

ANTÔNIO CARLOS FONSECA ANTUNES
LUANA MOTA DA COSTA

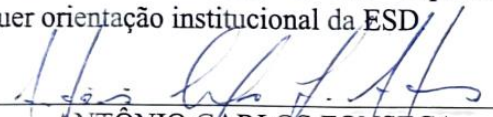
**ANÁLISE DA ESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NECESSÁRIA PARA
A ATUAÇÃO DA FORÇA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA EM
OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS, NA TERRA INDÍGENA YANOMAMI (RR)**


Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Escola Superior de Defesa, como exigência
parcial para obtenção do título de Especialista
em Logística e Mobilização Nacional.

Orientador: Vladimir Schubert Neiva Ferreira
– Cel R1 (EB).

Brasília
2022

Este trabalho, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da Escola Superior de Defesa (ESD). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESD.


ANTÔNIO CARLOS FONSECA
ANTUNES (RG: 84.570/PMERJ)


LUANA MOTA DA COSTA (RG:
82128022/PMMS)

**ANTÔNIO CARLOS FONSECA ANTUNES
LUANA MOTA DA COSTA**

**ANÁLISE DA ESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NECESSÁRIA PARA
A ATUAÇÃO DA FORÇA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA EM
OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS, NA TERRA INDÍGENA YANOMAMI (RR).**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Escola Superior de Defesa, como exigência
parcial para obtenção do título de Especialista
em Logística e Mobilização Nacional.

Trabalho de Conclusão de Curso **APROVADO:**

Brasília, DF, 26 de outubro de 2022.



VLADIMIR SCHUBERT NEIVA FERREIRA – Cel R1 (EB)
Orientador



VIVIANE MACHADO CAMINHA - Prof.ª Dr.ª
Coordenadora do TCC CLMN 2022

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 CONTEXTO E SITUAÇÃO PROBLEMA	8
3 REFERENCIAL TEÓRICO	9
4 MÉTODO DE PRODUÇÃO TÉCNICA	10
5 TIPO DE INTERVENÇÃO E MECANISMOS ADOTADOS	10
6 RESULTADOS OBTIDOS E ANÁLISE	11
6.1 SITUAÇÃO ENCONTRADA	12
6.2 CRITÉRIO DE AUDITORIA	13
6.2.1 Passagem aérea emergencial em voos comerciais	14
6.2.2 Acionamento de aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB).....	15
6.2.3 Cooperação técnica entre SENASP e órgãos de segurança pública	16
6.3 CAUSA E EFEITO	17
7 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	18
REFERÊNCIAS	19

ANÁLISE DA ESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NECESSÁRIA PARA A ATUAÇÃO DA FORÇA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA EM OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS, NA TERRA INDÍGENA YANOMAMI (RR)

Antônio Carlos Fonseca Antunes^{1a}
Luana Mota da Costa^{2a}

RESUMO

A Terra Indígena Yanomami (TIY) é uma vasta área de difícil acesso, de notável riqueza, de baixa densidade demográfica e situada em faixa de fronteira com a Venezuela, o que favorece a perseguição de ilícitos. A finalidade desta pesquisa é descrever o processo de tomada de decisão da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública, quanto ao transporte logístico do efetivo para atuar na TIY no cenário de operações interagências, em apoio à Fundação Nacional do Índio. Para tanto, objetivou-se contextualizar as capacidades, as ações e os desafios que permeiam esse processo, a fim de identificar e analisar os fatores que compõem a tríade do sistema logístico: eficiência, eficácia e efetividade (E³). Os resultados foram obtidos por meio de pesquisa exploratória, bibliográfica e documental, de natureza aplicada, e avaliados por métodos quantitativo e qualitativo, através de entrevistas. Foi verificado que os fatores “tempo” e “custo” influenciam no comportamento da tríade (E³), e que as mitigações de carências logísticas são fundamentais para a melhoria do processo decisório.

Palavras-chave: Força Nacional; logística; interagências; Terra Indígena Yanomami.

Analysis of the logistical structure of transport necessary for the performance of the National Public Security Force in Interagency Operations, in the Yanomami Indigenous Land (RR).

ABSTRACT

The Yanomami Indigenous Land (TIY) is a vast area of difficult access, of remarkable wealth, and of low population density, located on the border with Venezuela, which favors the commitment of illicit acts. The purpose of this research is to describe the decision-making process of the Directorate of the National Public Security Force, regarding the logistical transport of troops to work in the TIY in the scenario of interagency operations, in support of the National Indian Foundation. Therefore, the objective of this work is to contextualize the capabilities, the actions and the challenges that permeate this process, in order to identify and analyze the factors that make up the triad of the logistics system: efficiency, efficacy and effectiveness (E³).

¹Capitão da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, mobilizado junto à Diretora da Força Nacional de Segurança Pública da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

²Capitão da Polícia Militar de Mato Grosso do Sul, mobilizada junto à Diretora da Força Nacional de Segurança Pública da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

³Trabalho de Conclusão do Curso de Logística e Mobilização Nacional (CLMN) da Escola Superior de Defesa (ESD), 2022.

