

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

ERIK BUENO BARBEZAN

**A EMERGÊNCIA DA DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO NAS RELAÇÕES
INTERNACIONAIS**

Bacharel em Relações Internacionais

São Paulo

2024

ERIK BUENO BARBEZAN

**A EMERGÊNCIA DA DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO NAS RELAÇÕES
INTERNACIONAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), como requisito para obtenção do título de bacharel em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Augusto Duarte Amaral

São Paulo

2024

AGRADECIMENTOS E DEDICATÓRIAS

De início, agradeço ao meu orientador, o Prof. Dr. Rodrigo Amaral, pelo ano de instrução e pelos semestres de diversas disciplinas. Agradeço também por acolher o tema que eu tanto gostaria de trabalhar, desde o início da graduação. O incentivo, a excelência e a condução do processo foram de muito êxito.

Aproveito também para agradecer aos meus familiares, em especial meus pais, Angelica Bueno Barbezan e Rogerio Barbezan. Não seria possível chegar até aqui e concluir todo esse trajeto sem o apoio incondicional de ambos, em todas as frentes. Nesse sentido, jamais poderia deixar de agradecer e dedicar este trabalho ao meu avô materno, Sergio Pompílio da Silva, que viabilizou meus estudos nesta instituição de ensino e nos deixou neste ano de 2024. Seu apoio dentro do tema da aviação e também para que eu pudesse concluir meus estudos na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo foram vitais e ficarão para sempre em minha memória.

Aos meus colegas de classe, em especial, Henry Piva, Mateus Pereira, Matheus Bastos e Matheus Timoteo, que foram essenciais e deram forças nesta caminhada, tornando-a mais leve.

Ainda agradecendo aos meus amigos, uma atenção especial para outro grande querido que nos deixou também neste ano de 2024: Gabriel de Almeida Quintão Araújo. Muito do que aprendi ao longo destes dez anos vivenciando aviação foi Gabriel quem ensinou, e, que com o tempo, se tornou um enorme amigo. Seu legado, seu conhecimento, sua determinação e sua parceria ficarão eternizados em meu coração.

Gratidão, ademais, à minha companheira, Mariana de Freitas Souza, que foi uma base e um pilar muito mais que importante na construção deste trabalho, no incentivo para minha graduação, apesar das dificuldades, e pelo apoio inenarrável nestes anos todos.

Por fim, agradeço à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo por viabilizar minha graduação e permitir a elaboração deste trabalho.

“Uma vez que você tenha experimentado voar, você andará pela terra com seus olhos voltados para céu, pois lá você esteve e para lá você desejará voltar” – *Autor original e ano desconhecidos.*

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso aborda a emergência do conceito “Diplomacia da Aviação” como um ramo relevante nas Relações Internacionais, tanto como interação quanto disciplina. O objetivo central está em analisar a definição e surgimento do conceito, considerando que, a aviação, para além de sua função de transporte, se tornou uma ferramenta estratégica e importante na promoção de interesses nacionais de um Estado e na condução de políticas externas. Entende-se aqui, por diplomacia da aviação, práticas diplomáticas que envolvam a aviação de alguma forma, e novas formas de engajamento, incluindo atividades de Estados e atores não estatais. Discute-se a relevância da aviação na história das relações internacionais, destacando sua importância em contextos de guerra e paz, e examina-se casos empíricos contemporâneos, como o Aeroporto Internacional Yasser Arafat e os Acordos de Abraão, para ilustrar a aplicação prática da diplomacia da aviação. Refletindo ainda sobre a escassez de literatura sobre o tema, sobretudo em língua portuguesa, existe a necessidade de um aprofundamento teórico e empírico para melhor compreensão das dinâmicas de poder aéreo e cooperação no cenário global atual. A pergunta que guia esta pesquisa, portanto, é: o que é a diplomacia da aviação e qual sua relevância para as relações internacionais?

Palavras-chave: diplomacia; aviação; diplomacia da aviação; Relações Internacionais; poder aéreo.

ABSTRACT

This assignment addresses the emergence of the concept of "Aviation Diplomacy" as a relevant branch in International Relations, both as an interaction and as a discipline. The central objective is to analyze the definition and emergence of the concept, considering that aviation, beyond its transportation function, has become a strategic and important tool in promoting a State's national interests and in conducting foreign policies. Here, aviation diplomacy is understood as diplomatic practices that involve aviation in some way, and new forms of engagement, including activities of both States and non-state actors. The relevance of aviation in the history of international relations is discussed, highlighting its importance in contexts of war and peace, and contemporary empirical cases, such as Yasser Arafat International Airport and the Abraham Accords, are examined to illustrate the practical application of aviation diplomacy. Reflecting on the scarcity of literature on the subject, especially in Portuguese, there is a need for theoretical and empirical depth to better understand the dynamics of air power and cooperation in the current global scenario. The guiding question of this research, therefore, is: what is aviation diplomacy and what is its relevance to international relations?

Keywords: diplomacy; aviation; aviation diplomacy; International Relations; air power.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
EAU	Emirados Árabes Unidos
EUA	Estados Unidos da América
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo
LATI	Linee Aeree Transcontinentali Italiane
OACI/ICAO	Organização de Aviação Civil Internacional/ <i>International Civil Aviation Organization</i>
ONG	Organização Não-Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
RI	Relações Internacionais (disciplina acadêmica)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	A AVIAÇÃO EM UM CONTEXTO HISTÓRICO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS.....	15
3	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA – DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO.....	24
4	O <i>FRAMEWORK</i> TRIPARTITE DE KOBIERECKI E A DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO NA PRÁTICA	31
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
	REFERÊNCIAS:	44

1 INTRODUÇÃO

A aviação desempenha um papel fundamental na política internacional, uma vez que está diretamente conectada a uma gama variada de aspectos geopolíticos, econômicos e sociais. Sua relevância, combinada com sua tecnologia, faz com que setores militares, comerciais, logísticos e turísticos sejam, de certo modo, dependentes do meio aéreo para execução de determinados processos, levando em consideração aspectos como tempo, segurança e, conseqüentemente, finanças.

No que tange a segurança e defesa, por exemplo, desde as Guerras Mundiais, a frota de aeronaves militares é essencial na capacidade de resposta rápida a ameaças, vigilâncias, proteção e gestão de fronteiras, e, substancialmente, para demonstração de força e poder. O Brasil, por exemplo, frequentemente utiliza suas tecnológicas aeronaves militares para acompanhar, 24 horas por dia, e, eventualmente, interceptar, aviões que estejam voando em seu espaço aéreo sem devida autorização ou voando a altitudes mais baixas na tentativa de não ser captada nos radares (Poder 360, 2022, s/p), e que normalmente são suspeitas de transportar substâncias ilícitas, como drogas, ou estão relacionadas ao garimpo ilegal (Uol, 2024, s/p). “O Decreto 5.144, de 16 de julho de 2004, prevê a interceptação de aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de drogas no território nacional” (G1, 2023, s/p). Outros exemplos concentram-se na exibição, parcial ou total, dessas frotas em desfiles e testes aéreos, cuja razão se traduz em projeção de força e poder – é o caso de demonstrações, sobretudo de caças, realizadas com frequência por Estados Unidos, Coreia do Sul e Coreia do Norte (Poder 360, 2022, s/p).

Essas projeções de poder são realizadas em grande parte com meios aéreos muito poderosos que sobrevoam vastas extensões marítimas e, se necessário, territórios de alguns Estados que deram mais ou menos seu consentimento. A rotação de numerosos aviões cargueiros, frequentemente reabastecidos em voo, permite o transporte rápido de dezenas de milhares de soldados em poucos dias por milhares de quilômetros. Mesmo que a maior parte das tropas e equipamentos necessários para grandes operações seja transportada por via marítima, os aviões desempenham um papel essencial para trazer rapidamente reforços, repatriar feridos e manter a circulação de generais e políticos, acompanhados de jornalistas, que inspecionam o "teatro de operações" por algumas horas (Lacoste, 2004, p. 5, tradução nossa).

Em gestão de crises e ajuda humanitária, a aviação é o meio vital para respostas rápidas, sejam elas relacionadas a evacuação ou logística para chegada de suprimentos. O caso recente da pandemia de Covid-19 traz luz à ideia, quando se reflete a importância do meio aéreo para levar insumos de proteção, como máscaras e vacina, de um Estado fornecedor de matéria-prima a um outro fabricante (Bocchini, 2021), além de voos de repatriação de cidadãos (Túlio; Santana, 2020). Ademais, apesar do alto custo, as vantagens aéreas para o comércio

internacional são evidentes pela segurança e pela rapidez, principalmente em transporte de produtos de alto valor agregado e perecíveis (Multilog, 2023, s/p).

Ainda, a chegada e partida de cargas e indivíduos é realizada, em boa parte das ocasiões, através de um voo e uma infraestrutura aeroportuária internacional. Por um lado, é por este meio que ocorrem fluxos econômicos, turísticos e logísticos, como já mencionado. Por outro, justamente pela simbologia com relação a soberania representada pela infraestrutura internacional aeroportuária, em tempos de crise e conflito entre partes, voos são suspensos e ataques são realizados, impactando negativamente o fluxo. Por exemplo, no contexto dos Acordos de Oslo de 1993, que visavam a normalização das relações entre Israel e Palestina (Gelvin, 2017), estabeleceu-se a construção do Aeroporto Internacional Yasser Arafat na Faixa de Gaza, marcando um potencial significativo desenvolvimento para a Palestina. Arafat, líder palestino à época, deu início à concepção do aeroporto em 1994, localizado próximo à cidade de Rafah. As obras começaram em 1996 e fontes sugerem que Israel fez tentativas de interromper o progresso da construção, restringindo o fornecimento de materiais e barrando a entrada de maquinários no sítio de construção, que operava continuamente. Apesar dessas adversidades, a pista foi finalizada em meros 45 dias (Khouday, 2020, s/p). Em novembro de 1998, o aeródromo foi inaugurado. As operações do local, todavia, duraram três anos. O Aeroporto Internacional Yasser Arafat foi fechado nos anos 2000 e bombardeado em 2001, durante a Segunda Intifada, uma revolta palestina contra a ocupação israelense (Khouday, 2020, s/p).

Outro exemplo que envolve mobilidade e geopolítica trata-se de suspensão de voos, em um aspecto de diplomacia coercitiva da aviação (Garcia; Almond, 2019). Em 2020, as empresas aéreas Air France e Lufthansa suspenderam voos para o Irã e Iraque, horas após o ataque iraniano nas bases iraquianas de Aïn al-Assad e Erbil, que eram utilizadas por soldados norte-americanos. A Agência Federal de Aviação dos Estados Unidos também proibiu aeronaves civis de seu país de sobrevoarem a região do Golfo (Carta Capital, 2020, s/p). No contexto pandêmico, diversos voos para a China foram cancelados (Bouças, 2020, s/p). Outro caso interessante, neste sentido, trata-se de voos comerciais e/ou sobrevoos do espaço aéreo ocorrendo entre Emirados Árabes e Israel (Ferreira, 2020, s/p) e entre Arábia Saudita e Israel (Blaine; Mackintosh, 2022), após os Acordos de Abraão, tentativa de normalizações promovidas pelos Estados Unidos em 2020 (Ferreira, 2020, s/p). A decisão destes Estados de normalizar as relações com Israel rompe com uma antiga posição comum entre os Estados árabes, que previa a necessidade de resolver o conflito com os palestinos e exigia a saída de

Israel dos territórios árabes ocupados desde 1967 antes de estabelecer qualquer relação com o Estado israelense (Uol, 2020).

É possível inferir, portanto, diante dos casos introduzidos, os diversos efeitos da aviação na política internacional. Seja em segurança e defesa, em comércio e economia global, em gestão de crises e ajuda humanitária, em turismo e em questões geopolíticas, a aviação possui relevância significativa. Em suma, a aviação desempenha um papel multifacetado e crucial na política internacional, infiltrando-se em amplas frentes das atividades globais, provando ser um pilar na condução e influência política global. Não obstante, a capacidade de conectar economicamente o mundo através do transporte aéreo comercial e da logística acentua ainda mais sua importância, equilibrando as necessidades de comércio rápido e eficiente com a diplomacia internacional e a segurança. Logo, a aviação não só permite uma interconexão global mais profunda como também se posiciona como um elemento chave na manutenção da ordem internacional, da segurança e do desenvolvimento econômico, ilustrando claramente sua relevância significativa na política global.

Para além da política internacional, aviação ainda é uma área sub-representada nas Relações Internacionais (RI), uma vez que seu foco determina certo grau de especificidade associados a segurança internacional, política de transportes e direito internacional – refletido na escassa literatura sobre o tema em intersecção com as RI, sobretudo na língua portuguesa. No entanto, defende-se aqui, que a aviação possui importância comparável aos domínios marítimo e terrestre, pois, além de se inovar tecnologicamente de forma constante, encurtar distâncias e tempo de forma inigualável – que favorece logísticas, comércio, turismo e a economia de um modo geral –, ser um dos transportes mais seguros já existentes, também pode servir como instrumento de política externa de um Estado, moldar a imagem de um Estado e, os atores aeroespaciais podem atuar de maneira diplomática (Kobierecki, 2021) – daí, a relevância global e atual do tema.

A aviação proporcionou a possibilidade de viajar longas distâncias rapidamente, o que mudou a face da diplomacia no século XX. No entanto, a relação entre aviação e diplomacia não é apenas sobre permitir que diplomatas e líderes de Estado se encontrem mais facilmente e realizem diplomacia. A aviação internacional mudou enormemente o mundo. Viajar de avião, do domínio das elites ricas, tornou-se uma ferramenta comum de movimentação de um lugar para outro, muitas vezes mais barato que outros meios de transporte, contribuindo para a globalização em andamento (Kobierecki, 2021, p. 293, tradução nossa).

O desenvolvimento deste presente trabalho propõe a continuação da exploração da ideia de diplomacia da aviação nas Relações Internacionais, desvendando a complexidade e a relevância da aviação como uma ferramenta diplomática, normalmente em dinâmicas que envolvem poder, e explorando tanto a sua história quanto suas implicações atuais. É

reconhecido aqui que a aviação não serve apenas como um meio de transporte, mas também, como uma ferramenta estratégica para a condução da diplomacia e a promoção dos interesses nacionais no cenário internacional. Esta área abrange uma variedade de atividades, desde a negociação de acordos bilaterais e multilaterais sobre direitos de espaço aéreo até o uso de aviação para ajuda humanitária e influência política.

