. Nós nunca vamos acabar com atraso de avião, porque no mundo inteiro tem, pode chover muito, pode ter muito nevoeiro, pode ter atraso nas conexões. O que nós não podemos é permitir que pessoas que trabalham cuidando dos aeroportos, os controladores e outros, não tenham um profundo respeito pelos brasileiros ou pelos estrangeiros que estão viajando pelo nossos aeroportos."

O presidente também falou sobre a questão da segurança dos vôos. "Todas as conversas que eu tive com o comandante da Aeronáutica, o brigadeiro [Juniti] Saito, ele me assegurou: do ponto de vista do controle, o sistema brasileiro é um dos mais modernos do mundo. Nós temos poucos acidentes comparados a quaisquer outros países do mundo. Essas mesmas pessoas já controlaram aviões na base do rádio, depois do radar, agora o sistema é muito mais sofisticado, portanto, não existe possibilidade de ficar passando terrorismo para a sociedade, e a Aeronáutica me garante que o sistema brasileiro é seguro e eu confio na palavra da Aeronáutica, afinal de contas é ela que controla os aviões no Brasil desde que existe avião."

Lula ainda ressaltou a importância das investigações da CPI do Apagão Aéreo. "O governo fará tudo que for necessário, o governo irá fazer aquilo que a Aeronáutica entender que deva ser feito para que a gente possa melhorar. Eu quero que a CPI faça as investigações que tiver que fazer, que adentre profundamente no sistema

para ver o que que está falhando. Eu fiz muitas greves na minha vida, e eu consigo perceber quando tem má-fé, quando tem má vontade, quando tem disposição", finalizou.

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306916.shtml

Links no texto:

Para presidente da Infraero, "inferno" dos atrasos nos vôos acabou
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306856.shtml

Infraero registra movimento normal e poucos atrasos em aeroportos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306925.shtml

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306925.shtml
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306918.shtml

Aeronáutica afasta controladores; profissionais falam em possíveis riscos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306613.shtml

Leia cobertura completa sobre a CPI do Apagão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2007/cpidoapagaoaereo/

Leia cobertura do acidente aéreo com o vôo 1907
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/voo1907/

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

FOLHA NEWS mobile Assine e receba no seu celular o FolhaNews SERVIÇO TARIFADO
Operadora: Cel. (ex.: 1100000000): Palavras sugeridas: Personalizada:
OU

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 360
Rubrica

FOLHAONLINE

22/06/2007 - 21h57

Aeronáutica afasta controladores; profissionais falam em possíveis riscos

ANA PAULA RIBEIRO
da **Folha Online**, em Brasília
GABRIELA MANZINI
da **Folha Online**
LÍVIA MARRA
Editora de **Cotidiano** da **Folha Online**

Em meio ao mais recente episódio da crise aérea, o Comando da Aeronáutica afastou de suas funções 14 controladores de tráfego aéreo do Cindacta-1 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), com sede em Brasília, nesta sexta-feira. Para a Aeronáutica, o grupo lidera movimentos como operações-padrão veladas, que resultaram nos transtornos registrados nos últimos dias nos aeroportos do país.

Em nota, a Aeronáutica afirmou que os 14 afastados "serão incorporados ao efetivo militar do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro". Eles serão substituídos por profissionais do setor de defesa aérea. Controladores de tráfego aéreo ouvidos pela **Folha Online** colocam em dúvida a capacidade de os substitutos se adaptarem às novas funções imediatamente.

Profissionais ouvidos pela reportagem consideraram que a medida adotada pela Aeronáutica foi um "tiro no pé". Dizem que a suposta falta de preparo dos convocados pode aumentar o risco de acidente e que a decisão aumentou a tensão entre os profissionais. A Aeronáutica não informou se haverá transição no processo de substituição.

Gabriela Manzini/Folha Imagem

Segundo um dos controladores, apenas dois dos afastados tinham menos de sete anos de experiência com o tráfego aéreo. Os demais tinham em média 20 anos de trabalho na área.

Para a Aeronáutica, os controladores remanejados praticaram ações de insubordinação --com punição prevista para os militares.

Cautela

Passageiros aguardam na fila no aeroporto internacional de São Paulo

Um dos controladores ouvidos pela **Folha Online** afirmou que a Aeronáutica não tem demonstrado apoio à categoria desde o acidente com o Boeing da Gol --que causou a morte dos 154 ocupantes, em setembro de 2006-- e, por isso, eles não assumirão mais riscos. Com isso, os controladores restabelecem padrões de segurança internacionais de segurança com o aumento do intervalo entre um vôo e outro, o que provoca atrasos e cancelamentos em série.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3685 Rubrica

A reportagem procurou o setor de Comunicação da Aeronáutica para confirmar a qualificação dos substitutos dos controladores afastados e comentar as reclamações dos profissionais, mas não obteve retorno.

Para Ulisses Fontenele, ex-presidente da associação dos controladores, o governo tenta atribuir a culpa aos controladores devido ao fato de que eles não podem se manifestar publicamente --precisam de autorização para conceder entrevistas e são subordinados ao Código Militar.

"Para o governo é melhor dizer que a culpa é dos controladores do que admitir problemas no sistema", afirmou.

Afastamento e medidas

Nesta sexta-feira, o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, atribuiu os problemas a um grupo de controladores do Cindacta-1 e considerou "inaceitável" o comportamento da categoria, "porque violenta o inalienável direito de ir e vir das pessoas, criando enormes sofrimentos para os passageiros e interferindo na ordem da sociedade".

"De forma intransigente, um pequeno grupo desses sargentos controladores passou a recusar o trabalho em equipamentos disponibilizados para a atividade de controle, mesmo em flagrante choque com os pareceres da área técnica, que asseguravam a plena qualidade do serviço", diz nota assinada pelo comandante da Aeronáutica, Juniti Saito.

Sergio Lima/Folha Imagem

Passageiros lotam saguão do aeroporto de Brasília em nova crise aérea no país

Saito também anunciou medidas para tentar pôr fim à crise, que incluem o afastamento de "lideranças negativas", criação de corredores especiais de tráfego nos trechos mais congestionados e ativação de rotas especiais para o tráfego aéreo entre as regiões São Paulo - Rio de Janeiro - Nordeste.

No final de março, os controladores promoveram um motim que praticamente paralisou o espaço aéreo brasileiro. O protesto começou na noite da sexta-feira, 30 de março, com a paralisação de 200 controladores do Cindacta-1 e ganhou a adesão de controladores de outros Estados.

Na ocasião, a cúpula da Aeronáutica resolveu prender os militares insubordinados, mas foi desautorizada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que resolveu negociar com os amotinados --o crime de motim é punido com prisão pelo Código Penal Militar. Dias depois, a ABCTA (Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo), entidade que representa os controladores de vôo militares, pediu "perdão à sociedade brasileira" pelo motim.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3686 Rubrica

Transtornos

Apesar das medidas anunciadas nesta sexta, o governo admite que os transtornos nos aeroportos podem se repetir nos próximos dias.

"Novos transtornos podem ocorrer no início, mas eles serão superados com unidade, serenidade e firmeza de todos os brasileiros", afirmou o ministro da Defesa, Waldir Pires, em nota.

"O Brasil não será refém de nenhuma categoria profissional. Hierarquia e disciplina devem ser observadas por todos os militares. O fluxo e a segurança do tráfego aéreo serão mantidos a qualquer preço, dentro da lei. O Estado Democrático de Direito tem a responsabilidade de garantir os serviços públicos a todos os cidadãos."

Balanço da Infraero (estatal que administra os aeroportos) mostra que 32,4% dos 1.422 vôos previstos para ocorrer da 0h às 18h desta sexta no país sofreram atrasos superiores a uma hora. Foram 115 vôos cancelados --8,9%.

O maior número de atrasos foi registrado no aeroporto de Recife: 62,5% dos 48 vôos programados. O terminal de Confins (MG) teve atrasos em 59,6% dos 52 vôos programados.

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306613.shtml

Links no texto:

Cumbica tem decolagens liberadas; 40,5% dos vôos registrou problemas no país
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306606.shtml

Aeronáutica prevê problemas em vôos nos próximos dois dias
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306594.shtml

CPI do Apagão diz que Aeronáutica quer trocar 50 controladores em dois meses
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306559.shtml

Lula pede para Aeronáutica controlar crise e critica declarações de ministros
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306558.shtml

Leia o que já foi publicado sobre crise aérea
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22crise+a%E9rea&src=redacao

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

estadao.com.br O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

ASSINE edição impressa

O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

EDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3688 Rubrica

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
LINK
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br

ASSINE AGORA E PARTICIPE DA PROMOÇÃO. ESTADÃO O JORNAL DE QUEM PENSA AO

PUBLICIDADE Até dia 01/07. PUBLICIDADE

Aeronáutica quer limitar vôos em horas de pico

Idéia é diluir operações, hoje muito concentradas no início da manhã e fim de tarde, para desafogar controle

Tânia Monteiro, BRASÍLIA

Depois dos problemas enfrentados nos últimos oito meses no tráfego aéreo e sem preparo para enfrentar o crescimento da demanda, o governo começa a pensar num plano aeroviário. Mas, antes de adotá-lo, uma das medidas que a Aeronáutica tem sugerido e começará a discutir com as companhias aéreas é a redefinição dos horários de vôo. A FAB vai pedir que os vôos sejam distribuídos ao longo do dia e não concentrados no início da manhã e no fim de tarde, fator de congestionamento do sistema. A proposta deve ser apresentada hoje, numa reunião preparatória do encontro do Conselho de Aviação Civil (Conac) - marcado para julho -, convocada pelo ministro da Defesa, Waldir Pires.

Caberá à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a elaboração do plano e a ordenação de objetivos de cada setor envolvido. Hoje, Aeronáutica, Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) e Anac têm projetos próprios, separados. O Ministério da Defesa quer que a Anac, a longo prazo - entre um ano a um ano e meio - , faça os três planos convergirem. Mas poderão ocorrer antecipações de procedimentos mais simples, capazes de ajudar a desafogar o controle de tráfego aéreo. Nesse caso, a redistribuição dos horários de vôo pelas companhias é uma das prioridades.

Entre os projetos que precisarão ser previstos no plano aeroviário está a definição dos aeroportos a serem construídos ou ampliados. Outra questão é como garantir o atendimento de um maior número de cidades pelas companhias, devolvendo a flexibilidade

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Links Patrocinados
Anúncios Google

Novo Fiat Palio 2008
Design reformulado e muito mais esportivo. Toda emoção está aqui!
www.NovoPalio.com.br

Defenda Sua Propriedade
Da Nova Manobra do Governo Para Desapropriar. Índices Produtividade
www.paznocampo.org.br

Novo Stilo Sporting
Para quem ama dirigir por esporte. Acesse e Conheça esse novo Carro!
www.FiatStilo.com.br

Carros Antigos Fotos
Compre carros antigos, ótimo estado em oferta no MercadoLivre.com
www.MercadoLivre.com

Celular Desbloqueado
Abaixo-assinado contra bloqueio de celular. A Oi apóia este movimento!
www.bloqueionao.com.br

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

de vôos suprimida com a saída do mercado da Rio-Sul e depois da Varig. Várias empresas simplesmente suspenderam vôos, o que dificultou a vida de passageiros do interior, principalmente em Estados de grandes dimensões.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3689 Rubrica

PRESSÃO POLÍTICA

Quanto aos novos aeroportos, o plano vai definir um estudo de viabilidade econômica e interesse estratégico do País. A avaliação do setor hoje é de que vale a pressão política de deputados ou de prefeitos e quem é mais forte leva a obra, ainda que ela não seja prioritária.

Mas o plano precisa ser integrado, porque a construção de um aeroporto, ou de novas pistas em terminais já existentes, depende de instalação e checagem de equipamentos, como radares e sistemas de auxílio ao pouso (ILS), feitos pela Aeronáutica. O estudo ainda terá de incluir a verificação das rotas e a situação dos aeroportos que atendem principalmente ao transporte de cargas no País.

Além da reunião preliminar de hoje, haverá um novo debate em 15 dias. Do encontro, convocado pela Anac, participarão todos os ministros das áreas envolvidas.

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª Fls. 3690 Rubrica

O ESTADO DE S. PAULO | JORNAL DA TARDE | AGÊNCIA ESTADO | ELDORADO AM | ELDORADO FM | LISTÃO.COM.BR | CLASSIFICADOS ZAP

estadao.com.br Portal Estadão Buscar Busca local LISTÃO.com.br

Últimas Notícias
Mundo
Nacional
Economia
Finanças Pessoais
Investimentos
Cidades
Ciência e Meio Ambiente
Aquecimento Global
Educação
Esportes
Pan 2007
Arte e Lazer
Vida Digital
Multimídia

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

Cidades

25 de junho de 2007 - 07:42

Lula determina à Aeronáutica que coloque 'ordem na casa'

Para presidente, críticas ao sistema de controle de vôos do País é 'terrorismo'

SÃO PAULO - Em meio à crise aérea, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse, nesta segunda-feira, 25, que o sistema brasileiro de controle de vôos é seguro. Em seu programa semanal de rádio, *Café com o Presidente*, Lula disse que determinou à Aeronáutica que coloque "ordem na casa" para manter o bom funcionamento dos aeroportos e a disciplina militar porque é preciso "respeitar a hierarquia".

Veja também
- Choque de aviões não prejudica operações em Congonhas
- FAB testa hoje plano de emergência para evitar atraso em vôo nas férias
- Aeronáutica quer limitar vôos em horas de pico

Áudios
- Café com o Presidente

O presidente disse que o sistema de controle é "um dos mais modernos do mundo" e que não existe porque passar "terrorismo" para a sociedade.

Lula afirmou também que é preciso formar novos controladores de vôo para substituir aqueles que irão se aposentar ou que "queiram fazer movimento sem levar em conta a respeitabilidade que tem que ter com o povo brasileiro". Segundo Lula, o governo quer formar um "exército de prontidão".

Na semana passada, o comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juriti Saito, afastou 14 controladores de vôos do centro de Brasília (Cindacta-1) rotulados como "lideranças negativas". Segundo o apresentador do programa, existem hoje 360 controladores em fase de treinamento.

"Eu fiz muitas greves na minha vida, e eu consigo perceber quando tem má-fé, quando tem má vontade, quando tem disposição", disse Lula. Para o presidente, o Inquérito Policial Militar que o Ministério Público está fazendo irá detectar "quem está fazendo o que", e apurar quem foi responsável pelo "sofrimento" dos passageiros nesses últimos nove meses.

No domingo, com um plano de emergência adotado pela Aeronáutica, o porcentual de atrasos em vôos no País foi de apenas 5,1%. Ao final do programa, Lula pediu a compreensão da população e dos controladores.

Links Relacionados
- Pela 8ª vez, Lula pede o fim da crise nos aeroportos do País

Versão para impressão Fale conosco

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Novo Fiat Palio 2008
Design reformulado e muito mais esportivo. Toda emoção está aqui!
www.NovoPalio.com.br

Celular Desbloqueado
Abaixo-assinado contra bloqueio de celular. A Oi apóia este movimento!
www.bloqueionao.com.br

Celular criptografado
Segurança máxima e criptografia de última geração. Sem porta de fundo.
www.secvoice.com.br

Anúncios Google

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3691
PUBLICO

Copyright © 2007 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª C. Fls. 3692

fipe MBA FIPE (USP/MEC) Economia e Direito do Sistema Internacional (agosto de 2007) PUBLICIDADE

ASSINE AGORA REVISTA investimentos QUEM PUBLICIDADE

Últimas Notícias
Mundo
Nacional
Economia
Finanças Pessoais
Investimentos
Cidades
Ciência e Meio Ambiente
Aquecimento Global
Educação
Esportes
Pan 2007
Arte e Lazer
Vida Digital
Multimídia

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

Cidades

25 de junho de 2007 - 08:09

Choque de aviões não prejudica operações em Congonhas

Aeroporto da capital paulista não registra atrasos na manhã desta segunda-feira

Paulo R. Zulino, do estadao.com.br

SÃO PAULO - O choque no solo entre duas aeronaves - uma da Gol e outra da TAM -, ocorrido na noite de domingo, 24, não prejudicava as operações no Aeroporto de Congonhas, na zona sul de São Paulo, na manhã desta segunda-feira, 25.

Veja também
- Lula determina à Aeronáutica que coloque 'ordem na casa'
- FAB testa hoje plano de emergência para evitar atraso em vôo nas férias
- Aeronáutica quer limitar vôos em horas de pico

De acordo com a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), dos 24 vôos programados das 5h30, horário de abertura do aeroporto, até às 7 horas, não havia registro de atrasos e nenhum vôo foi cancelado.

A única ressalva era que Congonhas operava por instrumentos para pousos devido ao teto baixo verificado naquela região. O acidente aconteceu no domingo, por volta das 23h30, quando um avião da Gol e outro da TAM colidiram no solo quando taxiavam na pista; Congonhas funciona apenas com uma pista, já que a segunda está em reforma.

Uma asa de um dos aviões bateu em uma das asas da outra aeronave. Apesar da colisão ter sido pequena, as empresas não permitiram imagens dos aviões envolvidos no choque.

Operações normalizadas

A redução dos porcentuais de atrasos nos vôos durante o fim de semana nos aeroportos do País surpreendeu passageiros e até funcionários das companhias aéreas. "Os vôos saíram todos no horário. Estou abismado, juro por Deus", disse Leonardo Gandriann, funcionário da Gol, sobre o movimento no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Cumbica. Para ele, "os passageiros estão mais confiantes de que os vôos não vão atrasar".

Segundo balanço divulgado pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), às 15 horas de domingo, apenas 41 dos 818 (5,1%) vôos programados sofreram atrasos de mais de uma hora, ante 21,6% de atrasos às 19h30 de sábado.

O dia todo foi tranqüilo em Cumbica. À tarde, a área de embarque tinha pouco movimento. Segundo a Infraero, apenas 11 (6%) dos 182 vôos programados até 18h45 sofreram atrasos; outros 8 (4,3%) foram cancelados.

Depois da quinta e da sexta-feira caóticas, o domingo também foi calmo no Aeroporto Internacional de Congonhas, o mais movimentado do País. Até as 18h45, foram registrados atrasos em apenas 5 dos 182 vôos programados - 2,74% do total. Outros 4 foram cancelados.

JORNAL eldorado

Microsoft
Um novo dia.
Uma nova empresa.
O seu mouse vai ganhar superpoderes

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3622
Rubrica

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Passagens da GOL por R$1
A super promoção da GOL voltou. Tarifas Web. Últimos dias. Compre!
SubmarinoViagens.com.br/GOL

Congonhas
Faça sua Reserva e Check-in online no site oficial da British Airways.
www.ba.com

Anúncios Google

Copyright © 2007 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

Descubra o segredo dos amplificados Folha.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3694
Rubrica

FOLHAONLINE

22/06/2007 - 12h38

Acaba reunião de Lula com ministro da Defesa e comandante da Aeronáutica

GABRIELA GUERREIRO
da **Folha Online**, em Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reuniu por cerca de uma hora nesta sexta-feira (22) com o ministro Waldir Pires (Defesa) e com o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, no Palácio da Alvorada, em Brasília. No encontro, eles discutiram soluções para a nova crise aérea que atinge os principais aeroportos do país.

Pires e Saito deixaram a reunião sem falar com a imprensa. Antes do encontro com Lula, Pires se reuniu de manhã com integrantes da CPI do Apagão Aéreo da Câmara.

Os deputados sugeriram a Pires a ampliação do diálogo entre a Aeronáutica e os controladores para amenizar a crise.

Para o presidente da CPI, deputado Marcelo Castro (PMDB-PI), há dois conjuntos de medidas que devem ser adotadas pelo governo para conter a crise: soluções emergenciais para acabar neste momento com o apagão no setor e outra a longo prazo --que inclui a discussão sobre a desmilitarização do controle de tráfego aéreo nacional.

A partir da próxima quarta-feira vão ser substituídos os consoles (monitores) por outros mais modernos na tentativa de solucionar o problema.

O relator da CPI, deputado Marco Maia (PT-RS), disse que esperava que o presidente Lula encontrasse, ao lado dos ministros, soluções para a crise.

"A CPI se colocou à disposição para ajudar a intermediar as negociações, mas deixando claro que este não é o nosso papel. O que ouvimos do ministro [Waldir Pires] é que o governo está trabalhando para resolver esta crise nos marcos do que prevê a Constituição", afirmou.

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306461.shtml

Links no texto:

Passageiros reclamam de atrasos em vôos; espera passa de 30 horas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306456.shtml

Vôos partem com maior intervalo; passageiros enfrentam atrasos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306399.shtml

Lula autoriza Aeronáutica a prender "sabotadores"
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306391.shtml

FAB pune segundo controlador com cargo de liderança por entrevistas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306375.shtml

Leia mais sobre a CPI do Apagão Aéreo
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22cpi+do+apag%E3o+a%E9reo%22+&src=redacao

Leia cobertura completa sobre a CPI do Apagão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2007/cpidoapagaoaereo/

Leia cobertura do acidente aéreo com o vôo 1907
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/voo1907/

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3655 Rubrica

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 369
Rubrica

FOLHAONLINE

22/06/2007 - 09h40

Lula autoriza Aeronáutica a prender "sabotadores"

da **Folha Online**

Diante do agravamento da crise aérea, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva autorizou a Aeronáutica a agilizar os inquéritos militares contra os controladores de tráfego aéreo e prender os líderes, qualificados pela FAB como "sabotadores", segundo reportagem (só para assinantes) de **Eliane Cantanhêde** publicada na edição desta sexta-feira da **Folha**.

A reportagem afirma que o presidente Lula disse internamente querer "dar um basta" no caos aéreo e autorizou o Comando da Aeronáutica a "endurecer" com os controladores. Oficialmente, o Planalto divulgou que Lula disse ao comandante da FAB, brigadeiro Juniti Saito, que "a Aeronáutica deve tomar todas as medidas que considerar adequadas para estabelecer o fluxo e a normalidade do tráfego aéreo". Na FAB, as medidas consideradas "adequadas" são as prisões administrativas imediatas.

A política linha-dura já mostra seus efeitos, com a prisão de ao menos dois líderes dos controladores, que promete ser apenas o início da onda de detenções. O vice-presidente da Febracta (Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo), Moisés Gomes de Almeida, foi comunicado no final da noite de quinta (21) pelo Comando da Aeronáutica de que cumprirá dez dias de detenção a partir da próxima segunda-feira (25).

Na quarta (20), outro líder da categoria, o presidente da Febracta, Carlos Trifilio, havia sido comunicado de que também cumprirá até 20 dias de prisão por falar com a imprensa.

O presidente da ABCTA (Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo), Wellington Rodrigues, também teria sido punido em dez dias de prisão por falar com a imprensa, mas a reportagem ainda não conseguiu entrar em contato com ele.

Nesta sexta-feira, no quarto dia de caos nos aeroportos, provocado, segundo a Aeronáutica, pelos controladores do Cindacta-1, em Brasília, os vôos voltaram a registrar espaçamentos bem superiores ao padrão para pouso e decolagem nos aeroportos de Cumbica, em Guarulhos (Grande SP), e Congonhas (zona sul de SP).

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3697
Rubrica

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306391.shtml

Links no texto:

reportagem (só para assinantes)
http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2206200701.htm

FAB pune segundo controlador com cargo de liderança por entrevistas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306375.shtml

Congonhas e Cumbica amanhecem com espaço maior entre vôos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306365.shtml

Advogado de controlador punido pela Aeronáutica tenta reverter prisão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306281.shtml

FAB determina prisão de controlador de tráfego aéreo por dar entrevista
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306028.shtml

Pane na Embratel provoca nova crise nos principais aeroportos do país
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u305987.shtml

Leia o que já foi publicado sobre crise aérea
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22crise+a%E9rea&src=redacao

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3698 Maria

CRONOGRAMA PARA O 1º TACF/2007 DO CINDACTA IV
SEÇÃO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

SEMANA	DATA / DIA	HORÁRIO	LOCAL	ATIVIDADES	TURMAS
1ª SEMANA	12Mar / Seg	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 1
	13Mar / Ter	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 2
	14Mar / Qua	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 3
	15Mar / Qui	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 4
	16Mar / Sex	08:00 (início) 10:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 5
2ª SEMANA	19Mar / Seg	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 6
	20Mar / Ter	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 7
	21Mar / Qua	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 8
	22Mar / Qui	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 9
	23Mar / Sex	08:00 (início) 10:00 (térm.)	Pista do CINDACTA IV	Corrida 12min. (2ª etapa)	Turmas: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9.
3ª SEMANA	26Mar / Seg	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 10
	27Mar / Ter	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 11
	28Mar / Qua	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 12
	29Mar / Qui	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 13
	30Mar / Sex	08:00 (início) 10:00 (térm.)	Pista do CINDACTA IV	Corrida 12min. (2ª etapa)	Turmas: 10, 11, 12 e 13
4ª SEMANA	02Abr / Seg	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 14
	03Abr / Ter	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 15
	04Abr / Qua	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 16
	05Abr / Qui	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 17
	06Abr / Sex	08:00 (início) 10:00 (térm.)	Pista do CINDACTA IV	Corrida 12min. (2ª etapa)	Turmas: 14, 15, 16 e 17

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3692 Rubrica

5ª	09Abr / Seg	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Turma 18
S	10Abr / Ter	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Faltosos
E	11Abr / Qua	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Faltosos
M	12Abr / Qui	13:00 (início) 16:00 (térm.)	Hall de entrada do CINDACTA IV	Medições (1ª etapa)	Faltosos
A	13Abr / Sex	08:00 (início) 10:00 (térm.)	Pista do CINDACTA IV	Corrida 12min. (2ª etapa)	Turma 18 e Faltosos
N					
A					

Observações:

1 – Os militares deverão verificar a turma em que se encontram e, anotar o dia, local e hora para a realização do seu teste físico;
2 – Caso esteja impedido, por motivo de força maior, de realizar o TACF no dia marcado, o próprio militar deverá acertar sua troca com outro militar, e levar ao conhecimento da SEF;
3 – A não realização do TACF, sem motivo justo, será entendida como falta à instrução e, cabível de [illegible]uadramento no Art. 10 do RDAer;
4 – Os militares impossibilitados de realizar esforços físicos deverão apresentar, o mais breve possível, sua dispensa médica;
5 – Quaisquer dúvidas, alterações e/ou informações, entrar em contato Ramal: 5771, ou e-mail para o Ch [illegible]EF (Ten Jean), ou para o Enc SEF (1S Luciano).

Manaus, 01 de Março de 2007.

Vistos:

Eduardo A Carcavallo Filho Cel Av
Cmt do CINDACTA IV

Jonas B. Souza TCel COM
Ch CCMD

Jean C.M.Trindade 1T QOEA SVA
Ch da SEF

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3760
Rubrica

orkut

Origem: Wikipédia, a enciclopédia livre.

O **orkut** é uma rede social filiada ao Google, criada em 19 de Janeiro de 2004 com o objetivo de ajudar seus membros a criar novas amizades e manter relacionamentos. Seu nome é originado no projetista chefe, Orkut Büyükkokten, engenheiro turco do Google.

Orkut	
URL	www.orkut.com
Gênero	Rede de relacionamento
País de origem	Estados Unidos
Idiomas	Inglês, Português e outros.
Lançamento	19 de Janeiro, 2004
Desenvolvedor	Orkut Büyükkokten, Google
Proprietário	Google

Índice

- 1 O sistema
  - 1.1 Perfil
    - 1.1.1 Visitantes do perfil
  - 1.2 Amigos
  - 1.3 Comunidades
  - 1.4 Sistema de busca
- 2 Teoria dos seis graus de separação
- 3 Alguns dados estatísticos
- 4 Ferramentas externas
- 5 Cronologia
- 6 Gírias e neologismos
  - 6.1 Orkutar
  - 6.2 Scraps
  - 6.3 ScrapChat
  - 6.4 Fãs
  - 6.5 Orkuticídio
- 7 Exploração comercial
- 8 Problemas do Orkut
  - 8.1 Bad, bad server...
  - 8.2 Spamming
  - 8.3 Propaganda
  - 8.4 Perfis falsos (fakes ou bogus)
  - 8.5 Polêmicas em comunidades
  - 8.6 Comunidades ofensivas
  - 8.7 Crimes cibernéticos no Brasil
  - 8.8 Vírus
  - 8.9 Bugs
  - 8.10 Privacidade e Criminalidade
  - 8.11 Popularidade no Brasil
  - 8.12 Outras críticas frequentes
- 9 Outras redes sociais
  - 9.1 Profissionais
- 10 Benefícios
- 11 Ver também
- 12 Ligações externas
- 13 Referências

O sistema

AUDITORIA DA 13ª C.J.M. Fls. 2101 Rubrica

Perfil

Os usuários cadastrados no Orkut registram um perfil que contém desde informações básicas de acesso como informações secundárias. Cada usuário no Orkut tem um perfil próprio que é dividido em três partes:

- **Social:** Perfil social ou geral o usuário pode falar um pouco de si mesmo, de características como gostos, livros preferidos, músicas, programas de TV, filmes, etc.
- **Profissional:** Seleção da atividade profissional com informações sobre seu grau de instrução e carreira.
- **Pessoal:** Apresenta o perfil pessoal do indivíduo de forma a facilitar as relações interpessoais. Apresenta informações físicas, e sobre o tipo de pessoa que ela gostaria de se relacionar, ou mesmo até mesmo namorar/casar.

As pessoas que freqüentam o site costumam se referir a seus perfis como "meu Orkut". Provavelmente porque o idioma era em inglês, no começo. Ficaria no mínimo estranho usar o termo "profile" no meio de uma conversa.

Visitantes do perfil

Desde o dia 22 de abril de 2006 os usuários do sistema podem contar com a ferramenta "visualizações do seu perfil", que mostra o número de vezes que outros membros do Orkut visualizaram seu perfil e lista os últimos cinco membros o fizeram. A nova ferramenta deixou muitos usuários descontentes. Eles argumentaram a favor da liberdade de navegar livremente pelas páginas. Por outro lado, haviam aqueles que preferiam a ferramenta tal como foi criado porque funcionava bem para saber quem vigiava seus recados.

Por causa da polêmica, o Orkut disponibilizou um recurso para desativar a opção na página de configurações e assim permitir o acesso a perfis anonimamente. Entretanto, isso faz com que o usuário também não saiba quem visualizou o seu perfil. A fim de manter o recurso ativado e não deixar que saibam que visitou perfis, uma minoria de usuários criou perfis alternativos que têm a opção de visualização de perfis desativada. Tal prática, apesar de não ser muito incomum, é condenada pelo Orkut e pelos próprios usuários, já que a reciprocidade da opção de visitantes de perfil não é, assim, mantida.

Amigos

Cada usuário tem um grupo de amigos que pode chegar a, no máximo, 1.000 pessoas (o número foi instituído para evitar abusos - *podendo ser ultrapassado* devido a *bugs* no sistema e uso de javascripts construídos pelos próprios usuários para essa finalidade). O usuário pode classificá-los como: *desconhecido*, *conhecido*, *amigo*, *bom amigo* e *melhor amigo*; apesar da existência dessa classificação, ela não é essencial, ficando a critério de cada um utilizá-la ou não. O usuário ainda pode classificar seus amigos por grupos personalizados para poder organizar melhor sua listagem de amigos.

Comunidades

As comunidades nada mais são do que fóruns modificados, com o diferencial de que sua estrutura foi planejada para facilitar o uso. Assim, qualquer pessoa pode aprender a lidar com os recursos de uma comunidade com relativa facilidade. É esse um dos possíveis motivos do sucesso que é o Orkut hoje. Facilitar o uso é uma idéia que funciona no quesito atrair usuários. Provas recentes são as criações

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3702 Rubrica

Windows Vista e Web 2.0, ambas com foco na já mencionada facilitação de uso.

Ainda assim, não é só o design aperfeiçoado das comunidades que sobrepujam em facilidade de uso os fóruns mais tradicionais, mas também a clara falta de recursos. O Orkut ainda não permite que seus usuários publiquem imagens em suas postagens, muito menos que tenham autonomia na alteração do código HTML. Muitos insistem para que o serviço continue assim temendo que os erros tornem-se mais freqüentes.

Os recursos oferecidos por uma comunidade podem ser dividos em três categorias:

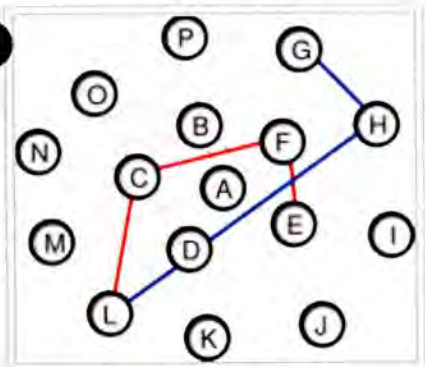
- **Fórum:** É onde fica a maior parte do conteúdo. Os membros discutem o assunto proposto em cada tópico e criam outro
- **Enquetes:** Na segunda quinzena de março de 2007, foi criada a opção *Enquete*, a fim de colher opiniões de membros de uma comunidade de forma quantitativa. Qualquer um pode criar ou excluir uma enquete sua. Excluir enquetes de outras pessoas é um poder concedido apenas ao dono e aos mediadores. O sistema ainda permite que se coloque figuras para as alternativas e que se postem comentários nas enquetes, porém apenas o dono ou mediadores da comunidade podem apagar comentários, caso os achem inconvenientes. As enquetes, ao serem formuladas, podem ter um prazo para encerramento de votos ou não.
- **Eventos:** O site incentiva as relações sociais sugerindo encontros fora da rede. Este é o espaço em que tais encontros podem ser divulgados.

Tudo isso é administrado pelo dono da comunidade que pode escolher até dez mediadores para ajudá-lo. O dono pode fazer tudo aquilo que julgar necessário, desde apagar postagens até banir membros. De forma parecida, os mediadores podem fazer de tudo isso mas não possuem poder para alterar as condições de outro mediador. É quase desnecessário dizer que ninguém pode expulsar o dono.

Sistema de busca

O Orkut conta com um grande sistema de busca de comunidades, amigos e mais recentemente de tópicos nas comunidades. Nada mais natural, já que o dono do Orkut é um funcionário do Google. O banco de dados do Orkut conta com milhões de comunidades e perfis. Por isso, na hora de buscar, recomenda-se especificar a busca a fim de obter resultados mais precisos.

Teoria dos seis graus de separação



Demonstração gráfica de uma rede social. Cada letra

De acordo com a teoria dos seis graus de separação, uma pessoa pode estar conectada a qualquer outra por uma rede de no máximo cinco amigos intermediários. Os estudos sobre a teoria dos seis degraus têm bases científicas ligadas à Teoria do Caos, sendo esta levada em consideração por Orkut Büyükkökten ao desenvolver sua rede social. Alguns estudiosos do fenômeno dizem que o Orkut é um exemplo para provar satisfatoriamente que essa teoria é verdadeira.

O Orkut já chegou a disponibilizar uma vizualização dos degraus de separação quando um usuário visitava outro, contando no máximo até seis degraus, porém, hoje são contados no máximo dois.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3705
Rubrica

corresponde a uma pessoa cada traço corresponde a uma amizade. A distância entre **L** e **G** (em azul) é de dois degraus, e de **L** a **E** (em vermelho) é de três.

Alguns dados estatísticos

Nota: dados de 30 de junho de 2007.

- O sistema possui atualmente mais de sessenta milhões (68.182.265 em 20 de agosto de 2007) de usuários cadastrados.
- O Brasil é o país com o maior número de membros. Cerca de 55,29% dos usuários do sistema, declaram-se brasileiros. Na verdade, esse número não apresenta muita exatidão, já que muitos membros criam mais de um perfil por usuário ou declaram residir em outros países. Isso deve-se a um boato (hoax) que afirmava que quem declarasse ser de um outro país que não o Brasil obteria um sistema mais rápido e livres de erros e bugs. Isso acabou sendo provado incorreto, pois a alocação de banda é feita por endereço IP, e a lentidão no sistema acontecia somente em horários de pico.
- As pessoas mais jovens têm mais interesse no Orkut. Aproximadamente 59,41% são pessoas que tem de 18 a 25 anos. Porém esse número não é real, pois pessoas menores de 18 anos também participam da rede, colocando idades incorretas. Pessoas de 26 a 30 anos têm o segundo colocado em participação de idades com 11,09%, (este número apresenta maior exatidão).
- Os interesses ao se cadastrar na rede são inúmeras. De acordo com as alternativas que o orkut dispõe, 64,34% dos usuários estão participando para fazer novos amigos e encontrar os antigos; em segundo lugar estão aqueles que procuram contatos profissionais, com 19,51%.
- Em média, a cada 8 dias, 1 milhão de novos usuários ingressam no Orkut por meio de convites enviados por email ou criando uma conta no Google.
- Também são contabilizados milhares de perfis falsos (chamados *fakes*). A política do Orkut proíbe o uso de fakes, mas essa proibição não chega a ser cumprida na prática.

Ranking de usuários por países			
Demografia do Orkut em 31 de Março de 2004[1]			
	Estados Unidos		51,36%
	Japão		7,74%
	Brasil		5,16%
	Países Baixos		4,10%
	Reino Unido		3,72%
Demografia do Orkut em 30 de Junho de 2007			
	Brasil		55,29%
	Estados Unidos		18,88%
	Índia		15,47%
	Paquistão		1,30%
	Reino Unido		0,57%
	Japão		0,39%
	Portugal		0,38%
	México		0,35%
	Canadá		0,33%
	Itália		0,32%

Ferramentas externas

Estão disponíveis na internet diversas ferramentas externas para facilitar na edição dos fóruns e na navegação. São geralmente *add-ons*, ferramentas e *toolbars* que ajudam na formatação de textos e até na adição de imagens. Porém, algumas ferramentas são funcionais somente se a pessoa que for ler a mensagem também a tenha. As *toolbars* são barras de ferramentas como a *OrkutToolbar*, distribuída gratuitamente para o navegador Mozilla Firefox como extensão. Ela é uma das ferramentas mais usadas pelos usuários do Orkut, disponibilizando várias ferramentas simples e funcionais.

Há também aqueles que preferem *scripts* como o GreaseMonkey, uma extensão do Firefox que

modifica a exibição de páginas da web, de forma que podem ser adicionados botões e formulários e até mesmo modificar a aparência de um site sem conhecimento do servidor no qual o site está hospedado. Os *scripts* normalmente são simples, mas muito funcionais, como o "Tira Spam do Orkut", que identifica se o scrap enviado/recebido tem indícios de spam, ou como o "Hora Certa", que corrigia o horário do Orkut para o fuso horário do Brasil (GMT-3) até quando o Orkut disponibilizou a visualização da hora conforme a Hora de Brasília.

AUDITORIA DA 2ª C.J.M. Fls. 3761 Rubrica

Criado no final de 2005 e em constante desenvolvimento, O Detetive é um programa que monitora as páginas do Orkut, avisando o usuário quando alguma mudança acontece. Na sua versão atual (0.2.3) o programa é capaz de identificar recados e depoimentos novos e/ou apagados, assim como fãs e amigos ganhos e/ou perdidos, de qualquer membro do Orkut. Inicialmente o programa chamava-se Orkutetive, mas o nome foi alterado por solicitação do Google de forma a esclarecer a não-existência de vínculo entre o Orkut e o programa.

Cronologia

- 22 de Janeiro de 2004: Foi criado o Orkut por Orkut Büyükkökten.
- 5 de Abril de 2005: O Orkut ganha versão em português.
- 27 de Julho de 2005: O Orkut disponibiliza dez novas línguas: francês, italiano, alemão, castelhano, japonês, coreano, neerlandês, russo e chinês (tradicional e simplificado).
- Setembro de 2005: O Orkut é integrado ao sistema Google Accounts. Nele, cada usuário, para fazer o acesso, deve estar cadastrado como um usuário da rede Google.
- 21 de Abril de 2006: É criado um mecanismo que permite saber, por parte do usuário, quem visita seu perfil.
- 6 de Junho de 2006: O Orkut chega a 20 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 7 de Agosto de 2006: O Orkut chega a 25 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 18 de Outubro de 2006: O Orkut chega a 30 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 19 de Outubro de 2006: Surge a função de mediador.
- 5 de Dezembro de 2006: O Orkut chega a 35 milhões de usuários[*carece de fontes*?]).
- 28 de Dezembro e parte de 29 de Dezembro de 2006: O Orkut fica por mais de 24 horas fora do ar, Durante este tempo a mensagem de que ele estava em construção foi mostrada. Esse fato causou receio entre os usuários.
- 19 de Janeiro de 2007: O Orkut chega a 40 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 1 de Fevereiro de 2007: É criado um mecanismo que permite aos usuários adicionar vídeos do YouTube e do Google Video ao perfil de usuário.
- 2 de Fevereiro de 2007: Um novo recurso permite o envio de recados via mensagens SMS. Inicialmente, o serviço só encontra-se disponível para clientes da operadora Claro.
- 27 de Março de 2007: Um novo recurso permite a criação de enquetes, para coletar opiniões de membros em uma comunidade.
- 5 de Abril de 2007: O Orkut passa a ter a função de busca de tópicos nas comunidades do site.
- 9 de Abril de 2007: O Orkut chega a 50 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 3 de Maio de 2007: Um novo recurso permite na visualização cheia de uma imagem do albúm que o usuário veja outra foto do albúm sem retornar à página com as imagens reduzidas.
- 31 de Maio de 2007: Um novo recurso, chamado feed, permite que usuários publiquem em seus perfis, fotos no Fotolog, álbuns do Picasa, Flickr, blog no Blogger, WordPress, Live Journal ou qualquer mecanismo que ultilize método de exibição RSS.
- 30 de Junho de 2007: O Orkut chega a 60 milhões de usuários[*carece de fontes*?].
- 5 de julho de 2007: O Orkut divulga seu blog oficial, criado por Orkut Büyükkökten. Apesar disso, a primeira postagem no blog data de 25 de junho de 2007. O link, cujo nome é **Novidades**, substitui o link **Notícias**, mas este último não deixou de existir[2].
- 13 de agosto de 2007: Uma nova ferramenta: torna-se possível o envio de imagens e vídeos da internet para os amigos, basta copiar o link e colar onde se digita a mensagem do scrap. Essa é

sem dúvida uma das melhores ferramentas existentes no Orkut.
- 16 de agosto de 2007: O Orkut reforma o visual da sua página inicial. O nome Orkut aparece em um tamanho ampliado e é eliminada assim a imagem com várias fotos de pessoas, possíveis membros da comunidade.
- 23 de agosto de 2007: É anunciada uma reestilização da interface do Orkut[3]

Gírias e neologismos

Orkutar

Verbo inventado orinalmente por americanos na forma "to Orkut". É um neologismo claro, que carrega consigo o significado de acessar os serviços do Orkut.[*carece de fontes*?]

Scraps

Cada perfil de usuário conta com uma página de comentários individual como uma forma de interação entre os usuários. Quando o Orkut ainda não contava com uma versão em português, esta era chamada de *scrapbook*. Para facilitar na linguagem, os recados passaram a ser chamados de *scraps*.

