



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA  
PRÓ-REITORIA DE ENSINO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

MARIA LÚCIA VALADA DE BRITO

O CORREIO AÉREO NACIONAL EM OPERAÇÕES HUMANITÁRIAS: UM  
ALIADO DA ASSISTÊNCIA SOCIAL DA FAB NA AMAZÔNIA?

Rio de Janeiro

2017

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA  
PRÓ-REITORIA DE ENSINO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

MARIA LÚCIA VALADA DE BRITO

O CORREIO AÉREO NACIONAL EM OPERAÇÕES HUMANITÁRIAS: UM  
ALIADO DA ASSISTÊNCIA SOCIAL DA FAB NA AMAZÔNIA?

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais.

Área de concentração: Poder Aeroespacial e Pensamento Político Estratégico Contemporâneo

Orientadora: Profa. Dra. Cláudia Maria Sousa Antunes.

Coorientador: Prof. Dr. Fernando da Silva Rodrigues.

Rio de Janeiro

2017

## FICHA CATALOGRÁFICA

B862g Brito, Maria Lúcia Valada de  
O Correio Aéreo Nacional em Operações Humanitárias: Um Aliado da Assistência Social da FAB na Amazônia. / Maria Lúcia Valada de Brito. -- Rio de Janeiro, 2017. 96 f.; 31 cm: il

Dissertação apresentada para a obtenção do título de Mestre no Curso de Mestrado Profissional em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea (Especialização em Ciências Aeroespaciais - Universidade da Força Aérea Brasileira). Rio de Janeiro. 2017. Orientadores: Profa Dra Claudia Maria Sousa Antunes e Prof. Dr. Fernando da Silva Rodrigues Referências: f. 26, 31, 33, 34 (f. 26-34)

1. Correio Aéreo Nacional. 2. Amazônia. 3. Força Aérea Brasileira. 4. Operações Humanitárias. 5. Assistência Social. I. Título

CDD:

025.48

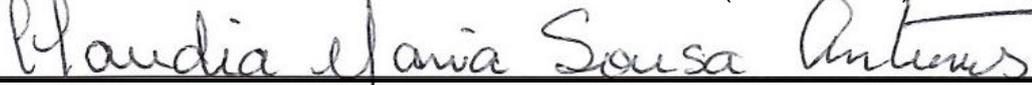
MARIA LÚCIA VALADA DE BRITO

O CORREIO AÉREO NACIONAL EM OPERAÇÕES HUMANITÁRIAS: UM  
ALIADO DA ASSISTÊNCIA SOCIAL DA FAB NA AMAZÔNIA?

Dissertação apresentada ao Programa  
de Pós-Graduação em Ciências  
Aeroespaciais da Universidade da Força  
Aérea, como requisito parcial para  
obtenção do título de Mestre em  
Ciências Aeroespaciais.

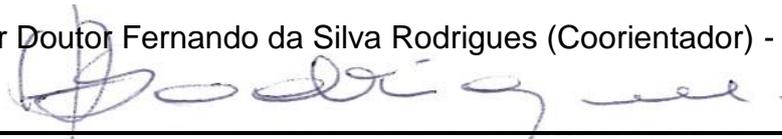
Aprovado por:

Professora Doutora Cláudia Maria Sousa Antunes (Orientadora) - UNIFA



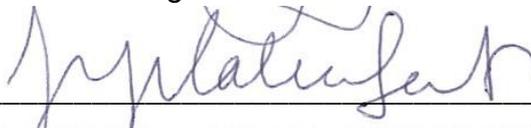
---

Professor Doutor Fernando da Silva Rodrigues (Coorientador) - UNIVERSO



---

Professor Doutor Jorge Calvário dos Santos – ESG / INEST-UFF

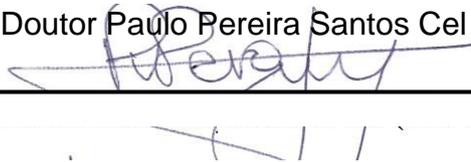


---

Suplentes

Professora Doutora Sabrina Evangelista Medeiros - EGN

Professor Doutor Paulo Pereira Santos Cel Res - UNIFA



---

Rio de Janeiro

2017

## **AGRADECIMENTOS**

Muitas pessoas me auxiliaram neste trabalho, a quem agora presto homenagens. À minha mãe Lourdes, uma professora de escola pública, e aos meus amigos, pela compreensão que tiveram por meu afastamento das atividades domésticas, militares, espirituais e artísticas. Ao auxílio da coordenação do PPGCA, principalmente Ten Vanessa, Ten Marinice e SO Carlos. À minha querida Orientadora, Profa. Dra. Claudia Maria Sousa Antunes e ao meu Co-orientador, Prof. Dr. Fernando da Silva Rodrigues, pelos inestimáveis conselhos e pelo seu empenho no levantamento de fontes, que foram de fundamental importância para o desenvolvimento desta pesquisa científica. Ao Cel R/1 Rafael pela disponibilidade em fazer a revisão desta dissertação. Ao Brig Int R/1 Tirre Freire, de quem lembrarei sempre de suas palavras “muito se faz na Força, mas pouco se publica” e outras tantas, e à Ten Cel Rita Emília pelo incentivo, pelos conselhos e pelas vivências que me conduziram a um patamar cada vez mais alto. À UNIFA e à FGV pelo uso de sua biblioteca. Aos meus entrevistados, Cel Av R/1 Celio e Cel Av André, que valorosamente e voluntariamente contribuíram com suas experiências de vida no apoio humanitário do CAN na Amazônia, e que agregaram valor a este trabalho. Aos militares e civis da UNIFA, unidades sediadas e instituições colaboradoras pelo apoio durante as aulas e confecção da obra.