The results were obtained through exploratory, bibliographic and documentary research, of an applied nature, and evaluated by quantitative and qualitative methods, through interviews. It was verified that the factors "time" and "cost" influence the behavior of the triad (E³), and that the mitigation of logistical needs are fundamental for the improvement of the decision-making process.

Keywords: National Force; logistics; interagency; Yanomami Indigenous Land.

1 INTRODUÇÃO

Ações voltadas às comunidades silvícolas e em Terras Indígenas não raro contam com olhar e repercussão junto à comunidade internacional, principalmente quando envolvem degradação do bioma amazônico. No âmbito da Terra Indígena Yanomami (TIY), cabe destacar que se trata de uma vasta área de notável riqueza, de baixa densidade demográfica, situada na faixa de fronteira com a Venezuela de difícil acesso (MORAES, 2020; LEANDRO, 2020; COSTA, 2020).

Nesse cenário, órgãos de segurança pública, de defesa e de fiscalização ambiental, juntamente com a Força Nacional de Segurança Pública (FNSP), frequentemente participam de operações interagências para reprimir crimes transfronteiriços e ambientais na TIY, principalmente o garimpo e o desmatamento ilegal (COSTA, 2020). Esses órgãos, por conseguinte, somam esforços em busca de soluções logísticas para obterem suporte e condições necessárias de acesso a esses locais, notadamente em circunstâncias de urgência ou emergência.

Esse tema é de grande relevância social, tendo em vista que a TIY carece de medidas que assegurem a incolumidade física de seus habitantes e o acesso aos direitos sociais em sua plenitude, resguardados pela Carta Magna. Para mitigar essa ameaça, é necessário que as agências somem esforços para suprir eventuais necessidades logísticas de transporte que possam surgir no ambiente interagências de combate a ilícitos e, por conseguinte, comprometer as operações.

Partindo desse pressuposto, esta pesquisa visa a abordar a logística de transporte empregada pela FNSP em situações de crise na TIY, em sua porção localizada no Estado de Roraima (RR), no contexto de operações interagências. Portanto, à luz da literatura logística e da infraestrutura na região amazônica, pretende-se descrever o processo de tomada de decisão da FNSP, desde seu acionamento até sua chegada no cenário de apoio e emprego de efetivo, com o fito de encontrar variáveis científicas que possam ser aplicadas ao problema. Nesse viés, um dos objetivos específicos desse estudo é identificar fatores que possam influenciar o desempenho do sistema logístico E³ (tríade eficiência, eficácia e efetividade) na gestão da FNSP, bem como avaliar a tríade que envolve todo esse sistema, no que se refere à logística de transporte, visando à melhoria desse processo.

2 CONTEXTO E SITUAÇÃO PROBLEMA

Ao contextualizar a cobiça mundial sobre a Amazônia, Costa (2020, p. 34) sintetiza que “novos olhares foram sendo direcionados para a Amazônia, focando, dessa vez, na rica biodiversidade encontrada na região, nas riquezas de seu solo e subsolo, na sua capacidade hídrica, como importante fonte de água potável e no seu grande potencial energético”. Seu estudo sedimentou que as condições geográficas do clima tropical, do relevo acidentado e da vegetação de densa floresta impõem desafio de ordem logística, representando uma grande ameaça para a defesa e a segurança do território, pela facilidade de penetração e homizão de todo o tipo de ilegalidades e crimes transfronteiriços, principalmente garimpeiros (COSTA, 2020).

Nesse cenário encontra-se a TIY, com quase dez milhões de hectares e trinta e nove aldeias catalogadas no coração da Amazônia, nos Estados do Amazonas e de Roraima (FUNAI, 2022), em extensa faixa de fronteira com a Venezuela, país que tem enfrentado grave crise econômica e social. Segundo dados reunidos pelo Instituto Socioambiental, de 2019, quase vinte e sete mil pessoas vivem na TIY, entre povos isolados, Yanomami e Ye'kwana (ISA, 2022). Nesse sentido, diversos autores refletem sobre a importância geopolítica da região, o que corrobora a premente necessidade da política de defesa, que preceitua a promoção de maior integração da Amazônia brasileira (BRASIL, 2016).

Ante esse complexo ambiente de atuação, a FNSP projeta-se como oportuno recurso adicional e disponível da União para amplificar, destravar e impulsionar ações da PF e da FUNAI na TIY, razão pela qual tem sido chamada frequentemente para atuar em apoio a esses órgãos, de sorte a contribuir com a segurança e, por conseguinte, com a Estratégia Nacional de Defesa.

Sob coordenação da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP)³, a FNSP foi concebida para atuar em atividades destinadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, em qualquer parte do território nacional, em caráter episódico e planejado, mediante solicitação do respectivo Governador de Estado, do Distrito Federal ou de Ministro de Estado, em continência aos princípios do pronto atendimento e da eficácia, dentre outros (BRASIL, 2004). Muitos são os recursos disponíveis para tanto, todavia a FNSP não dispõe

³Art. 23, IV, do Anexo I do Decreto nº 11.103, de 24 de junho de 2022, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Justiça e Segurança Pública e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança.

até o momento de aeronaves e embarcações próprias, ou mesmo contratos de locação de vetores nesses modais, o que implica restrição de atuação.