Cabe aos usuários, destinatários ou autores dos *scraps*, a sua eliminação ou manutenção. Muitos os eliminam para manter a privacidade. Outros os mantêm como "índice de popularidade". Existem várias formas de se "manter popular", e cabe a cada um como fazer isto. Uma delas consiste em adicionar um maior número de pessoas, até ficar com um perfil cheio. O número de amigos no orkut era ilimitado até meados de agosto. Agora o limite volta para 1000 amigos. Quando isso acontece as pessoas podem ou deixar o perfil sem adicionar mais ninguém ou criar outro perfil para poder ter mais conexões de amigos, apesar de não ser permitido possuir mais de um perfil.

Recentemente, o termo *scrap* tornou-se tão popular que é comum ouvir um ou outro dizer, por exemplo: "você recebeu o *scrap* que mandei ontem?" ou "ainda não respondi ao seu *scrap*".

Existem programas e *sites* que tornaram o *scrapbook* um alvo fácil para *spam*, desorganizando a página de recados da maioria dos usuários. Os programas vão desde um único recado sendo mandada várias vezes até uma mensagem mandada para todos os amigos de uma só vez. Na maioria das vezes, os usuários fazem isso para divulgar *shows*, "correntes" (tais como "mande este scrap para 25 pessoas, e seu desejo vai se realizar em uma hora"), propagandas e mensagens de datas festivas.

Em um determinado período a prática de *spam* foi combatida com um sistema de autenticação visual para evitar que mensagens fossem enviadas automaticamente para milhares de pessoas, porém após o teste, o sistema preferiu manter o livre envio de mensagens, não resolvendo, portanto, o problema do spam.

ScrapChat

Concentração de várias pessoas no ScrapBook de um certo indivíduo para conversar, assim aumentando seus scraps no Orkut. Esse tipo de atitude também tem seu lado difamatório, muitas vezes com ataques ofensivos às pessoas que recebem estas mensagens (flood). Até mesmo o ScrapBook do criador do site é afetada pelo ScrapChat involuntário, atingindo mais de 600 mil recados[4]. O ato convidar amigos para juntos conhecerem mais pessoas através desta forma de bate-papo é interessante para usuários. Alguns deles brincam usando o termo 'Chatorkut'. En Fevereiro de 2006, após ser chamada ao palco pelo vocalista da banda irlandesa U2, Bono Vox, e dele receber um

"selinho", Katilce Miranda bateu recorde de recados no Orkut, recebendo cerca de quatro milhões de recados em apenas 11 dias e chegando a atingir uma média de 25 recados por segundo. O número só não ficou maior porque o perfil dela foi apagado.

Fãs

Fã é uma opção encontrada no Orkut para demonstrar que se gosta muito de um amigo. É possível se declarar fã de qualquer amigo da lista.

Orkuticídio

Cometer um "orkuticídio" é um termo usado no sentido figurado de "suicídio" para quando algum usuário exclui ou pretende excluir sua conta no sistema. O termo foi bastante usado pela imprensa brasileira. O Orkut mantém-se tão atualizado com as tendências que comunidades sobre todos os assuntos continuam a surgir. Para o termo Orkuticídio também já surgiram algumas comunidades. A maioria delas com poucos integrantes, já que muitos deles já se "orkuticidaram". No Orkuticídio muitas pessoas perdem grandes amigos e que só ficam sabendo dessa perda após a subtração deste no número de amigos.

Exploração comercial

Em 16 de Janeiro de 2007, a comunidade do Orkut **Eu AMO Floripa** foi alvo da primeira transação comercial de que se teve notícia na rede no Brasil. [5]. "Adquirida" pela RBS, que pagou R$ 2 mil a um jovem carioca para se tornar mediadora do fórum de discussão. A página da comunidade foi utilizada para promover o festival do verão "Floripa Tem", e seu nome foi alterado, logo em seguida, para "Eu Amo Floripa! Floripa Tem!". Na época a comunidade totalizava quase setenta e cinco mil membros, e foi escolhida para a transação por sua maior popularidade entre os usuários da rede de relacionamento, comparada a outras com o mesmo tema. Apesar de os termos de uso do Orkut afirmarem que "o serviço orkut.com é disponibilizado somente para uso pessoal" e que "empresas, organizações ou outras entidades legais não podem usar o serviço orkut.com para nenhuma finalidade.", nenhum trâmite judicial foi aberto.

Problemas do Orkut

Existem alguns problemas na rede social do Orkut que desagradam a seus usuários. A falta de materialização dos relacionamentos estabelecidos e reestabelecidos através da rede, além da lentidão e dos constantes erros de carregamento de páginas e as poucas alterações feitas no visual do site desde que surgiu, levam muitos usuários eliminarem seus perfis da rede orkut.

Bad, bad server...

Era comum, principalmente no primeiro ano de sua operação, que nos horários de pico, o Orkut ficasse com o seu servidor congestionado ou em muitos momentos fora do ar. Quando o servidor está congestionado, surge uma página de aviso com a seguinte messagem *"Bad, bad server. No donut for you"*, agora o aviso está traduzido para o português como: *"Erro"*. Isso é motivo de piada entre os usuários do Orkut, que criaram comunidades brincando com esta frase. Outro problema muito comentado pelas comunidades do Orkut é que ele "não sabe contar", já que na lista de amigos, o número de contatos, o número de "fãs" , as mensagens ou as comunidades raramente aparecem corretas.

AUDITORIA DA 12ª Fls. 3707 Rubrica

Spamming

Alguns usuários menos atentos às regras de etiqueta na internet enviam spams através de *scraps* para todos os seus amigos ou os membros de uma determinada comunidade, usando sites de envio múltiplo de mensagens, programas ou scripts. Um exemplo de spams conhecido na rede é o de um suposto acidente de bicicleta sofrido por uma garota chamada Samara, no qual ela teria morrido e, para vingar sua morte, o faria com quem lesse tal spam.

Propaganda

Em alguns casos, são criados perfis falsos (*fakes* ou *bogus*) somente para anunciar produtos e correntes enganosas. Assim, são criados eventos e tópicos desagradáveis em muitas comunidades anunciando coisas do tipo "fique rico trabalhando em casa", "transforme 6 reais em 6.000" e outros tipos de mensagens indesejáveis e pirâmides ilegais. Além do mais o orkut se tornou uma ferramenta de marketing muito utilizada, hoje por ser um dos sites mais acessados muitas pessoas, candidatos políticos, e até mesmo empresas de nome, vêem fazendo um mal uso da propaganda. Dessa forma o orkut acabou virando uma ferramenta na mão de algumas pessoas que não sabem analisar se o público ao qual a mensagem é enviada tem um perfil adequado com o produto ou serviço oferecido

Perfis falsos (*fakes* ou *bogus*)

Os perfis falsos são criados com alguns possíveis objetivos:

- Fazer uma brincadeira (por exemplo: criar o perfil de uma pessoa famosa);
- Para difundir conteúdo ilegal, como racismo, pedofilia, etc.;
- Anonimato: para proteger sua privacidade;
- Visualizar quem viu o seu perfil oficial;
- Discutir Política;
- Trollagem;
- Denunciar crimes no Orkut ou inimigos pessoais.

Como o perfil é falso, os amigos deste perfil geralmente são falsos também, tornando mais difícil o rastreamento do autor original e agindo da forma mais anônima possível. Os usuários podem fazer denúncias contra esses falsos perfis, mas as denúncias raramente atingem o seu objetivo, que seria o banimento do falso perfil do sistema. De qualquer forma, não adianta muito deletar o perfil falso, pois o autor original pode criar um novo a qualquer momento.

Muitas vezes um usuário não deseja exibir sua foto no Orkut e coloca um desenho, foto de celebridade ou de algo que ele gosta, o que teoricamente é proibido pelas regras do Orkut. Isso é a cada dia mais comum e é relativamente aceito pela comunidade para os que querem permanecer anônimos. Neste caso, usa-se o nome real e muitos até sobem fotos reais para o álbum mas preferem manter a foto do perfil com um desenho qualquer. A mesma política deveria ser válida para comunidades, porém, mesmo as maiores comunidades do Orkut têm imagens consideradas impróprias (imagens protegidas por direitos autorais, artes ou fotos de crianças).

Polêmicas em comunidades

Alguns entram em comunidades postando mensagens contrárias ao assunto delas, buscando chamar a atenção para si mesmos, criar confusões ou menosprezar os integrantes destas. E, como é possível postar mensagens anonimamente em algumas comunidades, alguns utilizam essa possibilidade para xingar e humilhar os integrantes delas, semear caos e discórdia. O Orkut pune essas pessoas, porém é

difícil ter um controle de quem tem essas atitudes.

Comunidades ofensivas

Alguns dos maiores problemas da rede de relacionamento do Orkut, dizem respeito a exploração de sua rede para práticas socialmente ou mesmo legalmente condenaveis na legislação de certos países, dentre eles o Brasil. A rede enfrente problemas sérios, como por exemplo a criação de comunidades preconceituosas, pregando homofobia, racismo, xenofobismo, Neo-Nazismo, tortura e violência contra os animais e fazendo apologia ao consumo e venda de drogas e à pedofilia. O incitamento ou apologia ao crime é considerado um ato ilegal e sujeita a penalidades.

Torcidas organizadas

Muitas torcidas organizadas utilizam o Orkut para resgistrarem as suas atividades. Algumas gangues inseridas nestas torcidas organizadas de times de futebol se agridem mutuamente e marcam local para seus confrontos. tendo em vista que trata-se de uma ação criminosa a polícia pode rastrear os incitadores e prevenir os eventos.[6][7]

Geralmente, os usuários que denunciam estes dados para serem eliminados não atingem seu objetivo [*carece de fontes*?]: os criminosos criam estes dados novamente, driblando o servidor do Orkut. Porém, devido a pressões por parte do governo brasileiro e da imprensa americana, novas providências a respeito disto foram anunciadas por parte do servidor, em uma ação definitivamente efetiva. Denunciar o perfil ao orkut, no entanto, não produz resultados efetivos, pois seu proprietário apenas apaga o perfil e, com ele, as provas. O mais recomendado é denunciar o problema às autoridades competentes em cada país para perseguir os culpados.

Apologia ao terrorismo

Varias comunidades tem sido observadas por apologia ao terrorismo. Simpatizantes do terrorista Bin Laden e da organização terrorista Al Qaeda tem possibilitado trocas de informações. Instituições internacionais de combate ao terrorismo rastreiam regularmente o website em busca destas atividades consideradas ilegais.[8][9]

Crimes cibernéticos no Brasil

Membros do Orkut está relacionado ao crime informático no Brasil e em vários outros países. Recentemente o escritório do Google no Brasil tem se preocupado com o excessos ocorridos por alguns usuários que desrespeitam as leis brasileiras. Segundo os executivos, a imagem do Google pode ficar comprometida por conta do Orkut[10]. Uma das possibilidades é o fechamento ou limitações do sistema no Brasil, por conta das maçicas ações na justiça brasileira. Apesar das declarações dos advogados do Google certificarem o total respeito aos pedidos da justiça brasileira, não tem sido obedecidos pela empresa.[11]. Já outros sites americanos, como Yahoo e MSN, tem colaborado sistematicamente com a Justiça em situações semelhantes. Em 2006, uma jovem usuária que se considerou agredida por calúnia e difamação ganha ação e pode servir de exemplo para outras ações judiciais semelhantes. A Polícia Federal, Ministério Público e organizações dedicadas ao combate ao crime informático tem se ocupado em fortalecer o combate a condutas criminosas de usuários com ações punitivas conforme previsto na Lei[12][13]

Crimes em outros países

Além do Brasil, as autoridades indianas estão atentas as atividades ilegais do Orkut na Índia. A

AUDITORIA DA ... Fls. 3705 Rubrica

suprema corte de Bombaim alega que o sistema está incitando sentimentos anti-indianos aos cidadãos.[14]

Vítimas ou denúncia de crimes

Para a vítima de um crime de ação penal privada e queira notificar o Orkut para retirar o material ilegal e ou ofensivo dos seus servidores e preservar as provas da materialidade e os indícios de autoria do(s) crime(s), é necessário enviar uma carta registrada para o prestador do serviço.

Veja também

- Modelo de notificação do Orkut.

Vírus

Vírus informáticos tem sido bem frequentes no orkut: o usuário recebe uma mensagem com links para ver fotos de uma festa quando na verdade é um link para um arquivo executável (.EXE ou .SCR) de fora do orkut que na verdade é um vírus. Como muitos não possuem programas antivírus ou não sabem como remover as pragas, acabam se tornando hospedeiros virtuais disseminando os mesmos links por scrapbooks. Para resolver o problema é necessária a varredura de um programa de antivírus atualizado e caso não resolva o problema a formatação do sistema é aconselhada. Para evitar o problema é altamente aconselhável aos usuários não clicar em nenhum link do scrapbook para ver fotos de festas ou promessas absurdas mesmo que seja um amigo (este amigo pode estar infectado) e também não entrar com login/senha de usuário em nenhum site que não seja a página oficial do Orkut.com.

Os danos para os que contraem esses vírus podem ser muito prejudiciais como o sequestro de seu proprio perfil, roubo de senhas para e-mail, MSN e contas bancárias.

Mas agora o orkut exige código de segurança para todos os links enviados, isso evita que muitos programas enviem automaticamente mensagens com links de vírus.

Bugs

Muitos *bugs* tem surgido no Orkut nos últimos tempos entre eles os que permitem zerar o contador de *scraps*, obter um contador de fãs 999, fazer *flood* em comunidades, editar a descrição de álbum alheio etc.

Outro *bug* bastante conhecido é a impossibilidade de *remover* a foto principal do perfil. O usuário pode trocá-la por uma imagem em branco, um desenho mas não pode remover. Uma solução para este "problema" é utilizar uma imagem de apenas 1 pixel de altura por 1 pixel de largura, ficando excluído todo espaço destinado a foto no perfil.

Privacidade e Criminalidade

Alguns usuários preferem apagar todos os recados do *scrapbook* e só deixar um recado próprio dizendo que lê todos os recados, responde e apaga todos por motivos de privacidade. Isso é motivado pela preocupação de um estranho ou alguém possa "vasculhar" a vida pessoal lendo os *scraps* e seguindo os *links* para outros perfis. Na verdade, ter um perfil no Orkut e usá-lo em todos os seus recursos de fato constitui uma exposição da privacidade do usuário e o recente fenômeno de apagar todos os scraps reflete essa questão.

Além da privacidade existe ainda a questão do uso que terceiros poderiam fazer das informações existentes como planejar seqüestros, roubos, golpes e estupros. Sabidamente, apenas apagar mensagens deixadas como scrap não protege contra esse tipo de violência, que vem sendo denunciada dia-a-dia na mídia.

Popularidade no Brasil

O Orkut, apesar de ter sido desenvolvido nos Estados Unidos, se tornou um fenômeno entre brasileiros, que são hoje maioria esmagadora na comunidade. Por isso, muitos usuários de outros países abandonaram o sistema alegando que os brasileiros invadem as comunidades de língua inglesa postando em português, fazem *flood* em scraps com "desenhos" ASCII, escolhem outros países no perfil - confundindo quem realmente mora nesses países e deseja encontrar amigos do mesmo país e também a inevitável explosão de comunidades brasileiras que impede por exemplo a navegação de um estrangeiro na opção "Comunidades" - em qualquer categoria que se clica só se vê páginas e mais páginas de comunidades brasileiras - com milhares de membros colocando os estrangeiros em situação difícil. Isso foi reportado na imprensa estrangeira e também virou seção no artigo Orkut da Wikipédia inglesa. Desde que o "*Brazilian Takeover*" ocorreu no Orkut, usuários de outros países têm usado outros sites de relacionamentos como o MySpace e o Friendster.[15]

Outras críticas frequentes

Muitas críticas tem sido feitas ao Orkut. Uma das maiores é a falta de controle as comunidades a atividades ofensivas dos usuários. É possível se fazer apologia ao racismo, brigas, assassinatos, sem qualquer punição. Um usuário usualmente se camufla para tal. O espírito belicoso de muitos dos cadastrados fica visível na quantidade de comunidades cujos nomes contém as palavras *Eu odeio*. Apesar de a moderação do Orkut estar um tanto atenta, isso nem sempre é suficiente. A polícia tenta achar culpados de certos crimes, já que alguns deles ocorrem via Orkut, porém na maioria das vezes não atingem resultados satisfatórios.

Norma culta

Uma severa crítica é que a linguagem escrita no Orkut, que é de certa forma derivado do Internetês, fere a norma culta da língua portuguesa. É considerado uma agressão o uso de gírias do estilo *vc* (você), *tb* (também), entre outras. Contudo essa prática não é apenas para o Orkut, já que em vários lugares na Internet fora dele isso é usado e, antes mesmo de o Orkut aparecer, esse tipo de linguagem já existia. Logo, essa crítica é vista como "um argumento sem sentido" pelos adolescentes, apesar de que para os adultos (a "oposição") isso faz "muito sentido".

Integridade moral

É muito comum a crítica de pessoas que defendem a integridade moral das pessoas, como religiosos e chefes de família, que não gostam da facilidade com que uma criança cadastrada no Orkut pode receber, como imagens de conteúdo pornográfico, idéias suicidas, e outros.

Restrições para crianças e adolescentes

Na maioria dos países é proibido inscrição de crianças e adolescentes em redes sociais na internet. Teme-se que algum outro usuário pode ser traficante, pedófilo, aliciador. Podem ocorrer tentativas de relacionar-se com o menor, podendo planejar até mesmo um seqüestro. Existe algumas dicas para navegação segura na internet que orientam os pais e responsáveis de quais medidas preventivas

tomar, tais como: não dizer nome, idade, senha (password) e não enviar fotos pessoais. Incrivelmente algumas destas sugestões e atitudes básicas contrariam o conceito do Orkut.[16] O cadastro de crianças no Orkut é ilegal e vai contra as normas da rede de relacionamentos, porém, esta regra raramente é respeitada e os menores de dezoito anos respondem por boa parte dos usuários.

Além disso, [17]a navegação dos menores no Orkut geralmente não é supervisionada pelos pais ou responsáveis, e os recursos do sistema acabam facilitando o contato das crianças com conteúdos sexistas, preconceituosos e muitas vezes criminosos.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3711 Rubrica

Outras redes sociais

Profissionais

Em contraponto ao fenômeno Orkut como ferramenta de relacionamento, mesclado a entretenimento, existem outras redes de relacionamento que mativeram o seu foco no **relacionamentos profissionais**. É o caso do LinkedIn, OpenBC e a brasileira Via6 (ex-Syxt). Há regras de conduta bem definidas e políticas de moderação nessas comunidades. Não há espaço para informalidade.

Benefícios

Apesar dos problemas e malefícios provocados pelo Orkut, esta se tornou uma ferramenta importante na agregação de pessoas com interesses em comum. Esta agregação permite, entre outras coisas:

- Agrupar profissionais da mesma área para discussões técnico-científicas;
- Utilidade pública por orientações e esclarecimentos à população, particularmente em comunidades da área de Saúde;
- Agrupar vítimas de crimes, portadores de doenças raras e familiares de pessoas desses grupos, levando ao apoio mútuo, compartilhamento de experiências e conhecimento e, em alguns casos, a formação de entidades de apoio.

Ver também

- Lista de redes sociais
- Orkut Büyükkokten

Ligações externas

- Página principal do sistema orkut
- Viagem pelo universo do ódio e da intolerância

Referências

1. ↑ Demografia do Orkut em 31 de Março de 2004
2. ↑ Página de Notícias do orkut
3. ↑ Em Breve: Um Look Atualizado! (blog oficial do orkut)
4. ↑ Página de recados de Orkut Büyükkökten
5. ↑ Comunidade brasileira no Orkut é "vendida"
6. ↑ http://oglobo.globo.com/rio/mat/2006/09/08/285587080.asp
7. ↑ http://oglobo.globo.com/rio/mat/2006/09/08/285590842.asp
8. ↑ http://www.usatoday.com/tech/news/2006-03-08-orkut-al-qaeda_x.htm

AUDITORIA DA 12ª J.M.
Fls. 3712
Rubrica

9. ↑ http://www1.folha.uol.com.br/folha/bbc/ult272u58913.shtml
10. ↑ http://www1.folha.uol.com.br/folha/informatica/ult124u20501.shtml
11. ↑ http://www1.folha.uol.com.br/folha/informatica/ult124u20502.shtml
12. ↑ http://www.denunciar.org.br/twiki/bin/view/SaferNet/Noticia20061218034106
13. ↑ http://www.denunciar.org.br/twiki/bin/view/SaferNet/Noticia20061128121324
14. ↑ ((en))http://www.denunciar.org.br/twiki/bin/view/SaferNet/Noticia20061012233842
15. ↑ http://www.denunciar.org.br/twiki/bin/view/SaferNet/Noticia20060410150657
16. ↑ http://www.denunciar.org.br/twiki/bin/view/SaferNet/DicasProtecao
17. ↑ http://www.orkut.etc.br/portal/criancas-no-orkut

Obtido em "http://pt.wikipedia.org/wiki/Orkut"

Categorias: !Páginas semiprotegidas | !Artigos que carecem de fontes | Google | Redes sociais | Comunidades virtuais | Web 2.0

- Esta página foi modificada pela última vez a 23h40min, 24 de Agosto de 2007.
- O texto desta página está sob a GNU Free Documentation License.
  Os direitos autorais de todas as contribuições para a Wikipédia pertencem aos seus respectivos autores (mais informações em direitos autorais).

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3715
Rubrica

São Paulo, sexta-feira, 17 de agosto de 2007 FOLHA DE S.PAULO cotidiano

Texto Anterior | Próximo Texto | Índice

Advogado chama de violência prisão de controladores

KÁTIA BRASIL
DA AGÊNCIA FOLHA, EM MANAUS

A defesa dos sete controladores do Cindacta-4 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo) que foram presos nesta semana solicitou à Justiça Militar no Amazonas reconsideração das prisões preventivas por "constituírem uma violência".

Os controladores estão presos, separadamente, em quartéis das Forças Armadas em Manaus e em Porto Velho.

O advogado João Thomas Luchsinger disse que pode pedir habeas corpus para os controladores, mas que aguardará ainda a possível reconsideração do juiz José Barroso Filho, da 12ª Circunscrição Militar.

O juiz acatou denúncia (acusação formal) do Ministério Público Militar contra os sete controladores por participação no motim que paralisou o tráfego aéreo em 30 de março deste ano. Os militares também são acusados de indisciplina e de divulgar fatos que levam as Forças Armadas ao descrédito.

A Aeronáutica informou que os controladores não estão isolados em quartéis. Disse que eles estão em alojamentos para sargentos e que fazem refeições em refeitórios e têm direito a banho de sol.

Texto Anterior: Ministro diz que fará revisão de todo o setor aéreo
Próximo Texto: Diretora da Anac força recuo de brigadeiro
Índice

Copyright Empresa Folha da Manhã S/A. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folhapress.

WWW.G1.COM.BR
O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

Imprimir esta matéria

15/08/2007 - 20h36 - Atualizado em 15/08/2007 - 22h13

Justiça de Manaus determina a prisão de 7 controladores

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 314
Rubrica

Juiz José Barroso Filho entendeu que militares ofereciam risco à disciplina. Seis deles estão em Manaus e um está em Porto Velho.

Do G1, em São Paulo, com informações da TV Amazonas
entre em contato

Saiba mais

- » MPM denuncia controladores por motim
- » FAB pede abertura de inquérito contra 5 controladores
- » Preso, líder dos controladores pede ordem a colegas
- » Seis controladores de Manaus são afastados
- » Seis controladores podem ser indiciados por motim

A Justiça Militar de Manaus determinou a prisão preventiva de sete controladores de vôo do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo de Manaus (Cindacta 4), na segunda-feira (13). Eles só começaram a ser presos na terça-feira (14). A prisão é por tempo indeterminado.

Todos são sargentos da Aeronáutica. Seis deles estão presos em Manaus e um em Porto Velho. O defensor público da União, João Thomas Luchsinger, pediu a revogação da prisão preventiva dos controladores, mas ainda não obteve resposta.

Envie notícias, fotos e vídeos ao VC no G1

O juiz José Barroso Filho, da Justiça Militar da União, entendeu que os militares ofereciam risco à disciplina e hierarquia dentro da instituição militar. De acordo com o inquérito militar, os controladores teriam liderado o movimento de 30 de março, quando houve aquartelamento voluntário dos militares e greve de fome no Cindacta 4.

Na época, controladores de vôo do Cindacta 1, em Brasília, pararam e desencadearam atrasos e cancelamentos de vôos nos aeroportos. O inquérito militar apontou que o objetivo seria desmilitarizar o controle de tráfego aéreo no país e pressionar o governo por melhores salários.

Segundo a decisão do juiz, "a intenção de buscar melhores condições de trabalho com críticas aos regulamentos disciplinares assumindo a tese de desmilitarização do setor ficaram patentes nas entrevistas dadas à imprensa."

O juiz ainda argumentou que "os denunciados são militares e devem cumprir integralmente as ordens recebidas e desempenhar fielmente as missões que lhe forem atribuídas."

A decisão diz ainda que "a falta de acatamento dos ditames inerentes ao exercício da função militar demonstram um grave comprometimento da hierarquia e disciplina , pilares de sustentação das Forças Armadas."

URL: http://g1.globo.com/Noticias/0,,MUI88714-5598,00.html

2006 Globo.com. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3715
Rubrica

VIVA ZEN
Reflexões Sobre o Instante e o Caminho da Monja Coen

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3716
Rubrica

FOLHAONLINE

16/08/2007 - 07h34

Justiça Militar manda prender controladores do Cindacta-4

KÁTIA BRASIL
da **Agência Folha**, em Manaus

Sete controladores de tráfego aéreo do Cindacta-4 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), em Manaus (AM), estão presos preventivamente desde anteontem (14) por determinação da Justiça Militar no Amazonas.

O juiz José Barroso Filho, da 12ª Circunscrição Militar, não estipulou prazo para o fim da prisão, que tem prazo inicial de 30 dias. Cinco dos controladores estão presos em quartéis do Exército e na Base Aérea de Manaus. Um está detido em Rio Branco (AC) e outro em Porto Velho (RO).

O juiz José Barroso Filho acatou denúncia (acusação formal) do Ministério Público Militar contra os sete controladores por participação no motim que paralisou o tráfego aéreo brasileiro em 30 de março deste ano. Os militares também são acusados de indisciplina, incitamento a desobediência e de divulgar fatos que levam as Forças Armadas ao descrédito.

Dos sete controladores presos, cinco concederam entrevista à **Folha**, publicada no último dia 8 de abril, em que relataram como fizeram a greve de fome e articularam o movimento em Manaus: os sargentos Alex Gonçalves Sá, 25, Lisandro Koyama, 28, Rivelino B. de Paiva, 36, Daniel Tavares de Lima, 28, e Walber Sousa Oliveira, 26.

O sargento Oliveira já havia sido preso no último sábado, por divulgar nota em que relatou a prisão, na semana passada, do controlador Wilson Alencar, mas conseguiu habeas corpus e foi solto. Anteontem, além de Oliveira, Alencar, que é presidente da Associação dos Controladores de Tráfego Aéreo de Manaus, também foi preso em cumprimento à decisão do juiz Barroso Filho.

A **Folha** não conseguiu contato com os advogados dos controladores ontem. Um controlador do Cindacta-4 que não quis se identificar disse que cinco militares presos em Manaus receberam voz de prisão anteontem dentro das instalações do centro de controle de tráfego aéreo. A assessoria do Cindacta-4 confirmou as prisões, mas informou que não comentaria o caso.

Acompanhe as notícias em seu celular: digite **wap.folha.com.br**

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u320433.shtml

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3717
Rubrica

Links no texto:

Congonhas amanhece com pista fechada; obras em Cumbica iniciam 2ª
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u320444.shtml

Diretora da Anac presta depoimento hoje nas CPIs do Apagão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u320391.shtml

Médico é morto com tiro na cabeça na Vila Clementino, em São Paulo
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u320416.shtml

Kassab deve avaliação positiva e negativa ao projeto Cidade Limpa
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u320366.shtml

Tremor de terra é sentido por moradores de Manaus
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u320413.shtml

- Leia mais sobre a crise no tráfego aéreo
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/crisenotrafegoaereo/

- Leia o que já foi publicado sobre a crise aérea
http://search.folha.com.br/search?q=%22crise+a%E9rea%22&site=online&src=redacao

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

Exmo Sr. Dr. Juiz Auditor da 12ª CJM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3718
Rubrica

Manaus, 17 de Agosto de 2007

Queremos manifestar nossa tamanha tristeza diante da situação que nossos filhos, esposos, pais, irmãos e amigos se encontram nos dias atuais, presos em celas, em diferentes unidades. No dia da prisão, nossa aflição teve início às 15 horas, quando uma das esposas recebeu uma mensagem de um dos presos e, em seguida, tentou comunicar-se com as outras que já estavam aflitas com outras notícias informais, pois algumas pessoas os viram sendo detidos. Até que ao terminar o dia às 21 horas as esposas foram avisadas oficialmente através de uma notificação, porém até então os presos estavam incomunicáveis.

No outro dia fomos em busca de uma visista para que pelo menos pudéssemos ver e verificar as condições em que eles encontravam-se. Momento difícil para nós, pois ao chegarmos nos devidos locais de início não permitiram nossa comunicacão com os mesmos e após muitos choros e reivindicações algumas esposas conseguiram ver seus maridos e as quando algumas viram as celas onde encontravam-se eram de péssimas condições habituais, com ratos, baratas, formigas e mosquitos, dormindo com o colchão no chão, em local escuro, fétidos com nenhuma área de ventilação restritos até banhos de sol uma vez por semana entre outras coisas desagradáveis .Um deles está esperando bebê que está apenas com sete meses de vida ainda na barriga de sua esposa que diz: "Não posso viajar, pois estou grávida de sete meses e meu marido (única pessoa de minha família) está preso e agora o que fazer?" relata a esposa aflita com lágrimas nos olhos e coração apertado. Há também restrições de visitas em alguns locais sem comunicação com a família que vieram de outros estados para acompanhá-los, isso fere ainda mais nossos corações por saber que eles são pessoas de excelentes índoles, visto que participamos de sua criação(pais e irmãos) honesta cheia de princípios eficazes. Convivemos com eles desde o início de suas vidas. Estes homens sempre trabalharam com muita responsabilidades privando-se de momento felizes ao lado de sua famíla, em nome da eficiência do serviço militar assumido por esses nobres homens.

Nós, as esposas, mães, irmãs e amigas, solicitamos, de coração apertado que Vossa Excelência considerasse as situações relatadas acima, e, baseado no critério da dignidade humana, adote as medidas legais cabíveis, no sentido de proporcionar melhores condições aos sargentos, como a troca de celas para alojamentos, que estejam em conformidade com o regulamento militar, pois ao tentarmos dormir aproximando-nos de nossas camas lembramos das precárias condições que eles encontram-se, visto que ao anoitecer a solidão aumenta e a saudade

de casa, da família e dos filhos que a todo momento perguntam pelos pais.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3413
Rubrica

ASSINATURAS.

- Maria Alexandrina A. B. Oliveira (esposa do Walber)
- Janaina Fildúia da Silva Paiva (esposa do Rivelino)
- Sua Flávia Jesus de Aragão (esposa do Alencar).
- Elaiany da Silva Soares (esposa de Daniel Tavares).
- Roseane Sousa Oliveira (irmã Walber)

ASSINE AGORA E PARTICIPE DA PROMOÇÃO. ESTADÃO O JORNAL DE QUEM PENSA 140

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3720

Cidades

22 de junho de 2007 - 13:31

clique aqui para imprimir >>

Desde início da crise, Lula já exigiu 7 vezes o fim do apagão

Presidente chegou a exigir "hora e data" para que atrasos fossem resolvidos

Gustavo Miranda

SÃO PAULO - Desde o início da crise aérea deflagrada pelo acidente entre o Boeing da Gol e o jato Legacy, em setembro de 2006, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) exigiu sete vezes o fim da crise nos aeroportos do País. Veja abaixo, em ordem cronológica, quando e como Lula pediu para que fosse colocado um ponto final na crise - sem resultados.

Veja também

- Aeronáutica manda prender mais um controlador de vôo
- Waldir Pires recebe presidente e relator da CPI do Apagão
- Lula chama cúpula da aviação para discutir crise aérea
- Cindacta suspende vôos de Congonhas para BH e Nordeste
- Crise aérea
- FÓRUM: Seu vôo atrasou? Conte aqui a sua história
- Ouça a Rádio Eldorado
- Saiba o que fazer em caso de atrasos de vôos
- Saiba como entrar em contato com as companhias
- Situação dos aeroportos

6 de dezembro de 2006
Lula pede ação de auxiliares para conter crise

Sob pressão do Congresso, o presidente cobra de seus auxiliares "medidas urgentes" para o caos que se instalou nos aeroportos em conseqüência das falhas no sistema de controle de vôos. No Planalto, especula-se que o ministro da Defesa, Waldir Pires, e o comandante da Aeronáutica, brigadeiro Luiz Carlos Bueno, são pouco eficientes na condução da crise. Sob críticas e diante do silência público de Lula, que discutia uma reforma ministerial que não se concretizou, O então ministro de Assuntos Institucionais, Tarso Genro, deu sinais de que Lula cobrava posições de seus auxiliares. "O importante é não ter pressa neurótica, temperamental, para enfrentar a crise. É preservar o limite científico e técnico de segurança dos passageiros. O governo tem de escolher entre dois valores: a vida dos passageiros e o desgaste político. É preferível sofrer o desgaste político."

21 de dezembro de 2006
Lula culpa companhias aéreas por atrasos

Presidente responsabiliza as companhias aéreas pelo caos nos aeroportos às vésperas do Natal. Após participar de uma confraternização com funcionários do Palácio do Planalto, ele determina à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e à Infraero que exijam das empresas explicações aos passageiros sobre a razão dos atrasos e cancelamentos de vôos e uma solução para a crise. "No mínimo o que o povo espera é ser tratado com respeito", diz. "Não pode deixar as pessoas quatro, cinco ou seis horas no aeroporto esperando, não cuidar dessas pessoas", acrescentou. "Cada empresa que tiver um problema deve comunicar aos

passageiros."

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 342
Rubrica

23 de dezembro de 2006
Presidente promete pôr fim à crise em um dia

Lula afirma ter recebido da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a expectativa de que a situação caótica dos aeroportos já estariam caminhando para uma solução. De acordo com ele, a situação melhoraria em, no máximo, 24 horas. Antevéspera de Natal, Lula também diz que "este não é o momento de achar culpados, mas sim de resolver o problema. Depois é que nós vamos procurar saber quem são os culpados".

27 de março de 2007
Lula pede hora e data para fim da crise

Lula reúne-se com o ministro da Defesa, Waldir Pires, o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, com o presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), José Carlos Pereira, e com o presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Milton Zuanazzi. O presidente exige um prazo, com data e hora, para o fim da crise nos aeroportos do País e elege a solução para o impasse com os controladores de vôo "prioridade zero". "Um bom médico só pode acertar se tiver um diagnóstico. Não adianta ficar culpando um ou outro. Temos de resolver. Temos de dar uma solução para o caso", diz.

31 de março de 2007
Lula fala em solução para o problema em 3 dias

Depois de ter exigido "data e hora" para o fim da crise nos aeroportos do País, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva marca mais uma reunião para debater o problema - logo depois de retornar de uma viagem feita aos Estados Unidos. Lula diz esperar uma "solução definitiva" para o problema em até três dias. "Eu não posso aceitar a idéia de que o comportamento de algumas pessoas, mesmo que por mais justo que seja, por aumento de salário, possa deixar milhares e milhares de pessoas no aeroporto, cinco, seis, sete horas, sem levar em conta que tem criança, sem levar em conta que têm homens e mulheres que têm um destino para chegar, que pagaram uma passagem e, portanto, têm que ser tratadas com respeito", diz.

2 de abril de 2007
Lula chama controladores de irresponsáveis
e pede solução definitiva

Durante seu programa Café com o Presidente, Lula faz duras críticas contra os controladores de vôo, ao classificar o motim da categoria, em 30 de março, como "grave" e "irresponsabilidade de pessoas que têm funções que são consideradas essenciais e delicadas. Anunciando uma reunião com a cúpula da Aeronáutica e com o ministro da Defesa, Waldir Pires, Lula admite que terá uma conversa para que se encontrar uma solução definitiva. "Eu hoje (2 de abril) vou ter uma conversa com o brigadeiro Saito, vou ter uma conversa com o ministro da Defesa, vou ter uma conversa com quem for necessário conversar para que a gente encontre uma solução definitiva", diz em seu programa.

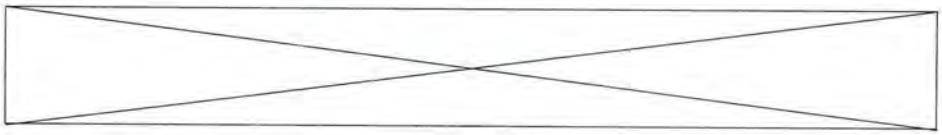
4 de abril de 2007

Presidente diz que caos não se repetirá

Em rápida conversa com jornalistas, Lula faz um balanço dos problemas do setor e afirma ter um diagnóstico correto da situação: "a Aeronáutica está com responsabilidade de não permitir que aconteça mais isso. Obviamente que pode acontecer um ou outro atraso. Ontem (em 3 de abril), por exemplo, teve uma chuva muito forte em São Paulo e hoje (4 de abril) caiu um pequeno avião (da Força Aérea Brasileira) em Roraima".

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3722 Rubrica

Copyright © 2006 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.



AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3725
Rubrica

FOLHAONLINE

22/06/2007 - 15h45

Aeronáutica atribui caos aéreo a controladores e anuncia afastamento de líderes

RENATA GIRALDI
da **Folha Online**, em Brasília

O comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, criticou nesta sexta-feira a ação dos controladores de tráfego aéreo e anunciou uma série de medidas na tentativa de resolver a nova crise aérea que ocorre no país. Ele admitiu que os transtornos podem continuar por mais algum tempo.

Saito afirmou que serão afastados os líderes do movimento que atuam no Cindacta-1 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo); que as equipes serão reforçadas e que serão ativadas rotas especiais e aprimoradas as escalas de serviço. O comandante não informou nomes nem a quantidades de militares que poderão ser punidos em decorrência de supostas ações que contrariam a ordem de comando da Aeronáutica. Seriam aproximadamente 15 nomes.

"O momento é de extrema gravidade. Nós últimos três dias, o comportamento repetitivo de alguns controladores do Cindacta-1, especificamente aqueles que atendem o tráfego de São Paulo, trouxe novos e preocupantes problemas para a atividade aérea em nosso país", disse ele durante pronunciamento.

Segundo o comandante da Aeronáutica, as medidas adotadas têm como objetivo garantir a retomada do funcionamento normal dos aeroportos, tanto que serão criados corredores especiais de tráfego nos trechos mais congestionados, ativadas rotas especiais nas regiões São Paulo, Rio e Nordeste do país.

Haverá ainda o posto militar de controle do tráfego aéreo, que cuidará especificamente do Rio, Brasília, Belo Horizonte e São Paulo.

As medidas foram anunciadas depois da reunião entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o comandante da Aeronáutica e o ministro da Defesa, Waldir Pires, no Palácio da Alvorada. Em seu nome e do presidente, Saito pediu a compreensão de todos os passageiros que passam pela crise no país.

"Peço a compreensão, em particular, aos usuários do transporte aéreo no país. Tudo

que está sendo feito tem por meta ultrapassar de uma vez por todas a inaceitável situação que vivemos nos últimos nove meses."

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3726
Justiça

Polêmica

O comandante reiterou que a Aeronáutica não aceitará as ações isoladas ou coletivas que contrariam as orientações de manter a normalidade dos aeroportos. O recado é para as lideranças dos controladores aéreos.

Saito condenou, o que chamou de "forma intransigente", as ações de um pequeno grupo de sargentos controladores. "De forma intransigente, um pequeno grupo deste sargentos controladores passou a recusar o trabalho em equipamentos disponibilizados para atividades de controle", disse ele, lembrando ainda que esta ação ocorria sempre em horários de pico, aliada à estratégia de denúncias constantes.

"Este comportamento é inaceitável porque violenta o inalienável direito de ir e vir das pessoas, criando enorme sofrimento aos passageiros e interferindo na ordem da sociedade", reiterou.

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306513.shtml

Links no texto:

Passageiros reclamam de atrasos em vôos; espera passa de 30 horas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306456.shtml

Vôos partem com maior intervalo; passageiros enfrentam atrasos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306399.shtml

Lula autoriza Aeronáutica a prender "sabotadores"
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306391.shtml

FAB pune segundo controlador com cargo de liderança por entrevistas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306375.shtml

Leia mais sobre a CPI do Apagão Aéreo
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22cpi+do+apag%E3o+a%E9reo%22+&src=redacao

Leia cobertura completa sobre a CPI do Apagão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2007/cpidoapagaoaereo/

Leia cobertura do acidente aéreo com o vôo 1907
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/voo1907/

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta

página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3725
Rubrica

Cidades

22 de junho de 2007 - 15:29

clique aqui para imprimir >>

JORNAL DO CARRO

Força Sindical apóia controladores e ameaça parar aeroportos

PSOL deve entrar com representação no Ministério Público Militar contra prisões

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3726
JUSTIÇA

BRASÍLIA - Os controladores de tráfego aéreo ganharam um aliado na crise aérea: a Força Sindical. A central se solidarizou com a causa dos controladores e chega a cogitar o auxílio em uma possível paralisação das atividades em todos os aeroportos do País. Enquanto isso, o PSOL afirmou que pretende entrar, na segunda-feira, 22, com representação no Ministério Público Militar contra a prisão de sargentos controladores de vôo.

Veja também

- Desde início da crise, Lula já exigiu 7 vezes o fim do apagão
- Cindacta suspende vôos de Congonhas para BH e Nordeste
- Waldir Pires recebe presidente e relator da CPI do Apagão

Na quarta-feira, 20, a Aeronáutica decretou a prisão de Carlos Trifilio, um dos líderes dos controladores, por ter dado entrevistas sem autorização. Na quinta-feira, 21, a Aeronáutica decretou a prisão de Moises de Almeida, vice-presidente da Federal Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta).

Segundo a deputada Luciana Genro (PSOL-RS), o presidente da Associação Brasileira de Controladores de Vôo, Wellington Rodrigues, também terá sua prisão decretada nas próximas horas por ter dado entrevista ao *Fantástico*, da TV Globo, sobre o acidente entre o Boeing da Gol e o jato Legacy, quando morreram 154 pessoas, em 29 de setembro de 2006.

Representação

Luciana Genro afirmou que o partido está se preparando para "entrar com essa representação sob a argumentação de que esses controladores são representantes de entidade de classe e deram as entrevistas nessa condição e não como militares". A deputada argumentou ainda que teme que a crise piore uma vez que o governo decidiu endurecer com os controladores, dando carta branca ao Comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, para prender os cabeças do movimento.

"Há uma revolta grande. A prisão vai acabar tendo efeito contrário e vai acirrar os ânimos e incentivar mais revolta", observou a deputada. Ela contou que, na terça-feira, haverá o Encontro Sul Americano de Controladores de Vôo, na Câmara Distrital, em Brasília, ocasião em que os controladores brasileiros deverão fazer uma manifestação.