## RESUMO

A pesquisa propõe uma investigação e reflexão sobre as políticas assistencialistas do Estado com o CAN na Amazônia, no que concerne às ações de governo da década de 1940. Enfatizaram-se os aspectos de Poder Aéreo, Soberania, Estado e Integração Nacional, notadamente dos governos Vargas. Alega-se que, nesse período, o governo utilizou o Poder Aéreo da Aeronáutica militar e a soberania estatal para promover o desenvolvimento do país e da aviação militar em sua ida para o Norte, ou seja, promover a Integração Nacional da Amazônia. Objetiva-se entender a questão da função humanitária do CAN. Neste trabalho, procurou-se clarificar a influência que as FFAA, na figura do CAN, exerceram no processo de ocupação humana da Amazônia e a importância da aviação como viabilizadora das políticas de integração do Estado brasileiro. Partiu-se de bibliografia escrita por militares, composta por livros, discursos, documentos doutrinários, revistas, livros de memórias, entrevistas e monografias. Para suporte da fundamentação teórica, recorreu-se a autores que realizam uma análise dos diversos aspectos concernentes ao CAM e CAN, do Poder Aéreo, da Defesa e do Serviço Social. Além disso, recorreu-se a documentos arquivísticos e outros que abordam esta temática. Quanto à metodologia, utilizou-se a pesquisa bibliográfica exploratória e descritiva, além de depoimentos de pilotos da FAB que serviram em missão assistencial na Amazônia. A relevância desta pesquisa se justifica na medida em que se procura entender em que momento o CAN, que originariamente tinha a tendência de transporte de informação e, posteriormente, carga e pessoas, agregou o transporte de assistência social para a Amazônia. A pesquisa mostra que a Integração Nacional foi uma prioridade estratégica do Estado em que as Forças Armadas reconfigurariam os interesses estatais em matéria de Segurança e Defesa.

**Palavras-chave::** FAB, Integração Nacional, Correio Aéreo Nacional, Amazônia.

## **ABSTRACT**

This research proposes an investigation and reflection on the assistance policies of the State with the CAN in the Amazon, regarding the government actions of the 1940s. The aspects of Air Power, Sovereignty, State and National Integration, Vargas. It is alleged that during this period the government used the Air Force of the military Aeronautics and state sovereignty to promote the development of the country and military aviation on its way to the North, that is, to promote the National Integration of the Amazon. The objective is to understand the issue of the humanitarian function of the CAN. In this work, we tried to clarify the influence that the armed forces, in the CAN figure, exercised in the process of human occupation of the Amazon and the importance of aviation as an enabler of the integration policies of the Brazilian State. It was based on a bibliography written by the military, composed of books, speeches, doctrinal documents, magazines, memoirs, interviews and monographs. To support the theoretical basis, authors were used to analyze the various aspects concerning CAM and CAN, Air Power, Defense and Social Service. In addition, archival and other documents that deal with this issue were used. As for the methodology, the exploratory and descriptive bibliographic research was used, as well as testimonies of FAB pilots who served in the Amazonian assistance mission. The relevance of this research is justified as it seeks to understand when the CAN, which originally had the tendency to transport information and, later, cargo and people, added the transport of social assistance to the Amazon. The research shows that the "march to the North" was a strategic priority of the State in which the Armed Forces would reconfigure State interests in Security and Defense.

**KEYWORD:** Brazilian Air Force, National Integration, National Air Mail, Amazonian region.

## LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

Figura 1	Escola de Aviação Naval – Ponta do Galeão.....	38
Figura 2	Escola de Aviação Militar – Campo dos Afonsos.....	42
Figura 3	Curtiss Fledgling K 263.....	46
Figura 4	Linhas do CAM – 1935.....	47
Figura 5	Aeronave Douglas C-47.....	49
Figura 6	Catalina CA-10.....	51
Figura 7	Aeronave Catalina na Amazônia – apoio a religiosos e indígenas.....	53
Figura 8	Propaganda Projeto Rondon 1970.....	61
Figura 9	Projeto Rondon – transporte aéreo pela FAB.....	61
Figura 10	Amazônia Legal.....	62
Figura 11	Seringueiro recolhendo o látex.....	63
Figura 12	Posto de Atendimento SUSA.....	66
Figura 13	Médico Noel Nutels atendendo paciente indígena.....	67
Figura 14	Aeronave <i>Buffalo</i> C-115.....	68
Figura 15	Linhas do CAN na Amazônia – 2004.....	69
Figura 16	Propaganda institucional da ACISO da FAB na Amazônia.....	70
Figura 17	Aeronave C-105 Amazonas transporta equipe médica.....	70
Figura 18	Aeronave C-98 <i>Caravan</i> transporta alimentos para indígenas.....	71
Figura 19	Mostra o curso dos rios de Leste para Oeste .....	83