Diante o exposto, surge a seguinte questão de pesquisa: em que medida a estrutura logística de transporte da FNSP poderá impactar o sistema logístico (E³), em situação de resposta a pedido de apoio e emprego de efetivo na TIY?

3 REFERENCIAL TEÓRICO

No âmbito da Segurança, Desenvolvimento e Defesa, utiliza-se da Política Nacional de Defesa (PND) para afirmar que “A segurança, em linhas gerais, é a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos não se sentem expostos a riscos ou ameaças” (BRASIL, 2005 *apud* JUNIOR, 2018, p. 88). Nesse sentido, Freire (2018, p. 41) complementa que no ano de 2008 o Ministério da Defesa (MD) elaborou a Estratégia Nacional de Defesa (END), com o escopo de implementar ações que possibilitassem a consecução do PND.

Dentre as capacidades previstas na END, duas delas se mostram relevantes ao tema dessa pesquisa. Devido à capilaridade da FNSP, esta pode vir a atuar em áreas longínquas e de difícil acesso, a exemplo da TIY/RR, que apresenta dificuldades de acesso relacionadas à geografia e à infraestrutura da região onde se encontra, em que se faz necessário utilizar meios de transporte que capacite o deslocamento de efetivo, de armamento e de equipamento (mobilidade estratégica). Nesse aspecto, a falta de aeronave da FNSP se torna um desafio e uma carência logística, que deve ser mitigada para que se tenha condições de atuar (pronto emprego) e obter maior sucesso nos resultados para a segurança local, em completa harmonia com a END, dentro de suas competências legais.

Por fim, a tríade do sistema logístico E³ pode exercer papel fundamental na gestão da administração pública, principalmente no que tange aos recursos orçamentários, por se comunicarem com as capacidades e carências logísticas organizacionais, bem como possibilitar a aferição da qualidade dos serviços ofertados à sociedade, e assim monitorar as políticas públicas implementadas.

Acerca disso, Alves (2016, *apud* IBRAHIM, 2019, p.56) alerta que a definição dessa tríade não segue uma redação uniforme, motivo em que se elegeu o Manual de Auditoria Operacional (MAO) do Tribunal de Contas da União (TCU) para a devida conceituação (BRASIL, 2010, *apud* IBRAHIM, 2019, p.56 e 57). Esclarece o Manual que eficiência é o produto de serviços e custos, bem como a gestão de recursos (da melhor forma possível), em um determinado período. Na sequência, aponta que eficácia está relacionada com objetivos alcançados e resultados atingidos no planejamento elaborado, ao final da entrega do serviço.

E por último, discorre que a efetividade se comunica com os resultados percebidos pelos destinatários diretos do serviço público.

4 MÉTODO DE PRODUÇÃO TÉCNICA

A pesquisa teve caráter exploratório de natureza aplicada à análise do processo de tomada de decisão logística de transporte da FNSP, em cenário prospectivo de crise na aldeia Palimiú (TIY/RR), que demandasse o emprego de efetivo de oito mobilizados⁴ da FNSP armados e equipados, a partir do Distrito Federal. Sua finalidade, portanto, é avaliar os aspectos que compõem a tríade do sistema logístico no ambiente interagências, com envolvimento direto da FNSP e da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), com possibilidade de suporte de outros órgãos. Para tanto, inicialmente, buscou-se levantamento bibliográfico e documental acerca do teatro de operações, notadamente quanto à geografia e importância geopolítica. Na sequência, realizou-se levantamento de informações por meio de entrevistas semiestruturadas com gestores da FNSP e FUNAI, para descoberta de planos de ação, isto é, desvendar qual seria a conduta adequada em determinadas situações, dentro do que deveria ser feito bem como considerações práticas do que se poderia fazer. (SELLTIZ, 1965, p.286-95, *apud* MARCONI, M.; LAKATOS, 2003, p.196).

No dia 16 de setembro de 2022 foram entrevistados o Coordenador-Geral Substituto de Operações da Força Nacional, Deroci Barbosa Ximendes Junior, que acumula o cargo de Coordenador de Aviação da FNSP e o 1º Tenente da Brigada Militar do Rio Grande do Sul Julio Omar Friedein, mobilizado na Coordenação de Gestão de Mobilizados da FNSP. Posteriormente, no dia 26 seguinte, foram entrevistados o Coordenador-Geral de Índios Isolados e de Recente Contato da Diretoria de Proteção Territorial da FUNAI, Giovani Pantoja Katukina e o Coordenador de Fiscalização Luiz Conde, da Coordenação-Geral de monitoramento Territorial da mesma Diretoria. A partir das informações e dos dados coletados, foi possível realizar abordagem quantitativa mensurando os custos logísticos e prazos os envolvidos; e qualitativa, quanto aos fatores preponderantes para a tomada de decisão dos gestores, bem como seus resultados na tríade eficiência, eficácia e efetividade do sistema logístico.

5 TIPO DE INTERVENÇÃO E MECANISMOS ADOTADOS

Este capítulo tem como principal objetivo expor a técnica e os mecanismos de análise de informações utilizados para se chegar aos resultados e conclusões desse estudo, no que

tange ao comportamento e ao desempenho da tríade do sistema logístico E³. Sendo a FNSP um Programa inserido na administrada pública federal, houve a necessidade de recorrer a um instrumento de análise também voltado para essa esfera, em que se elegeu o Manual de Auditoria Operacional (MAO), do TCU, para a devida finalidade.