Força Sindical

Segundo a Força, a determinação da prisão das lideranças dos controladores de vôo "é uma afronta a democracia e a liberdade de

expressão", disse a Força Sindical, em nota. "A Força Sindical se solidariza com a luta dos controladores de vôo e se coloca à disposição para, a continuar as arbitrariedades do governo, estender as mobilizações às demais categorias do setor aéreo, paralisando as atividades de todos os aeroportos do País", afirmou a central.

Para a Força Sindical, é importante que prevaleça, neste momento, "o bom senso do governo e a abertura de um amplo diálogo" que resulte em soluções imediatas. Em nota, a central ainda critica o governo e diz que não houve solução da crise, por "incompetência".

"O agravamento da crise é resultado da incompetência governamental que se recusa negociar com os controladores de vôo, que estão trabalhando em situação extremamente precária", ressalta a Força. E emenda: "A falta de investimentos em infra-estrutura, especialmente na modernização do controle aéreo, está levando a uma situação insuportável para todos".

(Colaboraram Eugênia Lopes, do Estadão e Pedro Henrique França, da Agência Estado.)

Copyright © 2006 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3728
Rubrica

FOLHAONLINE

22/06/2007 - 16h07

Leia o pronunciamento do comandante da Aeronáutica sobre a crise aérea

da **Folha Online**

O comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, atribuiu nesta sexta-feira a um grupo de controladores de tráfego aéreo a nova crise aérea do país.

Leia a íntegra do pronunciamento:

"Senhoras e senhores!
O momento é de extrema gravidade!
Nos últimos três dias, um comportamento repetitivo de alguns sargentos controladores do Cindacta-1, especificamente aqueles que atendem ao tráfego de São Paulo, trouxe novos e preocupantes problemas para a atividade aérea em nosso país.

De forma intransigente, um pequeno grupo desses sargentos controladores passou a recusar o trabalho em equipamentos disponibilizados para a atividade de controle, mesmo em flagrante choque com os pareceres da área técnica, que asseguravam a plena qualidade do serviço.

Essa postura, sempre em horários de pico no tráfego aéreo, resultou na diminuição do número de aeronaves controladas por eles a partir de Brasília e consideráveis atrasos em inúmeros vôos pelo Brasil afora.

Por outro lado, a estratégia de denúncias constantes, bem como a divulgação de "boletins de segurança" para os sargentos controladores, por organizações pretensamente representativas de classe e em flagrante desrespeito aos regulamentos militares, coloca em xeque a Instituição, sua capacidade gerencial e a confiabilidade de um sistema que é reconhecido internacionalmente pelos excepcionais resultados que apresenta.

Este comportamento é inaceitável, porque violenta o inalienável direito de ir e vir das pessoas, criando enormes sofrimentos para os passageiros e interferindo na ordem da sociedade!

Assim, como Comandante da Aeronáutica e responsável pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo no Brasil, e seguindo as determinações recebidas do Exmo. Sr.

AUDITORIA DA 1ª CJM
Fls. 3129
Justiça

Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, determinei uma série de providências, que vêm sendo construídas nos últimos seis meses, as quais tornaram-se prementes, e estão sendo implementadas a partir de hoje.

No exato momento em que lhes falo, militares e civis do Comando da Aeronáutica colocam em prática estas medidas, rigorosamente planejadas, para assegurar o fluxo de tráfego aéreo compatível com a demanda de nosso País, com atenção total sobre os aspectos da segurança que envolvem esta atividade, sendo considerada sempre em primeiro plano.

Dentre as medidas em curso, destaco:

- prontidão de quatro Esquadrões de Comunicações e Controle para pronto emprego;

- reforço, com pessoal devidamente preparado e remanejado de várias regiões do país, das equipes responsáveis pelo controle do espaço aéreo no Cindacta-1, apoiando aqueles sargentos controladores que continuam exercendo responsavelmente suas funções;

- ativação de um centro militar de Controle de Tráfego Aéreo que funcionará como reserva para a garantia do fluxo regular na região sob jurisdição de Brasília;

- criação de corredores especiais de tráfego nos trechos mais congestionados;

- ativação de rotas especiais para o tráfego aéreo entre as regiões São Paulo - Rio de Janeiro - Nordeste do país;

- ativação de um posto militar de controle de tráfego aéreo, utilizando meios da própria Força Aérea, de modo a desafogar o gargalo criado no tráfego da região Rio-Brasília-Belo Horizonte e, principalmente, São Paulo;

- reformulação e aprimoramento das escalas de serviço nos centros de controle;

- antecipação de fases do processo de modernização dos equipamentos dos centros de controle, bem como dos demais setores do Sistema de Controle do Espaço Aéreo; e,

- afastamento imediato das lideranças negativas que atuavam no Cindacta-1.

Este cenário é bastante complexo.

Embora tenha havido um planejamento detalhado das ações, é possível que, inicialmente, possam ocorrer transtornos, para os quais, peço a compreensão de todos os brasileiros e brasileiras.

Peço a compreensão, em particular, dos usuários e passageiros do transporte aéreo no Brasil.

Estamos, desde já, contando com a colaboração irrestrita de todos os escalões da administração do país, bem como dos setores responsáveis pela condução das atividades aéreas, tais como: a Anac, a Infraero, as companhias aéreas, os aeronautas e aeroviários.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3230

Tudo que está sendo feito tem por meta ultrapassar, de uma vez por todas, a inaceitável situação que vivemos nos últimos nove meses.

É hora de nascer um novo momento na história de sucesso da aeronáutica no Brasil.

Aos homens e mulheres, militares e civis, profissionais da Força Aérea Brasileira, concito-os ao trabalho. Ao trabalho responsável, pelo qual a sociedade brasileira entende ser justo o pagamentos dos nossos salários.

A nossa história, bem sabemos, foi construída com exemplos de dedicação, coragem, vontade e persistência. O nosso presente é pautado no senso do dever, na responsabilidade e na coesão. Coloquemos, pois, nosso ideal, mais do que nunca, a serviço do Brasil.

A todos os brasileiros e brasileiras, eu asseguro, em nome da Aeronáutica e do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que desvios de conduta que venham a ferir ou macular os princípios basilares da hierarquia e da disciplina, segundo o que expressa a Constituição Federal, serão absolutamente conduzidos dentro dos ditames da lei. Nossa missão continuará sendo cumprida.

Muito obrigado!
Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito
Comandante da Aeronáutica "

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306516.shtml

Links no texto:

Aeroportos têm atrasos; Aeronáutica atribui problemas a controladores
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306511.shtml

Vôos partem com maior intervalo; passageiros enfrentam atrasos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306399.shtml

Lula autoriza Aeronáutica a prender "sabotadores"
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306391.shtml

FAB pune segundo controlador com cargo de liderança por entrevistas
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306375.shtml

Leia mais sobre a CPI do Apagão Aéreo
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22cpi+do+apag%E3o+a%E9reo%

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3131
Rubrica

22+&src=redacao

Leia cobertura completa sobre a CPI do Apagão
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2007/cpidoapagaoaereo/

Leia cobertura do acidente aéreo com o vôo 1907
http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2006/voo1907/

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

Em São Paulo: RÁDIO ELDORADO AM 700 KHZ
Pela internet: WWW.RADIOELDORADOAM.COM.BR WWW.ESPN.COM.BR/RADIO
PUBLICIDADE

ASSINE AGORA REVISTA investimentos
PUBLICIDADE

estadao.com.br Portal Estadão Buscar Busca local LISTÃO.com.br

Últimas Notícias
Mundo
Nacional
Economia
Finanças Pessoais
Investimentos
Cidades
Ciência e Meio Ambiente
Aquecimento Global
Educação
Esportes
Pan 2007
Arte e Lazer
Vida Digital
Multimídia

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3432 Rubrica

Cidades

Jornal da Tarde

22 de junho de 2007 - 15:49

Aeronáutica culpa controladores e cria corredores de tráfego

Comandante anuncia afastamento de 'lideranças negativas' e reforço de pessoal

BRASÍLIA - O comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, anunciou nesta sexta-feira, 22, um pacote de nove medidas emergenciais contra a crise no tráfego aéreo, entre elas o afastamento imediato de lideranças dos controladores de vôo que atuam no Cindacta 1, em Brasília, com remanejamento de pessoal, criação de corredores especiais de tráfego em trechos congestionados, ativação de um posto militar de controle para as rotas Rio-Brasília-Belo Horizonte-São Paulo e a mobilização de quatro esquadrões de comunicação e controle.

Veja também
- 30% dos vôos apresentam atrasos superiores a uma hora
- Aeronáutica manda prender mais um operador de vôo
- Lula chama cúpula da aviação para discutir crise
- Lula já exigiu 7 vezes o fim do apagão
- Pires recebe presidente e relator da CPI do Apagão
- Cindacta suspende vôos de Congonhas para BH e Nordeste
- Crise aérea

Segundo informações que ainda não foram confirmadas pelo comando da Aeronáutica, serão afastados 14 sargentos controladores de vôo, responsáveis pelo monitoramento dos corredores de vôo que ligam São Paulo, Rio de Janeiro e os Estados da região Nordeste. Como são militares, estes profissionais não podem ser demitidos, eles deverão ser absorvidos para outras funções no quadro militar.

Em nota divulgada no site da Aeronáutica, Saito acusa lideranças dos controladores de tráfego aéreo pela série de atrasos dos últimos quatro dias, classificando a situação como de "extrema gravidade". Segundo o comandante, não há problemas nos equipamentos, e os problemas recentes nos aeroportos seriam provocados pelo "comportamento repetitivo de alguns sargentos controladores (...) que atendem ao tráfego de São Paulo".

Saito afirma que as medidas estariam sendo postas em prática imediatamente e que houve um "planejamento detalhado das ações". Mas admite que possam ocorrer transtornos para os passageiros, por causa de alterações de rota e reescalonamento de horários. "Peço a compreensão de todos os brasileiros e brasileiras", escreve o comandante.

Leia a íntegra da nota: *"Senhoras e senhores! O momento é de extrema gravidade!*

Nos últimos três dias, um comportamento repetitivo de alguns sargentos controladores do Cindacta 1, especificamente aqueles que atendem ao tráfego de São Paulo, trouxe novos e preocupantes problemas para a atividade aérea em nosso País.

De forma intransigente, um pequeno grupo desses sargentos controladores passou a recusar o trabalho em equipamentos disponibilizados para a atividade de controle, mesmo em flagrante choque com os pareceres da área técnica, que asseguravam a plena qualidade do serviço.

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3133
Rubrica

Essa postura, sempre em horários de pico no tráfego aéreo, resultou na diminuição do número de aeronaves controladas por eles a partir de Brasília e consideráveis atrasos em inúmeros vôos pelo Brasil afora.

Por outro lado, a estratégia de denúncias constantes, bem como a divulgação de ´boletins de segurança´ para os sargentos controladores, por organizações pretensamente representativas de classe e em flagrante desrespeito aos regulamentos militares, coloca em xeque a Instituição, sua capacidade gerencial e a confiabilidade de um Sistema que é reconhecido internacionalmente pelos excepcionais resultados que apresenta.

Este comportamento é inaceitável, porque violenta o inalienável direito de ir e vir das pessoas, criando enormes sofrimentos para os passageiros e interferindo na ordem da sociedade!

Assim, como Comandante da Aeronáutica e responsável pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo no Brasil, e seguindo as determinações recebidas do Exmo. Sr. Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, determinei uma série de providências, que vêm sendo construídas nos últimos seis meses, as quais tornaram-se prementes, e estão sendo implementadas a partir de hoje (22/06/07).

No exato momento em que lhes falo, militares e civis do Comando da Aeronáutica colocam em prática estas medidas, rigorosamente planejadas, para assegurar o fluxo de tráfego aéreo compatível com a demanda de nosso País, com atenção total sobre os aspectos da segurança que envolvem esta atividade, sendo considerada sempre em primeiro plano.

Dentre as medidas em curso, destaco:

- prontidão de quatro Esquadrões de Comunicações e Controle para pronto emprego;

- reforço, com pessoal devidamente preparado e remanejado de várias regiões do País, das equipes responsáveis pelo controle do espaço aéreo no Cindacta 1, apoiando aqueles sargentos controladores que continuam exercendo responsavelmente suas funções;

- ativação de um centro militar de Controle de Tráfego Aéreo que funcionará como reserva para a garantia do fluxo regular na região sob jurisdição de Brasília;

- criação de corredores especiais de tráfego nos trechos mais congestionados;

- ativação de rotas especiais para o tráfego aéreo entre as regiões São Paulo - Rio de Janeiro - Nordeste do País;

- ativação de um posto militar de controle de tráfego aéreo, utilizando meios da própria Força Aérea, de modo a desafogar o gargalo criado no tráfego da região Rio-Brasília-Belo Horizonte e, principalmente, São Paulo;

- reformulação e aprimoramento das escalas de serviço nos centros de controle;

- antecipação de fases do processo de modernização dos equipamentos dos centros de controle, bem como dos demais setores do Sistema de Controle do Espaço Aéreo; e,

- afastamento imediato das lideranças negativas que atuavam no Cindacta 1.

Este cenário é bastante complexo.

Embora tenha havido um planejamento detalhado das ações, é possível que, inicialmente, possam ocorrer transtornos, para os quais, peço a compreensão de todos os brasileiros e brasileiras.

Peço a compreensão, em particular, dos usuários e passageiros do transporte aéreo no Brasil.

Estamos, desde já, contando com a colaboração irrestrita de todos os escalões da administração do País, bem como dos setores responsáveis pela condução das atividades aéreas, tais como: a Anac, a Infraero, as companhias aéreas, os aeronautas e aeroviários.

Tudo que está sendo feito tem por meta ultrapassar, de uma vez por todas, a inaceitável situação que vivemos nos últimos nove meses.

É hora de nascer um novo momento na história de sucesso da aeronáutica no Brasil. Aos homens e mulheres, militares e civis, profissionais da Força Aérea Brasileira, concito-os ao trabalho.

Ao trabalho responsável, pelo qual a sociedade brasileira entende ser justo o pagamentos dos nossos salários. A nossa História, bem sabemos, foi construída com exemplos de dedicação, coragem, vontade e persistência.

O nosso presente é pautado no senso do dever, na responsabilidade e na coesão. Coloquemos, pois, nosso ideal, mais do que nunca, a serviço do Brasil.

A todos os brasileiros e brasileiras, eu asseguro, em nome da Aeronáutica e do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que desvios de conduta que venham a ferir ou macular os princípios basilares da hierarquia e da disciplina, segundo o que expressa a Constituição Federal, serão absolutamente conduzidos dentro dos ditames da lei.

Nossa missão continuará sendo cumprida. Muito obrigado!

Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito Comandante da Aeronáutica"

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3731 Rubrica

Versão para impressão Fale conosco

Veiculos Antigos
Compre carros antigos, ótimo estado em oferta no MercadoLivre.com
www.MercadoLivre.com

Pacote especial Maçonaria
preços especiais para maçons no evento em Bonito em maio 2007
www.zagaia.com.br

Bemol Online
Lojas Bemol na internet, entrega nos estados AM, RO, RR e AC.
www.bemol.com.br

Pacotes para o Peru
Visite o País dos Incas com Qualidade e Exclusividade!
www.TGK.tur.br/Peru

Anúncios Google

Copyright © 2007 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

RSS » fale conosco » anuncie aqui

AUDITORIA DA 12ª C.J.F.
Fls. 3435
Rubrica

acrítica Cidades

Manaus, 22 de junho de 2007

Precisa-se de controladores

Luiz Vasconcelos

Insatisfação dos profissionais militares fez surgir várias denúncias sobre as condições ruins de trabalho e constantes falhas nos equipamentos de segurança

Júlio Pedrosa
Da Equipe de A CRÍTICA

Três procuradores do Ministério Público do Trabalho fizeram ontem uma visita de inspeção às instalações do Centro Integrado de Defesa e Controle do Tráfego Aéreo (Cindacta 4), no Tarumã, Zona Oeste, para verificar as condições de trabalho e dos equipamentos monitorados pelos controladores de vôo que atuam no local.

De acordo com o procurador do Trabalho e coordenador nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho, Alessandro Santos Miranda, a equipe constatou a falta de profissionais que leva, em algumas situações, a sobrecarga de trabalho e ao estresse no exercício da função, sobretudo nos turnos da madrugada, quando é maior o tráfego de aeronaves na região.

Segundo o procurador, o déficit no Cindacta 4 é de pelo menos 38 controladores. Atualmente, o centro conta com 132 quando deveria operar com 170 profissionais. O levantamento, conforme o procurador, foi feito em todos os outros centros de controle do País.

"Os problemas são semelhantes no Brasil inteiro em relação à falta de pessoal", explicou. Segundo o MPT, seria necessária a contratação de mais 600 controladores para todo o Brasil. "Quanto mais controladores menos problemas de espaçamento entre as aeronaves e os conseqüentes atrasos que causam transtorno nos aeroportos", afirmou.

Com relação aos equipamentos, os procuradores do MPT informaram que há sim uma defasagem a ser superada a partir da mudança de sistema no controle do tráfego aéreo, prevista para ocorrer entre 2012 e 2015, quando o movimento das aeronaves passará a ser monitorado por satélite e não mais por radares.

Nos procedimentos investigativos abertos pelo MPT (um total de 27) foram observados também problemas relativos aos turnos de trabalho dos controladores. Hoje, eles trabalham em turnos alternados de escala, com duração de seis a 12 horas cada - manhã, tarde, noite e folga de um dia - o que, segundo os procuradores, gera transtornos de saúde e fadiga ocasionados pela sobrecarga. A proposta do MPT é de que haja a extinção dos turnos alternados de escala.

© 1999 - 2004 Todos os direitos reservados a Empresa de Jornais Calderaro. Este material não pode ser publicado, transmitido por broadcast, reescrito ou redistribuído sem prévia autorização.

Cidades

21 de junho de 2007 - 12:53

clique aqui para imprimir >>

Presidente da OAB critica governo na solução da crise aérea

Decisão de demitir líder dos controladores de vôo é criticada por Cezar Britto

Rosana de Cássia, da Agência Estado

BRASÍLIA - A forma como o governo tenta resolver a crise no setor aéreo foi criticada nesta quinta-feira, 21, pelo presidente nacional da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Cezar Britto. Em entrevista na Câmara, Brito criticou a determinação, por meio da Aeronáutica, a prisão administrativa do sargento Carlos Henrique Trífilio Moreira da Silva, um dos líderes dos controladores de vôo.

"É mais um elemento a atrapalhar a solução da crise aérea", afirmou Cezar Britto, segundo relato de sua assessoria. "Está-se evitando a negociação; está-se proibindo que as pessoas, por meio do consenso, resolvam esse problema que é muito grave para o Brasil; está-se querendo discutir a partir da imposição", disse Britto, que defende o diálogo como solução.

Veja também

- Vôos operam com espaçamento e pode ter operação padrão
- Pires antecipa retorno ao Brasil para acompanhar crise
- Atrasos aumentam e atingem 30,8% dos vôos
- Mantega nega caos, 'problema é o fluxo de passageiros'
- Crise aérea
- Ouça a Rádio Eldorado
- Saiba o que fazer em caso de atrasos de vôos
- Saiba como entrar em contato com as companhias
- Situação dos aeroportos

O presidente da OAB observou, no entanto, que a discussão já começou errada, com a escolha do Comando da Aeronáutica como representante do governo para negociar com os controladores. "Não se tem o costume no Exército e na Aeronáutica - até por força de determinação regulamentar - negociar com quem não é oficial", observou Britto, lembrando que os controladores de vôo, na maioria militares, são sargentos.

Demissão

Na quarta-feira, 20, os controladores de vôo de Brasília fizeram operação padrão. Das 17h10 às 19h30, houve paralisação parcial do sistema aéreo do País, que já registrava atrasos em uma de cada quatro partidas, pelo efeito cascata da pane de terça-feira.

Em meio à crise, a Aeronáutica determinou a prisão administrativa do sargento Carlos Trifilio, presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta), e agravou o clima de tensão entre controladores e o alto comando da Força Aérea Brasileira. A reação à prisão, segundo a categoria, deve ser uma nova paralisação geral, como a de 30 de março. A FAB informou que os problemas no Cindacta 1 deviam-se "à recusa de controladores de trabalhar nos equipamento e de falha no link de

comunicação provido pela Embratel".

Oito dos nove consoles do Cindacta-1 precisaram passar por reparos na tarde de quarta. "Os controladores adotam uma operação padrão, diminuindo pela metade os vôos controlados", disse o deputado Gustavo Fruet (PSDB-PR), da CPI do Apagão Aéreo da Câmara.

Mais cedo, na CPI do Apagão Aéreo do Senado, o diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), brigadeiro Ramon Borges Cardoso, afirmou que a Aeronáutica trocou os monitores. O desgaste dos equipamentos é o principal motivo apontado pelos sargentos para reduzir o tráfego aéreo, dificultando as operações. Na quarta, apenas um dos consoles foi trocado no Cindacta-1.

Copyright © 2006 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

Cidades

21 de junho de 2007 - 13:17

clique aqui para imprimir >>

Jornal da Tarde

Mantega nega caos, `problema é o fluxo de passageiros'

Ministro da Fazenda acha que crise aérea é o "preço do sucesso" da economia

Fabio Graner, da Agência Estado

AUDITORIA DA 12ª CJM
Fls. 3731
Rubrica

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Guido Mantega, negou na manhã desta quinta-feira, 21, ao chegar ao Ministério, que haja um caos aéreo no País. Na avaliação do ministro existem problemas relacionados a uma série de fatores, entre eles o significativo aumento do fluxo de passageiros, que reflete o bom momento da economia brasileira. "É o preço do sucesso", disse Mantega, acrescentando que o governo vai resolver os problemas que atingem os usuários do sistema aéreo brasileiro.

Veja também

- Vôos operam com espaçamento e pode ter operação padrão
- Pires antecipa retorno ao Brasil para acompanhar crise
- Atrasos aumentam e atingem 30,8% dos vôos
- Presidente da OAB critica governo na solução da crise
- Crise aérea
- Ouça a Rádio Eldorado
- Saiba o que fazer em caso de atrasos de vôos
- Saiba como entrar em contato com as companhias
- Situação dos aeroportos

Apesar do ministro achar que não há crise, 30,8% dos vôos do País atrasaram até às 11 horas desta quinta-feira e a situação começa a ficar tensa entre controladores de vôo, governo e o comando da aeronáutica. Na terça e na quarta-feira, controladores de vôo do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo de Brasília (Cindacta-1) fizeram operação padrão.

A crise fez com que o ministro da Defesa, Waldir Pires, que estava em Paris participando do Salão de Aeronáutica de Le Bourget, antecipou a volta ao Brasil e na manhã desta quinta já estava trabalhando em seu gabinete; ele deveria retornar apenas na noite desta quinta.

Na quarta-feira, o ministro da Defesa chegou a admitir que a crise que vem ocorrendo nos aeroportos brasileiros não será resolvida antes de um ano. Ele não quis precisar tempo, mas afirmou que "a solução virá quando forem restauradas as condições de termos controladores suficientemente treinados".

Operação padrão e demissão

Em meio à crise, a Aeronáutica determinou a prisão administrativa do sargento Carlos Trifilio, presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta), e agravou o clima de tensão entre controladores e o alto comando da Força Aérea Brasileira. A reação à prisão, segundo a categoria, deve ser uma nova paralisação geral, como a de 30 de março. A FAB informou que os problemas no Cindacta 1 deviam-se "à recusa de

controladores de trabalhar nos equipamento e de falha no link de comunicação provido pela Embratel".

Oficiais da Aeronáutica querem a expulsão de cerca de 50 sargentos controladores de vôo que lideram o movimento da categoria por melhores salários e condições de trabalho. A informação é de deputados da CPI do Apagão Aéreo, que estiveram na quarta reunidos com oficiais e controladores de vôo do Cindacta-1. Os deputados ficaram apreensivos diante do clima de animosidade entre os controladores e seus superiores.

"Um dos oficiais nos disse que a única solução é expulsar 50 controladores", afirmou a deputada Luciana Genro (PSOL-RS), que passou o dia no Cindacta. Esses controladores participaram do motim no dia 30 de março, quando foram paralisados todos os vôos no Brasil, e são alvo de Inquérito Policial-Militar (IPM).

O IPM foi prorrogado por mais 20 dias. Inicialmente, a expectativa era de que seis controladores seriam punidos com a expulsão da FAB e prisão pela paralisação das atividades no fim de março. Um deles é Wellington Rodrigues, presidente do Sindicato dos Controladores de Vôo.

Copyright © 2006 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls: 3146
Rubrica

Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo

Boletim de Segurança 01ABCTA31052007

Brasília-DF, 01 de junho de 2007.

Embora as investigações do acidente envolvendo a aeronave GOL1907 e o jato Legacy N600XL ainda estarem em andamento, esta Associação, preocupada com o futuro profissional e as responsabilidades jurídicas de todos os Controladores de Tráfego Aéreo brasileiros, principalmente após o pedido de indiciamento por crime doloso do Controlador de Brasília, recomenda aos CTA´s que sigam, de maneira incondicional, as normas e procedimentos previstos e não assumam responsabilidades maiores que já lhes são exigidas, tendo em mente que, até a última instância, prevalecerá, sempre, aquilo que está escrito.

Recomendações:

1ª - Deficiências de Freqüências:

O setor que estiver degradado por falhas de freqüências, somente deverá utilizar outra freqüência, que não aquela publicada em carta, após expedição do respectivo NOTAM, alertando aos usuários sobre a situação do setor e a utilização de outra freqüência. Caso não haja outra freqüência, recomenda-se interditar o setor. Nunca utilize freqüência de outro setor sem publicação de NOTAM.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3141
Rubrica

2ª – Falhas de Detecção Radar:

O setor que estiver apresentando duplicações de pistas, perdas de visualização radar, variações de vetores de velocidade, recomenda-se encerrar o serviço radar e iniciar o controle convencional, não radar, conforme previsto na **ICA 100-12, item 14.2.1:** *"O controlador só deverá proporcionar o serviço radar se considerar que a apresentação radar preenche as condições necessárias e se a "performance" do equipamento for adequada ao tipo de serviço a ser prestado."* Lembrem-se: não existe "meio-serviço" radar.

3ª – Autorizações de Plano de Vôo:

Recomenda-se atentar para o tipo de autorização que será dada, devendo o órgão seguir exatamente ao previsto e padronizado, utilizando o ponto limite de autorização, quer seja um ponto de mudança de nível de vôo ou limite de FIR. Às Torres que possuem autorização automática, recomenda-se acordar com o ACC da área qual o tipo de autorização será padronizada. Na hipótese de dúvida sobre a autorização, ater-se, primeiramente, à SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO, como previsto na ICA 100-12, item ***8.4.1 – "As autorizações têm por finalidade precípua acelerar e separar o tráfego aéreo e não concedem o direito de infringir nenhum dispositivo legal relativo à segurança de vôo."***

O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

AGÊNCIA ESTADO Móvel PUBLICIDADE

REVISTA Investimentos PUBLICIDADE

estadao.com.br Portal Estadão Buscar Busca local LISTÃO.com.br

Últimas Notícias
Mundo
Nacional
Economia
Finanças Pessoais
Investimentos
Cidades
Ciência e Meio Ambiente
Aquecimento Global
Educação
Esportes
Pan 2007
Arte e Lazer
Vida Digital
Multimídia

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 341 Rubrica

Cidades

21 de junho de 2007 - 10:39

Vôos operam com espaçamento e pode ter operação padrão

Espaçamentos podem estar ligados operação padrão dos controladores

Elvis Pereira, do estadão.com.br

SÃO PAULO - Os dois principais aeroportos paulistas e o Aeroporto Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília, cumpriam espaçamento de vôos para as regiões Norte e Nordeste, na manhã desta quinta-feira, 21, conforme determinação do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo - 1 (Cindacta).

Veja também
- Nova operação padrão afeta vôos: FAB manda prender controlador
- Operadores ameaçam fazer greve durante o Pan
- 'Lideranças negativas têm de deixar a Força Aérea', diz comandante da Aeronáutica
- Falta de informações irritam passageiros em Cumbica
- Ouça a Rádio Eldorado
- Saiba o que fazer em caso de atrasos de vôos
- Saiba como entrar em contato com as companhias
- Situação dos aeroportos

No Aeroporto Internacional de São Paulo, em Cumbica, os aviões decolavam num espaçamento de 20 minutos para o Nordeste e 5 para o Norte, desde as 6h25. O Aeroporto de Congonhas, na zona sul, operava com intervalo de 30 minutos para os terminais do Nordeste e de Minas Gerais. Em Brasília, o espaçamento de vôos aumentou, às 9h15, de 10 para 15 minutos para os Estados do Norte e Nordeste.

No Rio de Janeiro, os pousos e decolagens eram efetuados normalmente nos aeroportos Santos Dumont e Antonio Carlos Jobim - Galeão, segundo a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero). O Galeão operava por meio de instrumentos em razão de uma forte neblina, desde as 7h55.

Suspeita-se que o espaçamento de vôos resulte de uma possível operação padrão dos controladores do Cindacta-1, de acordo com uma fonte da Aeronáutica. A atitude dos profissionais teria sido motivada por um provável problema apontado por eles num console do setor que administra as operações do Rio de Janeiro. Oficialmente, a Aeronáutica ainda não tinha informações sobre o porquê do intervalo.

Por telefone, o presidente do Sindicato Nacional de Trabalhadores em Proteção ao Vôo, Jorge Botelho, disse não ter informações, por enquanto, sobre a realização de uma possível operação "convencional" no País.

Versão para impressão Fale conosco

JORNAL eldorado

RÁDIO ELDORADO ESPN

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Vote Cristo
Vote Cristo como uma das novas 7 maravilhas do mundo.
www.VoteCristo.com.br

Novo Fiat Palio 2008
Design reformulado e muito mais esportivo. Toda emoção está aqui!
www.NovoPalio.com.br

Desapropriação de Terras
Saiba Qual é a Nova Manobra do Governo Para Fazer Reforma Agraria
www.paznocampo.org.br

Novo Stilo Sporting
O Carro para você que dirige por Esporte. Acesse o site e Conheça!
www.FiatStilo.com.br

Anúncios Google

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3743 Rubrica

Copyright © 2007 Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

estadao.com.br O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

ASSINE edição impressa

O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3744 Rubrica

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
PALADAR
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também

Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

TOX trading school Curso de Trader Análise Técnica Avançada Elliott - Fibonacci PUBLICIDADE

Ingressos antecipados para clientes Prime PUBLICIDADE

Quinta-feira, 21 junho de 2007 ► edições anteriores

METRÓPOLE

ÍNDICE GERAL | ÍNDICE DA EDITORIA | ANTERIOR | PRÓXIMA

Andre Dusek/ Arquivo AE

'Lideranças negativas têm de deixar a Força Aérea'

Entrevista

Juniti Saito: brigadeiro

Para comandante da FAB, controladores têm 'má vontade'; ele adiantou, porém, que a carreira será reformulada

Tânia Monteiro, PARIS

Para o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, eventuais problemas técnicos nos equipamentos dos Cindactas, principais centros de monitoramento de vôo do País, não justificam mobilizações de caráter sindical por parte de controladores. "Tem um pessoal aí, umas lideranças negativas que estão fazendo essas coisas (operação padrão)", disse o brigadeiro. Na avaliação dele, "o pior (da crise aérea) já passou" e o que atrapalha "é o mau tempo e as obras de Congonhas". A primeira entrevista exclusiva do comandante foi concedida ontem em Paris - onde ele participa da feira aeronáutica de Le Bourget -, horas antes da retomada da operação padrão pelos controladores do Cindacta-1, de Brasília.

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Links Patrocinados
Anúncios Google

Vote no Cristo
Participe e ajude a eleger o Cristo uma das novas 7 maravilhas do mundo
www.VoteCristo.com.br

Novo Fiat Palio 2008
Design reformulado e muito mais esportivo. Toda emoção está aqui!
www.NovoPalio.com.br

Ofertas Ford
Você pode comprar um Ford 0km. Conheça as ofertas!
www.ford.com.br

Carros Antigos Fotos
Compre carros antigos, ótimo estado em oferta no MercadoLivre.com
www.MercadoLivre.com

Defenda Sua Propriedade
Da Nova Manobra do Governo Para Desapropriar. Índices Produtividade
www.paznocampo.org.br

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Na entrevista, Saito voltou a dizer que não se estuda desmilitarizar o serviço de controle de vôo. Pelo contrário. Numa prova de que o serviço não vai mesmo ser alterado, o comandante revelou que o governo está criando uma carreira militar de controlador, que deve ter sete especialidades. As patentes, dentro da carreira, iriam de sargento a coronel. O brigadeiro disse, também, que a Aeronáutica vai aumentar em 20% seu efetivo geral - nesse processo, a área que terá o maior reforço de pessoal será exatamente o controle de vôo.

Apesar das críticas aos controladores, Saito considerou "absurdo" o indiciamento por crime doloso (intencional) do operador do Cindacta-1 Jomarcelo Fernandes dos Santos no caso do acidente entre o jato Legacy e o Boeing da Gol, em 29 de setembro. "Ninguém teve a intenção de matar 154 pessoas", ressaltou o brigadeiro.

Quando vai acabar esta crise nos aeroportos?

Vai acabar, vai acabar logo. Tem um pessoal aí, umas lideranças negativas, que estão fazendo estas coisas (operação padrão). Estão trabalhando contra o sistema e devem deixar a Força Aérea.

Os senhores dizem que não tem problema nos equipamentos, mas os controladores dizem que tem, sim, problema. Tem ou não tem?

Ontem (terça-feira) não tinha problema nenhum. Os técnicos estiveram lá (no Cindacta). Tem uma área nebulosa, com um pouco de falha nos cantos do vídeo, que não interfere em absolutamente nada, que era o que eles (os controladores) estavam reclamando. Chamamos um oficial e perguntamos o que havia de errado no vídeo. Ele não soube explicar. Chamamos um supervisor e ele não viu nada de errado. Chamou-se outro controlador, e perguntamos: o que está errado aqui? Ele não soube explicar. Aí, um outro apontou o problema no canto da tela. Os técnicos substituíram o equipamento. Só que é uma coisa demorada porque tem de calibrar, fazer uma série de coisas que provocou o atraso. Mas é tudo má vontade deles (controladores).

O motivo da operação de terça pode ter sido o adiamento do encerramento do Inquérito Policial-Militar (IPM) sobre o motim ocorrido em 30 de março?

O IPM não foi adiado. O inquérito está seguindo o seu curso de forma normal, tanto é que os IPMs de Manaus, Curitiba e Rio já foram entregues. Só no de Brasília é que eu mandei fazer umas diligências complementares - cabe a mim fazer isso. Só isso. E dei um prazo a mais. Pode ter sido um protesto dos controladores contra a prorrogação do IPM? Que protesto é esse, meu Deus do céu? Só se eles se julgam culpados de alguma coisa. O IPM está seguindo seu curso normal.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3746
Rubrica

O sr. acha, então, que a situação está sob controle?

Sob controle.

Pode sair um novo IPM por causa das novas operações?

Não. Já está cheio de IPM. Chega de IPM. Eu acho que os controladores têm de criar juízo e dar um pouco de tranqüilidade à população.

O sr. pretende mesmo enquadrar seis, dez ou 12 controladores. Quantos o sr. vai enquadrar como tendo feito motim?

Não sou eu que vou enquadrar como motim. É o Ministério Público Militar que vai enquadrar. Eu apenas faço a investigação.

Essas pessoas, que o sr. diz que estão com má vontade, têm de sair da Força?

Se a Justiça assim determinar, têm de sair.

Qual é a situação agora?

O problema que está havendo é de mau tempo, essas coisas que atrapalham um pouco o tráfego. Fora o mau tempo, tem as obras (nas pistas) de Congonhas.

O pior já passou (sem saber que a operação padrão seria retomada ainda ontem)?

Eu acho que sim, que a tendência agora é melhorar.

O sr. abriu outro IPM para investigar a responsabilidade dos controladores no acidente da Gol?

Abri. É outra coisa diferente. Nós entendíamos que aquele inquérito que foi aberto pela Polícia Federal era uma providência do Estado e por isso achávamos que não haveria necessidade de a gente abrir um IPM, porque já tínhamos aberto um IAA (investigação de acidente aeronáutico), cujo objetivo principal é prevenção, que deve ser concluído provavelmente em setembro. E a PF fez um inquérito e, como ela viu indícios de crime, eu esperava que mandasse para a Justiça Militar, porque envolve militares, trabalhando dentro de organização militar. Mas isso não foi feito.

E como vão ficar os controladores com essa mudança?

Acho que o nosso IPM vai melhorar a situação deles porque serão julgados por pessoas que entendem do sistema, do trabalho deles. E vão julgar sem emoções. Naquele caso, num júri popular, eles vão ser julgados com emoção, pressionados pela morte de 154 pessoas, pela imprensa que pressiona o resultado. O júri pode julgar emocionalmente, o que não é bom. Tanto é que

o delegado não indiciou, mas o procurador da República já considerou crime de dolo, o que eu acho um absurdo. Ninguém teve a intenção de matar 154 pessoas.

A desmilitarização está mesmo descartada?

O que é desmilitarização? Por que deixar de estar sob uma administração militar? Por que os controladores querem? Eles entendem do sistema todo? Não entendem nada. Eles só entendem ali do controle do espaço aéreo. O problema é disciplina? E no meio civil não tem disciplina? Tem de ter. Todo mundo tem de ter disciplina no trabalho.

Eles reclamam de salário. Vai sair a gratificação?

Todo mundo reclama de salário. Quem ganha salário mínimo, R$ 1 mil, R$ 10 mil ou R$ 50 mil. Assim é o assalariado. Ele nunca está satisfeito com o salário que ele tem. Acho que vai sair a gratificação.

Vai ser mesmo adotada uma carreira diferenciada de controlador, saindo de sargento e chegando a coronel?

É verdade. Nós queremos sete especialidades, inclusive controladores, meteorologistas, especialistas em avião, de comunicações, etc. E a gente quer, no caso específico dos controladores, que mesmo os oficiais continuem operando no console. Se ele sair oficial, pode continuar no console. Quem está no sistema entende muito do sistema.

Vai ter aumento de efetivo?

Vai ter 20% no efetivo geral, mas mais em relação aos controladores. Nós precisamos crescer a reboque da aviação civil porque lá está o negócio, o desenvolvimento, o turismo. Então, não podemos tolher o crescimento da aviação civil porque não temos capacidade de infra-estrutura ou capacidade de controle do espaço aéreo. Pelo contrário, temos de evoluir juntamente com eles. E por isso mesmo precisa de estudo e planejamento de médio e longo prazo, para fazer face a este crescimento que vai ser muito grande na aviação civil.

FRASE

"Ontem não tinha problema nenhum. Os técnicos estiveram lá (no Cindacta). Tem uma área nebulosa, com um pouco de falha nos cantos do vídeo, que não interfere em nada, que era o que eles (controladores) estavam reclamando. Os técnicos substituíram o equipamento. Só que é uma coisa demorada porque tem de calibrar. Mas é tudo má vontade deles (controladores)."

Quem é:
Juniti Saito

É comandante da FAB, tem 64 anos, e foi escolhido

pelo critério de antiguidade.

Natural de Pompéia, no interior paulista, voou 6 mil horas como piloto de caça . É o primeiro nissei a chegar ao topo da hierarquia aeronáutica.

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

estadao.com.br O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

ASSINE edição impressa

O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

VITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3749 Rubrica

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
PALADAR
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

na GV OBJETIVO é o 1º
Natália Azevedo de Carvalho - Direito

PUBLICIDADE ALEGRIA CIRQUE DU SOLEIL PUBLICIDADE

Operadores de vôo ameaçam fazer greve durante o Pan

Tânia Monteiro, PARIS

A decisão de prender, por 20 dias, o presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta), sargento Carlos Trifilio, acendeu a ira da categoria, que agora ameaça parar durante os Jogos Pan-Americanos. "Agora, é um por todos, todos por um", avisou um dos controladores entrevistados ontem pelo Estado. "Mexeu com um, mexeu com todos", disse outro, anunciando que já havia um acordo tácito entre os operadores de que, "se alguém caísse, todos cairiam juntos e os oficiais teriam de assumir o serviço - que eles não sabem fazer".

O nível de insatisfação é crescente e a categoria promete transformar a operação padrão nos aeroportos em rotina. A idéia é assumir "um nível de segurança razoável", limitando o número de aviões monitorados. "Com os equipamentos que temos, que duplicam e até triplicam o número de aeronaves na tela, a idéia é de que este número seja de oito aviões, para que a gente possa fazer o controle com zelo e atenção", afirmou um controlador. Ele reconheceu que isso poderá causar atrasos e retenção de aeronaves. "Mas é melhor assim, para que não possamos ser culpados por mais nada" Os operadores observaram que o número de aviões monitorados já havia sido reduzido para 14 depois do acidente entre o jato Legacy e o Boeing da Gol, em setembro.

Para os sargentos, a situação crítica não se resume ao Cindacta-1. "Estamos todos no mesmo barco e a reclamação é generalizada no País", comentou outro operador, revoltado. Ele disse que várias autoridades estão cuidando de perto do Pan, mas se esquecem dos controladores, "peças fundamentais".

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Links Patrocinados
Anúncios Google

Produtores Rurais Alerta
Defenda-se Contra os Novos Indices de Produtividade
www.paznocampo.org.br

Celular Desbloqueado
Abaixo-assinado contra bloqueio de celular. A Oi apóia este movimento!
www.bloqueionao.com.br

Apartamentos em São Paulo
Prontos para Morar e em Construção. O Imóvel que Você Deseja Está Aqui.
www.Tiberio.com.br

Novo Stilo Sporting
Status e Prestígio, para você que dirige por Esporte. Conheça agora!
www.FiatStilo.com.br

Procurando Emprego?
Cadastre Seu Currículo Hoje Mesmo e Encontre o Seu Trabalho Ideal.
www.Assat.org.br

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

estadao.com.br O ESTADO DE S. PAULO JORNAL DA TARDE AGÊNCIA ESTADO ELDORADO AM ELDORADO FM LISTAO.COM.BR CLASSIFICADOS ZAP

ASSINE edição impressa

O ESTADO DE S.PAULO

Julio Mesquita (1891-1927)
DIRETOR: Ruy Mesquita

EDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3751 Rubrica

Estado de S.Paulo Buscar Busca local LISTÃO.com.br

ÍNDICE GERAL
CONTEÚDO LIVRE
ESPAÇO ABERTO
NOTAS E INFORMAÇÕES
NACIONAL
INTERNACIONAL
VIDA&
ECONOMIA & NEGÓCIOS
METRÓPOLE
CADERNO 2
ESPORTES
PALADAR
PARTICIPAÇÃO
ESPECIAIS
MERCADOS/FUNDOS

CLASSIFICADOS zap
Veículos Imóveis
Empregos Mix
Cadastro de currículo GRÁTIS

Canais
Shopping
Blogs estadao.com.br
Revista Feminina
Consultor Jurídico
Link
Agronegócios
Jornal do Carro
Turismo>
Aventura
Tempo
Loterias
Horóscopo
Foto Repórter
Ferramentas
RSS
Discador
Webmail
Canal do Leitor
Veja Também
Top Imobiliário
Prêmio de Mídia
Curso de Jornalismo

PUBLICIDADE Ingressos antecipados para clientes Prime. PUBLICIDADE

Quinta-feira, 21 junho de 2007 ► edições anteriores

METRÓPOLE

ÍNDICE GERAL | ÍNDICE DA EDITORIA | ANTERIOR | PRÓXIMA

Filipe Araújo/AE

Nova operação padrão afeta vôos; FAB manda prender controlador

Reação à prisão de líder, segundo os próprios sargentos, deve ser uma greve, como a realizada em 30 de março

Controladores de vôo fizeram ontem nova operação padrão no centro de monitoramento de Brasília, o Cindacta-1. Das 17h10 às 19h30, houve paralisação parcial do sistema aéreo do País, que já registrava atrasos em uma de cada quatro partidas, pelo efeito cascata da greve branca de terça-feira e por causa da neblina registrada no Sudeste pela manhã.