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 Periódicos pesquisados sobre o CAN para esta dissertação .....	22
Tabela 2 Linhas do CAN estabelecidas após a Segunda Guerra Mundial.....	50

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACISO - Ação Cívico-Social  
BABV - Base Aérea de Boa Vista  
BABE - Base Aérea de Belém  
BAMN - Base Aérea de Manaus  
CAM - Correio Aéreo Militar  
CAN - Correio Aéreo Nacional  
CAN - SILOMS Módulo de transporte do Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços  
CECAN - Centro do Correio Aéreo Nacional  
CELOG - Centro Logístico da Aeronáutica  
CENDOC - Centro de Documentação da Aeronáutica  
COMAER - Comando da Aeronáutica  
COMAR - Comando Aéreo Regional  
COMARA - Comissão de Aeroportos da Região Amazônica  
COMPREP - Comando de Preparo  
COMTA - Comando de Transporte Aéreo  
COMGAR – Comando-Geral de Operações Aéreas  
CPG - Comissão de Promoção de Graduados  
CTLA - Centro de Transporte Logístico da Aeronáutica  
DCTA - Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial  
DCA - Diretriz do Comando da Aeronáutica  
DEPV - Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo  
EB - Exército Brasileiro  
EMAER - Estado-Maior da Aeronáutica  
EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária  
EMCFA - Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas  
END - Estratégia Nacional de Defesa  
ETA - Esquadrão de Transporte Aéreo  
EUA - Estados Unidos da América  
FA - Forças Armadas  
FAB - Força Aérea Brasileira  
FBC - Fundação Brasil Central  
FUNAI – Fundação Nacional do Índio  
GABAER - Gabinete do Ministro da Aeronáutica / Gabinete do Comandante da Aeronáutica  
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis  
ICA - Instrução do Comando da Aeronáutica  
ITA - Instituto Tecnológico de Aeronáutica  
IES - Instituições de Ensino Superior  
MB - Marinha do Brasil  
MAer – Ministério da Aeronáutica  
MD - Ministério da Defesa  
NSCA - Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica  
NUSESO - Núcleo de Serviço Social  
OM - Organização Militar  
PMMG - Polícia Militar de Minas Gerais  
PCN - Programa Calha Norte  
PAA - Programa de Apoio à Amazônia  
PDN - Política de Defesa Nacional  
II GM - Segunda Guerra Mundial

SISCAN - Sistema do Correio Aéreo Nacional  
SPAM - Serviço Postal Aéreo Militar  
SPI – Serviço de Proteção ao Índio  
SUSA – Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
1.1	RESUMO DOS CAPÍTULOS.....	18
1.2	ELEMENTOS METODOLÓGICOS.....	19
<b>2</b>	<b>CONCEITUAÇÕES E AMPARO TEÓRICO</b> .....	28
2.1	CONCEITOS E DEFINIÇÕES SOBRE POLÍTICA E PODER .....	28
2.2	CONCEITOS E DEFINIÇÕES SOBRE TERRITÓRIO E SOBERANIA.....	32
<b>3</b>	<b>OS CORREIOS AÉREOS MILITARES</b> .....	38
3.1	A CRIAÇÃO DAS AVIAÇÕES MILITAR E NAVAL.....	38
3.2	O CORREIO AÉREO MILITAR.....	44
3.3	O CORREIO AÉREO NACIONAL.....	48
<b>4</b>	<b>SERVIÇO SOCIAL</b> .....	54
4.1	O SERVIÇO SOCIAL NO BRASIL .....	54
4.2	SERVIÇO SOCIAL NA AERONÁUTICA.....	56
<b>5</b>	<b>A AMAZÔNIA BRASILEIRA</b> .....	62
5.1	ISOLAMENTO E COBIÇA INTERNACIONAL.....	63
5.2	O PAPEL DO CORREIO AÉREO NACIONAL.....	67
5.3	PERSONAGENS ILUSTRES NA INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA COM O CAN	71
<b>6</b>	<b>ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES</b> .....	79
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	84
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	88

O mérito do Correio Aéreo Militar foi o de canalizar energias e dar-lhes uma finalidade útil; foi o de proporcionar uma missão, de alto interesse nacional, aos aviadores militares brasileiros, cheios de entusiasmo para descobrirem, aeronauticamente, o Brasil interior. (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p.137).

A citação acima, de autoria do Tenente-Brigadeiro do Ar Néelson Freire Lavanére-Wanderley, diz respeito a uma das instituições que foram criadas com a finalidade de integrar efetivamente o Brasil, fazendo uso da, à época, relativamente nova ferramenta da tecnologia: o avião. Tal instituição, criada no início dos anos 1930 e que ainda hoje tem cumprido esse papel, é o Correio Aéreo Nacional (CAN).

A criação do CAN, ainda como Correio Aéreo Militar (CAM), teve como motivação inicial o desejo dos oficiais da Aviação Militar, os quais almejavam libertar-se do cilindro teórico de 10 km, em torno do Campo dos Afonsos, distância essa estabelecida pelos instrutores da Missão Militar Francesa, como distância máxima de voo para os pilotos brasileiros (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Também a Marinha do Brasil logrou, em 1934, criar o seu serviço, denominado Correio Aéreo Naval, o qual atendia sobretudo as cidades litorâneas das atuais regiões Sudeste e Sul do Brasil (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Para que se possa ter uma noção exata do significado da criação dos Correios Aéreos das Forças Armadas, nos anos 1930, é mister compreender que

Em 1931, do ponto de vista da sua unidade política, o Brasil era um **arquipélago** composto de ilhas representadas pelos núcleos de populações perdidos na vastidão do Território Nacional; as linhas do Correio Aéreo Nacional, em muitos casos, foram os primeiros elos a integrar esses componentes da nacionalidade brasileira, até então privados de meios adequados de comunicação (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 161, grifo nosso).