A diplomacia da aviação é retratada como uma extensão dos métodos tradicionais de diplomacia, adaptando-se e expandindo-se em resposta às dinâmicas de um mundo globalizado e interconectado. Este estudo não apenas contribuirá para o entendimento acadêmico, ligando teoria a diversos casos empíricos, mas também fornecerá uma reflexão valiosa para formuladores de políticas, profissionais no campo da aviação e entusiastas, destacando a importância do meio aéreo como um recurso estratégico essencial na condução das RI contemporâneas.

As análises de como os Estados usam suas capacidades aeronáuticas para fortalecer suas posições internacionais e soberania, incluindo uso de *soft power* na promoção da imagem Estatal, negociações de autorizações para uso de espaço aéreo/aeroportos, acordos de céus abertos, operações de evacuação em situações humanitárias, são alguns exemplos do escopo da diplomacia da aviação. A eficácia do conceito depende de um amaranhado temático de legislação internacional, capacidade tecnológica, estratégia geopolítica e a habilidade de manter e expandir alianças internacionais através do setor aéreo.

Os principais participantes na discussão sobre diplomacia da aviação, que ocorre em artigos científicos e conferências internacionais, são alguns poucos acadêmicos, diplomatas, especialistas em aviação civil e militar, membros da indústria da aviação, companhias aéreas e formuladores de políticas.

Historicamente, a aviação tem sido uma peça-chave na estrutura das relações internacionais, servindo como uma plataforma vital para o exercício da soberania, a expansão do comércio e a projeção de poder. A Convenção de Chicago de 1944 é um marco neste contexto, estabelecendo um regime de cooperação internacional que transformou a aviação em um pilar de modernidade e interação global.

Este presente trabalho se dedica a analisar, portanto, a partir da definição do conceito de “diplomacia da aviação”, abordado por poucos autores na literatura, como a aviação transcende a funcionalidade de transporte para se tornar uma arena de negociação e conflito de interesses estratégicos entre Estados. Através da análise de acordos bilaterais e multilaterais, e o papel de organizações como a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e a

Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), discutir-se-á como os Estados utilizam a aviação para fortalecer alianças, responder a crises e influenciar a política global.

Por fim, a metodologia aqui utilizada será a de estudo e apresentação de alguns casos, a fim de testar a teoria da diplomacia da aviação, possibilitando a oportunidade única de examinar este fenômeno em detalhes e dentro de seu contexto geográfico e político. Essa abordagem é particularmente valiosa porque permite um exame aprofundado das nuances envolvidas, algo que está em consonância com práticas acadêmicas estabelecidas no campo das RI. Além disso, o estudo de casos favorece a integração de diversas fontes de informação, sejam elas entrevistas, documentos ou observações diretas, tornando possível compreender a teoria em suas dimensões. Um dos grandes benefícios desta abordagem é a revelação de mecanismos essenciais para entender "como" e "por que" determinados fenômenos ocorreram. Ao focar intensamente no empirismo, é possível validar teorias preexistentes no campo (Henriques et. al, 2015), como a diplomacia da aviação, enriquecendo assim a literatura acadêmica. Além de sua profundidade analítica, os estudos de caso oferecem uma narrativa envolvente, facilitando a comunicação de temas sensíveis, diferentes e/ou complexos (Ventura, 2007).

A estrutura deste trabalho, portanto, está definida em capítulos, sendo, após a introdução:

II) contexto histórico entre aviação e Relações Internacionais: examinará o contexto temporal da aviação nas guerras mundiais, destacando a importância estratégica do poder aéreo em combates, reconhecimento de territórios e transporte de tropas e suprimentos. Análises de obras, como a do general italiano Giulio Douhet e de Alexander Seversky, serão enfatizadas. O primeiro viu na aviação uma ferramenta inovadora capaz de atravessar fronteiras e atingir alvos profundos, alterando o perfil da guerra e das relações internacionais. O segundo, defendia a necessidade de superioridade aérea e a organização da Força Aérea em ramos de ataque, defesa e cooperação. O impacto da aviação nas estratégias militares e na política externa será discutido, incluindo a influência na criação da OACI e a regulamentação da aviação civil após a Segunda Guerra Mundial;

III) revisão bibliográfica sobre a diplomacia da aviação: contextualização e definição do termo "diplomacia aérea". Aqui, realizar-se-á a análise da bibliografia, visitando as contextualizações do diplomata Paul Claudel e do cientista político Michał Marcin Kobierecki (2021), cujo propõe uma definição que inclui processos diplomáticos tradicionais e novas formas de engajamento envolvendo atores estatais e não estatais. Lespinois (2012) também é referenciado, pois busca trazer uma definição de diplomacia aérea;

IV) aplicação da diplomacia da aviação em casos empíricos: testando a teoria da diplomacia da aviação, o caso do Aeroporto Internacional Yasser Arafat e dos Acordos de Abraão, que exemplificarão a expansão da diplomacia ao envolver não apenas governos, mas também companhias aéreas na promoção prática de relações diplomáticas. O Aeroporto de Gaza, por exemplo, não foi apenas uma unidade de infraestrutura, mas também um instrumento de política externa – emblema da busca da Palestina por soberania e reconhecimento;

V) considerações finais seguidas das referências bibliográficas.

2 A AVIAÇÃO EM UM CONTEXTO HISTÓRICO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

A aviação foi um dos principais meios pelas quais as guerras mundiais foram conduzidas em suas frentes de ataques, desempenhando um papel crucial no combate contra aqueles considerados inimigos, reconhecimento de territórios, transporte de tropas e de suprimentos (Military Factory, 2023). Giulio Douhet, “general italiano que se destacou como um dos pioneiros a tratar do poder aéreo” (Andrade, 2018, p. 15), já neste contexto, viu na aviação militar estratégica um meio revolucionário que poderia atravessar fronteiras e atingir alvos em profundidade, sem grandes obstáculos, alterando a natureza da guerra, e, por extensão, as relações internacionais. Citando o caso italiano, afirmava que criar uma Força Aérea, para além das terrestres e navais, seria essencial para conquistar o controle dos céus, impedindo a possibilidade de rivais voarem, ao destruir suas aeronaves ainda em solo. Para tanto, Douhet acreditava que os bombardeiros deveriam ter um papel central, atacando fábricas de aviões e depósitos, além de destruir cidades e populações de forma integral, abalando a moral e a economia do inimigo, e levando à sua rendição (Andrade, 2018, p. 15). Aqui, essa noção introduz o ideal de que a supremacia aérea poderia ser decisiva na guerra, influenciando as políticas de defesa dos Estados-potências.

A concepção de Douhet sobre um poder aéreo capaz de destruir com bombardeios maciços o potencial de guerra do adversário, e, conseqüentemente, alcançar uma vitória rápida e decisiva, teve grande influência na organização das forças aéreas dos Aliados, basicamente, nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha (Siqueira, 2010, p. 18).

O caso russo, durante a Segunda Guerra, exemplifica bem a ideia de Douhet neste momento, no sentido de atacar outras aeronaves ainda em solo. Em janeiro de 1943, havia cerca de 150 aeronaves alemãs localizadas em uma base aérea primitiva utilizada pelos alemães em Salsk, Rússia, estacionadas próximas umas das outras e vulneráveis a ataques. Eram um alvo ideal para os Ilyushin Il-2s – aeronave de modelo russa –, que voavam em altitude próxima ao solo na tentativa de evitar detecção por caças e artilharia antiaérea alemã. As aeronaves russas executaram sete ataques rápidos contra a base, pegando os alemães completamente de surpresa e destruindo 72 aeronaves (National Air and Space Museum, 2016).

Ainda estudando o caso russo aplicado à ideia de Douhet, encontra-se o ataque a cidades e alvos estratégicos. Nesse sentido, as mulheres foram essenciais na frente de atuação em batalhas diretas da União Soviética, que colocou “mais de um milhão de mulheres para todas as especialidades militares e até mesmo em posições combatentes, fato inédito até então” (Borges; Borges, 2022, p. 197). Marina Raskova, no entanto, foi uma navegadora de grande

importância e merece destaque. Com seus discursos empoderados, “é a mulher que convenceu Stalin a constituir os regimentos compostos apenas por aviadoras” (Armeni, 2019, p. 15). Entre tais regimentos, está o 588º de Bombardeio Noturno, ou “46º Regimento de Bombardeio Noturno de Guardas de Taman, chamado pelos alemães de Nachthexen, ou Bruxas da Noite” (Borges; Borges, 2022, p. 213).

“[...] notavelmente o mais conhecido com 24 mil incursões e 3 mil toneladas de bombas lançadas, totalizando mais de mil noites de combate [...]. Dentre os três regimentos formados por Raskova, o 588º foi o mais condecorado e o único a permanecer completamente feminino até o final da guerra. Elas receberam o apelido de Bruxas da Noite por voarem até nas piores condições climáticas quase sempre sem paraquedas e por desligarem os motores de seus aviões ao se aproximarem de seus alvos para atacar despercebidas” (Borges; Borges, 2022, p. 213).

As mulheres pilotos, muitas consideradas “às” – título a quem abateu cinco ou mais aeronaves inimigas – desempenharam um papel crucial para a União Soviética durante a Segunda Guerra Mundial, demonstrando coragem, habilidade e dedicação em um momento de extrema necessidade, destacando-se como aviadoras. As mulheres aviadoras soviéticas demonstraram incrível destreza ao realizar missões aéreas arriscadas, especialmente em condições adversas de visibilidade e turbulência. Enfrentando o frio extremo, ventos fortes e a escuridão quase total, elas voavam baixo e apagavam as luzes e motores para evitar a detecção por forças inimigas.

“Antes de partir, [Irina] verificou o mapa que tem sobre os joelhos e agora olha para baixo. Ali está o rio, ao lado o pomar, depois algumas casas – os camponeses fugiram ou foram mortos –, em seguida uma mancha larga e escura, o bosque. Segundo as indicações, o inimigo estaria acampado justamente ao lado das casas, das quais seu comando deve ter se apropriado. Veem-se algumas pequenas luzes, provavelmente fogueiras; os alemães que caminharam o dia inteiro devem estar se aquecendo. Larissa é uma pilota hábil, uma das mais experientes do regimento. [...] A guerra não a pegou despreparada; conhecia a grande Marina Raskova, que foi quem a chamou. [...] Irina, [...], observa as mãos de Larissa acionando os comandos, levantando as alavancas e manejando o manche com perícia. Nem mesmo o Cáucaso parece preocupar a pilota, que mantém sua lúcida serenidade até diante das montanhas que se erguem [...]. Não a assustam os ventos úmidos que vêm do mar Negro e as sacodem, nem as nuvens que, em um incessante movimento, mudam de um instante para outro a visibilidade, nem a neblina que se ergue, densa e veloz, tampouco as fendas e as rochas traiçoeiras. Chegaram. [...]. Podem tocar-se na [...] cabine, mas se comunicam apenas através de um tubo de borracha, pois suas vozes são cobertas pelo ronco do motor. Irina verifica o mapa mais uma vez, olha a bússola, não pode errar. [...] Larissa desce mais. Estão a 700 metros. Mais um pouco e alguém poderia enxergá-las do solo; melhor apagar as luzes, [...]. Para não serem ouvidas, também desligam os motores. [...] Estão a quase 500 metros (Armeni, 2019, p. 20 - 21).

Essas pilotos, sob a liderança de figuras icônicas como Marina Raskova, realizavam manobras precisas para lançar bombas e tochas que iluminavam o solo, permitindo ataques cirúrgicos. Com agilidade e coordenação, retomavam altitude rapidamente para escapar sem serem vistas. Essa atuação não apenas impulsionou a resistência soviética contra os alemães,

mas também consolidou o papel feminino na aviação militar, superando os desafios geográficos e de combate (Armeni, 2019). Na prática, contribuíram de maneira significativa para os esforços de guerra e para vitória, apesar da forte Força Aérea alemã.

Têm poucos segundos disponíveis para concluir a missão, o tempo exato para lançarem tochas que vão iluminar o terreno. Chamam-se Sab, estão ligadas a pequenos paraquedas e, ao descenderem, iluminarão o alvo. É preciso andar rápido, muito rápido. Após as Sab, Irina tem de desengatar as bombas e, ao mesmo tempo, Larissa precisa estar pronta para mergulhar de cabeça, sem descer a menos de 400 metros, para depois religar o motor, tornar a ganhar altura e subir rumo à lua. Pronto, a tocha iluminou o terreno, Irina consegue ver claramente, é chegada a hora: puxa a corda que segurou no colo até aquele momento, e o compartimento disposto sob a barriga do avião, onde estão as bombas, se abre. Mais alguns segundos, depois o estrondo, são ofuscadas por uma luz, mas não veem o fogo nem as chamas porque já estão subindo novamente. Seiscentos, depois setecentos metros, vão rápido, com a máxima velocidade possível; precisam ficar invisíveis” (Armeni, 2019, p. 20 - 21).

No sucesso do meio aéreo na Primeira Guerra Mundial, os investimentos para desenvolvimento da aviação foram latentes, de modo que, na Segunda Grande Guerra, como já é possível perceber no caso russo anterior, o perfil aeronáutico era mais bem aprimorado – nos Estados que possuíam recursos para tal. Entre os aperfeiçoamentos, está a introdução dos motores cujo funcionamento respeitas as leis à reação da física – ‘a jato’. Na época, não eram, somente, mais rápidos daqueles de funcionamento a pistão, mas também, mais armados (Klotzel, 2016) e com capacidade para voar em maior altitude – trazendo mais rapidez e eficácia nas missões de ataque e gerando a necessidade de aprimoramento nas estratégias de defesa. O modelo alemão Messerschmitt Me 262 foi o primeiro a entrar em operação, em 1944, e, “embora os números jamais tenham sido oficializados, estima-se que 542 aviões Aliados teriam sido abatidos pelos pilotos dos Me 262” (Klotzel, 2016, s/p). A introdução dessa aeronave estimula toda uma cadeia de produção de outros modelos concorrentes – prática que permanece na competitividade, não só econômica, mas militar (no sentido de equivalência) no pós-guerra e até os dias atuais. Não demorou muito, por exemplo, para que o Gloster Meteor, dos Aliados, adentrasse na dinâmica e eliminasse a vantagem nazista (Klotzel, 2016). Nesse sentido, a ideia de superioridade aérea, dentro de um cenário de desequilíbrio de poder, se torna um elemento essencial para vitórias em batalhas.