O objetivo da auditoria é comparar uma situação ou condição (objeto de análise) com um critério ou referencial teórico, e assim verificar suas compatibilidades e graus de aderência. Para tanto, o auditor aplica procedimentos de coleta de informações (evidências), que visam fundamentar e comprovar a avaliação auditiva para constatar se o objeto está de acordo com o critério utilizado. Quando ocorre discrepância, surge o achado de auditoria.

Diante do exposto, acredita-se que essa técnica poderá ser fundamental para subsidiar a conclusão desse estudo, por entender que ela se comunica e se relaciona com os preceitos legais, com a realidade operativa e com as nuances da FNSP, no que tange às suas capacidades e carências logísticas de transporte, bem como no sentido de reproduzir resultados confiáveis, do ponto de vista da ciência.

6 RESULTADOS OBTIDOS E ANÁLISE

A FUNAI, com a finalidade de “proteger e promover os direitos dos povos indígenas em nome da União”⁴, pode “exercitar o poder de polícia nas áreas reservadas e nas matérias atinentes à proteção do índio”⁵. Todavia, por não ter seu poder de polícia regulamentado e diante das dificuldades de toda sorte enfrentadas (déficit de efetivo, forças hostis, localização de difícil acesso, logística desafiadora etc.), vê-se obrigada a solicitar ao Ministro da Justiça e Segurança Pública apoio da FNSP para auxiliá-la na TIY. Ao fazê-lo, o Ministro poderá autorizar o apoio, conforme critérios dispostos no Decreto nº 5.289, de 29 de novembro de 2004.

Superada essa fase, cabe à FNSP tomar as decisões quanto ao planejamento e à execução do plano de emprego, no que tange à utilização dos meios que dispõe para lançar as equipes no terreno. De modo a reproduzir como ocorre esse processo, analisaremos as informações obtidas na fase de pesquisa de campo e as utilizaremos para definir o “achado”, sobre o qual será construído o objeto de “auditoria operacional”. Cabe ressaltar, que a apropriação dessa técnica tem fins meramente acadêmico. Sendo assim:

⁴Art. 2º, I, do Anexo I do Decreto nº 9.010, de 23 de março de 2017, que trata do Estatuto da FUNAI.

⁵Art. 1º, VII, da Lei nº 5.371, de 5 de dezembro de 1967, que autoriza a instituição da “Fundação Nacional do Índio” e dá outras providências.

Achado é o resultado da comparação entre a situação encontrada e o critério de auditoria. Contém os seguintes atributos: critério (o que deveria ser), condição/situação (o que é), causa (razão do desvio com relação ao critério) e efeito (consequência da situação encontrada) (GUID 3920/84; NAT, 103 *apud* TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, 2020, p.97).

6.1 SITUAÇÃO ENCONTRADA

A situação encontrada e o critério de auditoria foram desenhados com base em um case que contextualiza a tomada de decisão da FNSP necessária para viabilizar o transporte de efetivo armado e equipado, da cidade de Brasília/DF até a aldeia Palimiú, o mais célere possível. Cabe ressaltar, que as análises realizadas nesse aspecto consideraram somente o traslado de ida, e que os custos foram baseados em fontes e informações apresentadas pelos entrevistados, cujos valores referem-se à data da entrevista, podendo sofrer variações ao longo do tempo. Não obstante, o estudo analisou apenas os custos envolvendo traslado de efetivo da FNSP, ou seja, considerou-se que cada órgão arcará com o transporte de seus agentes, que eventualmente deve ocorrer no contexto de operação interagências.

De acordo com o Coordenador Ximendes, a tomada de decisão da FNSP poderia convergir para o Acordo de Cooperação Técnico (ACT) celebrado entre a SENASP e a Diretoria da PF, em que aquela adquiriu para esta uma aeronave de asa fixa, jato modelo ERJ-145, com capacidade para 48 (quarenta e oito) passageiros e 1.400 Kg de carga⁶. Nesse sentido, a FNSP solicitaria à PF o emprego da aeronave para realizar a primeira etapa do trajeto, que seria de Brasília/DF a Boa Vista/RR, haja vista sua restrição de pouso nas pistas próximas à aldeia. Advertiu, que entre a solicitação da aeronave e o desembarque do efetivo em Boa Vista/RR, poderia ocorrer um lapso temporal de até 17h. Quanto aos custos, pontuou que são calculados em hora/voo, com valor unitário aproximado de R\$ 35.000,00.

Segundo o Coordenador Giovani, a FUNAI assumiria a responsabilidade do transporte e dos custos na segunda etapa do deslocamento, por meio de aeronaves locadas de empresas terceirizadas, que teriam o prazo limite de até 24h para atender a demanda. Nessa situação, seria necessário utilizar: 1 (uma) aeronave Cessna 208 “Caravan” para o transporte do efetivo e da carga, caso a pista oferecesse condições de pouso, com custo de R\$ 40.000,00; ou caso contrário, 2 (duas) aeronaves asa fixa de menor porte, Cessna 210, para o traslado de oito pessoas e suprimentos para 30 (trinta) dias, com preço total de R\$ 20.000,00. O local de embarque seria o Porto de Maribel, que fica a 03h do aeroporto de Boa Vista/RR, de onde o efetivo embarcaria para a aldeia.