Destarte, é possível compreender-se, a partir da citação acima, quão importante passava a ser, para uma cidade do interior do Brasil, a criação de uma escala do CAN em seu aeródromo ou aeroporto. À época, o Brasil praticamente não dispunha de empresas de transporte aéreo, e a rede de estradas de rodagem era de todo insuficiente. As comunicações com o interior do Brasil eram supridas por cerca de 14.000 km de ferrovias e, principalmente, pela navegação costeira, também chamada de cabotagem, e pela navegação lacustre e fluvial, esta muito dependente do regime de cheias e vazantes dos rios.

O processo que levou à criação e implantação do CAN, contudo, foi gradativo, à medida que os meios das Aviações Militar e Naval e, após 1941, da Força Aérea Brasileira (FAB), assim o permitiam. Tal processo amadureceu ao longo de aproximadamente 27 anos, conforme será visto no capítulo que trata da História do Correio Aéreo Nacional.

Nesse sentido, o presente trabalho visa empreender o estudo do processo de criação e implantação do Correio Aéreo Nacional, a princípio como um meio dual, de adestramento dos pilotos militares e de integração nacional e que, em determinado momento, tornou-se um veículo para a execução de ações assistencialistas, por parte do Governo Federal.

A moldura temporal, ou delimitação do estudo, inicia-se na década de 1931, época em que foi criado o Correio Aéreo Militar (CAM). Seu término aborda o período correspondente até o ano de 2016, no qual o CAN já é um “veterano” de 85 anos. Nesse período houve uma reestruturação da Força Aérea e por isso muitos setores como o CAN perceberam mudanças estruturais que influenciaram sua atuação em atendimentos sociais. Cabe ressaltar que o serviço do Correio Aéreo Nacional é considerado pelo Governo Federal como tendo sido “reativado” desde o ano de 2004, embora nunca tenha sido realmente desativado, como será visto adiante.

Quanto ao problema de pesquisa, intentou-se desenvolver uma análise sobre o processo de organização e funcionamento do CAN, levando-se em consideração a hipótese de que, em determinado momento, teria havido uma mudança na sua destinação, com a agregação de missões destinadas a executar ações de caráter assistencialista, em especial na Região Amazônica.

Quanto à delimitação do objeto, tem-se a intenção de investigar as ações assistencialistas do CAN na Amazônia. Ou seja, o universo abrangido pela pesquisa apreende a contribuição das ações humanitárias da FAB, em suas missões integracionistas para o Norte brasileiro. Assim, a pesquisa tem o intuito de descobrir algumas ocorrências assistencialistas do CAN na Amazônia na sua mudança ou agregação de funções original.

O objeto de estudo desta pesquisa corresponde, então, à atuação assistencialista de alguns profissionais do CAN na Amazônia. Essa atuação, que

inicialmente era de levar informações e patrulhamento, reveste-se de uma função de Integração Nacional na Amazônia.

Os objetivos específicos da pesquisa são:

- investigar a história e as funções do Correio Aéreo Nacional (CAN) em ações de integração nacional, assistência social, e apoio humanitário, na Amazônia;

- comprovar ou não o caráter assistencialista das Forças Armadas e os reflexos advindos desse perfil de ação na Amazônia;

- identificar as possíveis necessidades políticas para adequações nas funções do CAN, e das Forças Armadas como um todo, em ações de integração nacional, assistência social e apoio humanitário.

Quanto aos motivos que levaram esta pesquisadora a escolher o assunto em tela, além de ser militar da Força Aérea Brasileira, está a admiração pelo passado do Correio Aéreo Nacional, e por tudo que este fez, principalmente no campo da assistência às populações mais isoladas e, por vezes, as mais carentes deste país, populações estas para quem a presença do Estado brasileiro muitas vezes resumia-se ao avião do CAN que, periodicamente, pousava na pista de terra ou no rio mais próximo, levando não apenas correspondência, mas também pessoas, medicamentos, alimentos, combustível, animais e, acima de tudo, levando esperança para aquelas pessoas. A importância deste trabalho está em ampliar o conhecimento sobre o processo do desenvolvimento humano a partir da promoção de ações intersetoriais entre as ações da Força Aérea e as políticas públicas do Estado brasileiro.

Este trabalho justifica-se por apresentar contribuição significativa para a FAB no sentido de demonstrar as atuações humanitárias na Amazônia que foram além da Integração Nacional. É um trabalho que poderá vir a ser considerado como referência básica sobre o assunto, além de ser uma pesquisa inédita, pois não há evidências de se ter estudado e pesquisado “as ações humanitárias do CAN na Amazônia” sob o aspecto de transformação ou agregação de novas funções. Sua relevância está no fato da escassa pesquisa acadêmica na área, e na sua capacidade de ampliação do conhecimento sobre o processo do desenvolvimento humanitário a partir da promoção de ações intersetoriais entre as ações da Força Aérea, as políticas públicas do Estado brasileiro e as ações da sociedade civil. Assim sendo, foi escolhido o tema do CAN na Amazônia pela sua importância de

atuação na Integração Nacional, sob os aspectos econômico e de desenvolvimento de atividades sociais.