Alexander Seversky, influenciado por Douhet, também confirma a necessidade de superioridade aérea para obter êxito nas guerras modernas. Ele destaca que a Força Aérea ideal deve ser organizada em três ramos principais: ataque, defesa e cooperação, cada um independente em termos de transporte e suprimentos (Andrade, 2018, p. 44). Durante a Segunda Guerra Mundial, Seversky também acreditava que a aviação redefiniu o papel das forças terrestres e navais. O poder aéreo, aqui, torna-se preponderante na condução das operações

militares. Ele concorda que a Força Aérea deveria utilizar bombardeiros de precisão para destruir alvos estratégicos, como indústrias e infraestruturas essenciais, e, discordando de Douhet, minimizando baixas civis e maximizando a eficiência do ataque. A “inoperacionalidade das retaguardas abria caminho para uma eventual situação de paz. O bloqueio e a destruição das retaguardas seriam assegurados de forma mais eficaz, a partir do ar” (Galante, 2010, s/p). O bloqueio de um Estado, portanto, se tornava uma função do poder aéreo, para o autor. Atribui-se a Seversky a frase que afirma “o poder de um país será medido pelo seu poder aéreo” (Galante, 2010, s/p).

As teorias de Giulio Douhet e Alexander Seversky, e alguns outros autores não mencionados aqui, exemplificam como a aviação redefiniu a geopolítica nas relações internacionais, desde sua introdução no decorrer das guerras mundiais do século XX, alterando a natureza do conflito e das estratégias, destacando a importância do poder aéreo na condução de operações militares. Tais discussões ressaltam que o poder aéreo não apenas mudou a forma como as guerras são travadas, mas também influenciou consideravelmente as políticas de defesa dos Estados, moldando, de certa forma, a dinâmica do poder internacional. A supremacia aérea tornou-se um importante indicador da capacidade de um Estado para projetar poder e influenciar o curso dos eventos globais, evidenciando que, no contexto histórico das relações internacionais, a aviação emergiu como uma ferramenta vital de estratégia militar e geopolítica.

Por outro lado, ainda no contexto da Segunda Guerra Mundial, em 1944, há a parte jurídica institucional – a Convenção de Chicago, realizada nos Estados Unidos, estabelecendo a soberania dos Estados sobre o espaço aéreo acima de seus territórios, com objetivos como o desenvolvimento da aviação civil, a manutenção da paz mundial e o fomento a acordos internacionais para melhorar os serviços aéreos internacionais de maneira eficiente e econômica (Miranda, 2014). Durante o evento, foi criada a Organização de Aviação Civil Internacional/*International Civil Aviation Organization* (OACI/ICAO), filiado às Nações Unidas. Este encontro foi crucial para definir diretrizes e padrões no âmbito da aeronáutica e do transporte aéreo (Miranda, 2014). Assim, ideias e conceitos como “diplomacia da aviação”, “diplomacia aérea” ou “diplomacia do ar” vão surgindo no decorrer dos fatos, incluindo já durante a criação da OACI. Importante destacar, já a partir deste momento, a lógica de que o controle do espaço aéreo sobre um território é refletido diretamente em sua independência e soberania.

Miranda (2014) relembra que diversos fatores culminaram significativamente para a realização da Convenção de Chicago de 1944. Internacionalmente, a aviação era vista como um símbolo de paz e fraternidade, com a esperança de superar preconceitos e unir diferentes

culturas e raças. Durante a guerra, a mídia promoveu intensamente o uso pacífico da aviação, tentando convencer o público das vantagens desse novo e revolucionário meio de transporte. Após o conflito, havia uma expectativa mundial de manter e expandir relações econômicas, culturais e comerciais através do transporte aéreo, visto como essencial para uma colaboração global e a construção de uma paz duradoura (Miranda, 2014). Era crucial estabelecer transportes aéreos regulares, eficientes e seguros para apoiar o comércio internacional crescente. Além disso, era necessário unificar as legislações nacionais que até então operavam sob acordos bilaterais, frequentemente causando conflitos de interpretação. Os Estados Unidos (EUA) e a Grã-Bretanha buscavam uma regulamentação uniforme para a aviação civil internacional. O debate focava na criação de uma organização internacional de aviação civil, enfrentando dificuldades em alcançar um acordo de reciprocidade entre as potências devido à complexa rede de interesses políticos e militares (Miranda, 2014).

Os EUA defendiam um regime internacional baseado na "Liberdade do Ar", que incluía liberdade de empresa e concorrência, além de livre acesso ao espaço aéreo mundial sem a necessidade de acordos bilaterais. Por outro lado, a Grã-Bretanha, com uma infraestrutura aeronáutica mais fraca, propôs a "*Order on Air*", que enfatizava a cooperação internacional e uma organização central para regular a aviação civil internacional (Miranda, 2014). Os EUA, rejeitando organismos internacionais com poderes executivos, sugeriram um órgão subordinado às Nações Unidas para gerenciar os aeroportos internacionais. A tensão entre as políticas aeronáuticas dos dois Estados refletiu a complexidade da reorganização da aviação civil pós-guerra. O Canadá tentou mediar, propondo uma conferência internacional, o que levou à realização da Conferência de Chicago. Esta conferência, à qual 54 Estados enviaram representantes, culminou na criação da OACI e na assinatura de um acordo internacional que regulamentava a aviação civil. Este acordo, firmado pouco antes do fim da Segunda Guerra Mundial, estabeleceu normas e recomendações para um desenvolvimento seguro e ordenado da aviação internacional, entrando em vigor em abril de 1947 (Miranda, 2014). O termo "diplomacia aérea" também foi usado para descrever como os Estados Unidos, através de sua supremacia técnica e econômica, conseguiram moldar o direito internacional público sobre aviação civil. Isso foi evidenciado em conferências internacionais como a de Chicago em 1944 e acordos bilaterais (Lespinois, 2012).

O Brasil, inclusive, foi um dos signatários na Convenção. "Assinou [...] no dia 07 de dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei nº 7.952, de 11 de setembro de 1945, ratificada no dia 26 de março de 1946 e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946" (Miranda, 2014, s/p). Mas, durante a Guerra, é possível enxergar alguns casos que envolvem a

diplomacia internacional impactando diretamente na aviação civil comercial brasileira e, de certa forma, em sua soberania. Um deles, por exemplo, trata-se sobre a empresa alemã Condor Syndikat, que ganhou autorização do Ministério da Viação e Obras Públicas, em janeiro de 1927, a operar hidroaviões – aeronaves que se movimentam sobre a água –, entre diversas cidades brasileiras, estendendo-se potencialmente até Montevideu. Concedida inicialmente por um ano, a permissão marcou o início das operações da Condor Syndikat, primeira empresa a transportar passageiros em vias aéreas no Brasil (Machado, 2018). Em dezembro do mesmo ano, a Condor foi nacionalizada como "Sindicato Condor Limitada". Durante a Segunda Guerra Mundial, o governo dos EUA intensificou o controle sobre empresas do Eixo na América do Sul. Após o ataque a Pearl Harbor, o Brasil, alinhado com os EUA, forçou a escolha dos Aliados e, com o ataque alemão a navios brasileiros, declarou guerra ao Eixo, firmando vários acordos com os norte-americanos. “O primeiro acordo comercial, foi declarar guerra à toda empresa do Eixo, inclusive a Condor. O outro acordo foi tornar-se responsável pelo tráfego aéreo no território nacional” (Machado, 2018, p. 98). Por consequência das pressões em questão, há a renomeação da empresa, para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (Machado, 2018).

O controle das empresas de transporte aéreo nas repúblicas sul-americanas foi um dos mais caros objetivos dos Estados Unidos no decorrer da Segunda Guerra, haja vista que, no Brasil, como de resto em outros países da América Latina, parte substancial dessa rede de transporte encontrava-se já desde a década de 20 em mãos de capitais e empresas europeias, particularmente alemãs (Quintaneiro, 2007, p. 224).

No mesmo período, a Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), companhia aérea estatal italiana que operava voos de Roma para o Brasil, tornou-se um alvo da política externa norte-americana, que visava limitar as operações de companhias aéreas ligadas aos países do Eixo atuando na América do Sul. Durante esse período, a LATI foi acusada de envolvimento em atividades de espionagem e contrabando, levando a uma campanha coordenada pelo Departamento de Estado dos EUA para encerrar suas operações no Brasil. Essa campanha envolveu pressão diplomática intensa, restrições ao acesso a componentes críticos – como peças de reposição e combustível –, e colaboração com o governo brasileiro para restringir e finalmente cessar as operações da LATI no espaço aéreo brasileiro. Além disso, o governo dos EUA utilizou sua influência para reestruturar o setor de aviação na região, promovendo empresas americanas, como a Pan American Airways, em detrimento de competidores estrangeiros. A LATI, sendo uma conexão direta entre a América do Sul e a Europa, representava um desafio aos planos dos EUA, levando à sua eventual exclusão do mercado brasileiro (Quintaneiro, 2007).

Desde as Guerras Mundiais, portanto, a aviação está intrinsecamente ligada à geopolítica. No período da Guerra Fria, este cenário não se alterou. Os Estados Unidos e a União Soviética investiram de forma expressiva no desenvolvimento de novas aeronaves – sobretudo furtivas, caças e bombardeiros no ramo militar (Lima, 2024) e outras aeronaves bem prestigiadas no ramo civil – como os supersônicos Concorde – bloco capitalista – e Tupolev Tu-144 soviético (Aeroflap, 2022). Há registros do uso de aeronaves para espionagem e obtenção de dados. Diversas bases aéreas também foram implementadas em pontos estratégicos por ambas as potências, para executar influência, demonstrar poder e obter estratégias de ataque-defesa. O meio aéreo também teve influência considerável na Guerra da Coreia, Vietnã com o uso de helicópteros e Afeganistão. A aviação, de forma estratégica, estava presente na Doutrina de Destruição Mútua Assegurada (Lima, 2024). Isso, sem explorar muito a questão da corrida espacial, diretamente correlacionada ao espaço aéreo e sideral (McKeever, 2022).

Lacoste (2004), escrevendo pós fim da Guerra Fria e após os ataques aéreos de 11 de setembro, defende a ideia de que o neoimperialismo moderno, que se desenvolveu nos anos 2000, por parte dos Estados Unidos, tinha por objetivo a influência dominante sobre regiões estratégicas através do poder militar e econômico, facilitada pela aviação, uma vez que tais localidades poderiam se encontrar há muitos quilômetros de distância do próprio território físico norte-americano – como no Vietnã (em que o conflito, antes de começar as ofensivas terrestres, iniciou pelo meio aéreo, se prolongando na sequência), Iraque e Afeganistão (Lacoste, 2004). Essa capacidade de projeção de poder é uma característica marcante das operações militares atuais, que não possuem, necessariamente, a intenção de exercer soberania política prolongada sobre o território, diferindo das práticas coloniais tradicionais, que dependiam de longas viagens, especialmente marítimas, e envolviam forças relativamente pequenas. A aviação, nesse sentido, não apenas facilitou e facilita a mobilização rápida de tropas, mas também desempenha uma importante função na logística de guerras e intervenções, incluindo o transporte de feridos, instrumentos bélicos, suprimentos, e a movimentação de líderes militares e políticos (Lacoste, 2004).

A princípio, os próprios ataques terroristas de 11 de setembro, que provocaram alterações notáveis na política externa dos Estados Unidos e mudanças legislativas e nos protocolos de segurança a níveis globais, para além da ideia de terem sido um ponto de inflexão nas relações internacionais do século XXI, estão diretamente conectados à aviação. De forma nunca anteriormente vista, quatro aeronaves foram sequestradas, duas atingiram as torres do World Trade Center (“Torres Gêmeas”), uma colidiu com o Pentágono e a última tinha o Capitólio ou Casa Branca como destino (Gouveia, 2023, s/p). O líder do atentado, Mohamed

Atta, teve aulas de aviação na Alemanha e na Flórida – nesta última, obteve sua licença para voar em uma escola homologada (Folha de S. Paulo, 2011, s/p). A administração de George W. Bush, passou a centralizar-se menos em questões como direitos humanos e meio ambiente, e mais em projetar o poder norte-americano globalmente e trabalhar questões de segurança. Os ataques resultaram em um realinhamento na política internacional, dividindo o mundo entre o ocidente pró-norte-americano, “do bem” e o “eixo do mal” (Saraiva, 2003).

O aprimoramento na aviação, desde então, nunca cessou até os dias atuais. Entre as inovações tecnológicas mais recentes, estão os drones – veículos aéreos não tripulados, que permitem reconhecimento, vigilância e ataques precisos sem pilotos humanos e são muito menores que uma aeronave convencional, e alteram novamente o perfil aéreo e a forma de como as guerras contemporâneas são travadas. Nesse sentido, “o primeiro uso de um drone armado em combate ocorreu em outubro de 2001, na primeira noite da invasão do Afeganistão. Um comboio do Talibã foi alvejado” (BBC News, 2019, s/p), em resposta aos ataques terroristas ocorridos no mês anterior – contraterrorismo –, e continua sendo amplamente utilizado, novamente, pelos Estados que possuem recursos para adquiri-los. “Até o fim da primeira década do século XXI, o uso mais comum de drones foi para fins militares” (Milic et. al., 2019, p. 125, tradução nossa).

Infere-se, portanto, que a aviação, historicamente, desempenhou um papel crucial na transformação das relações internacionais ao longo do século XX e início do XXI, servindo, simultaneamente, como ferramenta de guerra e símbolo de poder. Durante a Primeira Guerra Mundial, a introdução das aeronaves para reconhecimento e bombardeios revolucionou a condução dos conflitos, enquanto na Segunda Guerra Mundial, a superioridade aérea tornou-se um fator decisivo, exemplificado pelas teorias de Douhet e Seversky sobre o poder destrutivo dos bombardeios estratégicos e, operacionalmente, pelo uso e desenvolvimento de caças a ‘jato’. Neste mesmo período, o exemplo da influência dos Estados Unidos sobre o Brasil, ilustra como a aviação também se tornou uma ferramenta de controle geopolítico, com o governo estadunidense exercendo pressão sobre o Brasil para reestruturar suas operações aéreas e limitar a presença de empresas ligadas ao Eixo, como a Condor Syndikat e a LATI, impactando diretamente a soberania brasileira sobre seu espaço aéreo. Também, a criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) em 1944 destacou a aviação como um elemento vital não apenas no campo militar, mas também na diplomacia e no desenvolvimento econômico global.

Na Guerra Fria, a aviação consolidou-se como um pilar da estratégia militar global, com as superpotências investindo em aeronaves com finalidade para espionagem, bombardeiros

nucleares e bases aéreas estratégicas, reforçando a Doutrina de Destruição Mútua Assegurada e projetando poder global. Avançando para a contemporaneidade, a introdução de drones armados redefiniu a guerra moderna, permitindo operações precisas e menos arriscadas, como evidenciado nas intervenções no Oriente Médio após os ataques de 11 de setembro. Desde as batalhas aéreas das Guerras Mundiais até as operações de drones, a aviação não só moldou os resultados obtidos em conflitos, mas também influenciou, de forma considerável, a estrutura e a dinâmica do poder nas relações internacionais, consolidando-se como um indicador importante da capacidade de um Estado em exercer influência e garantir sua segurança globalmente.