⁶Acordo de Cooperação Técnica celebrado entre a SENASP e a PF, disponível por meio do processo administrativo público nº 08211.003413/2019-91.

Em análise ao tempo de deslocamento, temos que a duração da primeira etapa da viagem seria de 03h40min, e a segunda 01h20min. Somando-se às duas, teríamos 5h de percurso completo, em caso de embarques imediatos. Porém, considerando a previsão máxima do tempo de atendimento da PF (17h) e da empresa terceirizada (24h), somados ao tempo do traslado (5h), teríamos o total de 46h, ou seja, quase dois dias.

Em se tratando de custos, na primeira etapa do percurso teríamos o valor de R\$ 140.000,00, referente a 4 horas voo da aeronave da PF; quanto à segunda, poderíamos ter valores de vinte a quarenta mil reais, dependendo do modelo da aeronave a ser empregada pela FUNAI. Considerando o percurso completo, os valores totais poderiam chegar entre R\$ 140.000,00 e R\$ 160.000,00. Destes, somente R\$ 120.000,00 seriam afetos aos recursos orçamentários da FNSP, e o restante ficaria a cargo da FUNAI.

Em relação às vantagens, esse convênio não apresenta aspectos relevantes quando em comparação a outras linhas de ação, que serão detalhas mais à frente. Porém, há de se enfatizar que a PF autoriza o embarque de quase todos os tipos de armamentos e equipamentos do efetivo, com a exceção de materiais de menor potencial ofensivo (granadas).

No entanto, quanto às suas desvantagens temos: a) escassez de horas voo resultantes da ACT, que se somavam a 10h restantes até a data da entrevista; b) custos altos; c) possibilidade da PF atender a demanda com prazo elevado; d) possibilidade de atraso na missão da FNSP; e) possibilidade de indisponibilidade das aeronaves por manutenção, limite de assentos do jato, condições operacionais da pista de pouso, ou limite de jornada de trabalho das tripulações, o que poderia ocasionar preterição ou cancelamento dos voos para a FNSP.

6.2 CRITÉRIO DE AUDITORIA

É o padrão utilizado para avaliar se o desempenho do objeto auditado está aquém, atinge ou excede as expectativas, servindo-se de base para obter os achados e desenvolver as conclusões (GUID 3920/38 *apud* BRASIL, 2020, p. 97)". Nessa vertente, "podem ser qualitativos ou quantitativos, gerais ou específicos, focando naquilo que é esperado ou naquilo que poderia ser (dadas melhores condições) ou que deveria ser em conformidade com leis, regulamentos ou objetivos (GUID 3910/57 *apud* BRASIL, 2020, p.84).

No primeiro momento dessa pesquisa, focou-se "naquilo que deveria ser", de acordo com regulamentos afetos à FNSP; porém, ao se verificar a inação deste foco, a atenção voltou-se para "aquilo que poderia ser", devido às possibilidades de se resolver o problema do

primeiro. Explica-se. A FNSP não possui aeronave, o que se torna uma carência logística, embora a aviação seja uma de suas competências legais.

O que ensejou a mudança de foco foram as informações levantadas na fase de pesquisa de campo, as quais convergiram para diferentes linhas de ações (alternativas), que quando comparadas à situação atual, algumas se mostraram mais vantajosas. Percebeu-se, na análise dessas linhas, que 2 (dois) fatores exerciam forte influência nos resultados obtidos, e, por conseguinte no desempenho do sistema logístico E³ da FNSP: o tempo e o custo logístico.

Abaixo encontram-se 3 (três) linhas de ações, as quais serão analisadas e ao final comparadas, em que apenas 1 (uma) será eleita para compor o critério. Importante frisar, que conforme esclarecimento dos entrevistados, nem sempre as decisões da FNSP convergiram para os procedimentos das alternativas percorridas mais a frente, em que pese poderia ser empregado outros tipos de modais, como o rodoviário por exemplo, a depender dos imprevistos que poderiam surgir. Porém, essas seriam as decisões mais condizentes às peculiaridades do case apresentado.

Quanto ao tempo de deslocamento, em todas as possibilidades apresentadas abaixo (subitem 6.2.1 a 6.2.3), será considerado o prazo mais longo, para fins de escolha do critério, tendo em vista as intercorrências que porventura possam vir a influenciar o pronto emprego da FNSP. No que tange às vantagens e desvantagens de cada linha de ação, também serão pontuadas somente aquelas relacionadas à gestão da FNSP. Por fim, todos os valores citados abaixo de prazos e custos são aproximados, se referindo somente ao traslado de ida, conforme informações dos entrevistados.

6.2.1 Passagem aérea emergencial em voos comerciais

De acordo com o Sr. Ximendes e o Sr. Frieden, nesta linha de ação o deslocamento seria dividido em dois percursos, em que o Diretor da FNSP solicitaria formalmente a reserva dos bilhetes aéreos à SENASP que, autorizando a compra, poderiam ser adquiridos no prazo de 12h a 72h. Conforme simulação de compra realizada na agência de turismo “Aires Turismo LTDA.”⁷, pelo Sr. Frieden, com filtro de busca para as próximas 12h, o preço unitário da passagem referente à primeira etapa da viagem, entre as cidades de Brasília/DF e Boa Vista/RR, estava sendo cotado a R\$ 3.300,00.