A FAB informou que os novos problemas no Cindacta-1 foram causados pela "recusa de controladores em trabalhar nos equipamentos e por falha no link de comunicação provido pela Embratel". A Assessoria de Imprensa da empresa de telefonia, no entanto, não confirmou o problema.

Em meio à crise, a Aeronáutica determinou a prisão administrativa do sargento Carlos Trifilio, presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta), e agravou o clima de tensão entre controladores e o comando da

só assinantes O ESTADO
VERSÃO DIGITAL
VERSÃO ADOBE em PDF

Links Patrocinados
Anúncios Google

Vote Cristo
Vote Cristo como uma das novas 7 maravilhas do mundo.
www.VoteCristo.com.br

Ofertas Ford
Condições imperdíveis para você andar de Ford novo.
www.ford.com.br

Carros Antigos Fotos
Compre carros antigos, ótimo estado em oferta no MercadoLivre.com
www.MercadoLivre.com

Defenda Sua Propriedade
Da Nova Manobra do Governo Para Desapropriar. Índices Produtividade
www.paznocampo.org.br

Ofertas de Emprego
Mais de 5.000 Ofertas de Emprego O Maior Portal Gratuito de Empregos
www.net-empregos.com

Conheça o Estadão
Responsabilidade Corporativa

O ESTADO DE S. PAULO

Assine
Portal do Assinante

jornal da tarde

Assine
Portal do Assinante

Força Aérea Brasileira (FAB). A reação à prisão, segundo a categoria, deve ser uma greve, como a de 30 de março. Na ocasião, um motim paralisou completamente os vôos no País. A greve está sendo investigada por um Inquérito Policial-Militar (IPM). A ampliação de prazo do IPM em 20 dias, anunciada anteontem, e o temor de punições severas são apontados por fontes da FAB como motivos para a mobilização dos controladores. Os operadores, por sua vez, denunciam falhas de equipamentos.

AUDITORIA DA 12ª CJM
Fls. 3752
Rubrica

Como já havia ocorrido na véspera, oito dos nove consoles do Cindacta-1 precisaram passar por reparos à tarde. "Os controladores adotaram uma operação padrão, diminuindo pela metade os vôos controlados, alegando problemas nos monitores", disse o deputado Gustavo Fruet (PSDB-PR), da CPI do Apagão Aéreo. O diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), brigadeiro Ramon Cardoso, afirmou que a Aeronáutica já havia planejado trocar monitores. "Era do conhecimento de todos que esses consoles seriam retirados a partir de hoje (ontem). Com a troca, não há mais motivo para queixa." No entanto, apenas um terminal foi trocado.

Segundo pessoas próximas a Trifilio, a ordem de prisão foi uma retaliação de oficiais à entrevista dada por ele à revista Um, com críticas aos superiores, e não à operação padrão de terça-feira no Cindacta-1. No início da noite, a categoria voltou a cogitar greve geral. "Não tem mais como segurar os meninos. Ainda vamos nos reunir para saber o que fazer, mas pode se preparar", disse um controlador.

Trifilio recebeu duas punições, que, somadas, resultam em 20 dias de prisão. O período de reclusão está marcado para começar em 2 de julho. Há 20 anos no setor, o sargento trabalha hoje na Base Aérea de Cumbica, em Guarulhos. Nos próximos dias, deve recorrer à Justiça comum para tentar anular a punição. "Da última vez que ele fez isso, os oficiais aumentaram a pena, por entenderem que era um gesto de desrespeito", comentou um sargento.

Com os problemas no Cindacta-1, as decolagens do Aeroporto de Brasília foram suspensas às 17h14. Durante 1h15 nenhum avião saiu do chão. Dos 1.484 vôos programados de zero hora até 18h30 em todo o País, 373 (25,1%) atrasaram.

Em São Paulo, todos os vôos que iriam para Brasília e Goiânia foram suspensos por 20 minutos, às 17h20. "Depois disso, voltaram a liberar as decolagens, mas com espaçamento de 30 em 30 minutos", explicou o chefe do Serviço Regional de Proteção ao Vôo (SRPV-SP), coronel Carlos Minelli.

"Não dá para marcar compromisso. A gente quer cumprir obrigações, mas a Aeronáutica, a Infraero e as companhias, não", dizia o metalúrgico Francisco Pereira, ontem, às 21h30, na fila de check-in do Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos. Ele veio de Belém (PA) anteontem, durante a primeira operação

padrão. O avião ficou uma hora sobrevoando a capital. Ontem, enfrentou mais uma hora de fila para embarcar.

EUGÊNIA LOPES, BRUNO TAVARES, BRUNO MORESCHI, CAMILLA RIGI, ISABEL SOBRAL e HUMBERTO MAIA JUNIOR

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3755 Rubrica

Estadao.com.br | O Estado de S.Paulo | Jornal da Tarde | Agência Estado | Radio Eldorado | Listas OESP

Copyright © Grupo Estado. Todos os direitos reservados.

Descubra o segredo dos amplificados Folha.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3754
Rubrica

FOLHAONLINE

20/06/2007 - 23h47

FAB determina prisão de controlador de tráfego aéreo por dar entrevista

da **Folha Online**

O Comando da FAB (Força Aérea Brasileira) determinou a prisão do controlador de tráfego aéreo Carlos Trifilio, de São Paulo, por dar entrevista à imprensa --o nome do veículo não foi informado. De acordo com a FAB, a detenção foi determinada porque o controlador é um militar e precisa de autorização para falar a qualquer veículo de comunicação.

A punição será aplicada a partir de segunda-feira (25) e deve durar quatro dias, de acordo com a Aeronáutica. No entanto, a **Folha Online** apurou que o controlador pode ter concedido entrevistas a vários veículos e com isso sua punição pode chegar a 20 dias.

A ordem de prisão ocorre no segundo dia de crise no Cindacta-1 (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), em Brasília, que provocou suspensão de vôos, maior espaçamento de decolagens e, com isso, uma série de atrasos e cancelamentos nos principais aeroportos do Sudeste.

Na terça-feira, atribuiu-se a crise no Cindacta-1 a falhas técnicas nos consoles (monitores) do controle do tráfego. Já para o Comando da Aeronáutica, os controladores não pararam por motivos técnicos, mas sim para protestar contra os rumores de que a corporação irá punir um número maior de profissionais pelo motim do dia 30 de março. Técnicos chamados ao Cindacta-1 não teriam encontrado problemas nos consoles.

Os controladores negaram qualquer tipo de operação e alegaram que os equipamentos estão defasados.

Hoje o diretor do Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), brigadeiro Ramon Borges Cardoso, confirmou em audiência na CPI do Apagão Aéreo do Senado que dez monitores de controle de vôos do Cindacta-1, em Brasília (DF), foram trocados.

No entanto, a **Folha Online** apurou que os equipamentos ainda não estão em funcionamento e que um deles havia sido instalado para teste.

Nesta quarta-feira uma pane na freqüência da Embratel no setor norte de Brasília, na direção de Manaus, prejudicou a comunicação do Cindacta-1 e provocou a suspensão da operação em quase todos os aeroportos do país entre as 17h14 e 17h48 de hoje. A FAB (Força Aérea Brasileira) reconheceu a falha.

Somente os aeroportos de Goiânia (GO) e Palmas, no Tocantins, operaram. Os demais tiveram as suas atividades suspensas no período.

A Embratel afirmou que está apurando o que ocorreu para depois se pronunciar a respeito.

Por volta das 22h30 desta quarta os aeroportos davam sinal de que as operações voltavam à normalidade, no entanto, em Cumbica, em Guarulhos (Grande São Paulo) e no Tom Jobim, no Rio de Janeiro, haviam vôos com atraso.

Endereço da página:

http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306028.shtml

Links no texto:

Situação nos principais aeroportos do Sudeste dá sinais de melhora
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u306025.shtml

Pane na Embratel provoca nova crise nos principais aeroportos do país
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u305987.shtml

Pane pára aeroportos durante 34min; atrasos chegam a 25% dos vôos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u305959.shtml

Infraero determina suspensão das decolagens no aeroporto de Brasília
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u305950.shtml

Congonhas apresenta atrasos em 15,7% dos vôos
http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u305931.shtml

Leia o que já foi publicado sobre crise aérea
http://busca.folha.uol.com.br/search?site=online&q=%22crise+a%E9rea&src=redacao

---

Copyright Folha Online. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha Online.

terra WWW.TERRA.COM.BR

ASSESSORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3756
Rubrica

Aeronáutica manda prender líder de controladores

Quarta, 20 de junho de 2007, 23h49

O presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Trafego Aéreo (Febracta), Carlos Trifilio, deve cumprir prisão administrativa por 20 dias e mais quatro dias de detenção, a partir de 2 de julho na base aérea da Aeronáutica em Guarulhos (SP). A determinação da punição é da Aeronáutica.

» Infraero: atrasos em 23,4% dos vôos
» Nas filas, passageiros lembram de Marta
» Controle volta ao normal
» Controladores querem troca de monitor
» Cindacta 1 teria operação-padrão

O sargento recebeu, nesta quarta-feira, às 18h30, o comunicado que o informava a prisão. A justificativa seriam entrevistas concedidas pelo sindicalista sobre a crise aérea e o estresse ao qual a categoria está sujeita, além da interferência de rádios piratas e celulares nas comunicações de trabalho.

Segundo um controlador de vôo que pediu para não ser identificado, a punição ocorre porque existe um regulamento interno que ninguém da instituição deve se pronunciar se não for por ordem ou do comando da instituição. "O sargento (Trifilio) procurou um advogado que irá tomar as providências à respeito dessa prisão. É uma covardia o que a Aeronáutica está fazendo, eles estão tentando desestabilizar os controladores porque quando você prende o presidente da associação tem um impacto na moral do grupo. Se o presidente está tomando uma punição, imagina nós que não estamos na frente", conta.

O controlador que pediu sigilo acredita que há ligação entre a punição e a nota divulgada pela Febracta ontem, informando sobre a pane nos monitores do Cindacta 1, em Brasília. A pane é a explicação da categoria para o seqüenciamento dos vôos (intervalos de 30 em 30 minutos entre pousos e decolagens), que formou filas nos aeroportos brasileiros. Na versão da Aeronáutica, os controladores estariam realizando uma operação-padrão.

Ele mantém a versão da pane: "os monitores estavam com informações não confiáveis, e os controladores que estavam de serviço consideraram melhor solicitar a troca dos equipamentos, que por questão de segurança deveria ser resolvida. Não houve nenhuma greve ou operação-padrão. É bem possível que o presidente da Febracta também possa ser punido porque a federação emitiu essa nota", declara.

Não houve, entretanto informação oficial de punição sobre esse caso.

Procurado, Trifilio não quis se pronunciar.

Redação Terra

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3757
Rubrica

Leia esta notícia no original em:
Terra - Notícias - Brasil
http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI1702353-EI7897,00.html

CLIQUE AQUI PARA COMEÇAR A IMPRESSÃO

Buscar na internet Assine Banda Larga | Sonora

» Notícias » Brasil » Atrasos em vôos
notícias por e-mail fale conosco rss

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3758
Rubrica

Atrasos em vôos

Brasil
Últimas notícias
Fotos
Vídeos
Cidades
Loterias
Polícia
Política

Notícias
Últimas notícias
Fotos
Fotos 24h
Vídeos
Brasil
Cidadania
Ciência
Diversão
Economia
Educação
Esportes
Gente & TV
Jornais
Jornal do Terra
Loterias
Mundo
Popular
Revistas
Tecnologia
Tempo
Terra Magazine
Vestibular
vc repórter
Correções

Qual é a sua?

Mais de 500 mil músicas com qualidade de CD.
Assine já!

Conheça também:
» Banda Larga
» Terra Mail Gigante
Veja todos os serviços

Quarta, 20 de junho de 2007, 23h49 Atualizada às 07h24

Aeronáutica manda prender líder de controladores

Juliana Michaela
Direto de Cuiabá

O presidente da Federação Brasileira das Associações de Controladores de Trafego Aéreo (Febracta), Carlos Trifilio, deve cumprir prisão administrativa por 20 dias e mais quatro dias de detenção, a partir de 2 de julho na base aérea da Aeronáutica em Guarulhos (SP). A determinação da punição é da Aeronáutica.

» Infraero: atrasos em 23,4% dos vôos
» Nas filas, passageiros lembram de Marta
» Controle volta ao normal
» Controladores querem troca de monitor
» Cindacta 1 teria operação-padrão

O sargento recebeu, nesta quarta-feira, às 18h30, o comunicado que o informava a prisão. A justificativa seriam entrevistas concedidas pelo sindicalista sobre a crise aérea e o estresse ao qual a categoria está sujeita, além da interferência de rádios piratas e celulares nas comunicações de trabalho.

Segundo um controlador de vôo que pediu para não ser identificado, a punição ocorre porque existe um regulamento interno que ninguém da instituição deve se pronunciar se não for por ordem ou do comando da instituição. "O sargento (Trifilio) procurou um advogado que irá tomar as providências à respeito dessa prisão. É uma covardia o que a Aeronáutica está fazendo, eles estão tentando desestabilizar os controladores porque quando você prende o presidente da associação tem um impacto na moral do grupo. Se o presidente está tomando uma punição, imagina nós que não estamos na frente", conta.

O controlador que pediu sigilo acredita que há ligação entre a punição e a nota divulgada pela Febracta ontem, informando sobre a pane nos monitores do Cindacta 1, em Brasília. A pane é a explicação da categoria para o seqüenciamento dos vôos (intervalos de 30 em 30 minutos entre pousos e decolagens), que formou filas nos aeroportos brasileiros. Na versão da Aeronáutica, os controladores estariam realizando uma operação-padrão.

Ele mantém a versão da pane: "os monitores estavam com informações não confiáveis, e os controladores que estavam de serviço consideraram melhor solicitar a troca dos equipamentos, que por questão de segurança deveria ser resolvida. Não houve nenhuma greve ou operação-padrão. É bem possível que o presidente da Febracta também possa ser punido porque a federação emitiu essa nota", declara. Não houve, entretanto informação oficial de punição sobre esse caso.

Procurado, Trifilio não quis se pronunciar.

Redação Terra

Últimas de Atrasos em vôos
» Passageiros esperam por 8 horas em aeroportos
» Procurador inspeciona aeroporto de Manaus
» Aeronáutica manda prender líder de controladores

Busca
Busque outras notícias no Terra:
BUSCAR

COMPRAS
MUQUIRANA.COM.BR
R$ 0,01 Compre Produtos por CENTAVOS!
MagazineLuiza.com
Webcam Labtec por apenas R$ 94 ou 6x R$ 15,67
Extra.com.br
Notebook LG c/ Windows Vista R$2.999 em 12x
Marisa.com.br
Relógios em até 10x sem juros
Sack's Perfumaria
DAVIDOFF Cool Water Game por apenas R$ 79,90

IMPRIMA ESTA NOTÍCIA
ENVIE ESTA NOTÍCIA POR E-MAIL

»Conheça o Terra em outros países Resolução mínima de 800x600 © Copyright 2007, Terra Networks Brasil S/A Proibida sua reprodução total ou parcial
Anuncie | Assine | Central de Assinante | Clube Terra | Fale com o Terra | Aviso Legal | Política de Privacidade

cidades

Impasse do Caprichoso com a Trevisan continua
PÁGINA C 3

Estudante é morto na porta da própria casa
PÁGINA C 8

CRISE NO SETOR AÉREO

Ministério Público do Trabalho constatou a falta de controladores de vôo no Cindacta de Manaus. O problema está levando os profissionais a uma situação de sobrecarga de trabalho e estresse.

"Os problemas são semelhantes no Brasil inteiro em relação à falta de pessoal".

Alessandro Santos Miranda, procurador.

11

vôos que deveriam ter saído de Manaus entre 0h e 12h de ontem atrasaram.

Fotos: Luiz Vasconcel

Precisa-se controlad

Ministério Público do Trabalho visitou ontem as instalações d

JÚLIO PEDROSA
DA EQUIPE DE A CRÍTICA

Os procuradores do Ministério Público do Trabalho fizeram ontem uma visita de inspeção às instalações do Centro Integrado de Defesa e Controle do Tráfego Aéreo (Cindacta 4), no Tarumã, Zona Oeste, para verificar as condições de trabalho e dos equipamentos monitorados pelos controladores de vôo que atuam no local. De acordo com o procurador do Trabalho e coordenador nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho, Alessandro Santos Miranda, a equipe constatou a falta de profissionais que leva, em algumas situações, a sobrecarga de trabalho e ao estresse no exercício da função, sobretudo nos turnos da madrugada, quando é maior o tráfego de aeronaves na região.

Segundo o procurador, o déficit no Cindacta 4 é de pelo menos 38 controladores. Atualmente, o centro conta com 132 quando deveria operar com 170 profissionais. O levantamento, conforme o procurador, foi feito em todos os outros centros de controle do País. "Os problemas são semelhantes no Brasil inteiro em relação à falta de pessoal", explicou. Segundo o MPT, seria necessária a contratação de mais 600 controladores para todo o Brasil. "Quanto mais controladores menos problemas de espaçamento entre as aeronaves e os conseqüentes atrasos que causam transtorno nos aeroportos", afirmou.

Com relação aos equipamentos, os procuradores do MPT informaram que há sim uma defasagem a ser superada a partir da mudança de sistema no controle do tráfego aéreo, prevista para ocorrer entre 2012 e 2015, quando o movimento das aeronaves passará a ser monitorado por satélite e não mais por radares. O comandante do Cindacta 4, coronel aviador Eduardo Antonio, a mudança será benéfica pois permitirá que as aeronaves - que possuem GPS a bordo - possam informar a sua posição de forma mais precisa, sem precisar dos radares que sofrem com interferências constantes.

Nos procedimentos investigatios abertos pelo MPT (um total de 27) foram observados também problemas relativos aos turnos de trabalho dos controladores. Hoje, eles trabalham em turnos alternados de escala, com duração de seis a 12 horas cada - manhã, tarde, noite e folga de um dia – o que, segundo os procuradores, gera transtornos de saúde e fadiga ocasionados pela sobrecarga. A proposta do MPT é de que haja a extinção

Coronel da Força Aérea conduziu os mem

EM NÚMEROS

#

60%

dos vôos do Brasil são controlados pelo Cindacta 1, de Brasília (que abrange as regioes Sudeste e Centro-Oeste). O Cindacta 4, que cobre a região Norte, responde por 7% do volume nacional. Os dois outros centros de defesa ficam em Curitiva (2) e no Recife (3).

...os equipamentos de segurança. Apesar da reclamação geral, a crise parece estar longe do fim

e de dores

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3755
Rubrica

do Cindacta 4, localizado na Zona Oeste

nbros do Ministério Público na visita

dos turnos alternados de escala.

O MPT considera também que há um exdcesso de carga de trabalho mensal, agravada pelo desempenho das demais atividades militares, uma vez que 78% dos 2.904 controladores de vôo em atuação no País são militares. O número equivale a 2.257 militares. Os demais 647 são civis. O procurador Alessandro Santos de Miranda lembrou que em todo o País os sistemas de defesa aérea e controle da aviação comercial são interligados, o que dificultaria o processo de desmilitarização dos controladores.

PERSONAGEM

Coronel Carcavallo
COMANDANTE DO CINDACTA 4

O coronel Eduardo Antonio Carcavallo Filho garantiu ontem que a situação atual de déficit no número de controladores do vôo não põe em risco a segurança do tráfego aéreo. Ele afirmou que o problema começará a ser resolvido a partir de julho, quando o Cindacta 4 estará recebendo 17 novos controladores de vôo. Eles integram a turma de 160 militares que atualmente se encontram em processo de formação nas escolas de formação de controladores sediadas em Guaratinguetá e São José dos Campos, São Paulo. "Já temos informação de que houve autorização do Comando da Aeronáutica para o aumento do quadro", ressaltou. Segundo o coronel, mais 26 controladores estarão sendo incorporados até o final do ano. Esse número, entretanto, ainda precisa ser confirmado, de acordo com o militar, que acompanhou a visita dos procuradores.

Coronel admite falhas

A problemática vivida hoje pelos controladores de vôo dos Cindactas 1 e 4, em função das falhas nos equipamentos que podem levar a incidentes e acidentes aéreos, foi tema de reportagem publicada no último domingo em A CRÍTICA. A reportagem teve acesso a documentos que relatavam situações de falhas nos sistemas de operação que vinham levando os controladores a situações de alto grau de estresse. O comandante do Cindacta 4, coronel Eduardo Carcavallo Filho, admitiu a existência de falhas em decorrência das interferências sofridas naturalmente pelos equipamentos radares.

"Os radares são equipamentos probabilísticos e não determinísticos. Os controladores têm a consciência de que há uma margem de erro que também é aceitável, o que faz com que os equipamentos produzam informações falsas", justificou ele, lembrando que as descargas elétricas muito comuns na região amazônica e as temperaturas altas são causas constantes de problemas de freqüência nos radares.

O Ministério Público do Trabalho (MPT) sugere, entre as 40 sugestões propostas aos órgãos ligados à aviação nacional, a substituição dos equipamentos, melhoria salarial e a capacitação dos controladores de vôo, como, por exemplo, a realização de cursos para a elevação da fluência em inglês dos profissionais, sejam militares ou civis.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3760

Um buraco chamado Sivam

O sistema que custou 1,7 bilhão de dólares vive em pane, traz riscos para a aviação e não é capaz de vigiar a Amazônia

Leonardo Coutinho

AVIÕES-FANTASMA - A foto ao lado mostra uma das telas de controle do Sivam. A imagem, feita em 2 de junho, exibe o espaço aéreo de São Luís, no Maranhão. Tudo o que aparece na cor laranja são informações falsas transmitidas pelos radares do sistema militar. Eles detectam aviões inexistentes. No momento em que a imagem foi captada, apenas um avião sobrevoava, de fato, a área. Ele aparece em verde (destacado pelo quadrado vermelho). No controle aéreo da Amazônia, esse tipo de falha, chamado de "pista falsa", é constante.

O Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam) foi criado em 1997 para que a Aeronáutica pudesse monitorar o espaço aéreo da Amazônia. O governo investiu 1,7 bilhão de dólares para que o sistema fosse capaz de controlar as rotas de jatos comerciais, o percurso de aeronaves militares, detectar aviões de traficantes e contrabandistas que entram no país, mensurar a devastação ambiental e até mesmo levar telefone a povoados isolados. Em 2002, os dados dos seus radares passaram a ser partilhados pelo Cindacta 4, que cuida do tráfego aéreo no norte do país, e pelo Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam), que monitora as florestas. A confiabilidade do Sivam foi colocada em xeque pela primeira vez há dez meses, quando o vôo 1907 da Gol colidiu com o jato Legacy. As investigações mostraram que, embora o sistema não tivesse contribuído para a ocorrência, havia buracos negros no céu da Amazônia – áreas que os radares não alcançam. Desde então, VEJA visitou seis instalações do Sivam, entrevistou controladores de vôo, militares, pilotos, reuniu fotografias, gravações e documentos confidenciais sobre o sistema. A conclusão a que se chega a partir desse material é estarrecedora: o Sivam é incapaz de vigiar a Amazônia.

Alberto Cesar Araujo/Folha Imagem

Sala de controle em Manaus: registro de aviões que não existem e de falsas colisões

O sistema não opera em condições minimamente aceitáveis para a aviação comercial nem para fins militares. Seus radares sofrem panes constantes. Quando isso acontece, as telas mostram aviões que não existem e informam de forma errada o rumo e a velocidade das aeronaves que estão, de fato, no espaço aéreo. Um relatório da Aeronáutica obtido por VEJA revela que, no início da década, essas panes eram toleradas, porque "poucas aeronaves voavam na região". Desde então, o tráfego aéreo aumentou e a freqüência das falhas também. Um exemplo do risco pelo qual passam as pessoas que sobrevoam a Amazônia é o episódio ocorrido em 27 de março último, na sede do Cindacta 4, em

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3761

Manaus. Por vinte segundos, o console de controle de vôos indicou que um Airbus A330 da TAM havia colidido no ar com um Boeing 737-800 da Gol entre as cidades de Sinop, em Mato Grosso, e Cachimbo, no Pará. Antes de indicar o desastre, o sistema apontou mais de 100 mudanças repentinas de velocidade, proa e altitude, como se os jatos fizessem acrobacias. Todas as informações eram falsas, inclusive a do acidente. Mas, quando o alarme soou, o controlador de vôo que monitorava os aviões entrou em choque. "O perigo está em um controlador ignorar um perigo real, devido à constante sinalização de alarmes falsos", alerta o documento do Comando da Aeronáutica.

Antonio Milena

Equipamentos abandonados em Tabatinga, no Amazonas: faltou uma antena

Em 19 de abril, menos de um mês depois, o sistema voltou a entrar em colapso. Dos 25 radares da Amazônia, dezesseis apresentavam falhas graves. Os defeitos foram expostos em uma reunião dos controladores de vôo do Cindacta 4. Um deles filmou o encontro. Em situações em que os equipamentos não funcionam, como naquele dia, o Sivam (que, lembre-se, custou 1,7 bilhão de dólares) entra no que se chama "operação não-radar": os aviões passam a sobrevoar a Amazônia quase que completamente às cegas e são guiados apenas por rádio. Essas falhas no sistema de controle aéreo têm as causas mais variadas, que vão desde a falta de regulagem dos radares até as fortes chuvas que atingem a região e interferem na transmissão de dados.

Além dos riscos que oferece à aviação comercial, o Sivam é completamente ineficiente para fins de defesa aérea. Os radares não são capazes de acompanhar a rota de aeronaves que trafegam abaixo de 3.000 metros. Nessa altitude, os aviões só são detectados se voarem sobre os radares. Isso ocorre porque a área de cobertura dos radares têm amplitude restrita. Como monomotores e bimotores, os aviões preferidos por traficantes e contrabandistas, geralmente voam em baixa altitude, o sistema não consegue flagrar o trânsito de mercadorias ilícitas na Amazônia. O major-brigadeiro Álvaro Pinheiro da Costa, vice-diretor do Departamento de Controle de Espaço Aéreo (Decea), reconhece o problema: "Com a ajuda de um GPS, pilotos de aeronaves ilegais conseguem voar em altitudes que tornam impossível detectá-los". O Comando da Aeronáutica chegou a armar um esquadrão de aviões supertucanos com mísseis para interceptar e, eventualmente, derrubar os aviões dos invasores. Mas, como o sistema é incapaz de identificá-los, o esquadrão nunca interceptou nenhuma aeronave. Por falta de uso, a maior parte dos supertucanos acabou sendo transferida da Amazônia para Goiás.

Estação desativada na fronteira com a Bolívia: sem manutenção

A Aeronáutica calcula que, para cobrir todo o espaço aéreo da Amazônia, seria necessário instalar mais 625 radares, além dos 25 que já estão em operação. Como isso é muito caro, os militares apelaram para uma gambiarra: deslocaram os radares existentes para cidades nas quais se vende combustível de aviação. Com essa medida, conseguem rastrear pequenos aviões que fazem rotas legais. Isso não coíbe, porém, o tráfego de aeronaves de

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3762

criminosos, que se abastecem em bases clandestinas. Além de operar com radares quebrados e incapazes de flagrar invasores, o Sivam sofre com o abandono. Em Tabatinga, cidade amazonense que faz fronteira com a Colômbia e é uma das principais portas de entrada de cocaína no Brasil, foi erguida uma base do sistema para ajudar no patrulhamento da região. Ela deveria receber informações dos radares e repassá-las à Polícia Federal. O governo construiu um prédio, comprou equipamentos eletrônicos, mas alguém se esqueceu de instalar a antena para receber o sinal de satélite. Resultado: a base foi abandonada.

Os terminais de comunicação instalados em pontos remotos da floresta, como aldeias indígenas, comunidades isoladas e postos de fronteira, tiveram a mesma sorte. Os Vsats, compostos de telefone e computador com conexão à internet via satélite, deveriam servir de canal de comunicação para que índios, ribeirinhos e policiais que trabalham no interior informassem problemas como crimes ambientais e tráfico de drogas. Dos 665 aparelhos instalados, pelo menos 400 estão fora de operação. Esquecido, mal administrado e cheio de defeitos, o Sivam está prestes a entrar no folclore. Já caminha a passos largos para se tornar o curupira do século XXI: muitos ouviram falar, uns dizem que já viram, mas ninguém põe a mão no fogo pela sua existência.

RESPOSTA DO CECOMSAER ENVIADA A REVISTA VEJA

Sobre a matéria "UM BURACO NEGRO CHAMADO SIVAM", publicada na revista Veja (nº 28, de 18 de julho de 2007), o Comando da Aeronáutica repudia veementemente a forma como ela foi colocada, julgando imprescindível esclarecer alguns relatos apresentados, com informações equivocadas, e que denotam desconhecimento do jornalista a respeito do funcionamento e da concepção do Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA).

O Comando da Aeronáutica reafirma que, no tocante à circulação aérea geral, o espaço aéreo brasileiro possui uma cobertura radar efetiva, plena, no nível da aviação comercial, ou seja, acima de 29.000 pés de altitude. No entanto, a reportagem confunde a função de controle de espaço aéreo com a de defesa aérea, fazendo ilações indevidas a respeito da capacidade de a FAB prover uma proteção adequada de nosso espaço aéreo.

Radares fixos não têm como função principal a deteção de alvos a baixa altura, eles existem para a coordenação dos chamados "tráfegos cooperativos" em apoio à atividade de controle de espaço aéreo.

Além disso, em nenhum momento, os Esquadrões de Super-Tucanos (A-29) foram transferidos de suas bases para o Estado de Goiás. Na verdade, essas aeronaves voam na Amazônia e operam, quando em missão de combate a aeronaves ilícitas, em coordenação com aeronaves radar R-99A, da Força Aérea Brasileira, e com radares móveis aerotransportáveis, ampliando significativamente a capacidade de manutenção de nossa soberania.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 316
Rubrica

Vale ressaltar que o jornalista não tem acesso ao número de acionamentos realizados pelas aeronaves de alerta naquela região e, por isso, erra grosseiramente ao afirmar que não acontecem interceptações naquela região.

Quando se reporta à insegurança causada por eventuais falhas na deteção radar, o jornalista demonstra desconhecer que o controle do tráfego aéreo é realizado precipuamente por meio de comunicações VHF e que qualquer inoperância de um equipamento radar repercute na quantidade de aeronaves controladas, em determinado espaço e tempo, e não na segurança delas.

Além disso, a matéria relata uma possível colisão indicada pela console de controle de vôos, quando na verdade as aeronaves voavam em altitudes distintas, sem qualquer possibilidade de choque entre elas.

Uma foto apresentada como indicativo de problemas no sistema, nada mais é do que o retrato de um agrupamento de setores de controle, o que é uma característica do sistema e não uma falha, como afirma o jornalista.

Dessa forma, a reportagem nada mais é do que um arrazoado de críticas, provavelmente advindas de pessoas insatisfeitas com as medidas eficientes que a FAB tem adotado para o controle do espaço aéreo brasileiro e, dentre outros equívocos, que misturam atribuições do CINDACTA IV (originado do SIVAM) com as do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM).

Lamentavelmente, a matéria em nada contribui para um eventual aperfeiçoamento do sistema, tampouco serve para o devido esclarecimento ao público, uma vez que é fraco seu embasamento técnico, o que presta desinformação e gera, maldosamente, dúvidas infundadas aos leitores de tão importante Revista.

Brigadeiro-do-Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez
Chefe do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica

Excelentíssima Doutora Maria Ester Henrique Tavares
M.Dª. Procuradora-Geral da Justiça Militar

A FEBRACTA - Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo, através de seu Advogado, considerando o disposto nos artigos 33 e 34 do Código de Processo Penal Militar, consoante a disciplina trazida no artigos 116 e 123 da LC 75/93, vem apresentar

NOTITIA CRIMINIS

em desfavor dos:

1. Ten. Brig. Ar Juniti Saito,
2. Ten. Brig. Ar José Américo dos Santos,
3. Ten. Brig. Ar Paulo Roberto Rohrig de Brito,
4. Ten. Brig. Ar Neimar Dieguez Barreiro,
5. Ten. Brig. Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho,
6. Ten. Brig. Ar Antonio Pinto Macedo,
7. Ten. Brig. Ar Carlos Alberto Pires Rola,
8. Ten. Brig. Ar Cleonilson Nicácio Silva e
9. Ten. Brig. Ar João Manoel Sandim de Rezende,

PROCURADORIA DA JUSTIÇA MILITAR
3765

todos componentes do Alto Comando da Aeronáutica, pelos crimes de **Abandono de Posto**, **Descumprimento de Missão**, **Omissão de Eficiência da Força e Desrespeito a Superior, respectivamente** capitulados nos artigos 195, 196, 198, e 160 do Código de Penal Militar Brasileiro.

A origem da cadeia causal para os fatos acima apontados remonta à trágica colisão ocorrida no ano de 2006 entre o Boeing da Gol, vôo 1907, e o Legacy da empresa norte-americana ExcelAire, prefixo N600XL, que vitimou 154 passageiros da primeira aeronave, evento a partir do qual a nação brasileira vem recebendo informações parcialmente verdadeiras e intencionalmente incompletas quanto ao conjunto de causas que resultaram no acidente.

E são muitas as dificuldades reais que têm prejudicado o esclarecimento dos fatos. Dessas, a mais relevante é a falta de isenção dos órgãos oficiais – CENIPA, Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e DECEA, Departamento de Controle de Espaço Aéreo - subordinados a Aeronáutica, encarregados da apuração dos fatos. Falta de isenção que resulta do complexo quadro de problemas que cercam a atividade de controle de tráfego aéreo e que se tornou visível a partir daquele acidente ocorrido em 29 de setembro de 2006.

Em extremada síntese, encontra-se a Força Aérea Brasileira responsabilizada por uma atividade essencialmente civil, considerada em todo o mundo como incompatível com a estrutura organizacional e o modelo de gestão de um comando militar.

Fato é que o controle militarizado de tráfego civil em espaço aéreo é um anacronismo somente verificado na Eritréia, Gabão, Togo, Coréia do Norte (onde quase tudo se encontra submetido a controle militar) e outros países de pequeno porte nessa atividade. Em todos os países da Europa e da América do Norte a atividade é exercida por instituições civis. Mesmo nos Estados Unidos da América, após

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3766
Rubrica

o atentado de 11 de setembro, a atividade encontra-se controlada por civis.

Como resultado verifica-se que a apuração de causas de acidentes aéreos no Brasil, que em todo o mundo é feita por perícia técnica absolutamente isenta de qualquer preocupação estranha à busca da verdade real, aqui se vê confundida no bojo das atividades de segurança militar e de defesa da soberania do país, o que se mostra de todo irracional.

Desse quadro resulta que a produção das provas quanto às falhas do sistema de controle[1], quanto à má formação dos controladores, quanto à negligente gestão de problemas operacionais, tudo dependerá de colaboração daqueles que estão diretamente interessados em esconder as suas próprias responsabilidades.

A conseqüência do acima exposto é que a partir do fatídico acidente que vitimou os passageiros do vôo GOL 1907 rompeu-se a lealdade que dá suporte ao binômio hierarquia-disciplina na relação entre comandantes e subordinados. E o rompimento se deu porque o **Comando da Aeronáutica optou pela ocultação das falhas sistêmicas e responsabilização unilateral dos controladores** em serviço naquele dia, o que em *ultima ratio* significou a perpetuação da situação geral de risco, conforme comprovam os anexos 02 e 03 aqui trazidos.

Seguiram-se reações dos subordinados, todos na iminência de virem igualmente a ser injusta e covardemente perseguidos em face de novos acidentes, que todos sabiam e sabem como prováveis, em face da fragilidade do sistema de controle.

Para sufocar as ações em legítima defesa (da categoria e da sociedade usuária dos serviços de aviação) com que passou a se comportar a classe dos

[1] Freqüências de rádio inativas, espaços não cobertos pela comunicação (zonas de sombra), falhas no software que atualiza erroneamente situação de altitude sem interveniência do controlador etc.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 376

Controladores o que se viu foi uma sucessão de perseguições lastreadas no invocado binômio hierarquia-disciplina.

Tudo a conduzir ao estado de impasse que resultou no auto-aquartelamento do dia 30 de março de 2007, quando os Controladores de Brasília concentraram-se na esperança de virem a ser ouvidos pelo Governo e pela Sociedade, essa em permanente perigo. Se as condutas ali praticadas em desespero pelos Controladores devem merecer apreciação da Justiça Brasileira, com muito mais gravidade é de ser examinada a conduta dos Comandantes da Aeronáutica que, indiferentes à segurança das milhares de pessoas que cruzavam os céus do Brasil naqueles dias, abandonaram os seus postos, as suas missões, parecendo desejar que o pior acontecesse.

Assim, vem essa *Notitia Criminis* trazer a descrição dos fatos que estão a exigir, em defesa da sociedade democrática brasileira, a persecução pelo mais elevado Órgão Guardião da Lei Militar no Brasil. Delitos praticados em unidade de desígnios, conforme o documento por todos assinados (anexo 01), onde se registra o início de prova das gravíssimas ocorrências de que foram protagonistas todos os indigitados comandantes da Força Aérea Brasileira no período compreendido entre os dias 30 de março a 02 de abril de 2007.

Naquela noite de trinta de março os oficiais responsáveis pelo controle de tráfego aéreo deixaram os seus postos e entregaram todo o comando da atividade diretamente aos sargentos e suboficiais dos centros de controle.

Tal inusitado gesto se deu em represália à interveniência mediadora da Presidência da República, chefia suprema das Forças Armadas, que encaminhou o Ministro do Planejamento Paulo Bernardo para o local em que se encontravam reunidos os controladores de tráfego aéreo do Centro de Controle de Brasília.

AUDITORIA DA 12ª C.J.Ae.
Fls: 3768

Ressalte-se que o Alto Comando da Aeronáutica tomou conhecimento, com antecedência, da concentração daqueles profissionais para uma possível greve de fome e auto-aquartelamento. Contudo, em lugar de atuar com a autoridade que qualquer comandante militar atuaria em tal situação, nada fez para impedir.

Antes, esperaram que a situação se configurasse para criar um sentimento nacional de preservação da administração militar do tráfego aéreo civil, naquele momento questionada. Nesse interesse convinha atiçar contra os Controladores a opinião pública, fortemente sensível à crise aérea, tratando como crime de motim e fazendo parecer aquele movimento como se em tudo contrário fosse ao interesse nacional. Adicionalmente esperavam desestabilizar o Ministro da Defesa por quem publicamente demonstravam desrespeito e desapreço, sentimentos acentuados em especial razão de aquela autoridade considerar plausível a hipótese de desmilitarização do setor.

Como prova da omissão, merece exame o que de fato ocorreu no CINDACTA-1, sede do evento a que se deu o nome de "Motim de 30 de Março". Desde a manhã daquele dia, logo após a Formatura Militar, o comando da unidade tomou conhecimento da aglomeração dos Controladores naquele ambiente operacional. Entenda-se aglomeração pela presença de sargentos, suboficiais e civis que não se encontravam de serviço naquele dia. A anormalidade da situação avançou pela tarde, com o aumento da concentração. Certo de que o Alto Comando fora notificado, resulta absurdo que até às dezoito horas nenhuma autoridade da Força Aérea ali tenha comparecido para tratar do problema em curso.

Por volta das dezoito horas é que o Comandnate do CINDACTA I subiu ao primeiro andar, onde se situa a "sala de *briefing* operacional", para sugerir, exatamente isso: "sugerir" que quem não estivesse de serviço fosse embora.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3169
Rubrica

Fato que ninguém se atreve a negar é que desde aquela noite de 30 de março, **no exato momento em que o Ministro do Planejamento Paulo Bernardo entrou no Centro de Controle de Brasília,** até o meio dia de 02 de abril, **o Alto Comando da Força Aérea Brasileira ordenou o Abandono de Posto,** retirando todos os oficiais dos centros de controle de tráfego aéreo, assim dando início a um **Descumprimento de Missão**, em clara **Omissão de Eficiência da Força,** tudo em completo **Desrespeito a Superior.** As expressões negritadas correspondem aos delitos capitulados nos artigos 195, 196, 198, e 160, respectivamente, do Código de Penal Militar Brasileiro.

Insustentável que em um Estado Democrático de Direito se busque justificar uma tal conduta, praticada em represália às sensatas ações da Presidência da República, por determinação do próprio Presidente, Comandante-Chefe das Forças Armadas. É como se justificável fosse a um capitão abandonar uma operação militar em curso em resposta à chegada do seu coronel trazendo para a tropa ordem contrária a aquela até então em curso.

Como início de prova para o cometimento de tais crimes é que aqui se anexou o BOLIMPE – Boletim Periódico nº 01 (anexo 01), de 31 de março de 2007, assinado pelo Comandante da Aeronáutica e pelos oito oficiais-generais que compõem o Alto Comando da Força, bem assim as cópias de documentos do Destacamento de Controle de Tráfego Aéreo de Salvador, mero exemplo do gênero de ordens escritas em todo o país no sentido do abandono que se seguiu. Em Salvador (folha 5 do Anexo 01), a ordem foi para que os Controladores abandonassem o fardamento militar e passassem ao imediato uso de traje civil, já a partir daquele dois de abril.

Ou seja, **o Major Aviador, Chefe do DTCEA-SV,** a exemplo do que ocorreu em São Paulo e muitas outras unidades do país, em completo desprezo ao Estado Democrático de Direito, agredindo a Constituição Federal

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3770
Rubrica

(como Magna Carta Política da nação) e a todo o ordenamento jurídico brasileiro, **ordenou que Militares transformassem-se em Civis, tudo através da simples Carta nº 35/DTCEA-SV, de 02 de abril de 2007.**

Das duas, uma: ou o documento é falso, caso em que merece responsabilização criminal quem a produziu e a utiliza, ou é verdadeiro, caso em que configura-se como prova irrefutável dos crimes aqui apontados. E aí, suficientes os indícios de autoria e de materialidade, presente a Justa Causa para a Ação Penal, há de suceder a denúncia, em face da qual hão de ter todas as possibilidades de defesa os indigitados autores.

Evidentemente, aquele Major, Chefe do DTCEA Salvador, não agiu por iniciativa própria.

O que o texto daquele Boletim 01, assinado por todos os Oficiais-Generais do Alto Comando da Aeronáutica, não chega a revelar, mercê do seu elegante estilo, foi a imediata seqüência de ações criminosas que se seguiram. Também a demonstrar de modo claro o Abandono de Missão ocorrido naqueles dias, veja-se declarações do Coronel Carlos Vuyk de Aquino, então comandante do Cindacta-1, ao jornal Estado de São Paulo, em 1º de Julho de 2007:

> "Após o dia 30 de março, quando o Cindacta 1 estava sob o "comando" deles, naqueles dias resolveram tudo. ..."