Dado o cenário histórico da aviação nas relações internacionais, sua relevância e suas questões de poder, é hora de se debruçar um pouco mais no conceito da diplomacia da aviação.

3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA – DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO

De volta para análise teórica, os casos acima exemplificam a diplomacia da aviação, ainda que, neles, não se utilize exatamente estes termos e, suas definições ainda não são amplamente discutidas. A expressão "diplomacia aérea" foi usada pela primeira vez, em que se tem registros, pelo diplomata Paul Claudel em 1927, ao comentar sobre o impacto do voo transatlântico de Charles Lindbergh, que ele via como uma forma de diplomacia popular, embora Lindbergh não tivesse uma missão oficial e estivesse motivado apenas pelo desafio e pela recompensa financeira (Lespinois, 2012). Lespinois afirma que, durante os anos 1920, a aviação comercial experimentou um crescimento significativo, com a criação de importantes companhias aéreas. Isso levou Claudel a enfatizar a dimensão política do voo de Lindbergh, pois a criação de linhas aéreas regulares se tornou um meio de influência internacional. A aviação francesa, por exemplo, desenvolveu rotas baseadas em alianças diplomáticas, servindo as capitais dos países da Pequena Entente na Europa Central e Oriental (Lespinois, 2012).

Neste sentido, o cientista político internacional da Universidade de Lodz, na Polônia, Michał Marcin Kobierecki (2021) concorda com o fato da lacuna literária neste campo, norteando uma importante definição analítica de diplomacia da aviação que entra em consonância e norteia este respectivo trabalho – engloba todo “tipo de processo e estrutura diplomática buscada na área da aviação civil. Ela abrange práticas diplomáticas tradicionais e ferramentas de diplomacia pública e inclui atividades de Estados e atores não estatais” (Kobierecki, 2021, p. 296, tradução nossa). Importante destacar que, acredita-se aqui, no entanto, que a diplomacia da aviação não se limita a aviação civil, como afirma Kobierecki, mas também a militar.

Embora vários livros e artigos se refiram mais ou menos diretamente à questão das interconexões entre aviação civil e Relações Internacionais, essa relação permanece fortemente subinvestigada, com maior atenção dedicada apenas ao sistema de aviação internacional. Além disso, mesmo neste caso, muitos dos livros fundamentais foram publicados há mais de 30 anos. Outro problema é a falta geral de estruturas teóricas para a pesquisa da significância diplomática da aviação. Os principais manuais sobre diplomacia ou diplomacia pública publicados pela Routledge, Sage ou Oxford University Press referiram-se a muitas formas de engajamento diplomático, mas falharam em reconhecer a diplomacia da aviação. No entanto, a literatura existente parece justificar a importância do transporte aéreo nas relações internacionais, particularmente no contexto dos interesses estatais (Kobierecki, 2021, p. 294 - 295, tradução nossa).

Em seu trabalho, categoriza, com pouco aprofundamento, a escassa literatura de RI sobre diplomacia da aviação em alguns grupos: I) sistema de aviação internacional, em que a literatura trabalha a evolução deste sistema, citando Estados influenciando áreas de cooperação

e conflito a partir de seus próprios interesses; II) regimes de aviação, em que há o emprego de teorias, como a de regimes e realistas, sobretudo no caso da criação da OACI; III) organizações de aviação internacional como atores políticos –a OACI, companhias aéreas e outros órgãos como corpos políticos:

Enquanto alguns Estados estabelecem alianças regionais (por exemplo, na Europa e América Latina) que rotacionam automaticamente os membros pelo Conselho [da OACI], outros (na Ásia e no Oriente Médio) contam com *lobby* à moda antiga durante a assembleia para garantir votos de última hora. Nesse contexto, as assembleias da OACI são tanto eventos de manobras políticas quanto de formulação de regras (Lin, 2021, p. 6, tradução nossa).

A última categoria definida por Kobiereck (2021) - IV) trata-se da utilidade da aviação civil como ferramenta dos Estados, em uma perspectiva política, por exemplo, *soft power* – promulgando a imagem do Estado e auxiliando na construção de um nacionalismo (Kobierecki, 2021) – neste último, é possível citar as grandes empresas aéreas do Golfo Pérsico, como Emirates Airlines e Etihad Airways e, por que não, em um contexto mais específico, a falecida Palestinian Airlines. Indriani (2021) faz uma excelente análise sobre este ponto em seu trabalho, estudando a aplicação desta ideia nas empresas aéreas do Sudeste Asiático.

[...] Singapore Airlines, que se tornou com sucesso um símbolo de orgulho nacional. Todos os anos, a Singapore Girl - a tripulação de cabine e o ícone da companhia aérea - é apresentada durante o Desfile do Dia Nacional de Cingapura usando um vestido tradicional, o sarong kebaya azul, a marca registrada da Singapore Airlines. Uma das chaves para o sucesso da companhia aérea é o posicionamento de sua marca, cujo tema amplo é a Singapore Girl. Ela é a figura principal na campanha internacional de marketing e publicidade da Singapore Airlines. Em 1993, o modelo de cera da Singapore Girl tornou-se a única figura comercial instalada no Madame Tussaud em Londres ao lado dos líderes mundiais e personalidades. Outra transportadora nacional, a Thai Airways, também forneceu exemplo de como a aviação civil projeta a imagem do país através de campanhas de marketing e hospedando eventos durante a Presidência da Tailândia na ASEAN em 2019. Uma transportadora de baixo custo, a AirAsia, também proporcionou colaboração com a ASEAN lançando as pinturas "I Love ASEAN" e "Sustainable ASEAN" para celebrar os 50º e 52º aniversários da ASEAN em Manila e Bangkok (Paul, 2019), adotou "Truly ASEAN" como seu primeiro slogan em 2008 e continua a adaptar sua identidade de marca adicionando o emblema da ASEAN em suas aeronaves desde 2017, e lançou a campanha "Think ASEAN, Think AirAsia" através de mídias sociais e revista de bordo (Indriani, 2021, p. 372 – 373, tradução nossa).

Nayar (1995) e Jönsson (1981) discutem a questão dos regimes em aviação internacional. Refletem que, pelo fato de a aviação envolver segurança, comércio e soberania nacional, é alvo de disputa entre realistas e institucionalistas. Nesse sentido, os realistas acreditam que o comportamento dos Estados é orientado por interesses nacionais e poder, enquanto os institucionalistas enfatizam a importância de normas, regras e instituições internacionais que incentivam a cooperação entre os Estados (Nayar, 1995). Defendem que o regime da aviação atravessou diferentes fases ao longo do século XX: no período entreguerras,

houve um esforço para estabelecer um regime de aviação civil baseado na soberania estatal, resultando em práticas bilaterais para a concessão de direitos de tráfego aéreo. Após a Segunda Guerra, houve a tentativa de criar um sistema mais liberal de aviação, mas as grandes potências, como os Estados Unidos e o Reino Unido, ainda adotaram uma abordagem mercantilista, limitando a liberalização e impondo regras que favoreciam seus interesses, apesar da criação da OACI. Após a crise de petróleo dos anos 1970, o regime foi marcado por mudanças significativas, com os Estados Unidos promovendo uma maior liberalização e desregulamentação do setor (Nayar, 1995). Nayar (1995), inclusive, conclui que, apesar das tentativas de criar um regime de aviação civil internacional cooperativo e institucionalizado, a realidade é que a aviação permaneceu fortemente influenciada pelas dinâmicas de poder e interesses nacionais. Como Kobierecki ressalta, a análise de Nayar e de Jönsson são exemplos daquelas que já possuem quase trinta anos desde que foram escritas, e o cenário é um tanto quanto diferente na contemporaneidade. Entretanto, é inegável a existência da diplomacia da aviação via regimes internacionais.

De volta a Kobierecki (2021), portanto, a diplomacia na aviação representa uma expansão moderna dos métodos tradicionais de diplomacia, abrangendo uma variedade mais ampla de atores e contextos. Historicamente, a diplomacia se concentrava na gestão de relações entre Estados, utilizando meios pacíficos para promover interesses nacionais, como analisam os autores que escreveram sobre diplomacia de aviação até antes dos anos 2000. Contudo, a globalização e as tecnologias de comunicação diversificaram as práticas diplomáticas para incluir atores não estatais como ONGs (Organizações Não-Governamentais), governos locais, empresas e outros, em um fenômeno conhecido como pluralização da diplomacia. A tipagem diplomacia da aviação não se restringe apenas a facilitar negociações de acordos bilaterais ou multilaterais de aviação, mas também inclui a utilização de companhias aéreas e infraestruturas aeroportuárias como ferramentas para reforçar a imagem, soberania e os interesses estratégicos de um Estado. Dobson (1993) já descrevia que as companhias aéreas têm sido afetadas por políticas governamentais, que muitas vezes requerem negociações internacionais complexas para acordos de serviço aéreo.

A aviação civil sempre foi tanto um assunto político quanto comercial. Ela impactou questões de soberania, defesa nacional e *status*, bem como questões mais óbvias como comunicações, turismo e balanço de pagamentos. A importância política que consequentemente foi atribuída às companhias aéreas resultou em muitas delas sendo subsidiadas ou nacionalizadas, e mesmo as de propriedade privada dependem do governo para negociar acordos internacionais de serviços aéreos (Dobson, 1993, p. 235, tradução nossa).

Além disso, organizações internacionais como a OACI e a IATA também desempenham papéis diplomáticos. A primeira, como agência das Nações Unidas, e a segunda, como uma ONG com características semipúblicas, participando ativamente das negociações internacionais, evidenciando a importância estratégica da aviação no contexto global. Kobierecki (2021) propõe um *framework* tripartite, portanto: 1) aviação como instrumento de política externa; 2) emprego da aviação para moldar a imagem do Estado; e 3) entidades aeroespaciais atuando como atores diplomáticos. Complementando, Lin (2021) se refere aos tomadores de decisão em assembleias da OACI como “diplomatas da aviação” (p. 6, tradução nossa) em seu trabalho, que se debruça sobre a atuação de atmosferas emotivas nas práticas políticas.

Lespinois (2012) afirma que a diplomacia aérea é definida como o uso de recursos aéreos para apoiar a política externa. Esse campo inclui tanto a aviação militar quanto a civil, remontando aos primórdios da aviação em 1903 e 1911. “O termo diplomacia do poder aéreo definiria mais apropriadamente a contribuição da arma aérea na política externa de um Estado, onde a diplomacia denota as relações que um Estado tem com outro” (Lespinois, 2012, p. 69 – 70, tradução nossa). Wijetunge e Wanasinghe (2021) seguem nesta linha, preocupando-se em definir diplomacia da aviação como o emprego do poder aéreo em busca dos imperativos da política externa de um país, envolvendo tanto o uso cooperativo quanto o coercitivo de meios aéreos nas relações interestatais, como sugerido por Douhet e Seversky.

Marcelo L. Garcia e Roncevert G. Almond (2019) – analisando a suspensão de sobrevoos e operações em 2017, por parte da Arábia Saudita, Bahrein, Emirados Árabes e Egito, de aeronaves registradas no Catar em seus respectivos territórios e espaços aéreos –, ampliam esta discussão sobre a militarização do espaço aéreo através da diplomacia coercitiva da aviação, que definem ao uso de regras da aviação para fins políticos e de pressão entre Estados (Garcia; Almond, 2019). Isso ocorre porque, segundo os autores, o mundo está mudando para uma era de nacionalismo e soberania mais expressivos, onde as relações internacionais e o comércio são influenciados por questões geopolíticas. Em várias situações, como algumas descritas na introdução deste presente trabalho, países têm usado o espaço aéreo como forma de pressionar ou punir outros Estados, fechando seu espaço aéreo ou retirando direitos de companhias aéreas estrangeiras como forma de exercer poder político. Em outros casos, têm tentado controlar o espaço aéreo de outros Estados para reforçar reivindicações territoriais, como será observado no próximo capítulo. Tais ações vão contra as regras estabelecidas pela OACI, pois, mesmo em situações de conflito ou quando Estados cortam relações diplomáticas, as obrigações e acordos estabelecidos pela Convenção de Chicago deveriam ser mantidos

(Garcia; Almond, 2019). O problema é que o atual sistema de resolução de controvérsias da Convenção de Chicago, que estipulou a criação da OACI, não é eficaz para lidar com esses conflitos rapidamente, e as ações coercitivas que alguns países estão tomando ameaçam a segurança dos voos e a estabilidade internacional (Garcia; Almond, 2019).

Questões de conformidade surgem quando os Estados contratantes, sob o pretexto de supostas preocupações com a segurança nacional ou como parte de agendas políticas mais amplas, utilizam aspectos da aviação civil, como restrições discriminatórias ao espaço aéreo, como forma de diplomacia coercitiva. Por exemplo, a aplicação seletiva de restrições de voo dentro do espaço aéreo nacional a aeronaves registradas em outro Estado — sem qualquer aviso prévio e na ausência de evidências de conflito militar ou de uma ameaça iminente à segurança pública — provavelmente viola a Convenção de Chicago. O caso fica ainda mais claro se tais restrições forem aplicadas arbitrariamente além do espaço aéreo soberano, como em partes do espaço aéreo internacional onde os estados contratantes exercem jurisdição funcional limitada de acordo com a Convenção de Chicago. O bloqueio do espaço aéreo contra o Catar demonstra as tensões criadas entre as obrigações da Convenção de Chicago e o uso da aviação civil como um meio de diplomacia coercitiva (Garcia; Almond, 2019, p. 7 - 8, tradução nossa).

Ilustrando um pouco mais, por exemplo, desde que Israel entrou OACI, em 1949, o conflito com países árabes se refletiu em várias disputas dentro da organização. Israel enfrentou boicotes de países árabes, que recusavam compartilhar informações de voo, bloqueavam comunicações e impediam o uso de espaço aéreo, dificultando operações aéreas israelenses (Kobierecki, 2024). Os delegados israelenses frequentemente reclamavam dessas barreiras, argumentando que afetavam a aviação civil e a segurança aérea. Em resposta, os Estados árabes e alguns países terceiros (como o Peru) afirmavam que essas questões eram políticas e, portanto, não deveriam ser discutidas na ICAO, que é uma organização de aviação, não de política internacional. Em diversas situações, os delegados árabes usaram estratégias de "despolitização", tentando desviar a discussão do tema político e mantendo o foco em questões técnicas de aviação. Ao longo das reuniões e assembleias, os mesmos tipos de disputas se repetiram. Israel denunciava práticas dos países árabes como violações à cooperação na aviação, enquanto os árabes afirmavam que suas ações eram respostas legítimas dentro do conflito regional. Algumas vezes, países neutros intervinham, mas, na maioria das ocasiões, as questões acabavam sendo encerradas sem resolução favorável para Israel (Kobierecki, 2024).