O Sr. Frieden ressaltou que neste caso o voo direto se tornaria inviável devido ao porte da aeronave, que encontraria restrição de pouso nas pistas próximas à aldeia. Quanto à

⁷Serviço prestado pela empresa conforme Contrato n° 26/2018 – SENASP, disponível por meio do processo administrativo público n° 08020.006796/2018-15.

segunda etapa do deslocamento, entraríamos na mesma situação relatada no capítulo anterior, em que a FUNAI assumiria a responsabilidade tanto do transporte quanto do custo.

Em análise ao tempo de deslocamento, a primeira etapa da viagem ocorreria em 03h40min, podendo se estender para 05h ou mais, caso houvesse conexão. Somando-se à segunda (1h20min), teríamos a duração de 6h20min para se chegar à aldeia, caso houvesse embarques imediatos. Outrossim, considerando a previsão máxima do prazo de 72h quanto à autorização de compra das passagens emergenciais, e de 24h pela empresa terceirizada de locação, somados ao tempo do traslado (6h20min), teríamos o total de 102h20, ou seja, mais de 4 (quatro) dias.

No que se refere ao custo da primeira etapa do percurso, multiplicando-se o preço dos tickets das passagens aéreas pelo número total de profissionais 8 (oito), teríamos o valor de R\$ 26.400,00, que somados aos custos da segunda etapa, conforme informado anteriormente (aeronaves locadas pela FUNAI), poderiam chegar de R\$ 46.400,00 a R\$ 66.400,00, dos quais somente R\$ 26.400,00 seriam afetos aos recursos orçamentários da FNSP.

A única vantagem que se observa nesta linha de ação seria condicionante à autorização de compra da passagem pelo Secretário, ou seja, se esta ocorresse de forma célere, então teríamos maior agilidade de deslocamento à Boa Vista.

Porém, elencam-se algumas desvantagens: a) restrição quanto ao embarque de equipamentos e armamentos do efetivo; b) possibilidade de não haver vagas em voos nas próximas 24h; c) possibilidade de surgimento da demanda fora do horário de expediente, principalmente nos finais de semana e feriado, o que poderia aumentar o tempo de trâmite entre a solicitação e a autorização; d) possibilidade de demora da atuação da FNSP; e, e) possibilidade de encarecimento ainda maior das passagens, dependendo da data de pesquisa.

6.2.2 Acionamento de aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB)

Outra alternativa explanada pelo Sr. Ximendes diz respeito à possibilidade de deslocamento do efetivo por meio de aeronave da FAB, não sabendo precisar qual modelo seria utilizada neste case, pois dependeria de alguns critérios adotados pela FAB e de disponibilidade de aeronaves em Brasília/DF. Quanto ao valor cobrado pelo transporte, explica que a FAB emitiria nota de crédito antes da viagem, cujos valores aproximados seriam de R\$ 7.000,00, por cada mobilizado embarcado.

Acrescentou que em situações emergenciais, o tempo transcorrido entre a solicitação da aeronave e o embarque do efetivo poderia ser de até 2h, caso houvesse aeronave com

características adequadas às demandas. Explicou que não havendo aeronave com capacidade de realizar voo direto, as etapas do percurso seriam as mesmas do subitem anterior, em que a FUNAI assumiria o transporte e os custos a partir de Boa Vista/RR. Consideraremos, portanto, para fins desta análise, o fracionamento do percurso em duas etapas.

Nessa senda, informa que o tempo de viagem até a cidade de Boa Vista/RR ocorreria em até 4h, que somado ao da segunda etapa (1h20min), teríamos 5h20min de percurso completo, em caso de embarques imediatos. Porém, considerando a previsão máxima do tempo de atendimento da FAB (2h) e de 24h da empresa terceirizada de locação, somados ao tempo do traslado (5h20min), teríamos o total de 31h20.

Quanto aos valores dessa linha de ação, de acordo com a quantidade de profissionais empregados, 8 (oito), teríamos o custo de R\$ 56.000,00 na primeira etapa do percurso (de Brasília/DF a Boa Vista/RR), que somados aqueles informados anteriormente (aeronaves locadas pela FUNAI), poderiam chegar de R\$ 76.000,00 a R\$ 96.000,00, dos quais somente R\$ 56.000,00 seriam afetos aos recursos orçamentários da FNSP.

As vantagens apontadas nessa opção seriam: a) celeridade quanto ao atendimento da demanda pela FAB; b) maior possibilidade de atuação rápida da FNSP; e c) autorização de transporte dos equipamentos e armamentos do efetivo, por não haver restrição de embarque.

Quanto à desvantagem, tem-se que os custos são demasiadamente elevados.