Sem dúvida, o Ministério Público Militar, contando com um acesso que não dispõe a FEBRACTA, por força do arsenal institucional que lhe garante a Constituição da República, produzirá amplo material probatório a reforçar o que aqui provamos ea embasar a sua Ação, essa tida, por muitos detratores da Ordem Democrática, como improvável.

AUDITORIA DA JUSTIÇA
Fls. 3771

Assim, Excelentíssima Procuradora-Geral da Justiça Militar, tem-se diante **o mais impensável gesto de omissão de um comando de uma força militar brasileira. Antes a coragem de contrariar uma ordem em face do representante da Presidência da República, conquanto assumissem o controle e mantivessem a responsabilidade, do que o gesto de abandono da atividade de Controle do Tráfego Aéreo, com o que demonstraram completo desinteresse pela sorte de milhares de cidadãos que voavam pelos céus do Brasil naquele período.**

A honra militar restaria preservada ao Oficial que em nome da Missão viesse a ser punido por pontual descumprimento de ordem superior. Porque tal conduta poderia ser justificada pelo AMOR À PÁTRIA. Mas abandonar a missão e seus concidadãos...

Além do abandono da missão, sem paralelo na história militar do Brasil, trata-se de omissão de eficiência. Com o que concorda o Promotor da Justiça Militar João Rodrigues Arruda:

> *João Rodrigues Arruda – É o artigo 198: "deixar o comandante de manter a força sob seu comando em estado de eficiência". É crime militar. Quer dizer, então se o controle de espaço aéreo, o controle aéreo não está sendo exercido com eficiência, e dizem que isso é atividade militar, tanto é que os militares estão para serem processados por crime militar. Se a atividade fosse civil, você não teria nada... Então se a atividade militar não está sendo feita com eficiência, então é crime militar do comandante, por omissão.*
> ***Paulo Henrique Amorim** – Quer dizer que nós estamos diante de uma hipótese. A hipótese um é que se trate de um motim, a hipótese dois é que o comandante tenha cometido um crime?*
> ***João Rodrigues Arruda** – Mesmo na hipótese de motim.*
> ***Paulo Henrique Amorim** – Mesmo na hipótese de motim?*
> ***João Rodrigues Arruda** – É, porque se ele não mantém a tropa disciplinada sob o comando dele, também é omissão de eficiência. Entendeu? Não é possível ficar sempre achando... se o controlador não está eficiente por falta de instrução, é crime do comandante; se o controlador não está eficiente por indisciplina, é crime do comandante; se é deficiência de material, é crime do comandante. Agora pode ser crime do subordinado também.*
> *(entrevista concedida em http://conversa-afiada.ig.com.br /materias/439001-439500/439399/439399_1.html CONTROLADORES PODEM TER FEITO MOTIMNoticias20/06/2007 11:18h)*

Ressalte-se que o referido Comando não tem se furtado a propalar ofensas diretas às autoridades

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3772

constituídas, mediante a divulgação em todas as unidades da Aeronáutica de publicações veiculadoras de matérias atentatórias ao Estado Democrático de Direito. É o que claramente se vê no artigo, igualmente aqui anexado (anexo 05), assinado pelo Cel. Aviador Renato Paiva Lamounier, na Revista Aeronáutica, nº 261.

Causa espanto, que após o longo sofrimento da reconquista democrática, um militar, em face da inevitável modernização da gestão do controle de tráfego aéreo, profira impunemente frases do seguinte teor, contra o Ministro da Defesa, seu Superior Hierárquico:

> *"...seres estranhos ao meio militar e arrolados nesta idiotice, precipitada e sem fundamento, pregada sem conhecimento de causa pelo Ministro da Defesa quanto à desmilitarização do Controle do Espaço Aéreo no Brasil...".*

Mais adiante, ainda se referindo ao então Ministro Waldir Pires:

> ..."*Com tudo isto retrocedeu ao tempo de sua atuação como pelego nas revoltas dos marinheiros no Automóvel Clube e de outros militares na Central do Brasil e soube revelar-se irresponsável e leviano ao desprezar a verdade histórica do quanto este fato contribuiu para a eclosão de Revolução de 1964."*

Ora, Excelentíssima Procuradora-Geral da Justiça Militar, que a democracia constitua regime onde a liberdade de expressão seja a tônica, não há o que reparar. Mas, dar publicidade em meio oficial, **e militar,** a expressões de desapreço aos seus superiores hierárquicos é conduta que se subsume nos artigos 17, 23 e 26 da Lei 7.170 de 1983, onde se expressam os crimes contra a Segurança Nacional e a Ordem Política e Social. Com que autoridade falam então em hierarquia e disciplina?

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3773
Rubrica

Por tudo exposto, em face do forte conjunto indiciário de crimes praticados pelos oficiais-generais, cujas condutas beiram ao desrespeito à Democracia Brasileira, indiferença à Justiça Militar e ao novel mister do Ministério Público pós Constituição Federal de 1988, outra alternativa não ficou para a FEBRACTA senão o de socorrer-se do *Parquet* Militar para que se restabeleça a verdade no quadro de persecuções criminais a que vê submetida a sua categoria. Registre-se a perversa compensação que se apresenta para a sociedade com a implacável perseguição de dezenas de sargentos e suboficiais processados por Motim, outros ainda como responsabilizados (até dolosamente) pelo acidente que vitimou os passageiros do vôo GOL 1907.

A qualquer brasileiro ocorreria a lembrança do adágio popular: "a corda sempre arrebenta do lado mais fraco".

Já os sargentos e suboficiais controladores de vôo, em meio a esse quadro, ao contrário dos seus comandantes, mantiveram postura compatível com a honra militar, na medida em que:

1) Em lugar de fugirem dos Centros de Controle, aquartelaram-se naqueles locais - em legítima defesa da segurança do tráfego aéreo nacional - para denunciar as falhas do sistema e manifestar apoio aos colegas, injusta e covardemente apontados como responsáveis pelo acidente que matou mais de 154 brasileiros;
2) mantiveram o controle do tráfego por todos aqueles dias em que seus superiores desertaram. E o fizeram com absoluta dedicação, espírito de superação, sustentando as melhores condições de segurança (possíveis) para as milhares de

AUDITORIA DA 3ª CJM 374

pessoas que voaram no espaço aéreo brasileiro naquele período;

3) em lugar de gestos irresponsáveis buscaram respostas jurídicas, civilizadas, para apresentar ao país propostas adequadas ao equacionamento do problema e superação da crise (a exemplo do douto parecer em favor da desmilitarização da atividade, esse construído com o exame do Direito Comparado por um dos maiores juristas do mundo moderno, o professor de universidades na Alemanha, Suíça, Inglaterra, Itália, Estados Unidos e Brasil, o Dr. Marcelo Neves: documento 04 anexado);
4) têm suportado as agressões cotidianas de que têm sido vítimas - perseguidos criminal e disciplinarmente, sofrendo assédio moral de toda espécie – e ainda assim prosseguem sustentando o cotidiano trabalho do tráfego aéreo, na espera de que suas democráticas e responsáveis iniciativas tenham a oportunidade de encontrar na JUSTIÇA, a resposta adequada.

Registre-se, por absolutamente necessário, que muitas das medidas que, embora imperfeitamente, estão sendo adotadas no sentido da melhoria da segurança do tráfego aéreo nacional foram justamente aquelas preconizadas pelos controladores e que resultaram na acusação de "motim" e "operação padrão".

Pela gravidade dos fatos expostos, em nome de seus representados e na proteção do direito difuso de todo cidadão usuário da aviação civil, a FEBRACTA – Federação Brasileira das Associações dos Controladores de Tráfego Aéreo aguarda que a Missão Constitucional conferida ao Ministério Público Militar seja cumprida, a despeito do elevado posto dos indigitados autores. Para

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3775
Rubrica

tanto, confiante na elevada direção que Vossa Excelência, Douta Procuradora-Geral da Justiça Militar, vem imprimindo ao mais elevado Órgão Ministerial Militar, desde já coloca todos os seus dirigentes e associados em pronto estado de inteira colaboração.

Brasília, 15 de janeiro de 2008

Roberto Catarino da Silva Sobral
OAB 13839/DF

Excelentíssimo Senhor Ministro da Defesa
Doutor Nelson Jobim

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3976
Rubrica

A FEBRACTA - Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo, através de seu Advogado, considerando o elevado encargo da direção das Forças Armadas cometida à Vossa Excelência, vem apresentar a seguinte

REPRESENTAÇÃO DE CARÁTER ADMINISTRATIVO

em desfavor dos:

1. Ten. Brig. Ar Juniti Saito,
2. Ten. Brig. Ar José Américo dos Santos,
3. Ten. Brig. Ar Paulo Roberto Rohrig de Brito,
4. Ten. Brig. Ar Neimar Dieguez Barreiro,
5. Ten. Brig. Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho,
6. Ten. Brig. Ar Antonio Pinto Macedo,
7. Ten. Brig. Ar Carlos Alberto Pires Rola,
8. Ten. Brig. Ar Cleonilson Nicácio Silva e
9. Ten. Brig. Ar João Manoel Sandim de Rezende,

todos componentes do Alto Comando da Aeronáutica, em face dos quais levará à apreciação do Poder Judiciário, através da Procuradoria Geral da Justiça Militar, *NOTITIA CRIMINIS* pelos delitos de **Abandono de Posto, Descumprimento de Missão, Omissão de Eficiência da Força e Desrespeito a Superior,** respectivamente capitulados nos artigos 195, 196, 198, e 160 do Código Penal Militar Brasileiro.

AUDITORIA DA 11ª C.J.M. Fls. 3771

Os fatos-crimes, cometidos em 30 de março de 2007, configuraram-se quando o Alto Comando determinou e fez cumprir a ordem de abandono de posto para todos os oficiais que atuavam na atividade de controle de tráfego aéreo, o que se seguiu de imediato, por quatro dias, indiferentes à sorte dos milhares de brasileiros que voavam nos céus do país naqueles dias.

De modo igual, REPRESENTA-SE contra os

1. Ten. Brig. Ar Juniti Saito,
2. Ten. Brig. Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho,
3. Maj. Brig. Ar Ramon Borges Cardoso,
4. Brig. do Ar Jorge Kersul Filho,

sem prejuízo da possível responsabilização penal militar desses e dos seus antecessores, por crime de **Omissão de Eficiência da Força** capitulados nos artigos 198 do Código Penal Militar Brasileiro, uma vez situados na linha hierárquica de comando dos órgãos responsáveis pela prevenção, segurança e controle do tráfego aéreo nacional. Enquanto circunstancialmente no comando, são, portanto, funcionalmente responsáveis por todo o quadro de imprudência, negligência e imperícia na gestão do controle de tráfego aéreo, quadro que se traz a conhecimento de Vossa Excelência e que os acusados insistem em omitir e ocultar, com o que falseiam a verdade perante seus superiores e toda a nação.

Os anexos aqui trazidos, suficientes a embasar a tipificação criminal acima, fundamentarão específica *Notitia* Criminis a ser encaminhada ao Ministério Público Militar.

Ainda no âmbito da Justiça Militar será oferecida outra circunstanciada *NOTITIA CRIMINIS* **pelos delitos militares de RIGOR EXCESSIVO, OFENSA AVILTANTE A INFERIOR e PREVARICAÇÃO, artigos 174, 176 e 319 do Código Penal Militar, tão logo se conclua o levantamento dos nomes dos responsáveis por cada uma das mais de cem arbitrárias medidas punitivas levadas a efeito contra os Controladores**

378

de Vôo, para atender interesses e sentimentos estranhos ao interesse público. Caracterizam RIGOR EXCESSIVO as abundantes provas já colhidas, relativas às prisões injustas, humilhações, proibição de assistência médico-psicológica, afastamentos da atividade, remoções e desengajamentos arbitrários e com PREJUÍZOS PARA A SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO, PELO EMPREGO DE PESSOAL INEXPERIENTE OU NÃO HABILITADO, chamado a suprir a falta daqueles removidos dos seus postos de serviço.

Para além das persecuções criminais acima apontadas, a FEBRACTA, através do seu advogado, está coligindo farta documentação para:

I. provocar a Justiça Federal de primeiro grau e a ação do Ministério Público Federal em AÇÃO CIVIL PÚBLICA – a ser movida frente a União, Comandos da Aeronáutica, em especial os do DECEA e do CENIPA, e oficiais comandantes de cada unidade de controle (com requerimento de Inquérito Civil preparatório para a Ação Civil Pública, onde não se dispuser de suficientes informações), o que se faz com fulcro na proteção ao direito difuso consistente na segurança do espaço aéreo nacional, posta em risco pela ineficiência e ineficácia na gestão da atividade do controle do tráfego, o que se tem por caracterizado em razão de reportes sucessivos e não resolvidos de (anexos 02, 03):

1. Radares inoperantes, com potência reduzida e com defusão de alvos;
2. falhas de radar criando "*tantas pistas falsas que fica muito difícil detectar a pista verdadeira*" (expressão repetida em documentos);
3. falha na indicação de altimetria (nível de vôo) das aeronaves na tela do radar;
4. troca de nível de vôo pelo software, sem interferência dos controladores;

AUDITORIA DA 1ª C.J.M. Fls: 3779 Rubrica

5. inoperância ou falhas de freqüências rádio – freqüências inoperantes e com interferências entre si, entre consoles de controle, de telefonia celular e de estação de rádio clandestina;
6. falhas de telefonia prejudicando a comunicação entre os centros de controle;
7. consoles inoperantes por falta de peças de reposição;
8. falta de impressoras para geração de fichas de progressão de vôo (*strips*), indispensáveis para a coordenação do tráfego, especialmente se inoperante o Sistema X-4000;
9. aeronaves em operação com matrículas de vôo semelhantes, o que, somado às deficiências da comunicação via rádio, leva a confusão entre controladores e pilotos;
10. alocação de controladores inexperientes e até de militares não habilitados ao controle de tráfego civil em posições operacionais efetivas.[1]

II. provocar a ação coordenada do MP do Trabalho por fatos relacionados a controladores civis: assédio moral, jornada de trabalho ilegal, humilhações, demissões e afastamentos por critérios estranhos ao interesse público.

III. em última instância, na remota possibilidade de não se vir a encontrar no Brasil, através dos seus Poderes Constituídos, as respostas administrativas e jurídicas aptas a confrontarem o quadro anômalo (já de amplo conhecimento dos dirigentes dos

[1] **Registre-se que o número de falhas operacionais tornou-se tão alarmante que no dia 07/12/2006 pilotos contestaram o serviço de controle e adotaram atitudes que puseram em risco a segurança das suas próprias aeronaves** (Infrações de Tráfego Aéreo 073/06, 074/06 e 075/06 , anexo 2, referência 8).

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 3780
Rubrica

principais organismos da aviação internacional), **a FEBRACTA levará ao conhecimento da Corte Internacional de Justiça, principal órgão judiciário das Nações Unidas, as já identificadas violações a tratados e convenções dos quais o país é signatário.**

A última medida apontada pode vir a ser desnecessária. Porque a iniciativa só se justificaria na hipótese de inação por parte do governo brasileiro. E se uma omissão assim era tida como provável, hoje forçoso é reconhecer que o Ministério da Defesa da República Federativa do Brasil, tendo à sua frente um Ex-Presidente do Supremo Tribunal Federal, naturalmente obriga a que se aguarde o pronunciamento do seu titular. E se aguardará, segundo os deveres e sentimentos de civismo, lealdade institucional e especial respeito à elevada missão de Vossa Excelência.

Ressalte-se, Excelentíssimo Sr. Ministro, que a despeito da vossa ascendência hierárquica, o Comando Militar da Aeronáutica desenvolve um cotidiano de práticas em que parece ignorar por completo o Estado Democrático de Direito. E não só pela ignominiosa perseguição a toda a classe dos Controladores de Vôo, civis e militares, mas, sobretudo, pela falta de compromisso com a vida humana.

Evidente falta de compromisso com a vida humana existe quando se põe em posição operacional de controle de tráfego aéreo de aeronaves internacionais controladores despreparados para tanto, porquanto sem domínio da língua inglesa.

Fato que não se pode dar como desconhecido e que veio a situar-se na origem da colisão GOL 1907-Legacy.

Registre-se que o déficit de controladores proficientes em língua inglesa veio a se agravar

AUDITORIA DA 1ª CJM
Fls. 3181

com o afastamento de muitos dos melhores especialistas do setor, profissionais com folhas inatacáveis de serviço, em represália ao firme papel que passaram a exercer no sentido de explicitar as verdadeiras causa da colisão entre as aeronaves Gol 1907 e o Legacy da ExcelAir, vitimando 154 pessoas em 29 de setembro de 2006.

Afastar da atividade, já deficiente em recursos humanos, muitos dos seus melhores profissionais é temeridade que só se explica quando se reconhece a existência de uma estratégia perversa em curso desde a data do fatídico acidente citado, a partir da qual o Alto Comando da Aeronáutica optou por defender o sistema e sua gestão enquanto apontava os controladores de vôo como únicos responsáveis. A cada fato novo, em que se revelava a obsolescência e atual precariedade do controle de tráfego aéreo nacional, opunha-se aquele comando, atribuindo aos controladores a criação de falsas situações de falhas sistêmicas, vez que o sistema concebido e gerido pela Aeronáutica seria "confiável".

Desde então, já reveladas inúmeras falhas evidentes, com o que se pôs em questão o controle militar de uma atividade que é exercida por civis em todo o mundo desenvolvido, criou-se naquele Comando uma verdadeira obsessão pela perpetuação do controle militar. Este alvo prioritário estabeleceu-se como objetivo de guerra, a partir do qual passaram a ser identificados como inimigos todos aqueles que apontassem situações de perigo e quaisquer deficiências operacionais.

Um gigantesco óbice à consecução do que se estabeleceu como meta, e à estratégia com a qual se pretendia o sucesso, logo foi identificado: toda a atividade controle de tráfego aéreo civil encontra-se operacionalmente conduzida por sargentos e suboficiais especialistas, justamente aqueles a quem se pretendia imputar a responsabilidade pelo trágico acidente, justamente aqueles aos quais se passou a atribuir a responsabilidade pela "crise aérea", que se seguiria, por "interesses salariais".

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3782
Rubrica

Como contornar tal obstáculo?

Em primeiro lugar, pela simples subjugação mediante o emprego do código Hierarquia-Disciplina.

Em segundo, de modo concomitante, promover a formação acelerada de novos especialistas em controle de tráfego aéreo, ao tempo em que efetivam a expulsão, remoção, desengajamento ou qualquer outro meio de neutralização daqueles que, conhecedores do sistema e de suas aberrantes panes, têm pugnado por medidas corretivas de suas perigosas deficiências.

O preço do desenvolvimento da estratégia acima denunciada é vida humana. Pura e simplesmente, vida humana. A situação de risco iminente de colisão está presente. Desmentem-na os que não hesitam em ocultar provas. E o que se tem visto em alguns centros de controle é exatamente isto: o registro das ocorrências de falhas de sistema e incidentes de risco foi vedado aos supervisores graduados de controle (suboficiais e sargentos, especialistas). Agora, criada recentemente a figura do Oficial-Supervisor (não especialista, atuando por força hierárquica), a quem cabe fazer a filtragem do que vai ou não ser registrado, tornou-se oculto para toda a sociedade aquilo que não se quiser revelar.

Fartas são as provas a respeito de tudo o que aqui se aponta.

Com referência aos delitos de Abandono de Posto, Descumprimento de Missão e Omissão de Eficiência, durante os quatro dias em que o Alto Comando determinou e fez cumprir a entrega do controle do tráfego aéreos aos suboficiais e sargentos especialistas, objeto da *Notitia Criminis* cuja cópia se encontra apensada a esta Representação, veja-se o BOLIMPE – Boletim Periódico do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica nº 01/07 e

3783

cópias de Ofícios (Cartas nº 35 a 40) do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo em Salvador – DTCEA-SV, datados de 02 de abril de 2007, documentos que compõem o ANEXO 01. Já o ANEXO 05 traz cópia da Revista Aeronáutica, edição nº 261, abr/mai/jun 2007, onde se materializa o crimes de Desrespeito a Superior, na medida em que tal periódico tem circulação forçada em todas as Organizações Militares (OM's) da Aeronáutica, por determinação ou conivência do Alto Comando.

No que concerne à generalizada Omissão de Eficiência na gestão do sistema de controle de tráfego aéreo, manutenção de sua segurança e prevenção de acidentes foram colacionados os ANEXOS 02, 03 e 06, para os quais providenciou-se um ROTEIRO que facilita o manuseio daquele material probatório. Merece destaque naquele ROTEIRO a foto trazida na página 02, prova síntese da absurda deficiência operacional do sistema que a FAB aponta como seguro.

Ainda a corroborar a Omissão de Eficiência tipificada, juntou-se o Anexo 07, relatório produzido com base nas ocorrências na região do CINDACTA II, onde um levantamento de irregularidades, produzida por desconhecido Controlador, aponta a dimensão da generalizada crise. O fato de se tratar de documento apócrifo, a ser examinado com as reservas de estilo, não afasta nem a veracidade, nem o valor do conjunto indiciário de provas, conforme ali indicados.

O que torna tudo isso indesculpável é o fato de que as apontadas deficiências de segurança já serem por demais conhecidas do Alto Comando da Aeronáutica, desde a década de 1990. Exemplificando, em 06 de junho de 1996 por muito pouco não ocorreu uma colisão entre o FAB01, transportando o Presidente Fernando Henrique Cardoso, e um FOKKER 100 da TAM. As falhas do sistema, que conduziram as duas aeronaves a uma rota de colisão, foram descritas em relatório pelo controlador de tráfego daquele evento, resultando em minucioso trabalho de simulação produzida

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3784
Rubrica

pelos maiores especialistas da Força Aérea, então em atividade.

No anexo 08 encontram-se o relato "Histórico de Ocorrência" com o avião Presidencial e o "Relatório Preliminar de Treinamento Simulado" do CENIPA, cujo destinatário foi o Estado Maior da Comando da Aeronáutica. Ressalte-se que aquela simulação desenvolveu-se com base em registros de falhas sistêmicas reais, colhidas dos livros de registros de ocorrências. A parte simulada consistiu em imaginá-las concomitantes.

E foi o que, por desgraçada coincidência, o Brasil veio a assistir dez anos depois. Uma sucessão de erros humanos e falhas sistêmicas, tudo tragicamente previsto há uma década e absurdamente negligenciado, levaram à morte 154 brasileiros na tarde do dia 29 de setembro de 2006, em que colidiram o GOL 1907 e o Legacy da ExcelAir.

O principal autor do relatório, um dos mais experimentados conhecedores do sistema, mais adiante teve a sua carreira abreviada, vindo para a Reserva no posto de Coronel.

Por fim, para os que pretendam atribuir o caótico quadro à falta, ou contingenciamento, de recursos orçamentários, fica desde já desmentida tal falácia pelo registro que aqui se reproduz dos depoimentos das mais elevadas autoridades da Aeronáutica, a asseverarem que nunca faltou verba orçamentária. Tais **depoimentos foram prestados, sob juramento,** à Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado. Em primeiro, a fala do Comandante do CINDACTA 1, unidade colocada em relevo como responsável pelo acidente GOL-Legacy:

> **SENADO FEDERAL**
>
> **SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E PARLAMENTARES DE INQUÉRITO**
>
> 4ª Reunião de 2007, realizada em 28 de maio de 2007, segunda-feira, às quatorze horas e trinta e um minutos, na Sala nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho,
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO):** *Eu digo o seguinte, esses 582 milhões que foram retidos indevidamente pela INFRAERO*

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 338
Rubrica

nesse estudo que fez o Tribunal de Contas da União no final do ano passado, esse dinheiro fez falta, ou faz falta para modernização de toda essa estrutura da Aeronáutica?

SR. EDUARDO DOS SANTOS RAULINO: *Os equipamentos que nós possuímos, como o Senhor viu a evolução da nossa atualização tecnológica, têm atendido às nossas necessidades, tem se procurado isso e continua. Agora, com relação a esses valores, eu não tenho esse conhecimento a respeito desses valores por eu ser Comandante de uma organização executora.* ***Eu tenho conhecimento do que a minha organização recebe. E o que ela recebe é suficiente para fazer a manutenção e a gestão de todo o CINDACTA 1****(grifo do signatário desta).*

Em segundo, as falas do Brigadeiro Vilarinho, Ex-Diretor do Departamento do Controle do Espaço Aéreo - DECEA, e do Brigadeiro Bueno, antecessor do atual Comandante da Aeronáutica.

SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE INFRA-ESTRUTURA - CI
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES - CRE

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CMA

17ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE INFRA-ESTRUTURA, 24ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL E 13ª DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, EXTRAORDINÁRIAS DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 52ª LEGISLATURA.
REALIZADA CONJUNTAMENTE NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2006, ÀS 10 HORAS E 27 MINUTOS.

SR. LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO: Senador Antônio Carlos, esse ano não tem nenhum contingenciamento na área do DECEC(sic), ***nós já fizemos a Licitação para a renovação do CINDACTA-2 de Curitiba que vai ficar tão moderno quanto é o CINDACTA-1 aqui de Brasília[2],*** *nós já estamos fazendo a Licitação para modernização do CINDACTA-3 que é lá de Recife pegando toda à parte do nordeste, este ano realmente não tem. Essa parte de recurso--*

SR. PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: Esse ano não tem nenhum contingenciamento que eu saiba, da minha parte não.

SR. LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO: Na parte de proteção ao vôo, não.

...

SR. PAULO ROBERTO CARDOSO VILARINHO: ***Eu posso dizer para V.Exª o seguinte: Os recursos que estão sem disponibilizados para o DECEA tem sido suficiente para nós fazermos a nossa manutenção de todo o sistema e os nossos investimentos, tem sido suficiente.***

Evidentemente, um ano ou outro, a gente acontece de chegar próximo do final do ano, não conseguir utilizar todos os recursos. Agora mesmo, nós

[2] Como entender que em 2006, quando já se sabia de todas as deficiências do CINDACTA I, o Comandante da Aeronáutica proceda a licitação para modernização do CINDACTA II com vistas a torná-lo " ***tão moderno quanto é o CINDACTA-1 aqui de Brasília"?***

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3786
Rubrica

temos um contrato que já estava assinado de aquisição de novos painéis de inspeção de vôo para o GEIV, que é a nossa unidade que faz a inspeção de todo o sistema, e uma das empresas que perdeu entrou com um recurso na justiça pedindo para suspender o contrato com uma liminar, nós estamos brigando para ver se cassamos essa liminar, porque senão vence o ano e nós vamos perder esse recurso.

Então, isso acontece eventualmente. Agora eu tenho aqui, não sei se haverá interesse uma lista de todos os nossos principais investimentos nos últimos de 2000 para cá e com previsão até 2016. E que os recursos que estão sendo disponibilizados até agora, não tivemos nenhum contingenciamento esse ano, e as nossas expectativas para os próximos anos, nós poderemos cumprir esse planejamento e investimento. Eu tenho aqui em mídia e tenho aqui uma cópia. Espero ter atendido a V.Exª.

As reiteradas e peremptórias afirmações de que recursos orçamentários não faltaram causou perplexidade:

SENADOR ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB-AM): ..."**Se não falta dinheiro, a coisa é grave, porque o fato é que nós temos um caos instalado".**

Como se não fosse possível agravar o que acima se encontra exposto, vêem-se os Controladores de Tráfego Aéreo submetidos a um recrudescimento das prisões injustas, desengajamentos e transferências de escasso material humano qualificado, punições diversas, assédio moral generalizado, tudo a compor uma tática claramente identificada no sentido de provocar sargentos, suboficiais e civis, dedicados a essa atividade, a um gesto desesperado de paralisação, equivalente a uma greve.

Consabido que, se tal resposta viesse, justificada estaria, pelos transtornos e pela comoção pública resultante, a forte reação do Alto Comando, lastreada no binômio hierarquia-disciplina, do que se buscaria legitimar a perpetuação do controle militar sobre a atividade eminentemente civil do Controle de Tráfego Aéreo.

Assim, Excelentíssimo Senhor Ministro, reclamam restauração imediata a segurança do espaço aéreo, a proteção à vida e à integridade física dos usuários da aviação civil, a Ordem Democrática, enfim, todos os bens e valores pisoteados por uma irracionalidade que só terá fim quando o Brasil decidir trilhar pelo mesmo caminho que

AUDITORIA DA JUSTIÇA MILITAR
Fls. 3787

seguiram os países da América do Norte e Europa, qual seja, o da gestão especializada segundo os critérios da administração moderna.

Restauração imediata da racionalidade não é figura de retórica. A cada minuto em que se prolonga a atual ocultação do estado de insegurança, e vão sendo adotadas medidas paliativas, insuficientes, arriscadas, cresce o risco de perda de vidas humanas. E se uma tragédia sobrevier a culpa será dos controladores, da gestão do Ministro da Defesa do Presidente da República. É assim que atua o Comando da Aeronáutica, confiante nos frutos da sua eficiente política de relações públicas, com a Imprensa, com os parlamentares, com o Ministério Público Militar, com autoridades do Poder Executivo. Relações Públicas, destaque-se, desenvolvidas às custas do erário público.

Pena que a restauração da Ordem gravemente violada venha se dar a custo da responsabilização criminal daqueles que muito provavelmente construíram, mais atrás, uma carreira militar elogiável, e que hoje, todavia, mostram-se confusos ante a complexidade de gestão de uma atividade para qual só é possível resposta adequada dentro do binômio eficiência-eficácia, próprio da Ciência da Administração.

Mesmo compreendendo que a Força Aérea Brasileira vê-se metida em ações desordenadas dentro de um equívoco do qual seus comandantes são partes responsáveis e vítimas, a um só tempo, o dever da FEBRACTA para com os associados de suas filiadas, bem assim a sua responsabilidade para com a sociedade brasileira usuária do serviços de aviação, tudo está a impor firme atuação no sentido de oferecer resposta jurídica, agora com a segurança de quem já dispõe de farto embasamento em prova, das quais mera exemplificação aqui se anexou.

E a determinação da FEBRACTA sem dúvida alcançará resposta na mais elevada Corte Brasileira, primeira guardiã da Constituição Federal, se antes não o fizer

AUDITORIA DA 1ª OCM
Fls. 3788
Rubrica

a Justiça Militar. Antes, porém, confiante na firme atuação do Estadista, espírito com que Vossa Excelência sempre se mostrou no desempenho das mais elevadas funções públicas em sua história pessoal, a Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo, através de seu Advogado, requer seja recebida em audiência pelo Ministro da Defesa.

Ao tempo em que, respeitosamente, espera seja acolhida a presente REPRESENTAÇÃO.

Brasília, 21 de janeiro de 2008

Roberto Catarino da Silva Sobral
Advogado da FEBRACTA
OAB/DF 13.839

BOLIMPE
BOLETIM PERIÓDICO
INFORMATIVO DO CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA AERONÁUTICA - Nº 02/07 - BRASÍLIA, 22 DE JUNHO DE 2007

3783

Pronunciamento do Exmo. Sr. Comandante da Aeronáutica

Divulgação:

PARA CONHECIMENTO DE TODOS OS INTEGRANTES DO COMANDO DA AERONÁUTICA

Grau de Sigilo:

OSTENSIVO

Ação de Comando:

Determino aos Srs. Comandantes, Chefes e Diretores que divulguem, na íntegra, ao Público Interno dessa Organização Militar, a matéria contida neste Boletim.

Pronunciamento do Exmo Sr.Comandante da Aeronáutica

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3990
Rubrica

Senhoras e senhores!

O momento é de extrema gravidade!

Nos últimos três dias, um comportamento repetitivo de alguns sargentos controladores do CINDACTA I, especificamente aqueles que atendem ao tráfego de São Paulo, trouxe novos e preocupantes problemas para a atividade aérea em nosso País.

De forma intransigente, um pequeno grupo desses sargentos controladores passou a recusar o trabalho em equipamentos disponibilizados para a atividade de controle, mesmo em flagrante choque com os pareceres da área técnica, que asseguravam a plena qualidade do serviço.

Essa postura, sempre em horários de pico no tráfego aéreo, resultou na diminuição do número de aeronaves controladas por eles a partir de Brasília e consideráveis atrasos em inúmeros vôos pelo Brasil afora.

Por outro lado, a estratégia de denúncias constantes, bem como a divulgação de "boletins de segurança" para os sargentos controladores, por organizações pretensamente representativas de classe e em flagrante desrespeito aos regulamentos militares, coloca em xeque a Instituição, sua capacidade gerencial e a confiabilidade de um Sistema que é reconhecido internacionalmente pelos excepcionais resultados que apresenta.

Este comportamento é inaceitável, porque violenta o inalienável direito de ir e vir das pessoas, criando enormes sofrimentos para os passageiros e interferindo na ordem da sociedade!

Assim, como Comandante da Aeronáutica e responsável pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo no Brasil, e seguindo as determinações recebidas do Exmo. Sr. Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, determinei uma série de providências, que vêm sendo construídas nos últimos seis meses, as quais tornaram-se prementes, e estão sendo implementadas a partir de hoje.

No exato momento em que lhes falo, militares e civis do Comando da Aeronáutica colocam em prática estas medidas, rigorosamente planejadas, para assegurar o fluxo de tráfego aéreo compatível com a demanda de nosso País, com atenção total sobre os aspectos da segurança que envolvem esta atividade, sendo considerada sempre em primeiro plano.

Dentre as medidas em curso, destaco:

- prontidão de quatro Esquadrões de Comunicações e Controle para pronto emprego;
- reforço, com pessoal devidamente preparado e remanejado de várias regiões do país, das equipes responsáveis pelo controle do espaço aéreo no CINDACTA I, apoiando aqueles sargentos controladores que continuam exercendo responsavelmente suas funções;
- ativação de um centro militar de Controle de Tráfego Aéreo que funcionará como reserva para a garantia do fluxo regular na região sob jurisdição de Brasília;
- criação de corredores especiais de tráfego nos trechos mais congestionados;
- ativação de rotas especiais para o tráfego aéreo entre as regiões São Paulo – Rio

de Janeiro – Nordeste do País;
- ativação de um posto militar de controle de tráfego aéreo, utilizando meios da própria Força Aérea, de modo a desafogar o gargalo criado no tráfego da região Rio-Brasília-Belo Horizonte e, principalmente, São Paulo;
- reformulação e aprimoramento das escalas de serviço nos centros de controle;
- antecipação de fases do processo de modernização dos equipamentos dos centros de controle, bem como dos demais setores do Sistema de Controle do Espaço Aéreo; e,
- afastamento imediato das lideranças negativas que atuavam no CINDACTA I.

Este cenário é bastante complexo.

Embora tenha havido um planejamento detalhado das ações, é possível que, inicialmente, possam ocorrer transtornos, para os quais, peço a compreensão de todos os brasileiros e brasileiras.

Peço a compreensão, em particular, dos usuários e passageiros do transporte aéreo no Brasil.

Estamos, desde já, contando com a colaboração irrestrita de todos os escalões da administração do País, bem como dos setores responsáveis pela condução das atividades aéreas, tais como: a ANAC, a INFRAERO, as companhias aéreas, os aeronautas e aeroviários.

Tudo que está sendo feito tem por meta ultrapassar, de uma vez por todas, a inaceitável situação que vivemos nos últimos nove meses.

É hora de nascer um novo momento na história de sucesso da aeronáutica no Brasil.

Aos homens e mulheres, militares e civis, profissionais da Força Aérea Brasileira, concito-os ao trabalho.

Ao trabalho responsável, pelo qual a sociedade brasileira entende ser justo o pagamento dos nossos salários.

A nossa História, bem sabemos, foi construída com exemplos de dedicação, coragem, vontade e persistência. O nosso presente é pautado no senso do dever, na responsabilidade e na coesão. Coloquemos, pois, nosso ideal, mais do que nunca, a serviço do Brasil.

A todos os brasileiros e brasileiras, eu asseguro, em nome da Aeronáutica e do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que desvios de conduta que venham a ferir ou macular os princípios basilares da hierarquia e da disciplina, segundo o que expressa a Constituição Federal, serão absolutamente conduzidos dentro dos ditames da lei.

Nossa missão continuará sendo cumprida.

Muito obrigado!

Ten Brig Ar JUNITI SAITO
Comandante da Aeronáutica

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3792

EDUCAÇÃO EM UM CENÁRIO DESOLADOR, GRANDES LIÇÕES DE SUCESSO

CartaCapital

POLÍTICA, ECONOMIA E CULTURA

www.cartacapital.com.br

DOCUMENTÁRIO: AS AVENTURAS DO MÉDICO DRAUZIO VARELLA NO RIO NEGRO

CRISE NA AVIAÇÃO

OS MILITARES REAGEM AO PODER CIVIL

Ao impedir a prisão dos controladores de vôo, Lula evita a greve, mas se vê forçado a recuar ante a insatisfação do comando da Aeronáutica

11 DE ABRIL DE 2007
ISSN 1809-6697
00439
9 771809 669002
ANO XIII Nº 439 R$ 7,50

AUDITORIA DA 12ª CJM
Fls. 378
Rubrica

CartaCapital
A Semana
DE 31 DE MARÇO A 6 DE ABRIL DE 2007

MINO CARTA

Insubordinados graúdos e miúdos

Confirma-se que os chefes militares não gostam de um civil na Defesa, enquanto a mídia atiça a crise. Esta ou qualquer outra

Lula sempre foi bom negociador e, portanto, bom contemporizador. Desde os tempos de presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema e de valente opositor da ditadura fardada. As greves do ABC, de 1978 a 1980, foram o movimento de resistência à ditadura mais sério e futuroso.

Não é por acaso que o general Golbery do Couto e Silva, eminência parda do regime militar em várias de suas passagens desde os antecedentes do golpe, respeitava o adversário, por reconhecer-lhe a sagácia e o tino político. Sem querer, Lula poderia servir ao propósito do chefe da Casa Civil de estilhaçar a oposição com a reforma partidária que viria na segunda metade de 1979. Objetivo atingido. Enquanto o doutor Ulysses mantinha de pé o MDB, tornado PMDB, Lula conseguiu erguer seu PT e Tancredo Neves seu PP, sem contar o PDT de Brizola, obrigado a inventar nova legenda, pois o PTB fora entregue, de mão beijada, a Ivete Vargas.

ERALDO PERES/AP

VAIVÉM. Com o recuo, a autoridade do presidente não saiu reforçada

Lula foi liderança ativa, eficaz e determinada do seu partido, contra a vontade de todos os demais. Agremiações políticas, a mídia em peso, a sociedade afluente e influente. As eleições de 1989 são um clássico deste enredo. Transformou-se um outsider provinciano e atrabiliário em candidato presidencial para impedir a vitória do Sapo Barbudo, e a campanha foi um rosário de golpes baixos.

Derradeiro, a história da menina Lurian desenrolada em tons bombásticos pelos marqueteiros colloridos. Faz poucos dias, fui surpreendido por um editorial do *Estadão*, que define aquele recurso *in extremis* da operação anti-Lula como sórdida infâmia. Padeci de câibras na base da língua. Recordo, sem esforço algum, que naquele momento Lurian foi bênção para o *Estadão et caterva*.

E Lula ressurgiu das derrotas, e se elegeu e reelegeu por margens larguíssimas. Senhores e senhoras, algum mérito ele terá, algum respeito teria de merecer. E não é nada disso. Na hora azada, os tradicionais, vetustos donos do poder de sempre estão de um lado e ele do outro. Invencível, acima de qualquer outro motivo, e de transparência solar, o preconceito de classe, quando não o ódio.

Não é que Lula possa ser comparado a Chávez ou a Morales, e a outros bichos-papões menores da *latinidad* ibero-americana. Não, em absoluto, e isso é da percepção até do mundo mineral. De verdade, o governo Lula pratica políticas bastante conservadoras, e é nesse plano que *CartaCapital* o critica, e sem meias palavras. Não adianta, porém, aos olhos dos senhores. Lula é um ignorante grosseiro, alçado a um posto que não lhe cabe e nós, e poucos outros, somos seus aduladores.

Não há, nesse empíreo de freqüentadores da Daslu e repentinos conhecedores de vinhos ilustres, e neles incluo os donos da mídia, seus menestréis e seus janízaros, quem se permita um único, escasso instante de análise sem paixão. Sem preconceito, sem ódio. Registrem, então, os sinistros vaticínios que os jornalões formularam tão logo o presidente Lula autorizou a negociação com os sargentos rebeldes.

E agora a euforia, o tripúdio diante do recuo presidencial e o retorno do controle aéreo ao comando militar.

Antes a admoestação severa contra quem derrubava "os princípios basilares da hierarquia e da disciplina" e corria o risco de um retorno ao passado. Aquele, se bem lembramos, em que os donos do poder convocaram os gendarmes para executar o trabalho sujo. Hoje, a celebração do passo atrás de Lula, trombeteado como derrota. Vitória certamente não é. Convém levar em conta, porém, que o antigo presidente do sindicato de São Bernardo e Diadema sempre soube contemporizar. Creio que neste caso a última palavra ainda não foi pronunciada.

Restam questões mais graves do que o próprio apagão aéreo. Primeira, a insubordinação dos sargentos em relação aos seus superiores é coisa pouca se confrontada com a insubordinação latente destes em relação ao ministro da Defesa, Waldir Pires, figura de rara honradez. Fica claro que até hoje generais, brigadeiros e almirantes não digeriram o civil na Defesa.

Segunda, o recuo de Lula não deixa de implicar a precipitação das primeiras decisões. Tibieza ou lance tático? De todo modo, a autoridade presidencial não sai reforçada do episódio. Terceira, a sociedade afluente e influente, a minoria branca, diria Claudio Lembo, e seus representantes midiáticos ainda pensam como há 43 anos, mesmo ao admitirem que os tempos são outros. Li que golpe hoje não seria possível, não cheguei a penetrar, no entanto, nas entrelinhas, se ali morava o regozijo ou o dissabor. E há uma quarta. Com uma elite (uso a palavra com certo desconforto) dessas não é fácil manter a esperança. ■

AUDITORIA DA 2ª C.M.
Fls. 379

TRANSPARÊNCIA

A República mais próxima?