Para a presente dissertação, foram investigados alguns documentos como Notaer, livros e noticiários que se referem à atuação de integração social do CAN na Amazônia, além de se fazer uso de alguns depoimentos de pilotos que serviram no Correio Aéreo. A variável a pesquisar será, portanto, a mudança ou agregação de funções do CAN na Amazônia.

Fazem parte do *corpus* documental diversas obras da historiografia da Aeronáutica. A principal delas é a “História da Força Aérea Brasileira”, de autoria do Tenente-Brigadeiro Nélon Freire Lavenère-Wanderley, publicada na sua primeira versão em meados dos anos de 1960, quando este ocupava a chefia do Estado-Maior das Forças Armadas. Lavenère-Wanderley foi testemunha ocular da criação da Força Aérea Brasileira e do Correio Aéreo Nacional, tendo sido ele próprio um dos pilotos que executou o voo inaugural do CAN, em 12 de junho de 1931. A segunda publicação é a “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, editada pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, e ainda a obra “A Epopéia do Correio Aéreo”, de José Garcia de Souza.

No tocante à bibliografia versando sobre Serviço Social, foram consultadas as obras de Maria Cecília S. Minayo e de Marilda Villela Yamamoto, as quais proporcionam um sólido embasamento teórico acerca das questões de ordem assistencialista.

Os temas voltados para a Região Amazônica são contemplados com trabalhos de autores como Humberto Lourenção (2003), Adriana Marques (2007), o general Carlos Meira Mattos, estudioso da Geopolítica no Brasil, assim como o Capitão Mário Travassos (1935). Também foram analisadas as obras de autores consagrados como o sanitarista Júlio Paternostro (1945) e Orígenes Lessa (1988), os quais ajudam a ilustrar as difíceis condições de isolamento da Amazônia brasileira, bem como as recorrentes campanhas por sua “internacionalização”.

Foram investigados fundos arquivísticos, como leis e normas da década de 1930 e 1940 provenientes do Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC), visando localizar documentos oficiais e demais escritos que fundamentaram a criação e legitimação da função original do CAN.

Além disso, foram pesquisadas fontes normativas emanadas do Estado Brasileiro, do antigo Ministério da Aeronáutica, do Estado-Maior da Aeronáutica, e

do extinto Comando de Transporte Aéreo (COMTA). Destacam-se aqui diversos decretos, decretos-leis, leis, estatutos, regulamentos, portarias, avisos ministeriais e outros documentos, que compreendem o conjunto de fontes que revelam partes importantes do percurso institucional e estrutural do Correio Aéreo Nacional e das atividades de Serviço Social, quer no Governo Brasileiro, quer no próprio Comando da Aeronáutica.

Finalmente, foram colhidos depoimentos de quatro Oficiais-Aviadores, pilotos da Força Aérea Brasileira. Estes foram escolhidos por terem tido a oportunidade de cumprir missões do Correio Aéreo Nacional, mormente na Amazônia, e que, portanto, constituem-se em fontes primárias das atividades de Defesa e Integração Nacionais, Assistenciais e Humanitárias, levadas a efeito pela Força Aérea Brasileira naquela região, sob a égide do CAN.

Uma hipótese básica permeia todo este trabalho: a de que o Correio Aéreo Nacional veio a agregar, ao longo do tempo, atividades de caráter humanitário e assistencial, às suas atribuições originais, de integração nacional e de adestramento de pilotos.

O mestrado profissional de Ciências Aeroespaciais tem esta pesquisa inserida no campo da História Militar, que se interliga às Ciências Políticas e Relações Internacionais, notadamente nos ramos da História Institucional e da História Social Militar.

A abordagem adotada para esta dissertação não corresponde à tradicional História Militar e às suas inclinações de cenários de batalha e dedicada à criação de narrativas de vidas e ações de personalidades. Compreende-se, aqui, História Militar não apenas como um ramo da História Tradicional, por vezes apenas narrativa, mas, segundo Paulo André Leira Parente,

a metodologia da história permite atualmente ampliar sua compreensão além das fronteiras da História Batalha e dos fenômenos políticos identificados com as Batalhas. As novas metodologias desenvolvidas na ciência histórica recente permitem alcançar as múltiplas interfaces da História Militar, tais como a **social, institucional**, cultural, econômica, tecnológica, religiosa, sociológica ou política, dentre tantas outras (PARENTE, 2009, p. 3, grifo nosso).

A preocupação desta dissertação é problematizar a formação de uma instituição militar, inseri-la em seu contexto e identificar seus atores e suas linhas de ação. Uma vez que serão consultados arquivos oficiais pertencentes à

Aeronáutica (CENDOC, COMTA, CECAN), os documentos de tais instituições constituem-se nos principais subsídios para construir-se a História da Instituição, permanente e regular, denominada Correio Aéreo Nacional, cuja existência é prevista, inclusive, na Constituição brasileira. Diante disso, este trabalho está inserido na nova história militar, isto é:

uma História que apresenta não apenas novos objetos para o seu campo de estudos, aproximando-a da história sociocultural e da história socioeconômica, como também vem desenvolvendo novas abordagens investigativas, com a introdução desses novos objetos e, até mesmo, ao focalizar os temas clássicos estudados pelas gerações anteriores de historiadores (SOARES e VAINFAS, 2012, p. 124).