Em suma, a diplomacia da aviação é um campo emergente nas Relações Internacionais, destacando a complexidade e a importância de entender como a aviação é utilizada para atingir objetivos diplomáticos e políticos globais. Os objetivos aqui não apenas iluminam os diversos modos pelos quais a aviação influencia as relações internacionais — desde a negociação de tratados até operações humanitárias e exercícios de poder — mas também ressalta o potencial da aviação como uma ferramenta poderosa de *soft power*. Na investigação da interseção entre

aviação e diplomacia, destaca-se aqui como as capacidades aeronáuticas de um Estado podem fortalecer sua posição internacional, oferecendo novas perspectivas sobre as dinâmicas de poder e cooperação no cenário mundial.

O Quadro 1 consolida a posição dos autores apresentados neste capítulo:

QUADRO 1 – DEFINIÇÕES E CONEXÕES DE DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO

Autor(es)	Ideias Principais
Paul Claudel (1927)	Primeira referência à "diplomacia aérea" ao comentar o voo transatlântico de Charles Lindbergh como forma de diplomacia popular.
Lespinois (2012)	Enfatizou a dimensão política do voo de Lindbergh e o uso de aviação francesa como ferramenta de influência internacional. Definiu a diplomacia aérea como uso de recursos aéreos para apoiar a política externa, incluindo aviação militar e civil.
Michał Marcin Kobierecki (2021)	Definiu a diplomacia da aviação como um processo envolvendo práticas diplomáticas tradicionais e ferramentas de diplomacia pública, incluindo atores estatais e não estatais no âmbito da aviação. Propôs quatro categorias de literatura sobre diplomacia da aviação: 1) sistema de aviação internacional, 2) regimes de aviação, 3) organizações de aviação como atores políticos, e 4) uso da aviação civil como ferramenta política.
Lin (2021)	Referiu-se aos representantes em assembleias da OACI como "diplomatas da aviação" e destacou o aspecto político dessas assembleias.
Indriani (2021)	Analisou como companhias aéreas do Sudeste Asiático, como Singapore Airlines e AirAsia, utilizam a diplomacia da aviação para promover o <i>soft power</i> e a identidade nacional.
Nayar (1995) & Jönsson (1981)	Discutiram os regimes de aviação internacional, destacando a disputa entre realistas e institucionalistas. Identificaram fases distintas do regime de aviação no século XX e concluíram que o setor permaneceu, à época, influenciado por interesses nacionais e dinâmicas de poder.
Dobson (1993)	Descreveu como as companhias aéreas são influenciadas por políticas governamentais e a necessidade de negociações internacionais. Enfatizou que a aviação civil tem impacto em questões políticas e comerciais.
Garcia & Almond (2019)	Analisaram a militarização do espaço aéreo e a diplomacia coercitiva da aviação. Discutiram como países utilizam o espaço aéreo para exercer pressão política, citando o caso de restrições aéreas contra o Catar.
Wijetunge & Wanasinghe (2021)	Definiram a diplomacia da aviação como o emprego do poder aéreo em busca de objetivos de política externa, incluindo uso cooperativo e coercitivo de meios aéreos.

Fonte: Elaboração própria.

Os casos aqui citados, apesar de breves, comprovam a teoria descrita por Kobierecki (2021), principal definição norteadora até então. Portanto, o aprofundamento do estudo da diplomacia da aviação, no idioma português, realizado aqui, é crucial para uma compreensão mais completa das estratégias políticas e econômicas contemporâneas, marcando sua relevância

de grande valia nas discussões acadêmicas e práticas de políticas externas globais. A escassez de análises empíricas, da interação diplomática entre Estados e políticas de aviação e de análises econômicas sobre o tema justifica o teste mais profundo e por outros prismas a teoria da diplomacia da aviação, objetivando desenvolvimento e refinamento do modelo teórico a uma variação de contextos, como determina o estudo de caso. É o momento de se debruçar pela aplicação a dois casos importantes e contemporâneos.

4 O *FRAMEWORK* TRIPARTITE DE KOBIERECKI E A DIPLOMACIA DA AVIAÇÃO NA PRÁTICA

Tendo estabelecido a relevância da aviação nas discussões políticas, geopolíticas e econômicas e definido a ideia de diplomacia da aviação, é o momento de analisar alguns casos de forma empírica para ilustrar o conceito, a partir do *framework* tripartite proposto por Kobierecki (2021) na diplomacia da aviação: 1) aviação como instrumento de política externa; 2) emprego da aviação para moldar a imagem do Estado; e 3) entidades aeroespaciais atuando como atores diplomáticos, apesar dos exemplos empíricos já trazidos no capítulo anterior. Para tanto, os conceitos do autor serão aplicados em dois casos: o Aeroporto Internacional de Gaza (I) e nas relações aeronáuticas estabelecidas nos Acordos de Abraão de 2020 (II).

De início, a Palestina já teve um aeroporto para chamar de seu. “O formato escolhido por Oslo colocava israelenses e palestinos para negociar frente a frente pela primeira vez. Reduzindo o conflito a seu nível mais elementar” (Gelvin, 2017, p. 269). No contexto dos Acordos de Oslo de 1993, estabeleceu-se a construção do Aeroporto Internacional Yasser Arafat na Faixa de Gaza, marcando um potencial significativo desenvolvimento para a Palestina.

Arafat deu início à concepção do aeroporto em 1994, localizado próximo à cidade de Rafah, ao sul, adjacente à fronteira com o Egito. Foi financiado por países como Japão, Egito, Arábia Saudita, Espanha e Alemanha (Tadeu, 2021, s/p). Khoudary (2020) descreveu uma notória linha do tempo e resgata memória de indivíduos que participaram da construção e inauguração do aeroporto. As obras iniciaram-se em 1996 com um efetivo inicial de cerca de 150 profissionais e somente 4 maquinários, aplicando em torno de 3.000 a 3.500 toneladas de pavimento diariamente. A equipe, composta por engenheiros e demais funcionários, operava incessantemente, 24 horas por dia, todos os dias da semana. Fontes sugerem que Israel fez tentativas de interromper o progresso da construção, restringindo o fornecimento de materiais e barrando a entrada de maquinários no sítio de construção, que operava continuamente. Estados que disputam territórios frequentemente tentam exercer controle sobre o espaço aéreo. No entanto, apesar dessas adversidades, a pista foi finalizada em impressionantes 45 dias (Khoudary, 2020), metade da previsão.

Em novembro de 1998, o aeródromo foi inaugurado, sendo o primeiro voo de uma aeronave Airbus A320 da empresa egípcia Egypt Air, com a delegação oficial do país. O então presidente dos Estados Unidos, Bill Clinton, estava presente. O jornalista Sakher Abou El-Oun, à época, escreveu que o aeroporto foi descrito pelas autoridades da Palestina como um novo

símbolo de soberania e como um pulmão econômico. Outras oito aeronaves aterrissaram em seguida, procedentes de Estados como Áustria, Marrocos, Jordânia e Espanha (El-Oun, 1998, s/p). “O aeroporto de Gaza foi mais do que um projeto. Era um símbolo de liberdade para os palestinos. Hastear a bandeira palestina no céu era o sonho de todo palestino” (Khoudary, 2020, s/p, tradução nossa).

Hedley Bull (2002) define a ideia de soberania como capacidade prática e demonstrativa de uma entidade política de exercer supremacia internamente e independência em relação a autoridades externas. Atualmente, na sociedade internacional, um Estado é soberano quando possui jurisdição total sobre seus cidadãos e território (Bull, 2002). Nesse sentido, possuir um aeroporto internacional próprio é um dos indicativos tradicionais da soberania estatal, pois se traduz em controle sobre o espaço aéreo e capacidade de gerenciar relações internacionais no âmbito do transporte – civil e comercial, isto é, reconhecimento de uma infraestrutura de Estado independente – daí a relevância e todo simbolismo deste caso. Inclusive, o principal problema abordado na obra de Dobson (2017) seria um cenário posterior ao caso aqui estudado: a tensão existente quando os interesses comerciais das companhias aéreas (considerando o Estado matriz) entram em conflito com os direitos soberanos dos Estados sobre seus espaços aéreos.

Os voos, apesar de terem sofrido inspeções por agentes de segurança israelenses, foram recebidos com festa pelo povo palestino, com direito a shows, tendo inclusive membros integrantes da Autoridade Palestina e agentes da polícia cantando e dançando (El-Oun, 1998, s/p). A Palestinian Airlines, empresa aérea fundada em 1995, da mesma forma por consequência dos Acordos de Oslo da década, com apoio financeiro holandês e saudita (Tadeu, 2021, s/p), tornou o aeroporto como sua base de operações e também participou do dia inaugural, com uma aeronave Fokker-50.

As operações do local, todavia, duraram três anos. O Aeroporto Internacional Yasser Arafat foi fechado nos anos 2000 e bombardeado em 2001, durante a Segunda Intifada, uma revolta palestina contra a ocupação israelense. O engenheiro-chefe do aeroporto, Daifallah Al-Akhras, “admitiu que chorou durante uma recente visita ao terminal. “Construímos o aeroporto para ser o primeiro símbolo de soberania”, disse ele. “Agora você não vê nada além de destruição e ruína” (Arab News, 2018, s/p, tradução nossa).

Os edifícios bombardeados não são nada de extraordinário na Faixa de Gaza. Mas o aeroporto é diferente, o sonho da Palestina está completamente arruinado. Uma pista que foi construída em 45 dias com paixão e esperança agora é um monte de areia. Você nem imagina que um avião tenha pousado lá (Khoudary, 2020, s/p, tradução nossa).

Ahmed Alkhatib (2016), analisando alguns dos benefícios de um aeroporto internacional próprio e independente em um território, reflete sobre como isso se daria no âmbito da Palestina, afirmando que

Operações aéreas humanitárias das Nações Unidas são realizadas em todo o Oriente Médio, África e Ásia em áreas afetadas por conflitos e desastres naturais. Essas operações visam transportar ou lançar do ar suprimentos, ajuda e itens de socorro urgentemente necessários; transportar trabalhadores e indivíduos relevantes que atendem populações com necessidades prementes; voar com locais que estão em necessidade urgente de serviços de transporte; facilitar o movimento de equipamentos necessários para esforços humanitários locais; e estabelecer corredores aéreos para servir como linhas de vida em lugares que carecem de segurança ou opções comerciais para transporte. Após anos de bloqueio e violência, um aeroporto para fins funcionais poderia ajudar a acelerar o processo de re-desenvolvimento de Gaza e aliviaria a incapacidade crônica dos gazenses de viajar para dentro e fora da Faixa (Alkhatib, 2016, p. 1, tradução nossa).

E segue sua análise, refletindo que os principais afetados pelo isolamento provocado por Israel (e, temporalmente, após o episódio do aeroporto, também pelo Hamas) são os civis de Gaza e suas vidas cotidianas. “Fechamentos semi-permanentes de fronteiras significaram que centenas de milhares de pessoas não podem viajar livremente para estudar no exterior, receber tratamento médico, fazer negócios ou visitar a família” (Alkhatib, 2016, p. 3, tradução nossa), o que contraria o artigo 13 da Declaração Universal dos Direitos Humanos, e gera, também, até os dias atuais, um grande impacto econômico em Gaza. O autor também relembra que nos anos 50 e 60, a Organização das Nações Unidas (ONU) gerenciou um modesto aeroporto em Gaza em auxílio à sua Força de Emergência ativa na época. Além disso, o aeroporto realizou transporte de suprimentos humanitários e ofereceu voos regulares levando passageiros de Gaza a destinos como Líbano e Chipre. Esse capítulo histórico serve como um marco importante para as iniciativas atuais de reintroduzir operações aéreas da ONU em Gaza (Alkhatib, 2016).

O autor também reflete sobre a possibilidade da construção de um novo aeroporto, nos dias atuais, em Gaza. Segundo Alkhatib (2016), as condições do enclave costeiro de Gaza mudaram significativamente, tanto geográfica quanto militarmente, desde o último aeroporto. A presença de túneis de contrabando e conflitos armados na região sudeste, próximo à antiga localização do aeroporto, e a atividade aérea da Força Aérea Egípcia no norte do Sinai complicam a viabilidade de uma nova estrutura ali. Além disso, a instalação de 1998 enfrentou desafios, como os ventos cruzados e a proximidade com os espaços aéreos de Egito e Israel, fatores que tornaram o espaço aéreo israelense ainda mais estratégico para o controle de bens e pessoas.

A presença de assentamentos em 40% da terra de Gaza na época reduziu o acesso a locais alternativos para o aeroporto. [...] Israel pode continuar relutante em aprovar

um aeroporto caso isso exija que as aeronaves voem perto do espaço aéreo israelense, como foi o caso com o aeroporto de 1998. Um novo aeroporto em Gaza exigiria uma abordagem renovada para alcançar ganhos utilitários para as pessoas na Faixa. Uma nova localização longe das fronteiras egípcias e israelenses deve ser considerada para fornecer rotas alternativas para voos de entrada e saída sobre o Mar Mediterrâneo e proteger o local de estar muito próximo às zonas de confronto militar. A localização mais prática e adequada para um aeroporto dentro de Gaza é na costa sudoeste da Faixa entre Khan Yunis e Rafah no terreno do antigo assentamento "Gush Katif". A área, também conhecida como al-Mawasi, tem profundidade suficiente para acomodar uma pista de 3.000 metros. O aspecto mais significativo deste local é que permitirá que os voos decolem e aterrissem adjacentes ao Mar Mediterrâneo. [...] Isso poderia custar de \$200 a \$500 milhões de dólares (Alkhatib, 2016, p. 5, tradução nossa).