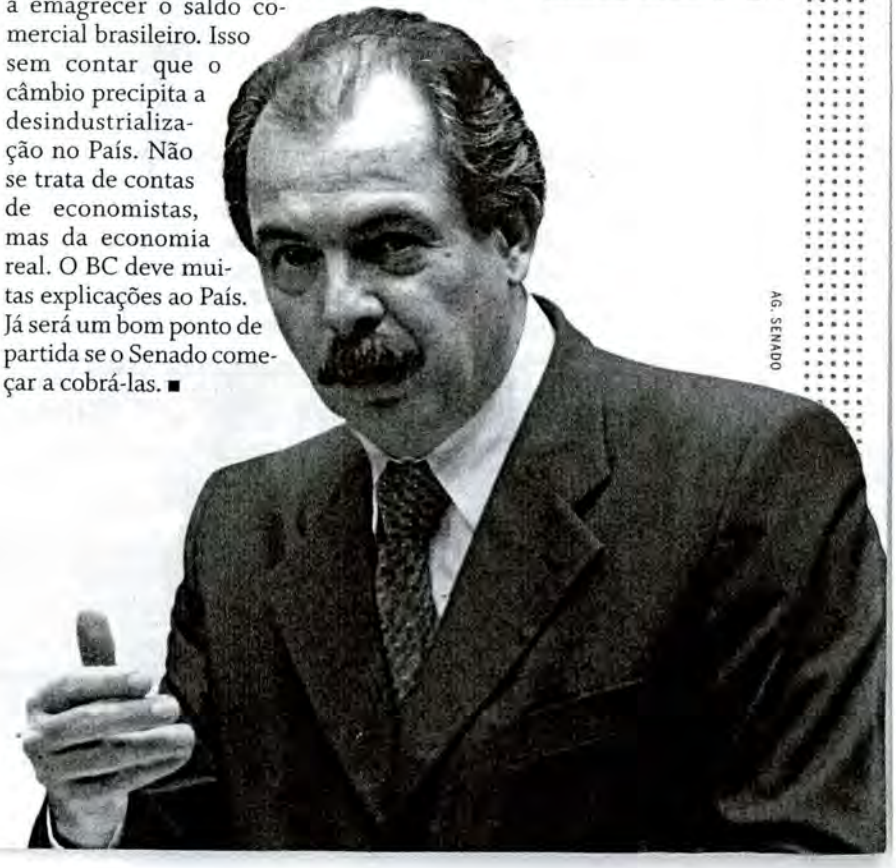
Projeto exige que o Banco Central preste contas trimestrais ao Senado sobre os parâmetros das políticas monetária e cambial

A depender do Senado Federal e de vozes descontentes na equipe econômica de Lula, o Banco Central será obrigado a ser mais transparente nas prestações de contas sobre o manejo das políticas monetária e cambial. Na terça-feira 3, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou projeto de resolução que determina a realização de audiências trimestrais com o presidente do BC, justamente para que ele explique os parâmetros, ou as planilhas, com os quais trabalha. De autoria do senador Aloizio Mercadante (PT-SP), o projeto segue agora para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

A iniciativa não poderia ser mais pertinente. Como mostrou *CartaCapital* (edição 437, "A república distante"), as práticas do BC estão longe de ser um modelo de transparência. As reuniões secretas entre diretores do BC e cerca de 80 executivos financeiros, dias 15 e 16 de março, indicam que a interlocução com a autoridade monetária ainda é privilégio da banca. E esse é apenas um dos pontos mal explicados pelo BC.

Outro, que ganhou eco na imprensa, é o modelo para se atingir a meta de inflação, de 4,5% neste ano. Economistas do governo avaliam que o BC trabalha com uma meta secreta menor. Só isso explicaria o torniquete do juro nativo, que há anos ocupa o pódio do ranking global do custo do dinheiro. O curioso é que nem o mercado compactua com as projeções do BC. Para os preços administrados, por exemplo, analistas das instituições financeiras prevêem alta de 3,7%, abaixo dos 4,5% apresentados pelo Relatório Trimestral de Inflação.

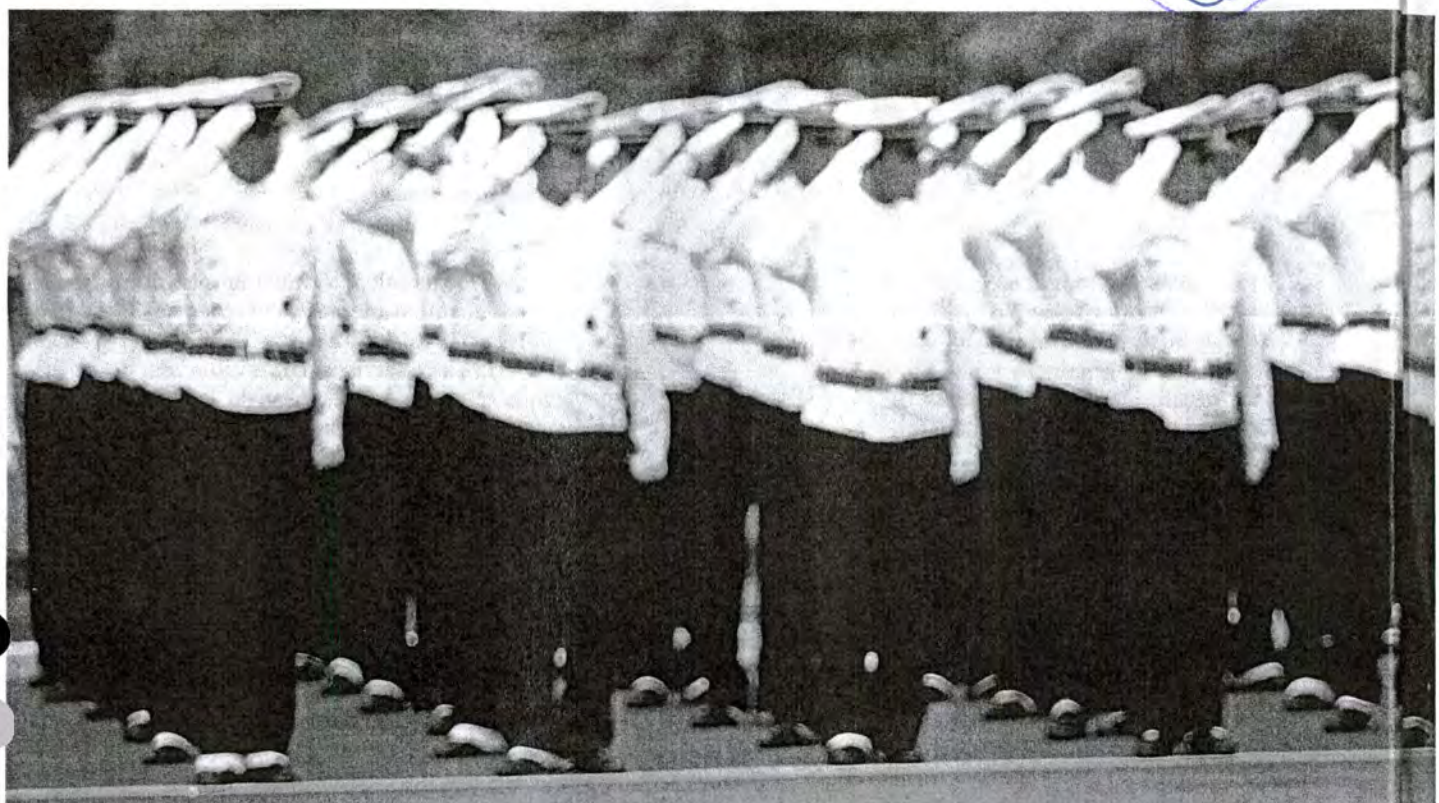
Em pauta está não apenas o nível escandaloso do juro brasileiro, mas a conseqüência nefasta sobre o câmbio. A supervalorização do real afeta a balança comercial de forma contundente. No primeiro trimestre do ano, as importações cresceram 25,3%, enquanto as exportações avançaram em ritmo menor, de 15,4%. É uma tendência, e não um fator episódico, que tende a emagrecer o saldo comercial brasileiro. Isso sem contar que o câmbio precipita a desindustrialização no País. Não se trata de contas de economistas, mas da economia real. O BC deve muitas explicações ao País. Já será um bom ponto de partida se o Senado começar a cobrá-las. ■



AG. SENADO

PROJETO. A autoria é do senador Aloizio Mercadante. *CartaCapital* apóia a iniciativa

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3795



AVANÇOS E RECUOS

CRISE I A ordem de Lula de suspender a prisão dos controladores desfez o caos nos aeroportos, mas acirrou os ânimos nos quartéis

O clima de cordialidade entre Lula e o comandante da Aeronáutica, o brigadeiro Juniti Saito, durante a cerimônia no Palácio do Planalto, na terça-feira 3, não expressa o grau de tensão provocado pela decisão do presidente de impedir a prisão dos grevistas que paralisaram o tráfego aéreo quatro dias antes. Há um punhado de versões, verossímeis e inverossímeis, sobre o desdobramento daquela decisão presidencial. É bastante provável, por exemplo, a explicação de que, no auge do conflito, quando Lula ainda fazia a viagem de volta dos Estados Unidos, Saito ameaçou se demitir, enquanto os demais integrantes do comando da corporação combinavam uma recusa coletiva do cargo.

Por coincidência era véspera de mais um aniversário do golpe militar de 31 de março (ou 1º de abril?) de 1964. Isso acirrou a voz das vivandeiras de quartéis que viram ali mais uma oportunidade de apear Lula do poder. Mas tudo o que se lembrou naquelas 48 horas, tendo como referência a deposição de João Goulart, foi fantasia.

Os fatos mais conhecidos mostram que, como causa imediata, há somente uma reação à preeminência do poder civil, expressada diante da posição de Lula. O presidente, que também exerce o papel constitucional de comandante supremo das Forças Armadas, tomou uma decisão possível de ser tomada: a suspensão das prisões por razão disciplinar.

A paralisação implicava, porém, crime que varia da desobediência ao motim. Nesse momento, foi o comandante da Aeronáutica quem tomou uma decisão política: fez vista grossa ao não

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3782
Rubrica

RICARDO STUCKERT

ordenar as detenções em flagrante. Segundo o promotor militar João Rodrigues Arruda (*entrevista à pág. 25*), o brigadeiro Saito teria errado "por não haver prendido todos eles em flagrante por crime militar".

A cena traz à memória o Conselheiro Acácio. O perspicaz personagem do escritor português Eça de Queirós sempre repetia: toda ação tem conseqüências. Boas ou más.

O episódio serviu para esclarecer alguns pontos e obscurecer outros. Ficou claro, a partir da crise instalada na sexta-feira 30 de março, que os militares continuam a reagir de forma monolítica ao avanço do poder civil. E trouxeram à tona um velho comportamento dos comandos das Forças Armadas: o que incomoda não são as possíveis anistias em si, mas o fato de elas serem dadas a subordinados de menor escalão. Há vários exemplos na história de casos em que, quando se trata de livrar a cara de oficiais, os comandantes costumam ser mais flexíveis. Alguém lembrou que Lula poderia, posteriormente, anistiar os controladores.

O mais dramático exemplo de anistia aos praças foi dado por João Goulart ao livrar da prisão os marinheiros amotinados no Sindicato dos Metalúrgicos, no Rio de Janeiro. Suspeita-se que um dos agitadores, conhecido como Cabo Anselmo, era quinta-coluna dos golpistas. O ministro da Marinha se demitiu e, em conseqüência, abriu o caminho para a deposição do presidente.

Tudo indica, também, que Lula criou embaraços – o que já foi muito para quem apostava em crise fatal – ao buscar uma solução negociada com os controladores de vôo. Havia pouca margem de manobra, ante a possibilidade de uma longa paralisação dos aeroportos. Uma das conseqüências seria o enfraquecimento da base do governo no Congresso e a inevitável instalação de uma CPI que a oposição tenta instalar a qualquer custo.

Ao saber do estado de greve dos controladores, o presidente telefonou ao brigadeiro Saito e perguntou se havia alternativa para evitar o caos nos aeroportos. A resposta foi negativa. Sem alternativas melhores no calor dos acontecimentos, optou pela revogação das prisões de 18 dos 120 sargentos do Centro de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo de Brasília (Cindacta I) e uma negociação articulada pelo ministro do Planejamento, Paulo Bernardo. Só eles pararam. Mas foi o suficiente para gerar um efeito cascata por todo o País.

> A falta de um plano alternativo empurrou o governo à negociação com os grevistas

O colapso do sistema foi abortado, mas Lula voltou dos Estados Unidos com um abacaxi enorme a resolver. Restou então negociar diretamente com os militares. O presidente, no intuito de reconstruir as pontes com os comandantes das três Forças e apaziguar os ânimos, deixou o ministro da Defesa, Waldir Pires, de fora das conversações e desautorizou as negociações conduzidas no calor da hora por Bernardo.

Pires é a causa remota da insatisfação dos militares. Ele era do primeiro escalão do governo Goulart. Foi cassado e penou um longo exílio. Homem íntegro e de reconhecida firmeza, Pires, ao contrário da lenda de ser leniente, tem, aos poucos, tomado as rédeas do setor militar, o que gera insatisfações. Foi a reação dos militares que derrubou, em 2004, o ministro da Defesa, José Viegas. Na quarta-feira 4, Lula garantiu a permanência de Pires no Ministério da Defesa.

A pedido do presidente, o ministro Bernardo havia assinado um documento com o compromisso de evitar as punições aos grevistas. Também

ANDRE DUSEK/AE

AS FORÇAS. Saito (*centro*) recebeu o apoio de Peri, do Exército (*à dir.*) e Moura Neto, da Marinha

AUDITORIA Fls 3757 Rubrica

se comprometeu a editar uma Medida Provisória que, entre outros pontos, definia o valor das gratificações reivindicadas há vários anos.

Três dias depois, o governo mudou o tom. Lula se declarou "traído" e chamou os funcionários do controle aéreo de "irresponsáveis". O ministro do Planejamento, por seu lado, afirmou que o governo não iria negociar com a "faca no pescoço". Bernardo negou ainda que tenha prometido anistiar os sargentos que tiveram a prisão decretada.

FÁBIO PÓZZEBOM/ABR

CAUSA REMOTA. O ministro Waldir Pires expressa a prevalência do poder civil

Os controladores se dizem intimidados após a mudança do discurso do governo. E há boas razões. Por solicitação da Aeronáutica foi aberto um Inquérito Policial Militar (IPM) para apurar o episódio. Pelo Ministério Público Militar vai atuar a promotora Ione de Souza Cruz. Coube a ela participar do IPM anterior envolvendo os controladores, após o trágico episódio com o avião da Gol. Ela pediu a absolvição dos controladores. Sustentou que não houve rebeldia dos funcionários.

Não se pense que, por isso, a decisão do novo IPM será a mesma. Rigorosa e criteriosa, essa praticante amadora de enduros e rallies não teme estradas esburacadas. Com a mesma tenacidade, ela dever ir atrás dos responsáveis pela paralisação e, também, dos oficiais que teriam abandonado o posto em reação à decisão de Lula.

A promotora tem uma visão particular da crise dos controladores, a julgar pelo que registrou no IPM anterior: "As bem nutridas cifras orçamentárias injetadas nessas atividades nos fornecem boa pista da razão pela qual a crise nos aeroportos foi creditada a uma conduta coordenada dos militares da FAB, integrantes do sistema de controle de tráfego aéreo".

Proibido de dar declarações à imprensa, como todos os funcionários militares, um dos operadores do Cindacta II, de Curitiba, concordou em falar com *CartaCapital* sem revelar a identidade. Segundo ele, na manhã de 30 de março, nove operadores da torre de Manaus receberam voz de prisão, por transgressão disciplinar. A notícia das prisões espalhou-se via e-mails e mensagens de celular anônimas e, acredita-se, talvez tenham insuflado o movimento em Brasília. "Eles planejavam realizar uma greve de fome no dia e, ao ser informados das prisões, devem ter decidido parar", avalia.

> O inquérito militar pode resultar em punições severas aos controladores

O militar diz que não havia um movimento organizado nacionalmente. "Só houve paralisação em Brasília. Os demais operadores não tinham conhecimento de nada", afirma. E completa: "Não concordo com prisões ou punições disciplinares. Eles apenas denunciaram a falta de condições de trabalho. A desmilitarização do setor é essencial".

O serviço secreto da Força Aérea Brasileira (FAB) desconfia que o sinal para o movimento foi dado por alguém na Base Aérea de Brasília, no momento do embarque de Waldir Pires para o Rio, às 17h30 da sexta-feira 30. Com o presidente a caminho dos Estados Unidos e o ministro da Defesa em trânsito, as chances de sucesso aumentaram sensivelmente.

Diante da situação, um grupo de assessores reuniu-se às pressas no Palácio do Planalto, capitaneado pelo chefe de gabinete de Lula, Gilberto Carvalho. Por telefone, ele relatou a situação ao presidente. Do outro lado da linha, ouviu a orientação para impedir o brigadeiro Saito de dar a ordem de prisão. No gabinete presidencial, todos olharam para o relógio da parede. Eram 18h44, pouco mais de uma hora desde o início da paralisação.

Frustrada a iniciativa de punição imediata, o comandante da FAB chegou ao Planalto por volta das 20 horas. Na ocasião, Saito apressou-se em dizer que compreendia as razões de Lula, comandante-supremo das Forças Armadas. Mas alertou para a gravidade do que ele considerava ser uma quebra de hierarquia. Um movimento silencioso e solidário, então, envolveu as três forças, preocupadas com as conseqüências disciplinares resultantes da negociação aberta pelo governo.

Por telefone, Saito passou a se comunicar com os comandantes do Exército, general Enzo Martins Peri, e da Marinha,

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3788
Rubrica

almirante Júlio Soares de Moura Neto. Todos temiam reação nos quartéis. Não se falou em golpe de Estado, apesar de ninguém ter deixado de levar em conta o precedente de 1964.

No dia seguinte ao motim, o brigadeiro da reserva Sérgio Ferolla, ex-presidente do Superior Tribunal Militar (STM), disse ao jornal *O Estado de S. Paulo*: "O que está ocorrendo é o modelo típico de 63. Meia dúzia de sindicalistas radicais insuflando a tropa". Referia-se a outra revolta na FAB, ocorrida naquele ano, quando 600 sargentos tomaram a Rádio Nacional, cortaram as ligações telefônicas de Brasília com o País e prenderam oficiais e um ministro do Supremo Tribunal Federal. O movimento foi reprimido pelo Exército e resultou na prisão de todos os envolvidos. Muitos foram cassados depois do golpe de 64.

Saito chegou ao Palácio do Planalto certo de que teria um diálogo por telefone complicado com o presidente. A escolha do civil Paulo Bernardo como mediador da crise havia sido mal recebida. Já havia ocorrido um precedente que deixava os militares tensos. No início da crise aérea, ano passado, Lula indicou o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, para negociar com os controladores. Os comandantes das Forças reclamaram e pediram que, no mínimo, o governo escalasse Waldir Pires para tratar do assunto.

Na FAB, o oficialato começou a se agitar e a enviar mensagens informais ao comando sobre a possibilidade de haver um efeito cascata. Saito informou a Lula, com todas as letras. No domingo 1º, um grupo de oficiais da FAB ligados ao sistema de controle aéreo fez chegar a Saito a disposição de abandonar os postos de comando. Alegaram que a decisão de Lula de suspender as prisões tinha potencial para contaminar o sistema.

Segundo eles, o ato de Lula havia colocado sob suspeita a capacidade de se fazer valer o poder de mando dos oficiais sobre os subordinados. O comandante da FAB também recebeu informes sobre o constrangimento de oficiais-instrutores dos cursos de formação e aperfeiçoamento de sargentos, sobretudo da Escola de Especialistas de Guaratinguetá (SP). Situação semelhante foi relatada dentro do Exército e da Marinha.

"LULA NÃO FOI OMISSO" Promotor militar entende que não houve quebra de hierarquia

Para o promotor militar federal João Rodrigues Arruda, diretor do Centro de Estudos de Direito Militar (Cesdim) que lançou recentemente o livro *O Uso Político das Forças Armadas* (Mauad Editora), a decisão de Lula foi melhor que a indecisão.

CartaCapital: Como o senhor analisa a decisão do presidente Lula de revogar a ordem de prisão dos controladores?
João Rodrigues Arruda: O presidente deu prioridade ao restabelecimento do controle de vôo. Decidiu, não foi omisso. Antes uma má decisão do que a indecisão.

CC: Houve quebra de hierarquia?
JRA: Não creio. Ele é o comandante supremo das Forças Armadas.

CC: É possível caracterizar crime militar no episódio?
JRA: Somente ao final da investigação será possível afirmar o que houve. Em princípio, parece que sim e não apenas um. Pode ter ocorrido motim, desacato, desobediência e todas essas hipóteses são crimes militares.

MARCELO CARNAVAL

ARRUDA. Ele acha melhor uma má decisão do que a indecisão

CC: Quem decide isso?
JRA: Cabe, certamente, ao Ministério Público Militar apurar o motivo de não ter sido lavrado o flagrante nos dois casos. A insubordinação dos sargentos e dos oficiais. Caso a omissão tenha sido de oficial-general, mesmo do comandante da Aeronáutica, a competência passa para o Superior Tribunal Militar. Isso em tese, pois, ao fim e ao cabo, a conta vai ser paga mesmo é pelos sargentos.

CC: Foi noticiado que os oficiais, em reação à decisão do presidente, abandonaram seus postos no controle aéreo. Há crime também nesse caso?
JRA: Do mesmo modo que os sargentos, eles, em tese, também teriam cometido crime militar.

CC: Se o presidente da República usasse farda, teria havido o mal-estar que houve agora?
JRA: Certamente que não. Basta lembrar o período de governo do general Geisel, quando houve várias demissões de oficiais-generais.

CC: Ao seguir a ordem do presidente, o comandante da Aeronáutica também agiu politicamente?
JRA: Quando recebeu ordem do presidente para não prender os sargentos, o comandante acertou. Cumpriu a ordem. A ordem do presidente, no entanto, só poderia ser entendida como referente às transgressões disciplinares. Errou por não haver prendido todos eles em flagrante por crime militar. Seja motim, desacato ou desobediência, todos estavam em estado de flagrância. Inclusive os oficiais que se recusaram a continuar trabalhando após a interferência do presidente. Teria havido crime de "prevaricação" ou, então, de "condescendência criminosa" ao deixarem de responsabilizar subordinado que comete infração.

CC: A função desses sargentos, controladores de vôo, é de natureza militar?
JRA: Certamente que não. Havia controladores civis na paralisação? Em caso afirmativo, eles estariam em co-autoria nos crimes militares? E se fossem apenas controladores civis no momento, haveria algum crime?

CC: O senhor é eleitor de Lula?
JRA: Não, mas ele é o presidente da República, eleito pela maioria do povo brasileiro, quer eu e os generais gostemos ou não do modo como ele exerce o mandato. Dar uma ordem no âmbito da Aeronáutica e, dois dias depois, se reunir com os comandantes das três Forças e mudar o tom do discurso em 180 graus, cheira a capitulação.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3791
Rubrica

ESTOPIM. Detenções de controladores em Manaus inflamaram os ânimos em Brasília

A saída dos militares do controle aéreo entra agora em compasso de espera

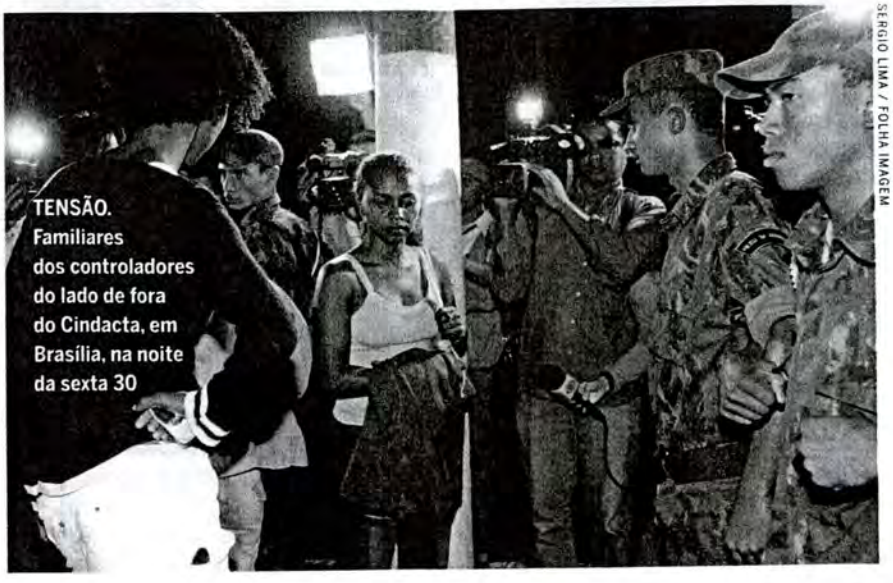
No dia seguinte, durante a reunião com os três comandantes, Lula tratou de elogiar a posição do brigadeiro Saito e ressaltar ter sido avisado por ele, no momento mais crítico da crise, da possibilidade de os outros 13 mil militares do sistema de controle aéreo sentirem-se à vontade para, também, cruzar os braços. Anunciou, em seguida, que os sargentos não teriam muito mais a comemorar. E devolveu o papel de intermediação do assunto e da transição do processo de desmilitarização para o comandante da FAB. Calcula-se que a desmilitarização do controle do tráfego aéreo levará de dois a seis anos.

Na terça-feira 3, ainda como negociador oficial da crise, o ministro Paulo Bernardo recebeu representantes das duas categorias de controladores, militares (2,2 mil servidores) e civis (400 servidores), para avisar o novo curso da corrente. À platéia boquiaberta, arrematou que nova negociação só seria iniciada se os vôos fossem normalizados. "Vamos fazer o que o ministro mandou", resignou-se Wellington Rodrigues, presidente da Associação Brasileira dos Controladores do Tráfego Aéreo. "Vamos baixar o tom."

O recuo do governo, pensado estrategicamente em favor dos militares, foi recebido com certa euforia pela caserna, mas com decepção pela oposição, que via no agravamento do quadro a chance de instalar a CPI e reavivar o clima pré-eleitoral. A instalação da comissão depende de julgamento do plenário do Supremo Tribunal Federal (STF).

Ainda assim, na terça-feira 3, no auge do desespero, o deputado Ônix Lorenzoni (do partido que até há pouco se chamava PFL), figurinha carimbada na bacia de fontes da imprensa durante a crise do mensalão, subiu à tribuna da Câmara para tocar a trombeta do apocalipse. Avisou ao mundo ter recebido a informação, de fonte ignorada do público, de que uma nova greve de controladores iria começar no dia seguinte. Perguntado sobre a origem da notícia, comportou-se como um repórter zeloso. "Não posso queimar a minha fonte", apelou. Nasceu o sol e nada de paralisação do tráfego aéreo. Lorenzoni, profeta caído, sumiu de cena.

O futuro dos sargentos envolvidos na quartelada de 30 de março deverá ser decidido pela Justiça Militar nos próximos dois anos. É certo que serão punidos, mas acalentam a possibilidade de ser anistiados pelo presidente Lula quando os reflexos da crise esfriarem. A desmilitarização do setor, agora nas mãos exclusivas da FAB, também deve demorar. Fala-se em até seis anos, mas Lula pediu para o processo ser encerrado antes do fim do segundo mandato, em 2010. Além do Brasil, somente quatro países mantêm o controle de tráfego aéreo sob responsabilidade de militares: Eritréia, Somália, Uruguai e Argentina. Até lá, a Aeronáutica ao menos garante ter preparado um plano B a ser colocado em prática no caso de um novo caos nos aeroportos. Se assim for, no caso de uma nova greve, o brigadeiro Saito poderá prender os controladores e preservar a hierarquia que as Forças Armadas tanto prezam. ■



TENSÃO. Familiares dos controladores do lado de fora do Cindacta, em Brasília, na noite da sexta 30

SERGIO LIMA / FOLHA IMAGEM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3800
Rubrica

FABIO ZEBONI/ABR

AFUNILAMENTO. Nos aeroportos paulistas, o foco das tensões

CONJUNÇÃO DE FATORES

CRISE II O crescimento da demanda e a falta de investimentos pioraram a situação

POR MÁRCIA PINHEIRO E PHYDIA DE ATHAYDE

SERGIO LIMA / FOLHA IMAGEM

A demanda na aviação civil explodiu nos últimos anos. Entre 2003 e 2006, o volume de passageiros saltou de 71 milhões para 102 milhões, aumento de 43%, de acordo com dados da Infraero, compilados pela Agência de Desenvolvimento de Guarulhos (Agende). O crescimento está diretamente relacionado à expansão do crédito e às agressivas políticas tarifárias das empresas, que tornaram as viagens aéreas um bem de consumo acessível aos bolsos da classe média.

"Houve a conjugação de dois fatores: a recuperação da economia nos últimos três anos, que melhorou a renda da população, e os preços das passagens em queda", diz Luciano Coutinho, economista da LCA Consultores. Isso ocorreu principalmente em razão do marketing da Gol, cuja máxima é *low cost, low fare* (custo baixo, tarifa baixa), a acirrar a concorrência.

As duas principais companhias aéreas do País (Gol e TAM) compraram novos aviões e cresceu enormemente o tráfego aéreo. "A infra-estrutura foi pega de calças curtas", afirma o economista. E o cenário só tende a se agravar, com a perspectiva de que a economia brasileira cresça além de 4% neste ano.

Um terço do movimento brasileiro concentra-se nos aeroportos de Cumbica, em Guarulhos (SP), e Congonhas, na capital paulista. Não por outra razão, os dois aeroportos sofrem maciçamente os efeitos da crise. Cancelamentos, atrasos, aglomerações e revolta deram o tom nos saguões desde o desastre do avião da Gol, o maior da aviação brasileira, que em 29 de setembro do ano passado vitimou 154 passageiros. O Boeing 737 chocou-se no ar com um jato executivo Legacy e despedaçou. Mesmo sem a conclusão das investigações, o acidente evidenciou falhas no sistema de controle de tráfego aéreo. E marcou o início da crise, sem data para acabar.

Por trás de todo o cenário político e de gerenciamento do setor, há uma conta simples de fazer. É a soma da capacidade atual dos aeroportos, o crescimento da procura e os projetos de expansão. "Para um aeroporto crescer de forma equilibrada, são necessários investimentos em movimentação de aeronave, pistas e pátios, e em terminais de passageiros", explica Carlos Muller, professor do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). Ele é co-autor de um estudo elaborado pelo Instituto com o objetivo de analisar a situação do aeroporto Internacional de Cumbica, que tem dois terminais de passageiros e duas pistas.

"O projeto original, dos anos 70, previa quatro terminais de passageiros e três pistas. Hoje, para manter um equilíbrio entre a demanda e o serviço oferecido, exige-se a terceira pista e um terceiro terminal. O novo terminal comportaria 12 milhões de passageiros por ano, mais do que os atuais 8 milhões de cada um dos dois existentes", diz. Tais obras, estima a Agende, atenderiam até 36,8 milhões de usuários por ano, volume suficiente para absorver o crescimento das viagens aéreas na próxima década.

Planejar parece simples. Efetivar os planos, cada vez mais complexo. Diante da atual crise, os olhares recaem, necessariamente, sobre a condição técnica dos equipamentos utilizados pelos controladores de vôo. Na sexta-feira 30 de março, o manifesto dos controladores

AUDITORIA DA 3801

de vôo amotinados mencionava, além de aspectos políticos da crise, a deficiência técnica do controle: "Não confiamos nos nossos equipamentos", destacava o texto. Na avaliação de André Castelini, consultor da Bain & Company, "é preciso renovar rádios e radares, além de melhorar a capacidade de comunicação e de auxílio de navegação. Renovar tais equipamentos é muito custoso e as empresas aéreas já pagam taxas bastante altas para isso".

EM OBRAS. Pista auxiliar de Congonhas é reformada. A principal será refeita

JOSÉ LUIS DA CONCEIÇÃO/AE

Apesar de hoje em xeque pelos controladores, há uma avaliação comum, de muitos especialistas, de que a aviação brasileira opera com o maquinário necessário. Ronaldo Jenkins, especialista em segurança de vôo do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea), diz: "Os equipamentos são como as aeronaves, usam tecnologia de ponta e precisam de atualizações constantes. A manutenção dá longevidade e as revitalizações compensam o avanço tecnológico. Em 2005, todos os equipamentos do Cindacta 1, de Brasília, passaram por revitalização. Atualmente, está em curso a revitalização do Cindacta 2, de Curitiba. Ainda para este ano está prevista a do Cindacta 3, no Recife. É o curso esperado".

> "É preciso renovar rádios e radares", diz o consultor Castelini

Jenkins destaca que é preciso levar em conta, também, as dimensões continentais do País: "O sistema inicial do Cindacta 1 foi montado em 1975, com tecnologia francesa de ponta e, desde então, vem sendo revitalizado. Do ponto de vista físico, a situação do sistema aéreo não é caótica. Pode ter algum tipo de defasagem, mas está em constante atualização".

Um diagnóstico da estrutura física do setor aéreo passa, também, por aspectos mais amplos, relacionados à infra-estrutura. Marcelo Chueiri, coordenador técnico da Agende, critica a falta de investimentos. "Embora haja uma crise emergencial, as razões vêm de muito tempo. Está claro que faltou investimento, enquanto o setor viveu um crescimento explosivo. O epicentro da crise está na questão do controle de vôos, um dos pontos que chegaram ao limite por conta de sucessivos, e irresponsáveis, contingenciamentos de verbas. À medida que não se investiu, detonou-se o processo atual. Por que não se investiu? Por que foram feitas obras desnecessárias em outros aeroportos?"

COUTINHO. A infra-estrutura está de calças curtas

ROOSEWELT PINHEIRO/ABR

Principal alvo de críticas, a reforma do aeroporto de Congonhas começou em 2003 e está orçada em 189 milhões de reais. As obras consistiram em ampliar o estacionamento, a área de desembarque e o saguão. Com uma reluzente nova área interna, o aeroporto ainda sofre consecutivos fechamentos devido a alagamentos de suas pistas, por antigos problemas de drenagem. A pista auxiliar já passa por uma reforma, prevista para terminar ainda este mês. Com isso, o fluxo de aeronaves foi reduzido para 37 pousos e decolagens por hora, ante 48 antes das reformas. Já a pista principal terá de ser completamente refeita, a um custo de 13 milhões de reais, com obras previstas para este ano.

Na tarde da terça-feira 3, Congonhas, literalmente, virou do avesso. Um temporal, rápido, com ventos de 90 quilômetros por hora, derrubou árvores, causou alagamentos e corte de energia em nove bairros ao redor do aeroporto. No pátio, a ventania destelhou quatro hangares, arrastou helicópteros e pequenos aviões. Houve três feridos, pousos e decolagens foram suspensos por 40 minutos.

A gravidade do temporal, que afetou a zona sul da capital paulista, justificou a interrupção dos serviços em Congonhas. Mas foi mais uma gota d'água na paciência dos consumidores, que se vêem imobilizados por horas nas salas de embarque, com pouquíssima, quando não nula, informação. São os mesmos consumidores que penaram em longas filas de espera, em dias de chuvas mais fracas, porém constantes. Porque qualquer precipitação, típica do verão que se alonga no Sudeste, é capaz de alagar as pistas e fechar o aeroporto.

"Congonhas já está sobrecarregado. É urgentíssimo fazer um terceiro

terminal em Guarulhos", diz Luciano Coutinho, da LCA. Ele também destaca a necessidade de se pensar na construção de um terceiro aeroporto metropolitano em São Paulo. Para o consultor, o País precisa ainda estar preparado para a nova plataforma tecnológica global, que surgirá em cinco ou seis anos. "Em todo o mundo, sistemas como o Cindacta vão ser substituídos por satélites." Em outras palavras, são necessários investimentos vultosos em infraestrutura e controle de tráfego, pois é grande o risco de a zona aérea brasileira se tornar altamente defasada em relação ao restante do mundo.

Em meio à crise, a questão da segurança dos vôos surge como pauta obrigatória. Apesar de tudo, Jenkins, do Snea, considera que os riscos vêm sendo contornados: "Todas as medidas tomadas até agora foram para diminuir a concentração de vôos e reduzir a pressão sobre os controladores. Antes da crise, cada controlador trabalhava com 22 tráfegos. Hoje trabalha com 14. Não digo que haja folga, mas agora estão dentro dos padrões de segurança. O problema, na atual situação, é de ânimo".

André Castelini, da Bain & Company, tem opinião semelhante. "Não creio que a segurança de vôo esteja comprometida. Não é que se opere com riscos. Em vez disso, lidamos com atrasos seqüenciais", diz. "A crise da aviação levará tempo para ser resolvida. A essência do problema está na falta de mão-de-obra qualificada, e isso não se resolve rapidamente." A formação básica de controladores é feita em um ano, mas é preciso que façam cursos de aprimoramento por mais um ou dois anos.

O problema pode ser tempo, mas não será a falta de voluntários. O último concurso público para a função, promovido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, do Ministério da Defesa, contou com 16.928 candidatos. Em busca das 64 vagas abertas, por todo o Brasil.

Todo o esforço pela renovação do sistema vai patinar, se os investimentos forem feitos a conta-gotas. A saída econômica, típica de planilhas de gabinetes, seria elevar os preços das passagens para conter a demanda. "Algo inaceitável para o consumidor", diz Luciano Coutinho. ■

O PIOR JÁ PASSOU? O presidente da Infraero, José Carlos Pereira, atenua análises alarmistas

Há cinco anos, quando 52 milhões de passageiros eram clientes das rotas aéreas brasileiras por ano, previa-se que o fluxo chegaria a 80 milhões em 2007. A realidade extrapolou os cálculos. Só em 2006, foram 102 milhões. Além de contornar a atual crise no setor, lidar com o crescimento explosivo é um dos desafios da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero). O presidente, brigadeiro José Carlos Pereira, estima que em uma década o total de passageiros transportados no País chegue a 160 milhões por ano. A seguir, os principais trechos da entrevista a *CartaCapital*.

CartaCapital: A crise do setor aéreo desencadeou críticas à gestão dos investimentos da Infraero. Quais foram os erros?
José Carlos Pereira: Nos últimos cinco anos, com as previsões de aumento de fluxo, fizemos grandes investimentos nas áreas de passageiros, que eram necessários. Mas houve uma falha de custeio. Por exemplo, no novo aeroporto de Maceió, o número de funcionários não mudou. O Santos Dumont, no Rio, terá pontes de embarque, mas não tem operador de ponte. Só muito recentemente o governo autorizou a contratação de 2,4 mil funcionários até o fim de 2008. Mas preciso deles já e acabo de deixar isso bem claro ao ministro da Defesa.

ANTONIO CRUZ/ABR

PEREIRA. Feridas, sem mágoas

CC: O senhor considera corretos os investimentos em manutenção de equipamentos?
JCP: Eles foram até satisfatórios, mas houve falhas de manutenção. Por exemplo, os ELS (*equipamento para manobrar com baixa visibilidade*) estão vulneráveis. A manutenção deles é cara e alguns estão fora de serviço, como os de Belém, Manaus, Rio Branco. Como o Brasil vive apagando incêndios, a prioridade é dos aeroportos que afunilam o movimento, caso de São Paulo. Mas essa cultura está melhorando. A crise serviu para isso. A nova mudança do comando da Aeronáutica deixou o ambiente mais cooperativo.

CC: Qual é a real situação dos radares e equipamentos de comunicação no sistema aéreo?
JCP: O Brasil tem radares de várias épocas. Os mais antigos, modelo LP23M, do início dos anos 80, já foram modernizados, mas há discrepâncias regionais. No Nordeste os equipamentos são mais antigos. No Sudeste, são melhores. Os mais modernos estão na Amazônia, por causa do Sivam. O Brasil levou mais de 15 anos para cobrir toda a área com radares, um processo longo e caro. Nesse período, alguns equipamentos ficaram para trás.

CC: Então, há fundamento na reclamação dos controladores de vôo sobre equipamentos pouco confiáveis hoje em uso?
JCP: Garanto que há um certo exagero. Também é uma questão de postura. Se um sargento, insatisfeito, nota um rádio com problema e deixa pifar, levará mais tempo consertar do que levaria reparar o defeito. A crise aérea feriu a todos nós, mas as feridas não deixarão mágoas, eu garanto. Além da oxigenação trazida pela mudança de comando, haverá grandes investimentos da Aeronáutica em modernização de equipamentos, principalmente de comunicação e software. São mais de 350 milhões de reais, de imediato. E, nos próximos quatro anos, a Infraero investirá 750 milhões de reais em equipamentos de pista, suporte e operação de aeronaves.

CC: O que garante que não haverá contingenciamento dos novos investimentos?
JCP: É preciso separar contingenciamento de superávit fiscal. Em 2006, a Infraero teve de recolher 140 milhões de reais aos cofres do Tesouro, por causa da meta de superávit primário do governo *(de 4,25% do PIB)*. Se isso tivesse ficado, teria havido mais investimentos. De fato, ocorreram contingenciamentos da Aeronáutica, mas asseguro que não afetaram equipamentos de segurança. – APHYDIA DE ATHAYDE

AUDITORIA DA 363

EFEITOS COLATERAIS

CRISE III Um documento não oficial dos militares aponta entre as causas da pane a fragilidade da Anac e o corte de vôos regionais

Circula nos mais importantes gabinetes de Brasília um documento, produzido na área militar, com um diagnóstico cortante, preciso, da crise da aviação. Nele são apontados três motivos para a atual desorganização no setor: a explosão do tráfego aéreo nos últimos três anos, a submissão do sistema à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o abandono da aviação regional, que atualmente transporta apenas 2% dos passageiros. Nesse quadro, a principal solução apontada é a presença do Estado no setor, com controle e supervisão feitos pelo Ministério da Defesa.

Diz o documento que, em nenhum lugar do mundo, uma agência independente controla um sistema tão vital para a economia e a logística de um país. Nos Estados Unidos, por exemplo, a Federal Aviation Administration é um departamento diretamente subordinado ao Ministério dos Transportes. O mesmo acontece no país vizinho, com a Canada Civil Aviation. A aviação civil é responsabilidade política do Estado, comandada "de forma centralizada e integrada pelo governo", e não pelo formato de agência reguladora e independente.

O documento também dá ênfase ao desmantelamento da aviação regional brasileira. Hoje, o País tem menos vôos regionais do que na década de 1950. Haveria, ainda, uma completa defasagem tecnológica e de treinamento e gestão de pessoal. O documento responsabiliza a falta de investimentos como responsável pela crise dos aeroportos brasileiros.

A aviação regional transporta só 2% dos passageiros

Procurado por *CartaCapital*, o diretor-presidente da Anac, Milton Zuanazzi, lembrou que seu papel é o de cumprir a lei. "A lei que criou a Anac não nos deu o poder de fiscalizar. A agência nasceu sem esse aspecto fundamental, de fiscalizador, por isso, somos secundários na crise. Uma agência reguladora sempre vai se ressentir da falta da capacidade de fiscalizar."

O modelo mais comum no mundo, afirmou, é um órgão de Estado civil, não militar, como coordenador do setor aéreo. A Anac prega que a agência possa ser o contraponto da decisão sobre onde devem ser feitos investimentos. "Se um órgão de Estado, como a Aeronáutica hoje, concentra toda a gestão, investimento e fiscalização do sistema aéreo, pode fazer cortes que favoreçam um lado em detrimento de outro. Por isso pregamos a separação."

Zuanazzi explica que, de fato, as aviações regionais decaíram. Chegaram a atender quase 400 cidades e hoje são 141. Segundo ele, isso se deveu ao fim da suplementação tarifária, que era feita por meio de um decreto que retirava um valor das passagens aéreas para viabilizar as tarifas regionais. A partir de 2001, puxadas pela Varig, as empresas entraram na Justiça, ganharam a causa e deixaram de contribuir para o fundo que fazia a suplementação para essas linhas. "É evidente que a não suplementação diminuiu o volume de vôos", explica o diretor da Anac.

A agência aguarda uma lei, em tramitação no Congresso – votada pela Comissão de Constituição e Justiça nesta semana –, que cria o ambiente da suplementação tarifária. Voar para a maioria das cidades do interior seria economicamente inviável para as companhias aéreas.