Por tudo isso, a preocupação com a criação do CAN, bem como a interação deste com as atividades de caráter humanitário e assistencial, permeia todo este trabalho. Por motivos de organização, entretanto, torna-se necessário dividi-lo em capítulos, de forma que cada capítulo venha a abranger um dos assuntos principais deste trabalho.

### 1.1 RESUMO DOS CAPÍTULOS

No tocante ao desenvolvimento propriamente dito, a dissertação contemplará seis capítulos. No primeiro, a Introdução, serão apresentados os objetivos e outros elementos metodológicos, bem como as principais fontes de consulta, quer bibliográficas ou documentais, sendo ainda feita uma orientação sobre a organização da dissertação.

No segundo capítulo, Conceituações, serão explanados os diversos conceitos e definições dos termos e expressões deste trabalho, com o fito de fundamentar os demais capítulos e elencar os elementos teóricos, que explicitarão os conceitos-chave e fundamentos orientadores.

No terceiro capítulo, O Correio Aéreo Nacional, inicia-se o trabalho de pesquisa propriamente dito. Serão descritos os fatos e as circunstâncias históricos, inclusive o contexto que levou à criação da Aviação do Exército e da Marinha; a seguir será descrita de forma pormenorizada a criação do Correio Aéreo, como fator de adestramento militar e de integração nacional. O crescimento e desenvolvimento do CAN serão analisados a seguir, passando-se pela Segunda

Guerra Mundial, pela introdução das linhas do CAN na Amazônia, e até os dias atuais, com a revitalização ocorrida a partir do ano de 2004.

No quarto capítulo, O Serviço Social e a Aeronáutica, serão tecidas considerações sobre o surgimento da atividade de Serviço Social (outrora chamada “Assistência Social”), no mundo e no Brasil, e especificamente nas Forças Armadas brasileiras, com ênfase no antigo Ministério da Aeronáutica.

A seguir, no quinto capítulo, A Amazônia Brasileira, serão comentadas a situação histórica do isolamento da região Amazônica, bem como da cobiça internacional acerca dos insumos materiais de toda a ordem, pelos quais a Amazônia é conhecida. A atuação do Correio Aéreo Nacional na Amazônia será, então, descrita, com ênfase nas suas vertentes de Defesa Nacional, de Integração Nacional, assistencial e humanitária.

No sexto capítulo, proceder-se-á a uma análise das informações estudadas em toda esta dissertação.

Por derradeiro, nas Considerações Finais, será levada a efeito uma reorientação da dissertação, bem como discorrer-se-á sobre a comprovação ou refutação da Hipótese Básica deste trabalho, com os comentários acerca do atingimento dos objetivos que nortearam a pesquisa.

## 1.2 ELEMENTOS METODOLÓGICOS

Quanto à metodologia, a pesquisa foi conduzida levando em consideração os autores Gil (1994), Vergara (2000), Eco (1983), e outros. A metodologia utilizada mesclou abordagens qualitativas com a realização de Pesquisa bibliográfica exploratória e descritiva, observações e revisão de literatura. Para suporte metodológico, foram utilizados autores como: Lakatos (2003) e Minayo (2011). Em Lakatos (2003) quanto às etapas da pesquisa científica, ao fichamento, ao método, ao estudo da hipótese, à preparação da pesquisa e ao embasamento teórico. Em Minayo (2011) sobre o método qualitativo sobre a realidade social, a compreensão do fenômeno, e sobre as fases, como a exploratória da pesquisa.

Quanto à avaliação/revisão da literatura, para fundamentação teórica, recorreu-se à bibliografia disponível de importantes autores e fontes do CAM e CAN, do Poder Aéreo, da Defesa e do Serviço Social como: Souza (1947 e 1986), Barreto (2008), Estratégia Nacional de Defesa – END (2008), Política de Defesa Nacional – PDN (2012), Constituição Federal de 1946 e 1988, NOTAER (2015),

documentos arquivísticos e outros que abordam esta temática, como Santos (2015).

Quanto aos amparos teóricos sobre a conceituação de poder, Estado, soberania e território foram pesquisados autores como: Bobbio (2004), Heller (1968), Ratzel (1990), Santos (1989), Douhet (1988) e, ainda, sobre a teoria do CAM, CAN e o Poder Aéreo: Lavenère-Wanderley (1975), José Garcia de Souza (1943, 1947 e 1986), e Rodrigues (1943).

Sobre os aspectos de Serviço Social, suas atividades, sua criação, tanto no Brasil como nas Forças Armadas, foi possível levantar os seguintes autores e documentos para embasamento: Calçado (2008), Iamamoto (2000), Código de Ética Profissional do Assistente Social (Lei 8.662/93), e Lei Orgânica da Assistência Social (Lei n. 8.742, de 07 de dezembro de 1993).

Quanto aos Procedimentos Metodológicos, optou-se por abordar os aspectos gerais sobre as atividades sociais, que vão além da Integração Nacional do CAN e a atuação de sua tripulação que aparecem em autores que falam sobre a temática e o Notaer.