6.2.3 Cooperação técnica entre SENASP e órgãos de segurança pública

De acordo com esclarecimentos do Sr. Ximendes, a Diretoria de Política de Segurança Pública (DPSP/SENASP/MJSP) investiria recursos para aquisição de 2 (duas) aeronaves a serem operadas (conforme juízo de conveniência e oportunidade), por órgãos de segurança pública designados, de modelos Gran Caravans C 208 ex, com capacidade para 9 (nove) passageiros exceto os pilotos e 630kg de carga, cujo valor aproximado de aquisição seria de R\$ 23.614.150,86, por cada aeronave. A proposta seria de ACT com a Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) e com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). O valor do investimento seria convertido em horas de voo para a FNSP, com custo aproximado de R\$ 7.000,00 e previsão de aproveitamento de 4000h por cada aeronave, o que resultaria em mais de 10 (dez) anos de voo para a FNSP, a qual não teria qualquer dispêndio com esta linha de ação.

Nesse viés, um dos Caravans ficaria posicionado na cidade de Brasília/DF à disposição da PMDF e o outro na região Norte, na base da PRF em Porto Velho (PV). Cabe esclarecer, que esta última cidade não entrará nesta análise para fins de percurso, da qual não se extrairá

valores de tempo e custo. Quanto à previsão de tempo de acionamento, informou que estando a aeronave na cidade de Brasília, a PMDF levaria no máximo 2h para atender a demanda. No que se refere ao deslocamento, informou que devido à capacidade operacional da aeronave para pouso e decolagem em pistas curtas, pavimentadas ou não, não haveria necessidade de solicitar apoio da FUNAI nesta linha de ação. Nesse caso, o itinerário seria: Brasília-DF/Marabá-PA/Boa Vista-RR/Palimiú/RR, em que o tempo total da viagem dependeria do desempenho do Caravan, podendo ser de 8h (condições visuais) ou 10h (condições de instrumento), a depender de condições meteorológicas, em que se utilizaria regras de voo.

Em análise ao tempo total de deslocamento, consideraremos o percurso maior. Portanto, somando-se o tempo de 10h com o da previsão máxima de atendimento da demanda pela PMDF (2h), teríamos o total de 12h, ou seja, meio-dia.

Quanto ao custo, essa linha de ação seria de 0 (zero) para a FNSP.

Dentre as vantagens dessa linha de ação poderíamos citar: a) custo zero direto (horas/voo) e indireto (salário da tripulação, diárias, etc.) para a FNSP; b) tripulação necessária para operar a aeronave, de inteira responsabilidade dos órgãos pactuantes; c) tripulação orgânica com fator de segurança, que possibilitaria a continuidade das operações aéreas, sem preocupação da falta de pilotos causada pelo retorno do mobilizado a sua instituição de origem; d) celeridade quanto ao atendimento da demanda pela PMDF; e) maior possibilidade de atuação rápida da FNSP, em caso de disponibilidade da aeronave; e f) autorização quanto ao embarque de equipamentos e armamentos do efetivo, por não haver restrição.

No que se refere às desvantagens, podemos destacar: a) possibilidade de não renovação do ACT; b) banco de horas finito que poderia vir a fazer falta para a FNSP; e c) possibilidade de não haver pronta disponibilidade das aeronaves, em decorrência das demandas e operações dos órgãos pactuantes, paradas para manutenção, panes, etc.

6.3 CAUSA E EFEITO

A carência logística da FNSP quanto à falta momentânea de aeronave a obrigou buscar medidas alternativas para suprir esse gargalo logístico, a exemplo do que fora relatado na “situação atual”.

Quanto às consequências geradas pela “situação atual”, temos que em decorrência do atual ACT celebrado com a PF, os custos logísticos e o prazo de resposta da FNSP tendem a ser mais elevados se comparados com algumas linhas de ações analisadas, além de outras desvantagens apresentadas.

7 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Pelo exposto, este estudo visou a apresentar as dificuldades enfrentadas pela FNSP quanto ao emprego da estrutura logística necessária para viabilizar o transporte do efetivo no ambiente operacional, tendo em vista a infraestrutura precária da região amazônica, que associado às carências logísticas da FNSP, compromete a mobilidade estratégica e o pronto emprego do efetivo. Portanto, buscou-se propostas que pudessem mitigar os problemas levantados. Dentre as três linhas de ações apresentadas, houve por bem analisar duas delas para eleger o “critério de auditoria”, em que se considerou tempo de resposta, custo, desvantagens mais nevrálgicas que pudessem comprometer a efetividade do emprego, e as vantagens mais relevantes.

Uma das linhas de ação escolhida foi a da seção terciária 6.2.2 “Acionamento de aeronave da (FAB)”, que embora tenha apresentado custos bastante elevados, em média R\$ 56.000,00, seu tempo de resposta foi o segundo menor, 31h20min, se comparado à seção terciária 6.2.1 “Passagem aérea emergencial em voos comerciais”, 102h20min, tornando-o eficaz, haja vista a necessidade de pronta resposta e alcance de objetivos no contexto analisado. Não obstante, uma de suas vantagens é a possibilidade de embarque dos equipamentos e armamentos.

Contraopondo a seção terciária 6.2.2 com a 6.2.3 “ACT entre SENASP e órgãos de Segurança Pública”, segunda linha de ação escolhida, podemos verificar que esta apresentou o menor de todos os tempos analisados, 12h. Quanto ao custo, este seria inexistente para a FNSP. Estes fatores tornariam esta alternativa mais eficiente se comparada às demais. Dentre suas vantagens, temos a possibilidade de embarque dos equipamentos e armamentos.