As pressões de empresas privadas são mais um motivo pelo qual o diretor defende a existência de agências, pois elas têm a obrigação da transparência. "Nossas reuniões são publicadas, todas as determinações, os votos dos diretores, tudo. Uma agência trabalha com um conjunto de regras que obrigam a transparência exatamente para estar menos influenciada por qualquer tipo de pressão ou lobby. Os movimentos de pressão que tivemos foram públicos. A questão da Varig, o fechamento, a discussão sobre os slots, nada foi feito a portas fechadas."

– POR MÁRCIA PINHEIRO E PHYDIA DE ATHAYDE

JOSÉ CRUZ/ABR

CONTRAPONTO. Zuanazzi, da Anac, diz que o poder de fiscalizar faz falta à agência

AUDITORIA DA 1ª C.J.M.
Fls. 5801

OS PONTOS CENTRAIS DO TEXTO O documento que circula em importantes gabinetes de Brasília tenta traçar um diagnóstico do caos na aviação civil

RAIMUNDO PACCÓ

A crise na aviação civil brasileira tem raízes longínquas que foram agravadas por uma convergência de fatores novos nos últimos três anos. As causas remotas devem-se basicamente à falta de investimentos na infra-estrutura do sistema, cujo último ciclo de grandes investimentos terminou com o regime militar.

As causas imediatas advêm de três fatores: 1) a explosão, imprevista nessa escala, do tráfego aéreo nacional, que aumentou 50% nos últimos três anos; 2) a ausência de uma estratégia de longo prazo para a gestão do sistema; 3) uma mudança radical na política de rotas e equipamentos no mercado doméstico.

Com a entrada da Gol e a saída da Varig, nos últimos cinco anos foram abandonadas cerca de 40 rotas ponto a ponto; o aumento da frota doméstica se deu exclusivamente por aviões considerados grandes (...), padrão que a Gol introduziu e a TAM teve de acompanhar para poder manter o custo no mesmo nível. Com isso formou-se informalmente um esquema de **hubs**, aeroportos centrais de redistribuição, para o qual o sistema não estava preparado.

Um passageiro que vá de Porto Alegre a Londrina tem de ir a São Paulo e de lá para Londrina porque as companhias não têm mais aviões médios que voem diretamente em rotas de menor movimento. Todos os vôos para pontos de destino Sul e Sudeste passam por São Paulo e todos os vôos para o Norte e parte do Nordeste passam por Brasília, sobrecarregando esses dois conjuntos de aeroportos (...)

Completa defasagem do subsistema de controle de vôo, em pessoal, treinamento, equipamento e gestão. O controle de tráfego teve sua estrutura básica praticamente estagnada, sem atualização e sem investimentos, e simplesmente não tem capacidade para o espetacular aumento do número de vôos, causado pelo aumento da demanda e pela concentração de pousos e decolagens em aeroportos de redistribuição.

> "O transporte aéreo é um assunto de governo e não de agência"

A política de aviação civil é política de Estado, comandada de forma centralizada e integrada pelo governo e não pelo formato de agência reguladora e independente. O modelo de países como os Estados Unidos e Canadá é de departamento centralizador de todo o sistema.

Transporte aéreo é assunto de governo e não de agência.

Um Sistema Aéreo é um todo complexo e integrado, envolve infra-estrutura, controle de vôo, política de rotas, política de acesso a mercados, forma de organização do mercado, política de preços, tratados internacionais, interação com a Aeronáutica Militar, é um grande conjunto de ações e políticas que funcionam melhor centralizadas sob um só comando.

A eficiência do Sistema Aéreo Civil depende fundamentalmente de uma estratégia de longo prazo e essa estratégia não pode ser definida pelo mercado.

Por falta de política de Estado, o Brasil perdeu para companhias estrangeiras 90% do mercado internacional, quando há 20 anos companhias brasileiras detinham 60% do movimento de vôos internacionais partindo do Brasil.

O Brasil tinha mais vôos regionais na década de 50 do que tem hoje. A aviação regional brasileira contribui com apenas 2% dos passageiros, contra 15% nos Estados Unidos. Com a precariedade de estradas e inexistência de trens de passageiros, a aviação regional teria e tem um papel fundamental no sistema. Por falta de comando e incentivo do governo, está abandonada, com poucos vôos e empresas. Com a dinamização de várias novas fronteiras agrícolas e minerais, existem hoje muitas cidades que têm aeroportos e potencial para um mercado aéreo (...) A ironia é que somos um dos poucos países do mundo que fabricam aviões ideais para vôos regionais.

O modelo internacional mais usado é o de uma organização governamental específica para o controle de tráfego aéreo. Essa organização pode ter várias formas. Em análise de 18 países concluídos pela similitude de país, contexto e número de passageiros, como o modelo canadense, que é também muito parecido com o da Austrália (...)

A solução da atual crise do Sistema Aéreo não é difícil, as soluções e modelos já existem por toda a parte, funcionam e cabe ao governo a decisão política de implementá-los.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3805 Rubrica

OS HERDEIROS DA AVIAÇÃO

MEMÓRIA A história da Varig e da Panair sob a ótica dos parentes dos fundadores

POR PAULA PACHECO

Na quarta-feira 28 de março, os 80 anos de história da Varig, a companhia aérea mais antiga do Brasil, mudaram de mãos. Sobrenomes como Meyer e Berta ficaram para a história. A partir de agora, a empresa ganha uma nova certidão de nascimento, o da família Oliveira, dos donos da Gol. A estrela da Viação Aérea Rio-Grandense há tempos se apagou. Restou um gigante raquítico, na UTI.

Ainda que não se saiba o que será da Varig daqui para frente, o fato é que até agora os funcionários da companhia gaúcha, fundada pelo alemão Otto Ernst Meyer, sonham com dias melhores. É o mesmo sentimento das filhas de Meyer, Mariette e Iga, e a herdeira de Ruben Berta, Ivone, personagens da história da Varig que passaram ao largo do noticiário das últimas semanas.

O início do reinado da Varig, conhecida por ter desbravado novos destinos internacionais e pelo serviço de qualidade, tem relação direta com outra companhia, a Panair. Líder do setor até meados dos anos 60, a Panair foi liquidada graças à intervenção dos militares. Ligada ao governo de Juscelino Kubitschek, a empresa, após o golpe de 1964, perdeu a concessão pública e viu as rotas internacionais passarem para as mãos da Varig. O fim da Panair foi decretado pelo então ministro da Aeronáutica, o brigadeiro Eduardo Gomes.

A Varig foi a principal beneficiada com a ação dos militares. O alemão, que na Primeira Guerra Mundial combateu como observador dos aviões das linhas inimigas, mudou-se para o Brasil. Primeiro viveu em Pernambuco, onde trabalhou com a família Lundgren, das lojas Pernambucanas. Contraiu malária e não se adaptou ao clima quente. De lá se mudou para o Rio de Janeiro, mas também se incomodou com o calor excessivo. Foi quando soube que no Rio Grande do Sul, além de dias mais amenos, encontraria outros alemães e descendentes. As longas distâncias entre as principais cidades brasileiras e a experiência aérea do passado animaram Meyer a criar o projeto da Varig. Faltava dinheiro. O empreendedor tinha, porém, amigos influentes, entre eles Getulio Vargas. Em 7 de maio de 1927, a Varig fez o primeiro vôo. O avião modelo Atlântico percorreu o trecho entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

O vôo inaugural da Panair aconteceu três anos depois, em 1930. Em 1931, era a vez do primeiro vôo de passageiros. A companhia foi resultado de empresa americana Nyrba (New York, Rio, Buenos Aires Inc.). Em dificuldade depois da crise da Bolsa de Nova York, a Nyrba foi incorporada pela Pan American (Panam) e depois tornou-se Panair do Brasil, comprada por Wallace Simonsen e Celso da Rocha Miranda, avô de Maysa Figueira de Mello. A neta do fundador da Panair, em empreitada ao lado do marido e diretor de cinema Marco Altemberg, há dez anos tenta contar a história da companhia num documentário, cujo lançamento deve acontecer no segundo semestre.

A Panair foi estilhada por um ato institucional em fevereiro de 1965. Rocha Miranda era muito amigo de JK. No começo daquele ano, o ex-presidente, perseguido pelos militares, vivia exilado em Lisboa e sonhava em disputar as eleições presidenciais. Simonsen, que também controlava a TV Excelsior, era amigo de outra "ameaça" ao regime, João Goulart, deposto em 1964.

No fim dos anos 40, época em que a Varig e a Panair riscavam os céus, Constantino de Oliveira, 75 anos, conhecido como Nenê Constantino, começou no setor de transportes. Aos 18 anos, Nenê comprou o primeiro veículo. Não foi preciso muito tempo para que ele percebesse a oportunidade com os ônibus. Um empréstimo aqui, economias acolá, e o filho de agricultores conseguia, na década de 50, a primeira concessão rodoviária. Nascia o Grupo Áurea.

Naqueles dias difíceis para a Panair, Constantino cuidava das empresas de ônibus e já tinha ultrapassado as fronteiras mineiras. O novo dono da Varig desembolsou cerca de 320 milhões de dólares pela aquisição. Mariette, 78 anos, filha mais velha de Meyer, hoje é apenas dona de um punhado de ações da Varig. Nem por isso deixa de se preocupar com o futuro da companhia aérea fundada pelo pai. "Acompanhei toda a história da empresa até a debacle, fiquei o tempo todo muito apreensiva. A direção da Varig extrapolou", opina. Para Mariette, os executivos que se sucederam na direção da companhia aérea fizeram exatamente o oposto do que falava Meyer. Pensaram primeiro nos salários e depois na empresa. "A Fundação Ruben Berta (que sempre deu as cartas na Varig

MARCOS EIFLER

HISTÓRIA VIVA. Ivone (*à esq.*), Mariette e Iga, homenageadas pela Assembléia do Rio Grande do Sul

OLGA VLAHOU

DE BAIXO. Nenê Constantino, dono da Gol e agora da Varig, começou como motorista de caminhão

como principal acionista) tem uma participação decisiva na ruína", afirma.

O primeiro funcionário de Meyer foi Ruben Berta. Durante a Segunda Guerra Mundial, o empresário, nascido na Alemanha, teve medo de ver os reflexos da perseguição americana sobre a Varig. Decidiu se afastar da parte operacional, virou presidente do conselho de administração e colocou no comando Ruben Berta, neto de húngaros e alemães, mas nascido no Brasil. "Ninguém precisou falar nada para o meu pai, ele sabia dos riscos que corria na época", relembra Mariette.

Ivone Berta, 75 anos, tem o DNA da aviação na família. O marido aposentou-se como comandante da Varig, dois filhos foram pilotos da empresa dirigida pelo pai (um deles trabalha atualmente na Embraer), além de um irmão, cunhado e sobrinho. "Não tenho nada contra o fim do caviar, como disse um diretor da Gol ao falar da extinção da primeira classe da Varig. O caminho é esse mesmo. O que espero é que a bandeira da Varig não seja extinta", comenta.

Ela afirma ter sofrido como os funcionários durante os anos de agonia da Varig. "Uma história de quase 80 anos não pode acabar assim, costumava pensar ao ler uma notícia sobre as dificuldades. Era muito angustiante, muito triste ver tudo aquilo acontecer e não poder fazer nada para ajudar", relata.

Dia desses Ivone foi levar a irmã ao aeroporto de Porto Alegre para embarcar num vôo da Gol. A tristeza foi grande. "A fila de passageiros da Gol se estendia justamente em frente ao balcão da Varig, vazio, sem nem sequer um passageiro a ser atendido. Fiquei com o coração apertado, com vontade de chorar diante daquela cena", conta.

Além das linhas e balcões nos principais aeroportos internacionais, Ivone acredita que a Varig tenha outros dois ativos importantes: a área de manutenção e a mão-de-obra comprometida com a empresa. "Aqui se fala em família 'variguiana', em gente que chorou muito a cada avião que a empresa perdia. Acho que choravam até mais do que eu, porque deram a alma pela companhia. Elas farão o possível pela recuperação", diz a filha de Ruben Berta.

Foi o mesmo Ruben Berta, que botou os pés na Varig aos 19 anos, o responsável pela criação da fundação batizada com o seu nome. Ali acontecia no Brasil uma das primeiras experiências nas quais os empregados controlam uma companhia. Ivone, assim como Mariette Meyer, é dona de ações da Varig. Ela diz que não sabe quanto os papéis valem.

> A Varig ocupou o lugar deixado pela Panair. Agora sai de cena e cede espaço à Gol

Maysa, a neta do fundador da Panair, só herdou o estilo empreendedor e um belo acervo com a história da empresa. Tem uma loja de decoração e pretende abrir a segunda no Rio. É uma das mais animadas com a finalização do documentário sobre a companhia aérea. "Conheci meu marido quando o procurei para falar sobre o filme, há dez anos. Casei, tivemos três filhos e agora falta o filme, um filho da Panair", brinca.

Maysa fica séria ao comentar o fim da história da Varig e as relações com a Panair: "Acredito na lei de causa e efeito. As pessoas que estão lá, tocando a empresa, não têm nada a ver com o que aconteceu no passado, sei disso. Mas não tem como ver a Varig e não lembrar do que ocorreu com a Panair". Para ela, o avô morreu consumido pela tristeza do que aconteceu com a companhia.

Altemberg não tem dúvida de que tudo não passou de uma conspiração entre militares para que a Panair, à época uma empresa dona de aeroportos, de uma retífica de aviões e de uma estrutura própria de comunicação, deixasse de representar uma ameaça. "Ela tinha uma capilaridade muito grande e era quase maior que a presença do próprio Estado em serviços como o de comunicação", afirma. O que aconteceu depois do fim da empresa foi o governo estatizar todos os serviços. "Ocorreu uma mistura entre o jogo político da época e o jogo econômico", defende o cineasta.

A intervenção do governo militar ecoou positivamente em parte da imprensa à época. Alguns articulistas dedicavam-se a apoiar o "golpe" contra a Panair. O argumento era de muito desperdício na companhia. Como se possíveis gastos descontrolados na iniciativa privada colocassem em risco a paz nacional.

Depois de perder as linhas e sem ter como arcar com as despesas, a solução para a Panair foi pedir falência. Naquela época, a lei não dava tratamento privilegiado às companhias aéreas, como foi feito recentemente com a publicação da Lei de Recuperação de Empresas, de 2005, e que beneficiou a Varig (as empresas de aviação foram incluídas entre as possíveis beneficiadas).

Além de perder a Panair, Rocha Miranda viu outros negócios degringolarem. Ele atuava no ramo de seguros e detinha contratos com o Banco do Brasil e a Companhia Docas de Santos. Com a ação do regime militar, tudo acabou.

Enquanto a história da Varig chegou ao fim ao passar para as mãos da Gol, a da Panair prossegue. Até hoje há processos na Justiça contra a União para que os prejuízos sejam ressarcidos e a empresa, quem sabe, volte aos ares. Os antigos funcionários ainda se reúnem para um almoço anual para relembrar histórias e sonhar com novos vôos. ■

Um guia para proteger seu dinheiro da crise financeira

O que o câncer no testículo do jogador de basquete Nenê ensina sobre a saúde masculina

Novos estudos mostram um dom João VI diferente do que está nos livros de História

A REVISTA DE QUEM TEM OPINIÃO

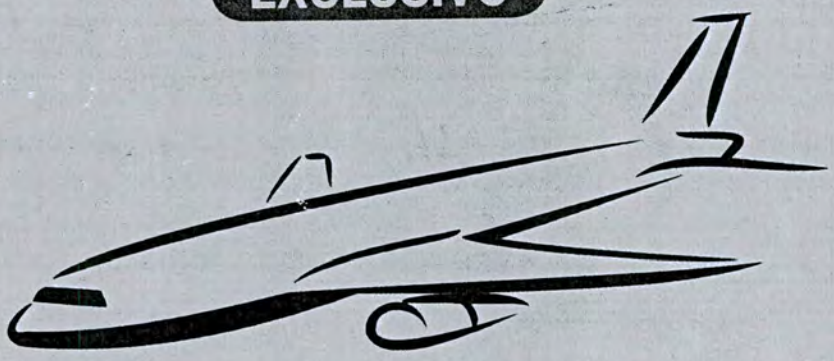
ÉPOCA

www.epoca.com.br

EDITORA GLOBO

380.7
C

EXCLUSIVO



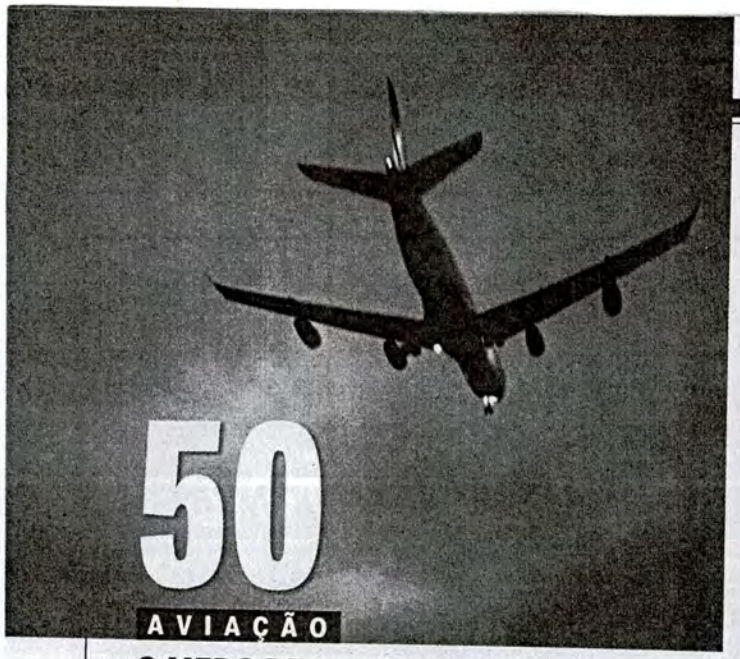
PREOCUPE-SE

Documentos inéditos da Aeronáutica revelam que o risco de desastre aéreo não diminuiu

R$ 7,90 | Nº 506
28 JANEIRO 2008

ISSN 14155494 00506

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3805
Rubrica



50
AVIAÇÃO

O MEDO DE VOAR CONTINUA
Documentos obtidos com exclusividade por ÉPOCA revelam que o país não está a salvo de uma nova tragédia @

90
HISTÓRIA
Por que dom João VI, o monarca que trouxe a Corte ao Brasil, estava longe da imagem de bobo e comilão @

ENTREVISTAS DA SEMANA

57
GILBERTO GIL
"A vida em sociedade sempre envolve a política" @

78
RAUL REYES
"A troca de reféns pode ser uma porta para a reconciliação"

NOSSOS COLUNISTAS

42 GUSTAVO FRANCO – NOSSA ECONOMIA
45 RUTH DE AQUINO – NOSSA ANTENA
48 RICARDO AMARAL – NOSSA POLÍTICA
69 MAX GEHRINGER – NOSSA CARREIRA
100 RICARDO NEVES – NOSSA BÚSSOLA
105 RICARDO FREIRE – NOSSA VIDA
111 ADRIANO SILVA – NOSSO TEMPO

ÉPOCA
28 DE JANEIRO DE 2008
EDIÇÃO 506

DA REDAÇÃO 8
CAIXA POSTAL 8
ON-LINE 11

PRIMEIRO PLANO
PERSONAGEM DA SEMANA O tenista JO-WILFRIED TSONGA ..14
FALA, MUNDO A guerra sanguinária do Congo 16
FALA, BRASIL As cotas são derrubadas em duas universidades ..18
BOMBOU NA WEB O sucesso da Dança do Créu @ 24
DOIS PONTOS @ 26

BRASIL
JANELA INDISCRETA 30
ECONOMIA O que esperar da crise nas Bolsas de Valores @ 32
Como os brasileiros sobrevivem à crise das Bolsas ..38
NOSSA ECONOMIA GUSTAVO FRANCO e os Fundos de Riqueza. 42
INVESTIGAÇÃO O amigo de Ciro Gomes é demitido do BNB ... 43
GOVERNO O significado do bambolê que Dilma ganhou do PMDB. 44
NOSSA ANTENA RUTH DE AQUINO e o rebolado do governo 45
ELEIÇÕES Os planos de Alckmin para sua próxima candidatura 46
NOSSA POLÍTICA RICARDO AMARAL e as eleições municipais ..48
AVIAÇÃO O país não está livre de novos problemas @ 50
CULTURA O ministro Gilberto Gil responde às perguntas dos leitores @ 57

CIÊNCIA & TECNOLOGIA
MEIO AMBIENTE A alta da soja aumenta o desmatamento 59
RELIGIÃO Marina Silva e a defesa do criacionismo @ 60
EDUCAÇÃO Gibis ensinam ciência às crianças @ 64

NEGÓCIOS & CARREIRA
ENTRETENIMENTO Nvidia, líder do mercado de placas de vídeo 66
NOSSA CARREIRA MAX GEHRINGER e o emprego abandonado ..69

SAÚDE & BEM-ESTAR
CÂNCER Os tabus sobre a doença entre os homens @ 72

MUNDO
COLÔMBIA É possível negociar com as Farc? 78

SOCIEDADE
QUEM ACONTECE Alinne Moraes se destaca em *Duas Caras* 82
CARNAVAL Os sacrifícios que fazem as rainhas de bateria @ 84
CELEBRIDADE A morte do ator Heath Ledger, aos 28 anos 86
CIDADES Grafites famosos desaparecem de São Paulo 88
HISTÓRIA Um novo olhar sobre dom João VI @ 90
NOSSA BÚSSOLA RICARDO NEVES e o excesso de impostos @ ..100

VIDA ÚTIL
MODA Os biquínis e maiôs que estão bombando @ 102
NOSSA VIDA RICARDO FREIRE e os novos destinos de 2008 105

MENTE ABERTA
EXPOSIÇÃO Os líderes do surrealismo pop em São Paulo 106
NOSSO TEMPO ADRIANO SILVA e o Holocausto no Carnaval .. 111
LIVROS O novo romance de Irvine Welsh, autor de *Trainspotting* ... 112
PALAVRA FINAL O carnavalesco PAULO BARROS 114

@ Conteúdo extra em www.epoca.com.br

FOTOS DE CAPA: SHUTTERSTOCK E DR2 ILUSTRAÇÕES

Fotos: Marcelo Min/Ag. Fotogarrafa/ÉPOCA, reprodução/I.P., Bruno Fernandes/Folha Imagem e Eliana Aponte/Reuters

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3209
AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3209

Documentos inéditos da Aeronáutica revelam situações de alto risco de acidentes no espaço aéreo brasileiro. Duas tragédias não foram suficientes?

WÁLTER NUNES

Preocupe

NO DIA 12 DE JUNHO DO ANO PASSADO, O AIRBUS 319 da Presidência da República, conhecido como Aerolula, decolou do Aeroporto Internacional de Guarulhos por volta das 15h30. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participara do 7º Congresso Nacional dos Metalúrgicos da CUT e voltava para Brasília. Toda vez que o avião da Presidência da República liga o motor, o controle de tráfego aéreo redobra a atenção. As distâncias entre as aeronaves são ampliadas e o controlador passa a tratar como prioridade o avião que aparece na tela de controle com a sigla FAB01, o principal avião da frota da Força Aérea Brasileira.

Naquele dia não foi diferente. O Aerolula era o centro das atenções. Até que uma pane na sala de controle de Guarulhos apagou três dos quatro consoles, os aparelhos que permitem a visualização das aeronaves. Com apenas um deles funcionando, o controlador responsável pela segurança da aeronave presidencial passou a monitorar também outros 13 aviões. Naquele instante, um Boeing 777 da Alitalia, prefixo AZA677, que decolara de Guarulhos rumo à Itália, se aproximava rapidamente de um avião bimotor particular prefixo PT LYZ. Havia alto risco de colisão. O controlador

Foto: Adriano Machado/AE

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 310

MAIS RISCOS DO QUE PARECE Avião se prepara para pousar no aeroporto de Brasília. As falhas no controle aéreo permanecem acima do normal

de vôo, percebendo a possibilidade do acidente, desviou a trajetória do avião italiano. Mas, como a rota das duas aeronaves previa uma curva logo adiante, o desvio determinado acabou jogando uma aeronave contra a outra. Apenas 30 metros separaram a barriga do avião da Alitalia do teto do bimotor. Parece uma distância longa. Para aviões a uma velocidade média de 900 km/h, não é. A margem mínima de segurança, determinada por padrões internacionais, é 300 metros.

O relatório interno da Força Aérea Brasileira (FAB) classificou o incidente como grave, com risco crítico de colisão. A conclusão da investigação interna da Aeronáutica é uma síntese dos problemas do controle do tráfego aéreo brasileiro: os equipamentos falham, e os controladores trabalham em condições inadequadas e sobrecarregados. O controlador, com 14 aviões na mesma tela, sendo um deles o Aerolula, errou. E quase causa uma tragédia.

Não foi o único caso de um quase acidente nos últimos meses. Documentos internos da Aeronáutica, a que ÉPOCA teve acesso, mostram centenas de registros de falhas no controle de tráfego aéreo. Elas vão desde panes em equipamentos e falta de manutenção até a existência de pontos no espaço aéreo brasileiro que os radares não conseguem monitorar. São falhas parecidas com as que contribuíram para o acidente com o Boeing da Gol em setembro de 2006. Após se chocar com um jato Legacy, o avião da Gol caiu, matando 154 pessoas. Durante as investigações desse desastre, o país foi alertado para os problemas de pessoal e de equipamentos do controle aéreo. E passou a ter dúvidas sobre as reais condições de segurança da aviação brasileira. ▶

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3811

Perigo no céu

Documentos obtidos por ÉPOCA mostram panes em equipamentos e falhas no sistema que indicam que quase nada mudou após os últimos acidentes

Um segundo acidente de grandes proporções reforçou o trauma. Ao tentar pousar num dia de chuva, em julho, um avião da TAM ultrapassou o limite da pista, bateu num depósito da companhia e explodiu, matando 199 pessoas. Dezesseis meses após o início da crise aérea, as dúvidas permanecem. Viajar de avião no Brasil é seguro? Para o major-brigadeiro-do-ar Ramon Borges Cardoso, diretor-geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), "em termos de segurança, continuamos muito bem". Segundo ele, o país sempre esteve seguro. Tem um dos melhores controles aéreos do mundo. A opinião é oposta à do presidente da Federação Internacional dos Controladores Aéreos (Ifacta), o suíço Marc Baumgartner. "Um novo acidente aéreo no Brasil é questão de tempo", diz.

Parte dos documentos que a Aeronáutica mantém em sigilo parece dar razão a Baumgartner. Ali estão relatados casos em que desastres foram evitados por pouco *(leia o quadro ao lado)*. Há incidentes críticos – quando um avião passa mais perto de outro do que deveria. Há falhas graves de equipamentos, como um radar que informa posição e velocidade erradas de um avião. E há registro até de um estagiário participando do monitoramento de aeronaves no primeiro dia de experiência.

Em novembro de 2006, a reportagem de ÉPOCA já havia mostrado registros sigilosos de quase acidentes no espaço aéreo brasileiro. Havia, então, denúncias de falhas nos equipamentos e sistemas de segurança. A Aeronáutica negava. Os novos documentos comprovam que as falhas existem. O próprio sigilo desses documentos é um problema sério. Em países que divulgam publicamente os incidentes, a análise coletiva dos dados ajuda a corrigir problemas. No Brasil, as informações, boas ou ruins, permanecem restritas aos arquivos da Aeronáutica. A falta de transparência é um indicador de como o país lida mal com a segurança de seu espaço aéreo. ▶

Torre de controle

Caso 1 | 12 jun 2007

Passou perto

Uma pane em equipamentos faz com que um controlador fique responsável por 14 aviões. Por pouco não acontece um acidente

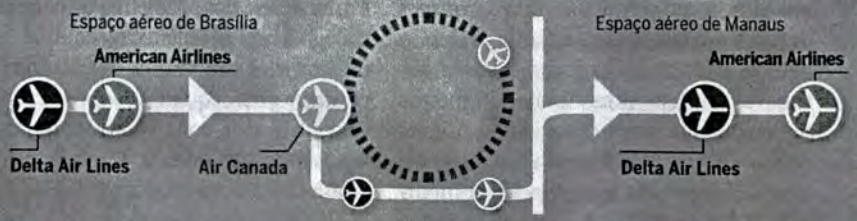
Controles em pane

Defeitos atingem três dos quatro consoles de controle de vôo da torre de Guarulhos. Todo o tráfego da região fica sob a responsabilidade de um controlador. São 14 aeronaves na tela naquele momento, incluindo a **FAB01, que leva o presidente Lula**. O avião presidencial requer atenção redobrada. As medidas de segurança são aumentadas

Caso 2 | 3 jun 2007

Vôo invisível

Um avião canadense sobrevoa o espaço aéreo de Brasília sem aparecer no radar e sem conseguir contato por rádio. Sem autorização para entrar na região de Manaus, fica sobrevoando em círculos e causa risco de acidente



Um avião canadense sobrevoa a região do espaço aéreo de Brasília. Quando vai mudar para a região de Manaus, o piloto tenta comunicação, mas não consegue

Sem autorização para seguir viagem, o piloto voa em círculos. Ele não sabe, mas está invisível aos radares. E, pior, dois aviões americanos vão em sua direção

Por instantes, a imagem do Air Canada aparece no radar de Brasília. O controlador desvia então para baixo os dois aviões americanos que vinham em rota de colisão

EDITORIA DA 12ª C.J.
Fls. 3912

Documento

O relatório da investigação do incidente considera que houve perigo de os aviões se chocarem em pleno ar

RESERVADO

COMANDO DA AERONÁUTICA

RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)

RICEA Nº 20 /SIPACEA-1/2007 Data: 27/07/2007

DATA E HORA UTC DO INCIDENTE	IDENTIFICAÇÃO E TIPO DAS AERONAVES ENVOLVIDAS
12/06/07 - 18:45:51 UTC	AZA677 X PTLYZ

ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS	GRAVE	
ACC-BS	SIM X	NÃO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	QTD
2	TIPO DE INCIDENTE, CLASSIFICAÇÃO DO RISCO, ORIGEM DO REPORTE, MODO DE PERCEPÇÃO E CLASSE DO ESPAÇO AÉREO	01
	DA OCORRÊNCIA, FASE DE	01

1 – TIPO DE INCIDENTE

X AIRPROX ☐ PROCEDIMENTOS ☐ FACILIDADES

2 – CLASSIFICAÇÃO DO RISCO

X CRÍTICO
☐ POTENCIAL
☐ INDETERMINADO

O relatório aponta erro do controlador, mas também chama a atenção para falhas nos equipamentos

9 – HISTÓRICO

O AZA677(B772), SBGR/LIMC, em procedimento de subida para o FL330, restrito, pelo ACC-BS, no FL200, conflitou com o PTLYZ, SBGR/SBBR que estava em procedimento de subida para o FL230. A separação no momento do cruzamento foi de 1.2 NM de separação horizontal com 100 pés de separação vertical.

Tem Esp Aer CTA Paulo	12.06.07 – 1845 UTC	AZA677 (B772) X PTLYZ (B97T)	ACC-BS

FATORES CONTRIBUINTES – COMENTÁRIOS

CARGA DE TRABALHO: Em virtude de problemas de visualização nos consoles da Região São Paulo, todos os setores estavam agrupados em um console e havia 14 ACFT controladas, incluindo o FAB01. O grande volume de tráfego acarreta em um grande número de comunicações que, por vezes, pode diminuir o tempo necessário ao ATCO para uma análise mais criteriosa no planejamento de tráfego.

▶ Dois aviões decolam

Um bimotor prefixo PTLYZ é autorizado a decolar. Pouco depois, um Boeing da companhia Alitalia, prefixo AZA677, **também decola e segue na mesma rota,** direção e altitude. O Boeing, mais veloz, aproxima-se rapidamente do bimotor. As duas aeronaves, em poucos instantes, podem entrar em rota de colisão caso nada seja feito pelo controle de vôo

▶ 10% da distância mínima

O controlador percebe o risco e imediatamente **recomenda que o Boeing desvie para a direita**. A trajetória inicial dos dois aviões já previa uma curva à direita, e o Boeing passa perto do bimotor. A "barriga" do Alitalia passa a cerca de 30 metros do teto do bimotor, quando o mínimo permitido são 300 metros

Caso 3 | 27 mar 2007

O radar que engana

O relatório de um engenheiro da FAB mostra que radar manda informações erradas sobre dois aviões em Mato Grosso

As imagens abaixo são reproduções da **tela de um controlador de vôo** de Manaus e ilustram um documento da Aeronáutica

Elas revelam falhas das informações do radar. Mostram que os dados de direção, sentido e altitude de dois aviões **variam bruscamente**

O engenheiro Eduardo Toda relata **pane nas informações** e diz que elas causaram pânico no centro de controle

O radar informou falsamente que os **aviões haviam se chocado**. Segundo Toda, no local não há técnicos para resolver a falha do radar

Na semana passada, o advogado Roberto Sobral, da Federação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta), esteve em audiência com o ministro da Defesa, Nelson Jobim. Levou um documento que será encaminhado para o Ministério Público Militar, em que acusa o Alto Comando da Aeronáutica de "omissão de eficiência". "Esse é o crime que os oficiais cometem quando se omitem em relação aos graves problemas do controle de tráfego aéreo, colocando em risco a vida de milhares de pessoas", diz Sobral. "A Febracta e a comunidade da aviação internacional estão alertando o Comando da Aeronáutica sobre os riscos da aviação brasileira."

Nesse ponto, é bom esclarecer que tipo de risco é esse. Nos dois desastres aéreos dos últimos meses, morreram 353 pessoas. Acidentes nas ruas e estradas do país matam 36 mil pessoas a cada ano. Doenças ligadas ao cigarro, mais de 200 mil. É muito menos perigoso voar que dirigir um carro numa estrada. Mas, historicamente, a sociedade aceita menos riscos quando se trata de voar.

Um dos piores problemas apontados por pilotos e controladores de vôo são as recorrentes falhas em radares (que permitem ver a localização e as informações sobre os aviões) e na freqüência de comunicação pelas quais avião e torre mantêm contato verbal. Relatórios internos da Aeronáutica mostram erros que poderiam causar acidentes. Como aquele que envolveu um avião canadense que cruzava o Brasil em direção a Toronto, em 3 de junho do ano passado. Um Boeing 767-300 da Air Canada deixava a região comandada pelo Cindacta 1, de Brasília, para entrar na área comandada pelo Cindacta 4, de Manaus. Sem conseguir contato com os centros de comando de vôo, o piloto da Air Canada começou a dar voltas no espaço aéreo de Brasília, mas não aparecia na tela dos controladores. Estava mudo e invisível. Duas aeronaves americanas, das companhias American Airlines e Delta Air Lines, voavam em direção ao avião canadense na mesma altitude, de 32.000 pés. Subitamente, a imagem do Air Canada apareceu na tela do controlador de vôo de Brasília – e logo sumiu. Sem conseguir contato com a aeronave canadense, o controlador de Brasília desviou os dois aviões americanos e evitou uma tragédia. No Relatório de Perigo, documento preenchido pelo controlador de vôo logo após o incidente, ele afirma que a sorte livrou a todos de "um grande transtorno". Mas alertou: "A sorte nem sempre está em nosso favor".

Publicamente, os oficiais da Aeronáutica negam que problemas nos equipamentos sejam graves. Internamente, as falhas são registradas em detalhes. Um relatório do major-aviador Eduardo Yoshiaki Toda é exemplar. Ele investiga uma pane nas informações dos radares que monitoram a região entre a cidade de Sinop e a Serra do Cachimbo, em Mato Grosso. No dia 27 de março de 2007, os radares mostravam informações desencontradas sobre altitude, velocidade e direção dos vôos TAM 3749 e GOL 1641. Até que o alarme anticolisão disparou. A imagem do monitor mostrou que as duas aeronaves estariam na mesma altitude e posição. O sinal de acidente era um alarme falso. O controlador só foi saber que os aviões não haviam se cruzado e que as informações da tela estavam equivocadas após contatar os dois pilotos por rádio. Segundo o relatório do major-aviador Eduardo Toda, o controlador foi retirado do serviço depois de entrar em pânico, pensando ter sido parte de uma tragédia envolvendo dois grandes aviões de carreira. O documento de Toda destaca o "perigo do fator psicológico" decorrente dos problemas técnicos. Se falhas como essas são comuns, os controladores de vôo podem passar a não confiar em informações importantes vindas do radar e "um dia ter surpresa de acidente real", diz o relatório. Foi nessa mesma região que o Boeing da Gol se chocou com um jato executivo, matando 154 pessoas. O local foi apelidado por pilotos e controladores de vôo de "ponto cego" ou "buraco negro" por causa das constantes falhas de freqüências e de radar. A Aeronáutica sempre negou que houvesse pontos não cobertos pelos radares no espaço aéreo brasileiro.

O Comando da Aeronáutica desqualifica o relatório do major-aviador Eduardo Toda, engenheiro com especialização no Instituto Tecnológico da Aeronáutica. Em nota, afirma que "houve exagero no registro da possível inconformidade e que a questão foi tratada com ajustes em equipamentos". Para a Aeronáutica, a investigação de Toda não é oficial, pois não foi aprovada pelos oficiais comandantes. Quanto à informação de que o radar mostrava mudanças de proa, velocidade e nível, a Aeronáutica afirma que "houve um trabalho conjunto entre especialistas em radar e software, resultando num ajuste que diminuiu substancialmente o número de ocorrências". Isso significa que as falhas realmente vinham ocorrendo.

Incidentes aéreos acontecem em todo o mundo. E tendem a aumentar. Com o barateamento das passagens, o aumento da concorrência, o enriquecimento dos chineses (que começaram a voar em grande número), há mais aviões no ar. Estima-se que o número de passageiros no mundo cresça entre 30% e 40% até 2012. No Brasil, o aumento tem sido ainda maior, de 12% ao ano. Mas isso não quer dizer que devamos nos conformar com o aumento do risco. Para manter os aviões como uma

AUDITORIA DA 12ª
Fls. 313
Rubrica

VOANDO EM CÍRCULOS
O ministro da Defesa, Nelson Jobim. Ele recuou de várias promessas anunciadas para solucionar o caos

das formas de transporte mais seguras que existem, é preciso que os investimentos em pessoal, tecnologia e aeroportos acompanhem o crescimento da demanda.

Nesses três pontos, o Brasil deixa a desejar. "Aqui, os controladores de vôo têm de trabalhar no campo da exceção a toda hora. Para piorar, muitos são mal preparados e nem sequer dominam a língua inglesa. Isso aumenta muito o risco", diz Jorge Barros, um dos maiores especialistas em segurança aérea do país. Segundo dados oficiais da Aeronáutica, o número de incidentes graves caiu de 54 casos, em 2004, para 31 em 2005. No ano seguinte, eles voltaram a subir para 36. Os dados referentes a 2007 ainda não foram concluídos. Os números oficiais estão aquém das estimativas de profissionais ligados à indústria. Barros, que fez carreira na Aeronáutica, investigou as causas de incidentes aéreos em São Paulo entre 1994 e 2000. Ele diz que naquele período havia uma média de 20 incidentes graves por ano só no Estado.

A Aeronáutica admite que "a partir de determinado período houve um volume acentuado de ocorrências registradas", mas afirma que "um número expressivo foi de 'reportes' simulados, talvez com o propósito de desacreditar o sistema". Tradução: os controladores estariam exagerando nos relatórios. O objetivo seria pressionar o governo a contratar mais controladores e elevar o status da profissão. Mas, se esses registros não são divulgados para ninguém de fora da Aeronáutica, de que adiantaria aos controladores relatar incidentes que não aconteceram?

O número de incidentes no espaço aéreo brasileiro é similar ao da Europa, onde há dez vezes mais passageiros

Mesmo que o número oficial da Aeronáutica seja o correto, ele é alto demais. Está no mesmo patamar do total de ocorrências da Europa, onde cerca de 500 milhões de pessoas voam anualmente – dez vezes mais que no Brasil. "É mais seguro viajar de avião quando as companhias aéreas respeitam as normas, os controladores são bem treinados e têm boas condições de trabalho e os equipamentos funcionam bem", diz Christopher Gilgen, diretor da Ifacta, que esteve no país para analisar as causas da tragédia do avião da Gol. "Infelizmente, no Brasil não é assim."

No fim do ano passado, a Associação Internacional de Companhias Aéreas (Iata) entregou ao Comando da Aeronáutica um documento em que aponta deficiências e lacunas importantes na segurança operacional do transporte aéreo brasileiro. A entidade colocou o Brasil, com a Indonésia e países da África, na lista prioritária para melhorar a segurança aérea. Recomendou ao governo investimentos urgentes no setor e classificou o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro como "instável, ineficiente e que compromete a segurança dos vôos". A Força Aérea Brasileira (FAB) rebateu o relatório da Iata: "Nada é tão perfeito que não possa ser melhorado, mas a temática corrente tem sido acusar a gestão adotada pelo Comando da Aeronáutica, como se a simples migração desse sistema para um órgão civil fosse capaz de reduzir a complexidade do assunto".

A FAB considera que há fatores políticos por trás das críticas ao sistema brasileiro. Desde o acidente com a Gol, os controladores de vôo entraram em conflito com as autoridades militares. Eles acharam que seriam responsabilizados pelo desastre e, como defesa, começaram a divulgar as condições precárias em que trabalham. Em alguns casos, eram instados a monitorar até 20 aviões de cada vez em suas telas. Passaram, então, a fazer uma operação-padrão, recusando-se a extrapolar os limites de segurança recomendados internacionalmente. Com menos aviões voando simultaneamente, houve atrasos e cancelamentos em um número recorde de vôos no país inteiro. No auge da crise, logo após o acidente da TAM, o então ministro da Defesa, Waldir Pires, responsável final pelo setor aéreo, foi demitido.

Em seu lugar, assumiu o advogado Nelson Jobim. Ex-presidente do Supremo Tribunal Federal, ex-ministro da Justiça e deputado destacado na Constituinte, Jobim parecia ser o homem certo. "Aja ou saia, faça ou vá embora", disse ao assumir a pasta. Depois de seis meses no cargo, o lema não parece estar valendo. As poucas medidas que Jobim tomou, como reduzir as conexões e escalas no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, foram parcialmente revogadas.

Segundo ex-assessores, o ministro é do tipo que não mede esforços quando recebe uma missão. Quando decide entender uma questão, se debruça sobre o assunto e é exigente com os especialistas que o auxiliam. "Assessor tem de saber mais que eu, senão vira bajulador", diz. Em sua primeira reunião de trabalho com o presidente Lula e outros cinco ministros, levou um bloco de notas com informações sobre os problemas do setor aéreo. Segundo o relato de um dos ministros, embaixo de cada item negativo Jobim havia anotado duas ou mais sugestões para resolver o problema. Uma delas era trocar a direção da Anac, a Agência Nacional de Aviação Civil, que regula o setor. Os diretores eram acusados de tolerar a prática de overbooking das companhias aéreas e defender seus interesses em detrimento dos direitos dos passageiros. Essa troca Jobim conseguiu fazer. ▶

Fotos: Anderson Schneider/ÉPOCA

Outras promessas foram mais difíceis de cumprir *(leia o quadro na página 56)*. Cortes no Orçamento da União enterraram de vez o projeto de uma terceira pista no aeroporto de Cumbica. A medida provisória que garantiria aos consumidores ressarcimento do valor da passagem em virtude de atraso no embarque foi descartada – mesmo que vingue, o reembolso será na forma de milhas aéreas, não de dinheiro. Jobim chegou a sugerir que as companhias aéreas reconfigurassem seus aviões para acomodar melhor os passageiros, uma medida pouco prática cujo resultado seria provavelmente o aumento do preço as passagens. O saldo da gestão de Jobim, até agora, é devedor. As filas, embora tenham diminuído – principalmente por causa da queda do número de passageiros –, não sumiram. E, como atestam os documentos obtidos por ÉPOCA, não se pode afirmar que a segurança tenha melhorado.