Com o suporte adequado, Alkhatib (2016) prossegue, afirmando que a primeira etapa da construção do aeroporto poderia ser finalizada entre 12 e 18 meses. Após sua conclusão, o foco deveria ser na formação de uma equipe para gerir o aeroporto e em contratos de transporte aéreo para Gaza. Ao atingir metas, o aeroporto deveria ser expandido e suas instalações aprimoradas para ser autônomo. Para reiniciar as operações, deveriam existir destinos limitados, principalmente via Mar Mediterrâneo, conectando passageiros globalmente. A infraestrutura precisaria de proteção intensiva e acomodação para trabalhadores de fora de Gaza. A Autoridade Palestina seria responsável por passaportes e vistos dentro do aeroporto. A ONU garantiria a segurança de Israel, assegurando que o aeroporto fosse usado apenas para fins civis. Isso aliviaria o Egito das consequências do fechamento da fronteira de Rafah, sobretudo questões relacionadas a terrorismo, e manteria sua influência em Gaza. Apesar das complexidades atuais em Gaza, um aeroporto gerido internacionalmente seria essencial. Os palestinos podem hesitar em não controlar o aeroporto, pois acordos anteriores, como os de Oslo, permitiam aeroportos civis em seus territórios. Contudo, dada a mudança geopolítica desde Oslo, uma nova abordagem é necessária, defende Alkhatib (2016). A ONU gerindo o aeroporto garantiria sua sustentabilidade até que os palestinos possam assumir. O Hamas já mostrou interesse em propostas de aeroportos sob gestão internacional em Gaza. Líderes do Hamas, incluindo Khalil al-Hayya, mostraram-se receptivos à ideia de um aeroporto gerido pela ONU. Al-Hayya confirmou que o Hamas apoia uma gestão internacional, sem contrabando de armas (Alkhatib, 2016).

Apesar da destruição e fechamento do aeroporto, o caso de sua construção e operacionalização ilustram a prática da diplomacia da aviação. O Aeroporto de Gaza, nesse contexto, não foi apenas uma unidade de infraestrutura, mas também um instrumento de política externa – emblema da busca da Palestina por soberania e reconhecimento. Isto é, representou uma manifestação física e simbólica da soberania e autonomia palestina, apesar de não ter se concretizado, até pelo menos 2024. Ao mesmo tempo, as tentativas de Israel de paralisar sua

construção ilustram a interação contínua de poder e diplomacia no cenário regional. A inauguração do aeroporto, com presença de líderes internacionais, buscava projetar a imagem da Palestina como um Estado emergente, capaz de gerenciar sua própria infraestrutura e operações aeroportuárias, controlando o que e quem entra e sai do território. Isso era crucial não apenas para a identidade nacional palestina, mas também para moldar a percepção internacional sobre a viabilidade do Estado palestino. O aeródromo e companhias aéreas, mesmo que temporariamente, agiram como atores diplomáticos. Ao facilitar a mobilidade e as exportações, o aeroporto tinha o potencial de criar e fortalecer laços econômicos e diplomáticos com outros Estados, ampliando as relações exteriores da Palestina.

O Aeroporto Internacional Yasser Arafat não foi apenas um meio para encurtar distâncias, mas também uma plataforma para afirmar direitos, estabelecer a presença no cenário internacional e, sobretudo, para reforçar a busca pela autodeterminação e reconhecimento. Sua existência breve, porém, impactante, revela a execução dos processos da diplomacia da aviação e as aspirações de um povo em busca de autonomia e reconhecimento.

Outro grande exemplo em que é possível observar o *framework* tripartite da diplomacia da aviação, também presente na região do Oriente Médio, trata-se dos Acordos de Abraão de 2020.

Em 15 de setembro de 2020, os Acordos de Abraão foram assinados, de início, entre Israel, Emirados Árabes Unidos e Bahrein, por mediação dos Estados Unidos. Os acordos são uma tentativa de estabelecimento de relações diplomáticas entre Israel e países árabes. Na declaração, disponível no site do Departamento de Estado dos Estados Unidos, enfatiza-se a importância da paz no Oriente Médio e em todo o mundo, com base na compreensão mútua, coexistência pacífica, dignidade e liberdade humana, incluindo a liberdade religiosa. Além disso, o documento ressalta que a cooperação, o diálogo e o apoio à ciência, arte, medicina e comércio são essenciais para promover relações amigáveis entre os Estados, alcançar uma paz duradoura no Oriente Médio, inspirar a humanidade, maximizar o potencial e aproximar nações (U.S Department of State, 2020).

Buscamos tolerância e respeito por todas as pessoas, a fim de tornar este mundo um lugar onde todos possam desfrutar de uma vida com dignidade e esperança, independentemente de sua raça, fé ou etnia. [...] Buscamos acabar com a radicalização e o conflito para proporcionar a todas as crianças um futuro melhor. Buscamos uma visão de paz, segurança e prosperidade no Oriente Médio e em todo o mundo. Nesse espírito, damos boas-vindas calorosas e nos sentimos encorajados pelo progresso já feito no estabelecimento de relações diplomáticas entre Israel e seus vizinhos na região sob os princípios dos Acordos de Abraão. Sentimo-nos encorajados pelos esforços contínuos para consolidar e expandir essas relações amistosas baseadas em interesses compartilhados e um compromisso compartilhado para um futuro melhor (U.S Department of State, 2020, s/p, tradução nossa).

A Declaração foi assinada em cerimônia na Casa Branca pelo Ministro das Relações Exteriores e Cooperação Internacional dos Emirados Árabes Unidos, Abdullah bin Zayed Al Nahyan, Benjamin Netanyahu, Primeiro-Ministro do Estado de Israel, Ministro das Relações Exteriores do Bahrein, Abdullatif bin Rashid Al Zayan e Donald Trump, Presidente dos Estados Unidos da América, todos em 2020.

O documento entre Israel e Emirados Árabes é o mais longo. O objetivo descrito é criar estabilidade, paz e prosperidade na região, através do estabelecimento de relações diplomáticas e amistosas, cooperação e plena normalização das relações entre as partes. Uma das prioridades é a segurança, além de buscar desenvolver e potencializar a economia e aprimorar a tecnologia. A Declaração reconhece que os povos árabe e judeu são descendentes de um ancestral comum, Abraão, o que deve fomentar a convivência, compreensão e respeito mútuo. Também se menciona o sucesso de acordos anteriores entre Israel, Egito e Jordânia. Importante salientar que o acordo destaca gratidão aos Estados Unidos (U.S Department of State, 2020). As partes seguem a Carta das Nações Unidas e os princípios do Direito Internacional, respeitando a soberania, o direito à paz e segurança, e buscando resolver conflitos de forma cooperativa e pacífica. O acordo também prevê a abertura de embaixadas. Comprometem-se a tomar medidas para evitar ataques terroristas ou hostis em seus territórios e negar apoio a tais atividades no exterior. Também consideram a discussão regular desses assuntos (U.S Department of State, 2020).

As partes concordaram se unir aos Estados Unidos para desenvolver uma "agenda estratégica para o Oriente Médio" e expandir a cooperação regional (U.S Department of State, 2020). Os Acordos de Abraão preveem relações bilaterais entre Tel Aviv e Abu Dhabi em diversos setores, como finanças e investimentos, inovações, relações comerciais e econômicas, ciência, tecnologia e uso pacífico do espaço sideral, meio-ambiente, telecomunicações e correios, medicina, agricultura, água, energia, acordos marítimos e cooperação jurídica. A colaboração nestes setores também é exaltada com outros países, como o Marrocos. Um dos setores é, justamente, o de aviação civil e turismo.

No mesmo ano da assinatura e em decorrência das negociações, um marco histórico – uma empresa aérea israelense pousou nos Emirados Árabes Unidos, além de sobrevoar o espaço aéreo saudita. Apesar de ter sido um primeiro voo apenas com convidados e autoridades, um cartão de embarque com a bandeira de Israel, Emirados Árabes e Estados Unidos foi entregue, com a frase “Fazendo História” em hebraico, árabe e inglês. A mesma frase estampava os encostos das poltronas de passageiros. Os números dos voos – ida 971 e retorno 972 –, “são também os códigos de chamadas telefônicas internacionais de Emirados Árabes Unidos e Israel,

respectivamente” (Ferreira, 2020, s/p). Outras simbologias também foram vistas nas refeições, na distribuição de máscara de proteção facial contra a Covid-19 contendo as bandeiras de Israel e Emirados Árabes e a palavra “Paz” na cabine de comando dos pilotos, escrita em hebraico, árabe e inglês – apesar da aeronave ter sido equipada com antimísseis (Ferreira, 2020).

A Palestina enxerga o acordo como uma “facada nas costas” do povo palestino, dada pelos Estados árabes signatários, abandonando o tradicional “pan-arabismo”. Apesar disso, os Acordos de Abraão exemplificam a expansão da diplomacia ao envolver não apenas governos, mas também companhias aéreas na promoção prática de relações diplomáticas. O uso de voos comerciais para estabelecer simbolicamente as novas relações entre Israel e Emirados Árabes Unidos demonstra como a aviação civil pode atuar como uma ferramenta de diplomacia pública. Através dos voos comerciais, os Estados envolvidos conseguiram simbolizar e concretizar suas intenções de cooperação e paz, facilitando a mobilidade e a interação, ao menos à época, demonstrando a relevância da aviação no contexto moderno das relações internacionais. Essa conexão ilustra a eficácia da diplomacia da aviação como uma extensão dos métodos tradicionais de diplomacia, promovendo a paz e a cooperação global de forma inovadora e abrangente.

Segundo o Instituto de Paz dos Acordos de Abraão, o turismo no EAU representava 6,4% do PIB em 2021, sendo uma importante fonte de receita não petrolífera. Antes dos Acordos de Abraão, não havia turismo entre Israel e EAU, mas, desde 2020, cerca de 250.000 israelenses visitaram o EAU em 2022, gerando uma receita estimada de 325 milhões de dólares. O turismo israelense tornou-se comum, com voos diretos entre os países a partir de agosto de 2020. Em 2023, Israel foi um dos mercados turísticos que mais cresceu para Dubai, superando países como Kuwait e França (Salman, 2024, p. 8, tradução nossa)

Yaron Salman (2024) afirma que, até o momento, os estudos sobre os Acordos de Abraão se concentraram nos motivos de segurança e paz, como o interesse comum de defesa contra o Irã e a influência dos Estados Unidos em fortalecer essas relações. No entanto, Salman ressalta que aspectos econômicos, tecnológicos e culturais – em especial, o turismo –, também podem desempenhar um papel significativo na redução de conflitos e fortalecimento de laços. Defende, portanto, que assim como governos usam o turismo para criar relações, os Estados dos Acordos de Abraão também o utilizaram para consolidar a normalização (não a paz) com Israel (Salman, 2024). Logicamente, a questão da aviação é indissociável ao turismo – nos casos analisados aqui, é através dela que há ação. Aqui, a aviação é o meio e carrega forte simbologia – e essa é, dentre um leque, uma das relevâncias que este trabalho busca oferecer e dar atenção.

Rastreando o turismo unilateral de Israel para Marrocos, Bahrein e Emirados Árabes Unidos (uma vez que o autor argumenta que marroquinos, emiradenses e bahreinitas enxergam Israel como um destino caro e menos atrativo), Salman (2024) faz a ressalva que algumas

empresas aéreas árabes, como Etihad Airways (de Abu Dhabi) e flyDubai (de Dubai) mantiveram suas operações desde a assinatura dos acordos, ainda diante da guerra Israel – Hamas vigente desde 2023. Este trabalho valida as informações em 2024 e acrescenta ainda as companhias israelenses Isrir Airlines e Arkia Israeli Airlines nas ligações.

Segundo o ministro israelense dos Transportes, esses voos adicionais estreitam os laços e facilitam as conexões entre seus povos e economias. De acordo com o Banco de Israel, o turismo de israelenses para destinos como EAU, Egito e Marrocos ultrapassou 1,8 milhão de visitas em 2022, refletindo o impacto dos Acordos de Abraão (Salman, 2024, p. 8, tradução nossa).

É verdade que as operações aéreas não são baratas. Tendo isso em vista, caso uma empresa em questão não esteja considerando uma rota rentável e lucrativa, com bom volume de passageiros, a rota é descontinuada (Chuva, 2016). Isso demonstra que há benefícios mútuos em atividade, mesmo diante das questões conflituosas, o que demonstra certo êxito, ao menos no braço econômico-turístico da aviação, nos Acordos. Dentre as razões, Salman trabalha o tema religioso, por meio do conceito diplomacia cultural, que, apesar de não ser o foco direto de estudo aqui, tem relações diretas com a diplomacia da aviação:

Cull (2008) afirma que a diplomacia cultural é uma tentativa de um ator de gerir o ambiente internacional por meio da divulgação de seus recursos e conquistas culturais no exterior. Dentro da diplomacia cultural, Marrocos usa uma campanha turística emocional, promovendo turismo religioso por meio de peregrinações e veneração de santos para atrair turistas israelenses [...]. Já os Emirados Árabes Unidos utilizam uma imagem de Islã tolerante [...] para criar um ambiente acolhedor e atrair turistas de Israel (Salman, 2024, p. 3, tradução nossa).

Em dezembro de 2020 o rei de Marrocos à época, o vigente Primeiro-Ministro de Israel e o então presidente dos Estados Unidos fizeram uma ligação, parte dos Acordos de Abraão, na qual se originou a declaração conjunta anunciando a abertura de uma nova era nas relações entre Marrocos e Israel. O acordo prevê a permissão de voos diretos e de sobrevoos entre Marrocos e Israel, além do restabelecimento de relações diplomáticas oficiais. Além disso, abrange a cooperação econômica em todas as áreas mencionadas no acordo firmado com os Emirados Árabes Unidos, ao exemplo – econômica, científica e tecnológica (U.S Department of State, 2021). Calandrin (2023) ressalta que, após os Acordos, as escolas marroquinas passaram a ensinar a história judaica e houve um aumento considerável do turismo judeu no Marrocos. Para ela, o acordo com o Marrocos é considerado histórico e extremamente relevante, principalmente do ponto de vista cultural e simbólico, mais do que geopolítico.

O turismo, setor vital para a economia marroquina, foi estrategicamente incorporado à política externa do país, visando atrair israelenses, especialmente os de origem marroquina, para fortalecer os laços culturais e emocionais com o Marrocos. O governo investiu na

preservação de locais judaicos históricos, como sinagogas, cemitérios e museus, consolidando o Marrocos como um destino de turismo emocional e religioso para judeus marroquinos em Israel. Desde os Acordos de Abraão, esses esforços se intensificaram, e o Marrocos promove peregrinações e celebrações religiosas que atraem turistas israelenses. Assim, o turismo não apenas beneficia a economia, mas também serve como uma ferramenta de política externa, promovendo a normalização entre os dois Estados ao fortalecer conexões culturais e religiosas (Salman, 2024). O voo comercial direto entre os dois países veio, pela primeira vez, em 2021, pelas empresas israelenses Israir Airlines e El Al Israel Airlines, para Marrakesh – a capital turística do Marrocos: “O voo 61 da Israir decolou às 8h15 no horário local, com os comissários vestindo trajes marroquinos tradicionais e servindo comida marroquina” (Folha de São Paulo, 2021, s/p). Já em 2022, a empresa marroquina Royal Air Maroc decolou em 13 de março de Casablanca rumo a Tel Aviv (Estado de Minas, 2022, s/p). Autoridades de ambos os Estados afirmaram que as rotas promoveriam cooperação, turismo e comércio entre as localidades.