Portanto, conclui-se que a linha de ação “6.2.3” se comunica com o conceito “aquilo que poderia ser”, sendo eleita para compor o “critério de auditoria”, para fins de comparação com a “situação atual”. Nessa vertente, a proposta de utilização do Gran Caravan apresentaria menor tempo de resposta (12h) se comparado ao jato ERJ-145, cujo tempo de deslocamento resultaria em 46h, ou seja, quase o quádruplo daquele. De igual modo, os custos também seriam menores, 0 (zero), ante aos R\$ 120.000,00, da “situação atual”.

Quanto ao comportamento da efetividade na estrutura logística apresentada, o MAO preceitua que “A avaliação da efetividade pressupõe que bens e/ou serviços foram ofertados de acordo com o previsto” (BRASIL, 2020, p. 18). Acerca disso, em entrevista o Sr. Giovanni apontou alguns resultados obtidos com a atuação da FNSP na aldeia, a partir de

janeiro desse ano, evidenciando sua relevância por assegurar a integridade física dos indígenas, e por garantir a segurança dos agentes da FUNAI e da Secretaria Especial de Saúde Indígena (SESAI) para desenvolver seus serviços. Destacou que a base da FUNAI sofria ataques e invasões violentas de garimpeiros, mas que também foi um dos problemas solucionados.

Cabe enfatizar, que a opinião do Sr. Giovanni não se trata de informação com valor científico, mas tão somente sinalização de como a efetividade poderia estar se comportando ao final desse processo, já que seu valor está agregado à qualidade do objetivo alcançado.

A END estabelece que as capacidades de pronta resposta e mobilidade estratégica “são implementadas por intermédio da participação coordenada e sinérgica de órgãos governamentais” (BRASIL, 2016). Portanto, estas se comunicam com este estudo pela importância da atuação conjunta e interações dos atores envolvidos, que podem contribuir, no âmbito de suas capacidades logísticas e competências legais, de forma fundamental para a consecução dessa importante ferramenta de garantia à soberania nacional.

Por fim, tendo em vista que a linha de ação “Cooperação Técnica entre SENASP e órgãos de Segurança Pública” apresentou ser a mais eficiente no contexto apresentado, este estudo sugere a adoção desta opção para mitigar a carência logística da FNSP ora apresentada, mas ressalta que cabe pesquisas complementares para aperfeiçoamentos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA JÚNIOR, João Cauby de. **A Política Nacional de Defesa e estratégias de enfrentamento ao tráfico internacional de drogas na Amazônia setentrional brasileira**. 2018.

ALVES, Fernanda Mendes Sales. **A segurança pública no Brasil: uma construção à luz da cidadania e do controle social**. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 8 set. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.289**, de 29 de novembro de 2004. Disciplina a organização e o funcionamento da Força Nacional de Segurança Pública. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5289.htm. Acesso em: 8 set. 2022.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, Ministério da Defesa, 2016.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Manual de auditoria operacional**. 4.ed. Brasília:

TCU, Secretaria-Geral de Controle Externo (Segecex), 2020.

COSTA, Alex Vander Lima et al. **A demarcação de terras indígenas na Amazônia e a defesa nacional: o caso de Roraima (1988/2018)**. 2020.

FNSP. Intranet. **Força Nacional**, 2022. Disponível em: https://intranet.dfnsf.mj.gov.br/?pag=modulos/mapa_interativo/graficoEfetivo. Acesso em: 8 setembro 2022.

FREIRE, Maria Eduarda Laryssa Silva. **A interoperabilidade entre as Forças Armadas Brasileiras: uma análise da Operação Ágata**. 2018.

FUNAI. Fundação Nacional do Índio. **Sistema Indigenista de Informações**, 2022. ISSN SII/FUNAI/MJSP. Disponível em: http://sii.funai.gov.br/funai_sii/informacoes_indigenas/visao/visao_terras_indigenas_lista.wsp?tmp.uf_codigo=22&tmp.terrai_codigo=50901&tmp.etnia_codigo=&tmp.coord_codigo=&tmp.mun_codigo=&tmp.fase_codigo=. Acesso em: 4 setembro 2022.

IBRAHIM, Emil Leite et al. **Contribuição das Auditorias Operacionais para a accountability de resultados na administração pública**. 2019.

ISA. Instituto Socioambiental. **Terras Indígenas no Brasil**, 2022. Disponível em: <https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4016>. Acesso em: 4 setembro 2022.

LEANDRO, Jorge Queiroz Luz. **As operações interagências: uma exposição do trabalho de pesquisa desenvolvido pela universidade de São Paulo (USP) e o 5º pelotão especial de fronteira (MATURACÁ) no pico da neblina**. 2020.

MARCONI, M. LAKATOS; E. **Da Metodologia Científica**. 5. Ed. São Paulo: Atlas,, 2003.

MORAES, Diego Martins Myra de. **O papel do comando de fronteira Roraima/7º batalhão de infantaria de selva na defesa dos recursos naturais estratégicos brasileiros da Amazônia**. 2020.