O Brasil está dois anos atrasado entre o que prometeu e o que cumpriu no controle do espaço aéreo

A Aeronáutica garante que a segurança nos vôos é maior hoje que no passado. "Em 1990, 2,51% da frota no país esteve envolvida em acidentes aeronáuticos, enquanto em 2007 essa marca ficou em 0,69%", afirma a nota que o comando da Aeronáutica enviou a ÉPOCA. A queda na proporção de acidentes não é uma virtude da aviação brasileira. Atualmente, as aeronaves são equipadas com dispositivos eficientes para evitar colisões. São sistemas que alertam quando há aproximação e permitem aos pilotos evitar o choque. "Mesmo quando todos os sistemas de controle aéreo falham, os equipamentos dos aviões percebem o risco de colisão e orientam os pilotos a desviar", diz Carlos Camacho, diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Os avanços tecnológicos dos aviões permitem que o tráfego aéreo mundial cresça, sem que o risco aumente. Mas é preciso que eles sejam acompanhados também de melhoras no sistema de controle aéreo.

O diretor-geral do Decea, major-brigadeiro-do-ar Ramon Borges Cardoso, afirma precisar de pelo menos R$ 700 milhões anuais para conseguir operar bem o sistema de controle do tráfego aéreo. Neste ano, terá R$ 580 milhões de orçamento. Nas contas de Cardoso, o Brasil está atrasado em dois anos entre o que planejou e o que cumpriu para o controle do espaço aéreo. Os cortes no orçamento revelam que a segurança pode não estar sendo tratada como prioridade. Não há dúvida de que o país precisa cortar gastos. Por isso, uma solução plausível é a privatização de parte do setor. Na Europa, o tráfego aéreo é administrado pela Eurocontrol, uma empresa privada de capital aberto que tem dado lucro de 30% ao ano.

Para muitos especialistas, nem adianta melhorar o sistema atual, baseado em radares. É melhor partir diretamente para outro modelo de controle de tráfego aéreo.

Países como Suíça e Estados Unidos já trabalham na implantação do controle via satélite. "É inviável fincar antenas de radar por todo o Brasil e prestar manutenção a cada uma delas. O sistema de satélite é melhor. Mas deve custar o equivalente a um ano de Bolsa-Família", diz Jorge Barros. Com o controle via satélite, o próprio piloto obtém informações sobre o tráfego a seu redor e sobre a meteorologia, sem precisar falar com a torre. O Decea tem na gaveta um projeto de mudança de sistema que inclui o lançamento de um satélite brasileiro. É impossível dizer quando sairá do papel.

No ano passado, ÉPOCA publicou uma lista de causas do caos aéreo e as principais medidas que precisariam ser tomadas para solucionar a crise na aviação, todas apontadas por especialistas em segurança de vôo e infra-estrutura. Elas incluem fiscalizar de forma rigorosa o cumprimento das normas de segurança, recuperar os aeroportos e transferir sua administração para a iniciativa privada, despolitizar os órgãos reguladores e investir no controle de tráfego aéreo. Praticamente nenhuma dessas medidas foi posta em prática. O que estão esperando? ◆

COM **MATHEUS LEITÃO**

@ www.epoca.com.br

Leia as recomendações de especialistas para solucionar a crise aérea

Em 6 meses, 8 promessas **não cumpridas**

Os recuos do ministro da Defesa, Nelson Jobim

O que foi anunciado	As companhias aéreas vão reembolsar os passageiros em caso de atraso nos vôos	Reduzir o desconforto nos aviões, aumentando o espaço entre poltronas	Reajustar o salários dos militares, incluindo os controladores de vôo	Iniciar a construção de um terceiro aeroporto em São Paulo	Conduzir a desmilitarização do controle do tráfego aéreo brasileiro	Restringir o número de conexões no aeroporto de Congonhas, em São Paulo	Construir uma terceira pista no aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, São Paulo
O que foi feito	Até agora, a medida não foi regulamentada. Se o reembolso vier, será em milhas	A idéia está no limbo. Uma consulta pública ainda não obteve resultado prático	Com o fim da CPMF, o governo suspendeu aumentos salariais	O plano foi adiado. As obras não vão começar antes do fim de 2009	A idéia, que partiu do Palácio do Planalto, foi engavetada	As empresas aéreas burlaram a proibição, e o governo recuou	O governo desistiu do projeto. Diz que fará um novo terminal de passageiros

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 5816
Rubrica

VISTA

Aos 15 dias do mês de abril do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos com vista ao MPM.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

Processo nº. 29107 19

Mmº Dr Juiz Auditor da 12ª CJM.

Nesta data ofereço alegações fls. escritas em 19 laudas em impresso computadorizado.

Manaus, 18 de Abril 2008

Maria de Nazaré G. de Moraes
Procuradora de Justiça Militar

RECEBIMENTO

Aos 19 dias do mês de abril do ano de 2008, na secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Dr.ª Proc de JM

Encarregado p/ Serviço

Diretor de Secretaria

SAM

AUDITORIA DA 12ª CJM
18 ABR 16 23 00 000874
PROTOCOLO

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO MILITAR
PROCURADORIA DA JUSTIÇA MILITAR EM MANAUS/AM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3817
Rubrica

COLENDO CONSELHO PERMANENTE DE JUSTIÇA PARA A AERONÁUTICA DA 12ª CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA MILITAR.

Junte-se.
Conclusos, digo, à Defesa para alegações
Manaus, 22/04/08

ALEGAÇÕES ESCRITAS, oferecidas pelo Órgão do Ministério Público Militar, nos autos do Processo nº **29/07-9**, na forma do art. 428 do Código de Processo Penal Militar, e, mediante os fundamentos a seguir transcritos:

Pelos fatos narrados na Peça Vestibular, os Acusados a seguir nominados foram denunciados nas sanções penais como se seguem:

1 – **WILSON DE ALENCAR ARAGÃO**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

2 – **WALBER SOUZA OLIVEIRA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3818
Rubrica

3 – **DANIEL TAVARES DE LIMA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

4 – **LISANDRO HENRIQUE DE SOUZA KOYAMA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

5 – **MICHAEL ROSENFELD DE PAULA RODRIGUES**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

6 – **ALEX GONÇALVES SÁ**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

7 – **RIVELINO BARBOSA DE PAIVA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

E finalmente,

8 – **WENDELSON PEREIRA PESSOA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3819
Rubrica

Desrespeito a Superior, art.160 tudo do Código Penal Militar;

A instrução transcorreu regularmente. Todos os Acusados foram ouvidos em Juízo (fls.2544/ 2651).

Os fatos motivadores deste Processo ocorreram na Unidade do CINDACTA IV, Órgão de importância político-estratégica, não só para a Força Aérea, mas para a sociedade civil.

Como relatado na Vestibular acusatória, e na instrução criminal, os Denunciados lideraram um **movimento coordenado**, constante de **aquartelamento voluntário** à revelia das autoridades militares, e **greve de fome**, com manifesta lesão a disciplina e autoridade militares. Note-se por oportuno, que as condutas em questão transcenderam o âmbito militar com reflexos negativos na comunidade (fls.58/62).

É visível que a **forma** do procedimento adotado pelos Controladores, com o escopo de chamar a atenção do governo, da sociedade e das autoridades militares, por melhores salários e, sobretudo, pela **desmilitarização do controle aéreo**, romperam com os postulados da disciplina e autoridade militares.

De outra banda, utilizaram a mídia escrita, falada e televisionada para fazerem críticas levianas e infundadas às Normas do DECEA, sempre de forma sensacionalista, com o escopo de causar desconfiança à população e descrédito da Força Aérea (fls. 40/42, 52).

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3220
Rubrica

Os procedimentos sob censura obedeceram exatamente o contido na carta apócrifa intitulada: ***"Carta à sociedade brasileira"*** datada de 30 de março de 2007, tendo sido entregue no CINDACTA IV, por volta das 19:30 horas do dia 29 do mesmo mês (fls.33, 77 e 2682)

Os Acusados, à exceção do Sgt. **Alencar**, que viajou no dia 30/03 para São Paulo, de onde acompanhou e manteve-se informado acerca do movimento, em contato com o Acusado **Walber**, conforme quebra de sigilo telefônico, **permaneceram no Quartel sem nenhuma autorização** até a hora que foram informados pelo Acusado **Daniel**, de que o movimento em Brasília **havia encerrado**, sabendo eles que **o aquartelamento é um ato privativo do Comandante** (fl.2544, 2612, 2615, 2656 e 2663).

Como já dito na Exordial, o movimento iniciou-se com a permanência do último turno de serviço do dia 29 para 30 de março – das 22:00hs às 7:00 hs; a seguir, com o 1º turno do dia 30/Março/07 que terminou às 14:30 hs, continuando com o 2º turno desse mesmo dia, que terminou o serviço às 22:00 hs.

Em decorrência da inusitada permanência, por volta das 12:15 hs, o Comandante da Unidade – Cel. **Carcavallo** – reuniu-se com os Controladores com o fim de aclarar o motivo daquela permanência e demovê-los de permanecerem aquartelados (fls. 2656, 2662, 2664, 2666).

O resultado da reunião foi infrutífero, até porque, os presentes não respondiam aos questionamentos do Oficial, permaneciam em silêncio quando lhes era solicitado que se manifestassem sobre o

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3821
Rubrica

assunto da Carta, bem como se concordavam com o teor da mesma. Nada respondiam, permanecendo em silêncio. Assim, ficou claro de que o silêncio nada mais era que a concordância implícita por todos. Ademais, todos conheciam seu conteúdo, dado que lhes foi lida no início da reunião (fls. 2656, 2724, 2744)

Os Acusados embora neguem a imputação que lhes é feita pelo Órgão Ministerial, nada trouxeram de consistente em suas assertivas que pudesse resistir à Peça Vestibular.

Inegavelmente, as condutas dos Acusados foram escalonadas de conformidade com o prescrito na Carta Anônima, enviada ao Comandante (fl. 68/69). Tanto é verdade, que a projeção desta realidade é reforçada com as declarações dadas pelo **Walber Souza Oliveira** no jornal *"Folha de São Paulo"*, de 04 de Abril de 2007, em que diz: ***"Não temos como saber se nós fomos os primeiros (a iniciar o protesto). Começamos a ligar para os nossos amigos de escola (do curso em Guaratinguetá) para saber o que estava acontecendo. Aqui pensamos em nos mobilizar a partir de quinta para sexta-feira"*** e que ***"O pessoal ia chegando (para cumprir a escala) ficava sabendo da greve de fome e ia fazendo também, e assim foi repassando. Acabou sendo uma sensibilização geral"*** (fl. 2193).

De outra banda, veja-se a degravação da entrevista concedida por **Walber** às fls. 2869/2871.

Como **defesa**, o Sgt. **Walber**, apenas continua dizendo que não se **recorda** e **não reconhece** o que foi publicado nos jornais – *"Folha de São Paulo"* e Diário do Amazonas – valendo lembrar suas expressões: ***"somos a favor da desmilitarização do controle de***

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3822
Rubrica

aviação civil" ; ***"a melhoria das condições do tráfego aéreo civil está essencialmente ligada à desmilitarização do setor"*** ; ***"O último apagão foi no dia 30 de março, quando os controladores pararam suas atividades"*** ; ***"todos os apagões estão relacionados a problemas estruturais no sistema e de pessoal"*** ; ***"a categoria decidiu adotar uma operação padrão, que desse visibilidade às falhas do sistema. A manifestação dos controladores foi o modo de que a categoria encontrou para mostrar que do jeito que está não dá para continuar"*** (fls.52 e 2649).

O Sgt. **Alencar** antes de viajar no dia 30/03 manteve contato com o Sgt. **Wellington Andrade Rodrigues**, Presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo que coordenava o movimento dos Controladores em Brasília (fl. 2545).

Alencar a tudo nega, afirmando que foram criações dos veículos responsáveis pelas reportagens, contudo, vale lembrar que declarou: ***"a melhoria das condições de tráfego aéreo civil está essencialmente ligada a desmilitarização do setor"*** ; ***"acreditamos que a população está do nosso lado, porque temos mostrado as dificuldades que nossa categoria está enfrentando"*** ; ***" a carga de trabalho dos controladores antes do acidente era maior do que poderíamos suportar. Quem se opunha a essa sobrecarga de trabalho, ou demonstrava as falhas no sistema de controle de tráfego aéreo sofria retaliações"*** (Diário do Amazonas, 15/04/2007).

Acresce ainda, ***"não ter medo de ser punido, mesmo sendo um dos líderes dos Controladores do CINDACTA-4, em Manaus"*** (fls.52 e 3680).

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3823
Rubrica

Por oportuno, veja-se as declarações de **Walber** em Juízo que contradizem essa assertiva quando afirma que há mais de 4 meses os controladores não participavam de formaturas, reuniões, serviço armado, etc, e, portanto, pergunta-se onde está a sobrecarga? (fl.2649).

Ressalte-se que quase todos os controladores têm atividades extras, a maioria faz Faculdade, as mais diversas, até de Medicina, com extensa carga horária, outros fazem "bico", dando aulas, trabalhando como *personal* ou com consultório dentário etc. (fls. 52, 56, 129, 299, 681, 2647, 2654, 2662, 2676, 2777).

Quanto a **Daniel**, não há como negar sua foto e fala no jornal *"Folha de São Paulo"*, onde declara: ***"a greve de fome e o aquartelamento voluntário foram a única decisão diante de todo o problema. Fiquei 23 horas sem comer"*** (fls. 2193). Negar só por negar, não prova sua pretensa inocência, mesmo porque, não iria depor em seu desfavor. As provas dos autos não se harmonizam com suas declarações. Atente-se para a degravação do CD constante de fls. 2876/ 2879) realizada nas mesmas, além das provas testemunhais (fls. 2653, 2675, 2679, 2691, 2708, 2721, 2725, 2727, 2728, 2730).

Lizandro, faz faculdade de Engenharia Química (fl.2555), e, em entrevista ao jornal *"Folha de São Paulo"* também deu publicidade à **greve de fome** e ao **aquartelamento voluntário** realizados pelos Acusados (fls. 2556, 2193). Não satisfeito, utiliza-se da Rede Social ***Orkut***, e ali deixa seu manifesto, no sentido de exaltar o movimento, buscando aglutinar simpatizantes e adesões, **insuflando a**

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3825
Rubrica

militares 3S **Walber**, 3S **Daniel**, 3S **Lisandro**, 1S **Rivelino** e 3S **Alex**. Reafirmando em Juízo:

> ***"Que todas as declarações publicadas entre aspas espelham fielmente o que foi dito pelos entrevistados. Confirmou também que as expressões 'greve de fome' e 'aquartelamento voluntário' foram manifestadas pelos controladores entrevistados, e não foram objeto de interpretação ou criação da testemunha"*** (fl.2761).

De outra banda, a Testemunha jornalista **Aquiles Coelho Lins,** do *"Diário do Amazonas"*, afirmou que foi procurado pelos controladores no dia 14 de Abril de 2007 e que a entrevista foi publicada no dia seguinte (fl.2762).

O jornalista confirma ter deixado bem claro aos Sargentos que a entrevista seria sobre *"o movimento vivido pelos controladores"*, *"sobre a crise"*. Durante a entrevista os dois controladores – **Alencar** e **Walber** – fizeram referência à **greve de fome** e ao citado **aquartelamento voluntário**. O foco da matéria foi sobre a *"desmilitarização do sistema de tráfego aéreo"* e os dois entrevistados, fizeram referência expressa ao tema desmilitarização (fl. 2764). Declarou ainda que todas as expressões **entre aspas** representam textualmente o que disse a pessoa referida. Deixamos de transcreve-las por se encontrarem na Vestibular Acusatória fls. 08, 09, 10, 11, 16 e 2764.

E mais, a Testemunha **Danilo Edson Pinheiro** que foi o autor das fotos dos militares constantes da entrevista acima citada,

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3826
Rubrica

acresce que as combinou, previamente, com **Alencar** e **Walber**, e as tirou na frente do Aeroclube de Manaus (fls. 2766 e 2767).

O que se viu das **publicações** devidamente demonstradas, isentas de quaisquer acréscimos ou distorções, uma vez que, as fitas gravadas estão nos autos, deixa indene de dúvida que os Acusados **Alencar**, **Walber**, **Daniel**, **Lisandro**, **Michael**, **Alex** e **Rivelino**, dissimulando o movimento do dia 30/03/07, buscaram através dessas declarações públicas, focar para a suposta insegurança do transporte aéreo, denegrindo a imagem da Força Aérea, tentando reduzir sua credibilidade junto à Sociedade Civil, e ainda, enfraquecendo a disciplina e autoridade militares, e por conta disso devem ser condenados **nas penas do art. 166 do CPM**.

Como já vimos, na tarde do dia 29 de março do ano pretérito, a carta anônima referida na Denúncia é recebida no CINDACTA- IV.

Exatamente como ali se previa tudo aconteceu, basta atentarmos às declarações do Sgt. **Walber** à fl. 43:

> ***"O pessoal ia chegando (para cumprir a escala) ficava sabendo da greve de fome e ia fazendo também, e assim foi repassando. Acabou sendo uma sensibilização geral."*** (fl.43).

Como negar que o Cel. **Carcavallo** passou parte de um dia e de uma noite tentando convencer os Acusados a deixarem o

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3824
Rubrica

indisciplina (fls. 882, 884/885, 2556, 2675, 2678, 2708, 2709, 2740, 2759/ 2761).

Ressalte-se que o *"Google"* procedeu análise e informou os dados referentes ao usuário **Lisandro "Layama"** como criador do perfil constante de fls.879, 2304/2311, 3658/ 3659.

Alex, que cursa **Medicina** (fl.2574), registra suas declarações no jornal *"Folha de São Paulo"*: ***" A nação está vendo porque fizemos isso e o quanto a gente tem se degradado fisicamente pelo sistema e pela segurança dos aviões"*** , e dá publicidade nacionalmente ao que chama de ***"aquartelamento voluntário"*** e ***"greve de fome"***. Ao contrário do MPM, nada provou a não ser sua fala a tudo negando (fls.980, 2193, 2683, 2709, 2759/ 2761).

Rivelino – participou ativamente do movimento indisciplinado, se permitiu fotografar e dar divulgação nacional através da *"**Folha de São Paulo**"* e revista ***Veja*** do que eles chamaram de **"aquartelamento voluntário"** acrescendo o próprio de que passou **18 horas em abstinência alimentar** (fls. 2193, 2708, 2759, 2760).

Com referência ao Acusado **Michael**, acerca da imputação referenciada na Denúncia, circunscrita ao uso da rede social ***Orkut***, onde veiculou críticas de questões normativas internas, focando para o fortalecimento do embate ao qual rotulou de "crise aérea". Sempre liderando, chegou inclusive a levar consigo a fita que fora gravada na reunião onde o Cel. **Carcavallo** documentou o que foi tratado (fl.2747).

A Testemunha jornalista **Kátia Maria Alexandre Brasil**, da *"Folha de São Paulo"*, declarou em Juízo que procurou os

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3827
Rubrica

Quartel espontaneamente? É visível que a situação era desconfortável aos demais Oficiais ali presentes, uns até se levantaram saindo da sala (fls.2665, 2666), enquanto que o Coronel perguntava insistentemente: ***"o que vocês estão fazendo aqui?"*** (fl.2724); perguntava sobre a adesão à Carta, e o silêncio se fazia presente com a maioria, e, **outros declaravam se reservar o direito de permanecer calado e ali permaneciam** (fl.2683). Conhecedores da intenção do Cel. **Carcavallo** e se aproveitando das circunstâncias do momento – caos aéreo – não titubeavam em deixar transparente a pressão psicológica ao Comandante, deixando-o em condição de instabilidade, difícil para administrar a questão (fl.2725).

Os denunciados participavam ativamente do movimento indisciplinado no Quartel e fora, fomentavam através da imprensa buscando dar-lhe publicidade, e dessa forma induzir os mais modernos a acompanhá-los, e ainda, passar para a comunidade externa informação leviana, como já dito. Eram os Acusados os que mais marcavam no procedimento censurável

Reafirme-se que a permanência injustificável daqueles militares na Unidade, sob a liderança dos Acusados, seguindo literalmente o conteúdo da Carta, chamou a atenção dos Oficiais e do Comandante, causando grande preocupação, não só por atentar contra a a disciplina e a autoridade militares, como também pela conseqüência grave advinda daquela permanência desautorizada, além do cansaço físico, o que certamente comprometeria o seguro desempenho das atividades funcionais do controle aéreo (fls. 2664, 2684).

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3829
Rubrica

E mais, diz o Coronel que não autorizou as entrevistas e não sabia sequer que estes militares as haviam concedido (fls.2687/2686).

Observa-se que a condução dos trabalhos naquele dia, pendia só para um lado – Controladores – e, em dado momento, o Comandante falou: ***"já que vocês não falam nada, eu vou filmar a orientação que eu vou passar a vocês"*** . A reunião foi filmada, a fita desaparecida e depois encontrada pelo Cap. **Rubem** que segundo suas declarações, o Cel. **Carcavallo** ao desconfiar que a fita fora levada por **Michael**, o declarante foi até ele, dizendo que ele tinha cinco minutos para entregá-la, e este a devolveu tendo sido entregue ao Cel. **Carcavallo** (fl.2726 e 2747).

Era transparente o receio do Cel. **Carcavallo** em dar ordem explícita para os Controladores deixarem o Quartel, em razão do possível caos no controle aéreo, e por isso buscava a todo custo persuadi-los a saírem da Unidade espontaneamente (fls.2661 e 2663). Não conseguindo, começou a ceder**: permitiu** a interrupção da reunião para que os Controladores confabulassem a sós, na esperança de irem embora (fl.2661); **permitiu** que **Walber**, **Daniel** e **Lisandro** saíssem da sala frequentemente para falar no celular; **permitiu** que a fita, cuja parte da reunião havia sido gravada e que misteriosamente desaparecera sendo encontrada com um dos Acusados, **fosse destruída** por solicitação dos grevistas, os quais alegavam que ela poderia motivar possíveis retaliações. O Comandante atendeu ao pedido com o fito de demonstrar confiança, desde que em troca ***"eles fossem embora"***, ficando acertado que, em substituição seria elaborada uma Ata a qual atendeu em muito às exigências dos Controladores, mesmo assim

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3830
Rubrica

decidiram permanecer (fls.2747, 2665, 2685). E mais, o Comandante também atendeu ao pleito dos Controladores, solicitando que o Ten.Cel. **Roicildo** e o Cel. **Leônidas** abandonassem a sala (fl.2666). Enfim, o que se percebeu é que o controle da situação estava nas mãos, sobretudo, daqueles que, os próprios Oficiais ali presentes denominavam de **líderes** ou um **grupo organizado**, citando: **Daniel, Walber, Lisandro, Michael, Alex** e **Rivelino** (fls.2653, 2661, 2708, 2721, 2730).

Ficou demonstrado que o Comandante com o propósito de conseguir que os Controladores deixassem o Quartel espontaneamente, e preocupado com a similitude existente entre suas condutas e a Carta, cedia a tudo, embora nada conseguisse, dado que só saíram quando bem entenderam, enfraquecendo dessa feita a sua autoridade. Registre-se que, por volta do meio dia, 5 (cinco) deles já estavam passando mal e não tinham sequer condições de trabalhar, segundo declaração da Testemunha Suboficial BCT **Clovis Ramanauskas** (fls. 2707/ 2708).

O próprio Cel. **Leônidas** declara que algumas vezes o Cel. **Carcavallo** solicitou aos Controladores que deixassem espontaneamente a Unidade, e que inobstante a solicitação do Comandante os Controladores permaneciam em silêncio, comprometendo ainda mais a disciplina (fl.2725). O mesmo Cel. **Leônidas,** juntamente com o Ten.Cel. R1 **Roicildo** afirmaram que em certo momento, após a reunião das 14:00 hs do dia 30 de março, quando o Cel. **Carcavallo** deixou os Controladores a sós com a intenção de decidirem espontaneamente suas retiradas do Quartel, o Sgt. **Daniel** comunicou àquele Oficial que já haviam chegado a um consenso e que

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3831
Rubrica

só deixariam o Quartel após orientação do pessoal de Brasília (fls.2661, 2662).

E por derradeiro, a Testemunha Cap. Esp CTA **Rubem Campos Júnior** declarou em Juízo que, por volta das 22:00 hs, após a informação do Cel. **Carcavallo** sobre o término do movimento em Brasília, logo poderiam ir embora, o Sgt. **Daniel Tavares**, falando pelos demais, respondeu que iriam aguardar informações sobre a negociação que estava transcorrendo: ***"e nós vamos ficar"*** (fls.2739, 2742, 2748/ 2749, 2727). A seguir, fechou a porta da sala do *briefing* e passados dez minutos, após contatos telefônicos, por volta das 22:45 hs, o mesmo **Daniel** saiu e disse ao Cel. **Carcavallo:** ***"Acabou, encerrou"***, saindo os Controladores um por um (fls.2686, 2680).

Quanto ao Acusado **Wendelson**, que estava na reunião do dia 30, e, a pedido do Cel. **Carcavallo** digitou parte da Ata, não vislumbramos maiores participações, até porque a participação na elaboração foi a pedido do próprio Cel. **Carcavallo**. Ademais a Testemunha Cap. **Rubem** declara não ter percebido atitude impositiva ou arrogante, por parte de **Wendelson**, houve sim pontos divergentes na transcrição daquela, mas que não chegou a ser desrespeitoso (fl.2743). O Cel. **Carcavallo** assegura que este Acusado era enfático, porém sem faltar com o respeito (fls.2685/2686). Com relação ao fato relacionado com o Cap. **Rodrigues** (*"Quem é você"*), há toda uma explicação e justificativa no depoimento do Cel. **Carcavallo**, alegando não considerar ***"tom afrontoso ou desrespeitoso daquele militar"*** (fl.2683).

Por sua vez a Testemunha Ten. **Cleedence**, declara que o ex-3S **Wendelson** na confecção da Ata opinava para que fosse

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3832
Rubrica

reduzido a Termo Comentário do Cap. **Rubem** reafirmando que entende ter havido desrespeito por parte de **Wendelson** no momento da elaboração da Ata, e este nega (fl.2580/ 2586).

O que se vê com relação a este Acusado, é que as Testemunhas não são harmônicas e não mostram com clareza as condutas censuradas. São apontadas várias divergências na apuração. O quadro probatório não oferece a certeza necessária acerca das imputações para justificar a condenação. A prova há que ser indiscutível, sem nenhuma dúvida para que o Juiz possa com essa certeza de que falo, no seu livre convencimento, ter por certo a prática do delito, e isso não aconteceu.

Sabe-se que o critério regulamentar é no sentido do militar não permanecer aleatoriamente no Quartel, como bem disse o Ten. Cel. **Roicildo**, por ocasião da reunião de persuasão para que os controladores refletissem e fossem embora espontaneamente, o aquartelamento é ato privativo do Comandante (fl.2660). Assim, pôde-se observar, naquele momento, a intenção dos militares em permanecerem estacionados no quartel, agindo de conformidade com o teor da **Carta** deixando claro em grande parte o acompanhamento do movimento dos controladores de Brasília.

Esses militares, sabiam que não deviam ali permanecer, em que pese, ter ficado transparente pela direção do CINDACTA, na manifestação do Cel. **Carcavallo**, que fossem para suas casas. Nota-se várias tentativas dos Oficiais com esse mesmo propósito, mas sem nenhum resultado proveitoso, uma vez que os Controladores

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 2833
Rubrica

ficavam mudos e permaneciam no mesmo lugar, e apenas seus líderes ou representantes se manifestavam. Enquanto isso a imprensa falada, escrita e televisionada dava publicidade a tudo que estava ocorrendo.

É evidente que os Acusados romperam com os postulados da disciplina e autoridade militares. Usaram a estratégia de permanecerem aquartelados, sem autorização, promoveram publicações indevidas e apologia à indisciplina na procura de notoriedade e adesão de outros militares para que estes se insurgissem também contra as normas regulamentares, bem como contra outros preceitos disciplinares que regem a Força Aérea.

Indiscutível que os Acusados com suas divulgações e atos coordenados, estimularam e persuadiram os demais atraindo-os para a prática da indisciplina proporcionando sério perigo ao ordenamento Castrense alicerçado na preservação da disciplina e da autoridade militar.

Considerar dentro da normalidade, as publicações indevidas, a greve de fome, o aquartelamento sem ordem, o enfraquecimento da disciplina e autoridade militares, buscando mistificar as condutas com justificativas não respaldadas nas provas dos autos, não devem ser acolhidas, até porque abre grande precedência e fere brutalmente a disciplina, na sua forma mais contundente, além de oferecer aos militares menos experientes, pretextos extremamente perigosos, para ações indesejáveis e perniciosas à Instituição.

O crime de incitamento se faz presente nas condutas dos Acusados.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3834
Rubrica

A doutrina, conforme lição do prof. Célio Lobão Ferreira, preleciona:

> **"instigar, mover, impelir o instigado a praticar determinada ação. No incitamento o sujeito ativo procura motivar o incitando quer oferecendo vantagens materiais, quer apelando para falsos valores morais".***(in* D. Penal Militar, 1975, Pag. 73)

O que se infere dos autos é que os Acusados – lideres do movimento – deixavam evidente os ditames da "Carta" como se devesse prevalecer o que vinham divulgando através da imprensa falada, escrita e televisionada. Tudo isto apontando falsos valores e levianos motivos, quando sabe-se que a razão maior é a pretensa **desmilitarização do controle aéreo.** A **forma** utilizada pelos controladores para alcançar o pleito deve ser censurada, até porque, deixou manifesta lesão a disciplina e autoridade militares.

O crime do art. 155 do Código Penal Militar, é doloso, exigindo por isso a vontade livre e consciente de incitar " dolo genérico".

Ficou claro que os Acusados –líderes do movimento– na intenção de alcançarem o que pretendiam induziam os demais a seguirem o que determinavam.

Registre-se por oportuno, que em **matéria de incitação não se deve atentar apenas ao teor e aos significados das palavras " mas também e principalmente ao escopo verdadeiro que propugna quem as pronunciou"**(De Rupelis, cit. por Heleno Claudio

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3835
Rubrica

Fragoso in Jurisprudência Criminal Forense, 1º vol., pág. 361) (grifos no original).

Atente-se que **o critério essencial do incitamento** é a seriedade da proposição (Carrara). Sem essa seriedade, não há como configurar-se a incitação, que "deve ter em si mesma a **potência de persuadir**, e isso é coisa tão intuitiva que ninguém pode suscitar dúvidas a respeito" (Carrara, cit., por Heleno Fragoso, in, Jurisprudência Criminal, 4ª ed., 1ºvol., pág. 362).

A possibilidade de perigo é elemento essencial à existência do crime, que não se materializa "sem a potencialidade causal da incitação"

Ante o exposto, e mais Razões que apresentará por ocasião do respectivo Julgamento, espera o órgão do Ministério Público Militar que esse Colendo Conselho Permanente de Justiça para a Aeronáutica, **absolva** o ex-Sd. **WENDELSON PEREIRA PESSOA**, com fulcro no art. 439, "e" do Código de Processo Penal Militar, e **condene** os militares abaixo relacionados, nas sanções dos artigos correspondentes, tudo da Lei Penal Castrense, medida que se impõe no sentido de resgatar os pilares da Hierarquia e Autoridade militares, e ainda para não macularem a imagem da Instituição Militar de forma leviana diante da opinião pública, gerando um clima de receio e desconfiança.

1 – **WILSON DE ALENCAR ARAGÃO**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou**

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls: 3836
Rubrica

crítica indevida, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

2 – **WALBER SOUZA OLIVEIRA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

3 – **DANIEL TAVARES DE LIMA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

4 – **LISANDRO HENRIQUE DE SOUZA KOYAMA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

5 – **MICHAEL ROSENFELD DE PAULA RODRIGUES**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

6 – **ALEX GONÇALVES SÁ**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica indevida**, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

7 – **RIVELINO** BARBOSA **DE PAIVA**: **Incitamento**, tipificado no art.155, e **Publicação ou crítica**

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3837
Rubrica

indevida, art.166 c/c o art.53, tudo do Código Penal Militar;

Manaus/AM, 18 de Abril de 2008

Maria de Nazaré Guimarães de Moraes
Procuradora de Justiça Militar

SAM

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3838
Rubrica

VISTA

Aos 24... dias do mês de **abril** do ano de **2008**, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos com vista à **DPU**.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

MM Juiz Auditor

Voltam com alegações
Apresenta suas escusas pela
involuntária demora na
restituição dos autos, fruto
da abrumadora carga de tra-
balho a que está submetida a
DPU-Am

24 Jan 08

João Thomas Luchsinger
Defensor Público da União
OAB-AM/A-186

DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
João Thomas Luchsinger
Auditoria da 12ª C.J.M.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3839 Rubrica

Exmo. Sr. Dr. Juiz Auditor da 12ª CJM

AUDITORIA DA 12ª CJM
13 JUN 04 15 08 001356
PROTOCOLO

Junte-se.
Conclusos.
Manaus, 13/06/08

Alex Gonçalves Sá e outros, nos autos do processo 29/07-9, pelo defensor que subscreve a presente, vêm requerer a juntada de suas alegações escritas a serem sustentadas por ocasião do julgamento, sem prejuízo de outras, a serem expostas no exercício da ampla defesa constitucionalmente assegurada.

A. deferimento e Justiça!

Manaus, 12 de junho de 2.008.

João Thomas Luchsinger
OAB-Am 186/A

Estrada da Ponta Negra, 2835, São Jorge, Manaus, Am
tel.(92) 3671-1094 3625-5051 celular 9981-9675 e-mail jthomasdpu@hotmail.com

DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
João Thomas Luchsinger
Auditoria da 12ª C.J.M.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
3840

Colendo Conselho Especial de Justiça para a Aeronáutica da Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar.

Por um imperativo de Justiça, necessária se faz a absolvição dos acusados, vez que, encerrada a instrução probatória, nada restou de provado que dê amparo à original pretensão acusatória.

Deve a situação ser analisada sob o prisma objetivo e subjetivo.

De concreto não se fazem presente elementos de convicção, muito pelo contrário, nenhuma conduta típica foi apurada durante a instrução que não encontrasse guarida na garantia constitucional da liberdade de expressão. E mais, demonstrará que faltam elementos caracterizadores de tipificação, restando se muito um resíduo disciplinar que já perdeu seu objeto.

Ademais, a singeleza da questão, impõe a total desnecessidade de uma medida penal. Tudo não passou de um imenso mal entendido, reflexo de ocorrência fora de Manaus.

Neste particular, o único caminho a seguir é a absolvição, com base na alínea "b", do art. 439 do CPPM.

A. deferimento e Justiça!

Manaus, 12 de junho de 2008.

João Thomas Luchsinger
DPU - OAB - Am 186/A

Estrada da Ponta Negra, 2835, São Jorge, Manaus, Am
tel.(92) 3671-1094 3625-5051 celular 9981-9675 e-mail jthomasdpu@hotmail.com

AUDITORIA DA 12ª CJM

30 ABR 12 38 08 000977

PROTOCOLO

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 384 Justiça

Junte-se oportunamente.
Manaus, 30/04/08

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
QUARTO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO
Av. do Turismo, 1.350 – Bairro Tarumã
(92) 3652-5401/3652-5701 – cmdo@cindacta4.decea.gov.br

Of nº 25/SIJ/400

Manaus, 22 de abril de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Juiz-Auditor JOSÉ BARROSO FILHO
Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar
Av. do Expedicionário, nº 2835, São Jorge
69037-000 – Manaus/AM

Assunto: **Licenciamento de militar**

Senhor Juiz,

1. Informo a V. Exa. que os militares abaixo relacionados, indiciado no IPM nº 77/07, foram licenciados do serviço ativo da Força Aérea Brasileira por conclusão de tempo de serviço, no mês de abril de 2008, relacionando também seus endereços.

a. LISANDRO HENRIQUE DE SOUZA KOYAMA, 3S BCT: Rua Barlaventos/Conj. Tapajós, n. 49, Bairro Tarumã, Belém-PA, CEP, 66-823-330, tel. (91) 3278-0585;

b. RODRIGO TAFAKGI DE OLIVEIRA FONSECA, 3S BCT: Rua Rio Apa, n. 612, Bairro Vista Alegre, Rio de Janeiro-RJ, CEP 21330-600, Tel. (21) 3381-4338;

c. LEONARDO FIGUEIRA RIBEIRO, 3S BCT: Rua Caminho do Encanamento do Guandu, n. 868, Bairro Bangu, Rio de Janeiro-RJ, CEP 21853-020, Tel. (21) 3467-0244;

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3842
Rubrica

d. REINALDO FIGUEIRA DOS SANTOS, 3S BCT: Rua Namur, 385, n. 27, Bairro Vila Valqueire, Rio de Janeiro-RJ, CEP 21330-600, Tel. (21) 2453-3956

e. IVSON SOUZA DAS CHAGAS, 3S BCT: Rua Antônio Bral, n. 270, Bairro Iraj' Rio de Janeiro-RJ, CEP 21230-470, Tel. (21) 3371-2996

Respeitosamente,

Brig Ar CARLOS EURICO **PECLAT** DOS SANTOS
Comandante do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

PROTOCOLO COMAER
67615.001562/2008-89

CONCLUSÃO

Aos 13 dias do mês de junho do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço os presentes autos conclusos ao Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor Substituto.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3843
Rubrica

DESPACHO

Sejam os presentes autos apresentados ao Exmo. Sr. Juiz-Auditor Corregedor da Justiça Militar da União, por ocasião da Correição Geral que ocorrerá neste Juízo.

Após, conclusos.

Manaus-AM, 13 de junho de 2008.

Dr. DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO
Juiz - Auditor Substituto,
no exercício da titularidade

RECEBIMENTO

Aos 13 dias do mês de junho do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor Substituto.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
AUDITORIA DA 12ª CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA MILITAR
Manaus – Amazonas

AUDITORIA DA 12ª C.J.M. Fls. 3824

PORTARIA N.º 15 /08

O Excelentíssimo Senhor Doutor DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO, MMº Juiz-Auditor Substituto, no exercício da titularidade da Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, etc.

CONSIDERANDO que no período de 16 a 19 de junho do ano em curso, será realizada neste Juízo a Correição Geral, consoante termos do Ofício nº 147, de 08/05/08, da Venerável Auditoria de Correição, conforme Plano de Correição aprovado pelo Plenário do Egrégio Superior Tribunal Militar,

RESOLVE:

I – DETERMINAR à Secretaria da Auditoria que:

a) Apresente, na oportunidade devida, ao Excelentíssimo Senhor Doutor Juiz-Auditor Corregedor todos os feitos em tramitação neste Juízo, relativos aos autos de Prisão em Flagrante Delito, Inquéritos Policiais Militares, Inquéritos Policiais, Instruções Provisórias de Deserção e Insubmissão, Processos Ordinários e Especiais, quer de conhecimento, quer de execução etc, com o cadastramento no SAM devidamente regularizado, juntando-se aos autos cópia autenticada desta Portaria;

b) Providencie a preparação dos mapas enviados pela Correição e a apresentação destes, devidamente preenchidos, ao Excelentíssimo Senhor Doutor Juiz-Auditor Corregedor;

c) Solicite ao Ministério Público Militar, à Defensoria Pública da União e aos Advogados Constituídos os autos que estejam com vista, durante o período da Correição.

II – DISPONIBILIZAR, para a realização da referida Correição, a Sala das Sessões desta Auditoria Militar;

III – NÃO REALIZAR, no período de 16 a 19 de junho do corrente ano, sessões dos Conselhos de Justiça;

IV – SUSPENDER, no período de 13 a 20 de junho do corrente ano, os prazos processuais, salvo matérias de urgência, como, por exemplo, réus presos e/ou aqueles processos que porventura apresentem prazo prescricional exíguo;

V – REALIZAR os atos públicos, inclusive qualificação e interrogatório, naqueles casos ressalvados no item anterior, no salão do 2º andar, enquanto a Correição Geral estiver em andamento.

PUBLIQUE-SE.
CUMPRA-SE.

Manaus/AM, 15 de maio de 2008.

Dr. *DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO*
Juiz – Auditor Substituto,
no exercício da titularidade

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO
Auditoria da 12ª C.J.M.
Confere com o original
Manaus, 13/06/08

CONCLUSÃO

Aos 16 dias do mês de junho do ano de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª CJM, faço conclusos os presentes autos ao Exmo. Sr. Dr. Juiz – Auditor Corregedor.

.....
Encarregado p/ serviço

.....
Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3845
Rubrica

VISTO EM CORREIÇÃO

Manaus/AM, 16/06/2007

Dr. Alceu Alves dos Santos
Juiz-Auditor Corregedor
da Justiça Militar

Corregedor

ANOTADO

Diretor da Secretaria
Drª Vera Regina Saliba Alves Branco

RECEBIMENTO

Aos 16 dias do mês de Junho do ano de 2007, na secretaria da Auditoria da 12ª CJM, me foram entregues estes autos pelo Dr. Juiz-Auditor Corregedor

Encarregado p/ Serviço

Diretor de Secretaria

AUDITORIA DA 12ª CJM

13 JUN 12 34 08 001373

PROTOCOLO

DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
João Thomas Luchsinger
Auditoria da 12ª CJM.

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3862
Rubrica

EXMO. SR. DR. JUIZ AUDITOR DA 12ª CJM.

Junte-se.
Manaus, 16/06/08

LISANDRO HENRIQUE DE SOUZA KOYAMA, NOS AUTOS DO PROCESSO 29/07-9, PELO, DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO EM EXERCÍCIO PERANTE ESTA CJM, VEM COMUNICAR SEU NOVO ENDEREÇO PARA FINS DE INTIMAÇÕES E RESIDÊNCIA:

- CONJUNTO TAPAJÓS, RUA BARLAVENTOS, 49, BAIRRO TAPANÃ, BELÉM, PARÁ, 91-3278-9077.

A. DEFERIMENTO.

MANAUS, 12 DE JUNHO DE 2.008.

JOÃO THOMAS LUCHSINGER
DPU-AM OAB-AM 186/A

Estrada da Ponta Negra, 2835, São Jorge, Manaus, Am
tel. 3625-5051 3671-1094 celular 8126-3210 e-mail jthomasdpu@hotmail.com

AUDITORIA DA 12ª C.J.M.
Fls. 3847
Rubrica

TERMO DE ENCERRAMENTO

Aos vinte e três dias do mês de junho de 2008, na Secretaria da Auditoria da 12ª Circunscrição Judiciária Militar, na cidade de Manaus/AM, em atendimento à determinação verbal do Exmo. Sr. Dr. DIÓGENES MOISÉS PINHEIRO, ENCERRO o 18º volume do presente Feito, abrindo o 19º volume. Do que para constar lavrei este termo.

Diretor de Secretaria