Já com relação ao Bahrein, nada muito diferente. O acordo assinado entre Israel e Bahrein em setembro de 2020 visa, em seu documento oficial, o início de uma nova era de “amizade”, nestes termos, e cooperação entre estas nações, a fim de uma região estável, segura e próspera para o benefício de todos os Estados e povos do Oriente Médio. Tem como base interesses compartilhados e a construção de um futuro melhor para todos (U.S Department Of State, 2020). O primeiro voo comercial entre ambos os Estados ocorreu em setembro de 2021, através da empresa Gulf Air, entre Tel Aviv e Manama. As bandeiras de ambos os países foram hasteadas na aeronave após o pouso, pela tripulação (Berman, 2021, s/p). “Desde os Acordos de Abraão, o fluxo de turismo entre Israel e Bahrein aumentou, com 2.700 israelenses visitando Bahrein em 2022, enquanto cerca de 400 bahreinitas visitaram Israel” (Salman, 2024, p. 11, tradução nossa). Salman também destaca o comércio bilateral entre os Estados, que apresentou crescimento de zero em 2019 para 12,7 milhões de dólares em 2022 (2024, p. 11, tradução nossa). Simplificação de vistos também foi observada.

Salman não trabalhou em seu artigo o Sudão. O acordo entre Israel e Sudão, firmado em outubro de 2020, incluiu uma breve menção à coexistência pacífica mútua entre os países. Além disso, houve saudações a Israel pela celebração de acordos semelhantes com outros vizinhos e o compromisso mútuo de consolidar e expandir relações amistosas, sempre baseadas em interesses compartilhados em busca de um futuro melhor (U.S Department of State, 2021). O Sudão, historicamente alinhado com a causa palestina, só reconheceu Israel após aderir aos Acordos de Abraão. A adesão ao acordo foi marcada pela retirada do Sudão da lista de países considerados patrocinadores de terrorismo pelos Estados Unidos, o que pode resultar em mais

investimentos e cooperação para o país, inclusive com Israel, melhorando a posição do Sudão na comunidade internacional (Bayrak, 2021). Isso representa um marco significativo para Israel, que agora tem mais um país do mundo árabe reconhecendo a sua existência e estabelecendo relações diplomáticas. Calandrin (2023), destaca a importância da Conferência de Cartum, realizada nos anos 70 na capital do Sudão, que resultou na assinatura dos três "nãos": não a negociações com Israel, não ao reconhecimento de Israel e não à paz com Israel. Calandrin (2023) ressalta que a Conferência de Cartum e seus acordos subsequentes reafirmaram a recusa árabe em reconhecer Israel, buscar a paz ou negociar com o país. Portanto, o recente acordo de paz entre Sudão e Israel é considerado um marco histórico. O Sudão, após décadas de adesão aos três "nãos", assinou um acordo de paz genuíno com Israel e reconheceu oficialmente sua existência. Não há registros de voos comerciais diretos entre Cartum e Tel Aviv, porém há registros diplomáticos. Em uma visita histórica, o secretário de Estado dos EUA, Mike Pompeo, chegou à capital do Sudão, a bordo do primeiro voo oficial direto entre Tel Aviv, Israel, e o Estado africano. Pompeo expressou satisfação com a oportunidade, mencionando em suas redes sociais o significado do voo como um marco no processo de aproximação entre os países. Segundo o *New York Times*, o voo, partindo do Aeroporto Ben Gurion, em Tel Aviv, foi realizado após uma autorização especial, antes da oficialização do Sudão nos Acordos de Abraão (Middle East Monitor, 2020, s/p). Em realidade, faltam dados acessíveis sobre as consequências do Sudão nos Acordos.

É possível sintetizar a aplicação do *framework* tripartite, proposto por Kobierecki (2021), no caso do Aeroporto Internacional de Gaza e nos Acordos de Abraão no seguinte quadro:

QUADRO 2 – APLICANDO A TEORIA AO CASO

<i>Framework</i> Tripartite	Caso: Aeroporto de Gaza	Caso: Acordos de Abraão
Aviação como Instrumento de Política Externa	Representou um símbolo de soberania e autonomia palestina, refletindo uma tentativa de afirmar a presença e o reconhecimento internacional da Palestina por meio da infraestrutura aeroportuária. Mensagem política que ultrapassa o ato de abrir um aeroporto.	Voos diretos entre Israel, EAU, Marrocos e Bahrein fortaleceram laços diplomáticos, simbolizando a cooperação prática pacífica entre Estados que anteriormente não possuíam relações oficiais. A aviação pode operar como um canal efetivo para a política externa, reforçando laços e construindo pontes entre Estados.
Aviação Moldando a Imagem do Estado	Projetado como uma representação visual e prática da soberania palestina, criando um ponto de entrada e saída que reforçava a identidade nacional e demonstrava	A criação de voos diretos e o uso da aviação civil foram utilizados para reforçar a imagem dos Emirados, Marrocos e Bahrein como Estados abertos à cooperação

	capacidades de infraestrutura e controle estatal aos olhos do mundo.	pacífica, promovendo um Islã tolerante e um ambiente acolhedor para israelenses e turistas.
Entidades Aeroespaciais como Atores Diplomáticos	A Palestinian Airlines operando a partir de Gaza e a inauguração do aeroporto com voos internacionais permitiram que a Palestina fosse vista como um participante legítimo no setor aeroespacial, apesar das limitações impostas posteriormente.	As companhias aéreas dos Emirados e de Israel, como Etihad e El Al, atuaram como ferramentas diplomáticas ao operar rotas simbolicamente importantes e conectarem seus países, mostrando a aviação como um meio de diplomacia prática e apoio ao turismo entre Israel e os Estados árabes.

Fonte: Elaboração própria.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada neste presente trabalho, sobre o papel da aviação nas Relações Internacionais, revela sua importância como elemento, tanto de estratégia quanto diplomático, que transcende a função de simples transporte de pessoas e mercadorias. Desde seu primeiro destaque, como recurso armamentista nas Guerras Mundiais, até a criação de um sistema normativo internacional com a Convenção de Chicago, a aviação se transformou em uma ferramenta crucial na projeção de poder, no controle territorial e no fortalecimento da soberania estatal. Todavia, como explorado aqui, a influência da aviação foi e vai muito além do campo militar, assumindo finalidades diplomáticas e na construção de relações de poder entre Estados. Em outras palavras, a aviação evoluiu de uma ferramenta de guerra (mas não deixou de ser, pelo ao contrário – se transforma com os drones) para um meio de poder político e econômico, influenciando as políticas externas de países e construindo uma nova rede global.

Ao pensar a diplomacia da aviação como um campo emergente nas Relações Internacionais, buscou-se aqui, não apenas preencher uma lacuna na literatura existente, mas também evidenciar formas complexas e inovadoras pelas quais a aviação tem influenciado as relações entre os Estados. Dada a progressiva crescente do transporte aéreo no mundo globalizado e os desafios associados ao controle e uso do espaço aéreo, analisar a diplomacia da aviação é relevante para entender essas dinâmicas atuais de poder, cooperação e soberania no cenário internacional.

O conceito emergente de diplomacia da aviação, portanto, oferece uma nova lente para entender como a aviação civil e militar afeta a interação entre Estados, moldando suas estratégias e ações no cenário internacional. A diplomacia da aviação, caracterizada, em consonância com Kobierecki (2021), por um processo envolvendo práticas diplomáticas tradicionais e ferramentas de diplomacia pública, incluindo atores estatais e não estatais no âmbito da aviação, envolvendo três frentes distintas, mas interligadas: instrumento de política externa, vetor de *soft power* e campo de atuação diplomática em sentido estrito, se integra à política externa de forma específica, promovendo alianças e, em alguns casos, exercendo pressão sobre outros Estados por meio de sanções aéreas e fechamento de fronteiras aéreas, como ilustrado pelos casos da suspensão de voos para o Irã e Iraque em contextos de crise. O caso do Aeroporto Internacional Yasser Arafat demonstra que a infraestrutura aeroportuária pode ser um símbolo de soberania e resistência, enquanto os Acordos de Abraão destacam o uso de concessões aéreas como mecanismos de normalização diplomática entre Estados. Assim,

a diplomacia da aviação pode ser um símbolo de soberania e uma ferramenta de negociação e cooperação internacional.

Com a estrutura proposta por Kobierecki (2021), é possível inferir que o desenvolvimento do setor aéreo impacta diretamente a política externa, a segurança e a economia, destacando a necessidade de uma abordagem que considere essas interseções e aí está sua relevância.

A capacidade dos Estados de controlar e utilizar o espaço aéreo de forma estratégica configura uma arena de disputas e cooperações que exige análise contínua e aprofundada. É válido refletir, portanto, quais serão as próximas evoluções e acompanhamentos nesse campo. Fato é que o setor aéreo continuará a ter uma relevância crescente nas Relações Internacionais, especialmente em um contexto global marcado por rápidas mudanças tecnológicas e tensões geopolíticas constantes, além de uma questão ambiental muito presente na contemporaneidade. A inclusão da aviação em tratados, acordos e ações de *soft power* indica uma mudança das práticas diplomáticas, que agora integram outros elementos, como mobilidade e projeção de imagem ao gerenciamento de conflitos e à promoção da estabilidade. Essa mudança requer manutenção progressiva nos estudos de diplomacia da aviação, sobretudo na língua portuguesa.

A expansão dos drones, das aeronaves autônomas e o crescente uso de tecnologias avançadas na aviação civil e militar abrem novas possibilidades e desafios para o campo da diplomacia da aviação. A incógnita fica, por enquanto, em desvendar como os avanços transformarão ainda mais as relações entre Estados e como a aviação poderá contribuir para a estabilidade global e reduzir as ameaças transnacionais.

REFERÊNCIAS:

AEROFLAP. **Concordski: O Super soviético Tupolev Tu-144 que ajudou os americanos.**

[S.l], 16 mar. 2022. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/concordski-o-super-sovietico-tupolev-tu-144-que-ajudou-os-americanos/>>. Acesso em: 01 set. 2024.

ALKHATIB, Ahmed. Gaza Airport: Stabilizing the Strip with Humanitarian Aviation.

Middle East Institute, 2016. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/resrep17584>>.

Acesso em: 21 out. 2023.

ANDRADE, Débora Sulzbach. **AS PERSPECTIVAS DE DOUHET, SEVERSKY E**

LEMAY SOBRE A FORÇA AÉREA E SEU PERFIL. Dissertação (Graduação em Relações Internacionais) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Disponível em:

<<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/185958>>. Acesso em: 13 jun. 2024.

ARAB NEWS. **Destroyed Gaza airport symbolizes grounded peace hopes.** 12 set. 2018.

Disponível em: <<https://www.arabnews.com/node/1370816/%7B%7B>>. Acesso em: 02 set. 2023.

ARMENI, RITANNA. **As Bruxas da Noite: a história não contada do Regimento Aéreo Feminino Russo Durante a Segunda Guerra Mundial.** São Paulo: Seoman, 2019.

BAYRAK, P. Abraham Accords: Palestine issue should be addressed for a peaceful Middle East. **Cappadocia Journal of Area Studies**, v. 3, n. 1, p. 104-115, 2021. Disponível em:

<<https://dergipark.org.tr/en/pub/cjas/article/959947>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

BBC NEWS. **Como o uso de drones mudou o cenário dos combates no Oriente Médio.**

[S.l], 18 set. 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-49748760#:~:text=Os%20EUA%20t%C3%AAm%20usado%20drones,%2C%20Irake%2C%20L%C3%ADbia%20e%20I%C3%AAmen.>>. Acesso em: 01 set. 2024.

BERMAN, Lázaro. First commercial flight between Israel and Bahrain lands at Ben Gurion Airport. **The Times of Israel**, Manama, 30 set. 2021. Disponível em:

<<https://www.timesofisrael.com/first-commercial-flight-between-israel-and-bahrain-lands-at-ben-gurion-airport/>>. Acesso em: 27 out. 2024.

BLAINE, Kyle; MACKINTOSH, Eliza. Arábia Saudita abre espaço aéreo para voos israelenses. **CNN Brasil**, [S.l], 15 jul. 2022. Disponível em:

<<https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/arabia-saudita-abre-espaco-aereo-para-voos-israelenses/>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

BOCCHINI, Bruno. Avião da China chega a SP com insumos para 8,6 milhões de vacinas. **Agência Brasil**, São Paulo, 04 fev. 2021. Disponível em:

<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-02/aviao-da-china-chega-em-sp-com-insumos-para-86-milhoes-de-vacinas#:~:text=Chegou%20na%20noite%20de%20hoje,Coronavac%20contra%20a%20conv%20id%2019.>>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

BORGES, G.; BORGES, D. A outra face da guerra: a militarização das mulheres soviéticas na Segunda Guerra Mundial. Revista Hydra: **Revista Discente de História da UNIFESP**, [S. l.], v. 6, n. 11, p. 197–232, 2022. DOI: 10.34024/hydra.2022.v6.13687. Disponível em:

<<https://periodicos.unifesp.br/index.php/hydra/article/view/13687>>. Acesso em: 18 jun. 2023.

BOUÇAS, Cibelle. Mais de 20 empresas aéreas cancelam voos para a China por coronavírus. **Valor Econômico**, São Paulo, 29 jan. 2020. Disponível em:

<<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/29/mais-de-20-empresas-aereas-cancelam-voos-para-a-china-por-coronavirus.ghtml>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

BULL, Hedley. **A Sociedade Anáquica**. Brasília: UnB, 2002, p. 7-90.

CARTA CAPITAL. **Air France e Lufthansa suspendem voos para Irã e Iraque**. [S.l], 08 jan. 2020. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/mundo/air-france-e-lufthansa-suspendem-voos-para-ira-e-iraque/>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

CALANDRIN, Karina. Entrevista sobre **OS ACORDOS DE ABRAÃO (2020) E SEUS IMPACTOS GEOPOLÍTICOS PARA A COMUNIDADE INTERNACIONAL**.

Entrevista concedida a Erik Barbezán; Amanda Senedezi e Michel Weinschenker. São Paulo, 2023.

CHUVA, Samantha. Entenda como é o processo de criação de novas rotas aéreas. **Mercado e Eventos**, [S.l], 14 dez. 2016. Disponível em:

<<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/entenda-como-e-o-processo-de-criacao-de-novas-rotas-aereas/>>. Acesso em: 27 out. 2024.

DOBSON, Alan. **A History of International Aviation: From Its Origins through Transformative Evolution**. London: Routledge, 2017.