Para identificar a possível agregação de função do CAN, foi realizado um estudo em comparação com a teoria sobre o assunto, ligada a fatos históricos, desenvolvida através da criação de um eixo principal dos relatos encontrados. Para possibilitar a conclusão das hipóteses de agregação ou mudança de função original procedeu-se a um estudo sistemático e especulativo sobre a teoria dos autores que falam sobre a temática e, também, em publicações de Notaer, por exemplo.

Assim, a pesquisa segue os preceitos definidos pela teoria sobre o Poder Aéreo de Douhet (1988), que foi considerado como pai da aviação estratégica, pois, como ele mesmo diz: quem domina o ar domina o território, ou detém o poder sobre o território. Douhet, em 1921, teve seu mais importante trabalho, "O Domínio do Ar", editado pelo Ministério da Aeronáutica. Ele se baseou nas enormes possibilidades abertas no campo da guerra pelo emprego das forças aéreas. E, em sua teoria, uma vez alcançado o domínio do ar, consegue-se alcançar o domínio da terra, por conseguinte mantém-se a soberania do Estado.

Nesse trabalho, ele testemunha sua extraordinária capacidade de antevisão, em que ele delineou o que iria se tornar a Força Aérea. Diz ele "Hoje, o campo decisivo é o ar; é necessária a concentração em massa no ar e a resistência na superfície". (DOUHET, 1988, p. 18).

Essa teoria de Douhet testemunha a espantosa capacidade de antevisão deste grande General. Essa teoria se desenvolveu na Itália, depois na Alemanha, e França. Esse conhecimento foi voltado essencialmente para a análise de Poder Aéreo, em que os governos brasileiros utilizaram, como sua estratégia de desenvolvimento nacional, o poder da aviação militar, a FAB. Essa teoria explica a principal forma de atuação da aviação na possibilidade de uma guerra. E, como no caso brasileiro não há conflitos com os países vizinhos, o poder estratégico da aviação militar foi utilizado pelo Estado para o desenvolvimento e progresso do próprio país. Por conseguinte, Giulio Douhet define os princípios e vantagens da utilização da força aérea na organização tática de conflitos.

SANTOS (1989, p. 40) comenta que: Dominar o ar significa “estar em condições de impedir o voo do inimigo, ao mesmo tempo em que se garante esta faculdade a nós mesmos. (...)”. Assim, aquele que possui o domínio do ar e dispõe de uma força atacante adequada é capaz de proteger seu território e mares circundantes contra ataques aéreos. E, por conseguinte, detém um tipo de Poder.

Dessa forma, a presente pesquisa se situa na vertente que se fundamenta nos conceitos de Poder, Poder Aéreo, Soberania e Territorialidade elencados por Douhet (1988) e por Murillo Santos (1989).

A etapa seguinte, a exploração da pesquisa, consiste em aplicar, a todo o *corpus*, uma pré-análise das informações colhidas nos documentos. Após a conclusão da fase da exploração, deu-se início ao tratamento das informações obtidas e à interpretação dos dados. Na sequência ocorreu a transcrição de depoimentos registrados em Notaer, e a descrição do primeiro momento da análise, da qual foi produzido um texto síntese. Assim, a interpretação se utilizou da descrição para realizar um “movimento de procura de compreensão” (MORAES, 1999, p. 8).

Analisou-se a produção e divulgação de notícias acerca dos eventos que o CAN realizou como Integração social da Amazônia em operações humanitárias.

Por meio da FAB, no plano metodológico, adotou-se a abordagem qualitativa, que leva em consideração a presença ou ausência de um conteúdo nas notícias, como atendimentos humanitários que o CAN prestou na Amazônia, e que compõem o *corpus* analisado. E, assim, o estudo se dirigiu à questão sobre "o que o CAN faz?" e, por isso, constitui uma análise temática. A análise utilizou, como

parâmetro, a classificação das notícias por ordem de data sobre o CAN, com base em fatores de atuação humanitária na Amazônia.

Tabela 1- Periódicos pesquisados sobre o CAN para esta dissertação

Periódico	Assunto
Revista Aerovisão nº 230 de (2011)	O CAN comemora 80 anos. Explana um histórico dos percursos por que passou.
Revista Aerovisão nº 232 de 2012 p. 11	Fala sobre as decolagens dos aviões do CAN programadas por causa dos temporais. Em 1940, já transportavam pessoas, e dá outras notícias sobre o CAN. O Brig Eduardo Gomes foi um grande impulsionador da aviação e do progresso brasileiro principalmente para o Norte. A construção dos primeiros campos de pouso ao Norte.
Revista Aerovisão nº 239 de 2014	Mostra a integração do CAN. Mostra a foto do C-47 desenvolvido para a II GM e que foi muito utilizado em missões do CAN e do Projeto Rondon.
Revista Aerovisão nº 248, de 2016	Amazônia e suas peculiaridades. Mantém a importância estratégica por apresentar uma considerável faixa fronteira. Há um grande desafio para administrar a região que é o logístico. As distâncias são enormes e os acessos mais difíceis. A importância da FAB na integração da Amazônia. A Força aérea 100 com as mudanças planejadas, para uma Força mais eficaz.