DOBSON, Alan. Aspects of Anglo-American aviation diplomacy 1976–93. **Diplomacy & Statecraft**, v. 4, n. 2, p. 235 - 257, 1993. Disponível em:

<<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09592299308405884>>. Acesso em: 13 abr. 2024.

EL-OUN, Sakher Abou. Aberto o aeroporto palestino em Gaza. **Folha de Londrina via France Presse**, [s.l], 25 nov. 1998. Disponível em:

<<https://www.folhadelondrina.com.br/mundo/aberto-o-aeroporto-palestino-em-gaza-109885.html?d=1>>. Acesso em: 02 set. 2023.

ESTADO DE MINAS. **Primeiro voo comercial direto de Marrocos para Israel decola**.

Casablanca, 13 mar. 2022. Disponível em:

<https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2022/03/13/interna_internacional,1352279/primeiro-voo-comercial-direto-de-marrocos-para-israel-decola.shtml>. Acesso em: 27 out. 2024.

FOLHA DE S. PAULO. **Israel inicia voos diretos para Marrocos após estabelecer relações com país árabe**. Jerusalém, 25 jul. 2021. Disponível em:

<<https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2021/07/israel-inicia-voos-diretos-para-o-marrocos-apos-restabelecer-relacoes-com-pais-arabe.shtml>>. Acesso em: 27 out. 2024.

FOLHA DE S. PAULO. **Líder dos atentados de 11 de Setembro estudou aviação nos EUA**. São Paulo, 02 set. 2011. Disponível em:

<<https://www1.folha.uol.com.br/paywall/login.shtml?https://www1.folha.uol.com.br/mundo/9>

68083-lider-dos-atentados-de-11-de-setembro-estudou-aviacao-nos-eua.shtml>. Acesso em: 14 jun. 2024.

FERREIRA, Carlos. Escute o que disse o piloto da EL AL antes do voo histórico para os Emirados. **AeroIn**, [S.l], 31 ago. 2020. Disponível em: <<https://aero.in.net/escute-o-que-disse-o-piloto-da-el-al-antes-do-voo-historico-para-os-emirados/>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

G1. Entenda como a FAB intercepta aviões suspeitos de tráfico de drogas; destruição é último recurso. São Carlos/Araraquara, 27 jul. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2023/07/27/entenda-como-a-fab-intercepta-avioes-suspeitos-de-trafico-de-drogas-destruicao-e-ultimo-recurso.ghtml>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

GALANTE, Alexandre. ‘O poder de um país será medido pelo seu Poder Aéreo’. **Poder Aéreo**, [S.l], 07 dez. 2010. Disponível em: <<https://www.aereo.jor.br/2010/12/07/o-poder-de-um-pais-sera-medido-pelo-seu-poder-aereo/>>. Acesso em: 14 jun. 2024.

GARCIA, Marcelo L.; ALMOND, Roncevert G. Coercive Diplomacy in the Skies. **The Air & Space Lawyer**, v. 32, n. 1, p. 1, 7-10. 2019. Disponível em: <https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air_space_lawyer/Spring2019/asl_diplomacy.pdf>. Acesso em: 25 set. 2024.

GELVIN, James L. **Israel x Palestina: 100 anos de Guerra**. São Paulo: EDIPRO, 2017.

GIANONI, Gregory J. China’s Illegal Airspace Claims in the South China Sea: Why and How the International Community Should Push Back. **International Law Journal**, v. 14, n. 2, p. 1-39, 2023. Disponível em: <<https://www.gmuilj.org/wp-content/uploads/2023/07/Gianoni-Volume-14-Issue-2.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2024.

GOUVEIA, Aline. 11 de Setembro: após 22 anos, relembre o atentado às Torres Gêmeas. **Correio Braziliense**, [S.l], 11 set. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/mundo/2023/09/5124353-11-de-setembro-apos-22-anos-relembre-o-atentado-as-torres-gemeas.html#google_vignette>. Acesso em: 15 jun. 2024.

HENRIQUES, Ana Beatriz et al. Reavivando o método qualitativo: as contribuições do Estudo de Caso e do Process Tracing para o estudo das Relações Internacionais. **Revista Debates**, v. 9, n.1, p. 09-23, 2015. Disponível em:

<<https://seer.ufrgs.br/index.php/debates/article/view/52333>>. Acesso em: 20 out. 2023.

INDRIANI, Mutiara. AVIATION DIPLOMACY IN SOUTHEAST ASIA: A SOFT POWER STRATEGY IN THE REGION. **Journal of Social Political Sciences**, v. 2, n. 4, p. 369 - 380, 2021. Disponível em: <<https://e-journal.unas.ac.id/jsps/article/view/78>>. Acesso em: 14 abr. 2024.

JONSSON, Christer. Sphere of flying: the politics of international aviation. **International Organization**, v. 35, n. 2, p. 273 - 302. 1981. Disponível em: <<https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/sphere-of-flying-the-politics-of-international-aviation/59196DE374A3D4E4A0B42F2B617856FE>>. Acesso em: 25 set. 2024.

KHOUDARY, Hind. Gaza Airport: The legacy of a Palestinian dream. **Al Jazeera**, Gaza, 27 dez. 2020. Disponível em: <<https://www.aljazeera.com/features/2020/12/27/gaza-airport-the-legacy-of-a-palestinian-dream>>. Acesso em: 02 set. 2023.

KLOTZEL, Ernesto. Os caças a jato da Segunda Guerra Mundial. **Aeromagazine - UOL**, [S.l.], 26 set. 2016. Disponível em: <https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/os-cacas-jato-da-segunda-guerra-mundial_2852.html>. Acesso em: 01 set. 2024.

KOBIERECKI, Michal Marcin. Aviation diplomacy: a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations. **Place Branding and Public Diplomacy**, v. 17, p. 293-313, 2021. Disponível em: <<https://link.springer.com/article/10.1057/s41254-020-00172-5>>. Acesso em: 02 set. 2023.

KOBIERECKI, Michal Marcin. **Interstate Conflicts and the International Civil Aviation Organization: Depoliticization in Multilateral Diplomacy**. [S.l.]: Taylor & Francis, 2024.

LACOSTE, Yves. Aviation et géopolitique: les projections de puissance. **Hérodote**, v. 114, n. 3, p. 5-16, 2004. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-herodote-2004-3-page-5.htm?contenu=resume>>. Acesso em: 13 jun. 2024.

LESPINOIS, Jérôme. What Is Air Diplomacy?. **ASPJ Africa & Francophonie**, 4th quarter, p. 67 - 77, 2012. Disponível em:

<https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume-03_Issue-4/deLespinois_e.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2024.

LIMA, Matheus Felipe Alves dos Santos. O Poder aeroespacial como meio de atuação geopolítica: o espaço mundial, o Brasil e a América do Sul. **Geopauta**, v. 8, [S/n], p. 1-24, 2024. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/geop/a/8gXmMhgXvnytJQD9Zkv6WhR/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 01 set. 2024.

LIN, Weiqiang. Summit atmospheres: Aviation diplomacy and virtual infrastructures of politics. **TIBG – Transactions of the Institute of British Geographers**, v. 46, n. 2, p. 1 - 14, 2021. Disponível em: <<https://rgs-ibg.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/tran.12428>>. Acesso em: 13 abr. 2024.

MACHADO, Héverton Araújo. História e memória da aviação civil brasileira: conexão Nordeste diante dos acordos comerciais e militares nas décadas de 1920 a 1940. **Contraponto – Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da UFPI**, Teresina, v. 7, n. 2, p. 91 - 100, 2018. Disponível em: <<https://revistas.ufpi.br/index.php/contraponto/article/view/8557/5137>>. Acesso em: 11 abr. 2024.

MCKEEVER, Amy. Como a corrida espacial lançou uma era de exploração para além da Terra. **National Geographic**, [S.l], 29 abr. 2022. Disponível em: <<https://www.nationalgeographicbrasil.com/ciencia/2022/04/como-a-corrida-espacial-lancou-uma-era-de-exploracao-para-alem-da-terra>>. Acesso em: 01 set. 2024.

MIDDLE EAST MONITOR. **US official takes first ever direct flight from Israel to Sudan**. [S.l], 26 ago. 2020. Disponível em: <<https://www.middleeastmonitor.com/20200826-us-official-takes-first-ever-direct-flight-from-israel-to-sudan/>>. Acesso em: 27 out. 2024.

MILIC, Aleksandar; RANDELOVIC, Aca; RANDOVANOVIC, Marko. Use of drones in operations in the urban environment. **V INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE SAFETY AND CRISIS MANAGEMENT – THEORY AND PRACTISE SAFETY FOR THE FUTURE – SecMan**, [S.l], out. 2019. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/336589680_Use_of_drones_in_operations_in_the_urban_environment>. Acesso em: 20 abr. 2024.

MILITARY FACTORY. **Aircraft by Country - Soviet Union**. 2023. Disponível em: <<https://www.militaryfactory.com/aircraft/by-country.php?Nation=Soviet%20Union>>. Acesso em: 17 jun. 2023.

MIRANDA, Maria Bernadete. O Período da Diplomacia no Ar e a Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil. **Revista Virtual Direito Brasil**, São Roque, v. 7, n. 1, p.01-09, 2014. Disponível em: <https://docs.uninove.br/arte/fac/publicacoes_pdf/direito/v5_n1_2014/Bernadete.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2024.

MULTILOG. **Transporte Aéreo de cargas | Por que ele pode ser um grande aliado para o seu negócio?**. [S.l], 31 maio. 2023. Disponível em: <<https://site.multilog.com.br/noticia/transporte-aereo-de-cargas/>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM, 2016. **Stalin’s “Essential Aircraft:” Ilyushin Il-2 in WWII**. 26 set. 2016. Disponível em: <<https://airandspace.si.edu/stories/editorial/stalins-ilyushin-il-2-shturmovik>>. Acesso em: 17 jun. 2023.

NAYAR, Baldev Raj. Regimes, power, and international aviation. **International Organization**, v. 49, n. 1, p. 139 - 170. 1995. Disponível em: <<https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/regimes-power-and-international-aviation/F2716715E116C4ECECA7477E39885E7E>>. Acesso em: 25 set. 2024.

PODER 360. **EUA e Coreia do Sul usam caças em resposta à Coreia do Norte.** [S.l], 7 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/internacional/eua-e-coreia-do-sul-usam-cacas-em-resposta-a-coreia-do-norte/>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

PODER 360. **Conheça o Gripen, caça sueco que começa a ser usado pela FAB.** [S.l], 19 dez. 2022. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/governo/conheca-o-gripen-caca-sueco-que-comeca-a-ser-usado-pela-fab/>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

QUINTANEIRO, Tania. A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 23, n. 37, p. 223 - 234, 2007.

Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/vh/a/4PwrZX4qSV5nbsyXGW9mPH/?format=pdf&lang=pt>>.

Acesso em: 11 abr. 2024.

SALMAN, Yaron. Tourism and Normalization—The Case of Abraham Accords. **Tourism and Normalization**, 2024. Disponível em:

<<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21568316.2024.2402325?src=>>>. Acesso em: 27 out. 2024.

SARAIVA, Miriam Gomes. Os Estados Unidos e a ordem internacional após 11 de setembro. **Sociedade em Debate**, v. 9, n.1, p. 115-127, 2003. Disponível em:

<<https://revistas.ucpel.edu.br/rsd/article/view/511/454>>. Acesso em: 14 jun. 2024.

SIQUEIRA, Mauro Barbosa. Giulio Douhet: pioneiro, profeta e teórico do poder aéreo ainda atual. **Ideias em Destaque**, Rio de Janeiro, n. 34, p.09-36, 2010. Disponível em:

<https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Ideias/Textos/ideias_34.pdf>.

Acesso em: 14 jun. 2024.

TADEU, Jorge. Palestinian Airlines encerra suas operações após 25 anos. **NOTÍCIAS E HISTÓRIAS SOBRE AVIAÇÃO**, [S.l], 3 jan. 2021. Disponível em:

<<http://desastresaereosnews.blogspot.com/2021/01/palestinian-airlines-encerra-suas.html>>.

Acesso em: 20 out. 2023.

TÚLIO, Sílvio; SANTANA, Vitor. Aviões com repatriados da China pousam na Base Aérea de Anápolis. **G1**, Anápolis, 09 fev. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2020/02/09/aviao-com-repatriados-da-china-pousa-na-base-aerea-de-anapolis.ghtml>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

UOL. **FAB intercepta com rajadas de tiros avião suspeito de tráfico ilícito em RR**. São Paulo, 29 jan. 2024. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2024/01/29/fab-intercepta-aviao.htm>>. Acesso em: 20 abr. 2024.

UOL. **Pousa em Israel primeiro voo comercial direto dos Emirados**. [S.l.], 26 nov. 2020. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/afp/2020/11/26/pousa-em-israel-primeiro-voo-comercial-direto-dos-emirados.htm>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

US DEPARTMENT STATE. **ISRAEL-BAHRAIN AGREEMENT**. 2020. Disponível em <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/09/Bahrain_Israel-Agreement-signedFINAL-15-Sept-2020-508.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2023.

US DEPARTMENT STATE. **ISRAEL-MOROCCO AGREEMENT**. 2021. Disponível em: <<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2021/01/Joint-Declaration-US-MoroccoIsrael.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

US DEPARTMENT STATE. **ISRAEL-UAE AGREEMENT**. 2020. Disponível em: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/09/UAE_Israel-treaty-signed-FINAL-15-Sept-2020-508.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2023.

US DEPARTMENT STATE. **SUDAN**. 2021. Disponível em: <<https://www.state.gov/wpcontent/uploads/2021/01/Sudan-AA.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

US DEPARTMENT STATE. **The Abraham Accords Declaration**. 2020. Disponível em: <<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/10/Abraham-Accords-signed-FINAL-15-Sept-2020-508-1.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

VENTURA, Magda Maria. O Estudo de Caso como Modalidade de Pesquisa. **Revista SOCERJ**, v. 20, n. 5, p. 383-386, 2007. Disponível em: <http://sociedades.cardiol.br/socerj/revista/2007_05/a2007_v20_n05_art10.pdf>. Acesso em: 20 out. 2023.

WIJETUNGE, Kasun; WANASINGHE, Nirosh. Reforming the Air Defence Systems of Small Air Forces through an Air Diplomacy Framework to Counter Contemporary Aerial Threats: Sri Lankan Perspective and Way Forward. **BCIS EMERGING SCHOLARS' SYMPOSIUM 2021**, p. 1 - 31, 2021. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/356726698_Reforming_the_Air_Defence_Systems_of_Small_Air_Forces_through_an_Air_Diplomacy_Framework_to_Counter_Contemporary_Aerial_Threats_Sri_Lankan_Perspective_and_Way_Forward>. Acesso em: 14 abr. 2024.