<p>Revista Aerovisão nº 250 out Nov dez de 2016 p. 39 a 42</p>	<p>FAB em missão de Paz da ONU no Haiti, caráter humanitário.</p>
<p>Revista Aerovisão nº 251, de 2017 p. 27</p>	<p>Relata sobre o projeto Rondon que completa 50 anos em 2017 e o grande apoio que o CAN deu para a Amazônia. E as chamadas Ações Cívico-Sociais (ACISO) que, nos últimos dez anos, levaram atendimento médico por meio do CAN.</p>
<p>Notaer nº 6 de 2015, p. 5-6 e p. 10 e 11</p>	<p>O CAN, no ano em que comemora 86 anos e como um Legado de histórias presta ajuda humanitária ao Haiti. O Correio Aéreo Nacional (CAN) continua atuando como forte instrumento de integração entre a população brasileira. Militares aviadores da FAB revelam experiências em missões humanitárias incluindo o CAN que leva ao encontro de familiares. Apoio às comunidades indígenas</p>
<p>Notaer nº 7 jul 2014, p. 3 e p. 6</p>	<p>Palavras do CMT e Esquadrão Carajás transporta órgãos</p>
<p>Notaer nº 8 Ago 2017 p. 9</p>	<p>Projeto Rondon</p>
<p>Notaer nº 6 Jun 2017 p. 10-11</p>	<p>CAN encontra Pai após 37 anos , Missões humanitárias no exterior Chapecó, Chile e Peru.</p>
<p>Notaer nº 12 de Dez 2016 p. 3 e 7-9</p>	<p>Ten Brig Rossato fala sobre a reestruturação da FA e as ALA.</p>

<p>Notícias 2017.  <a href="http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30990/">http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30990/</a></p>	<p>Ministério da Saúde cria campanha e avalia papel da FAB no transporte de órgãos. A Força Aérea Brasileira realizou o transporte de 366 órgãos para transplante em todo o País entre 07 de junho de 2016 e 27 de setembro de 2017.</p>
--	--

Fonte: pesquisa da autora entre os anos de 2011 e 2017.

A tabela 1 acima registra as notícias, buscadas no que foi publicado na mídia por meio das seguintes palavras-chave: CAN, Amazônia e apoio humanitário. Assim, o *corpus* da presente análise reuniu, como fonte documental secundária, 5 noticiários do (NOTAER) e 6 revistas *Aerovisão* publicadas pela FAB na página da instituição na internet por ocasião de alguns eventos. O CAN participou de missões assistencialistas como ACISO e Rondon na Amazônia entre os anos de 2011 a 2016.

Dessa forma, o percurso metodológico foi iniciado pela pré-análise das notícias referentes às operações humanitárias do CAN na Amazônia como missão ACISO e Rondon, realizadas na década de 2010. A escolha dessas notícias sobre as atividades de integração social do CAN se deu em função de ações assistencialistas do CAN e em geral das FFAA.

Nesse contexto, procedeu-se à procura de textos que referenciavam o CAN em seu título, texto, ou nas *hashtags* que identificam as notícias. Foram encontradas algumas notícias publicadas na página da FAB da internet na década de 2000. De um total de 15 notícias, foram selecionadas apenas as que detinham informações sobre o CAN na Amazônia em operações assistenciais. Assim, foram selecionadas 11 notícias, publicadas entre 2000 e 2016 que mereceram referência, por focarem a atuação do CAN na Amazônia. O mesmo procedimento foi repetido com as quatro entrevistas de 2017. O passo seguinte foi montar uma análise e comparação com as entrevistas. Além dos temas já mencionados, um novo foi identificado: ações do CAN que vão além do que estava inicialmente previsto.

E, por último, as 4 notícias alusivas aos atendimentos assistenciais do CAN na Amazônia foram reunidas e analisadas, buscando identificar a hipótese de agregação ou mudança de função do CAN. Assim, as notícias resultaram na identificação do seguinte novo tema: participação da FAB no apoio aos necessitados na Amazônia.

Na sequência, esse tema foi analisado de acordo com o sentido produzido, buscando-se pontos em comum sobre a atuação humanitária do CAN na Amazônia, e chegou-se à ideia de que as FFAA (em geral) e o CAN (em particular) exerceram e exercem atividades que vão além daquilo para o que foram originalmente destinadas. Em seguida, em razão da metodologia adotada, foi feita uma descrição dos fatos e relatos, resumindo-se em tendências por meio da tabela acima que expressa os significados presentes em cada uma delas, a partir da qual se realizou a interpretação dos dados obtidos.

Como fio condutor teórico, também foram escolhidos os momentos históricos e políticos que permeiam este trabalho. Assim, foram incluídos como apoio as discussões dos principais teóricos da geopolítica no Brasil em três momentos: 1º momento (década de 1930 e 1940), com Mário Travassos: com o livro *Projeção Continental do Brasil* (1935). Este livro reflete o ambiente político interno e externo, após a Revolução de 1930. Em um 2º momento (década de 1940 e 1950), com Golbery do Couto e Silva: como oficial de inteligência e servindo na ESG, desenvolveu um conjunto de teses sobre o Brasil, em seus aspectos geopolíticos e de planejamento estratégico. Suas ideias foram baseadas no conceito dos fundadores da geopolítica brasileira, moldada na nova realidade nacional e internacional surgida no pós-guerra (2ª GM). Em um 3º momento (década dos anos 1960 até 2000) com Carlos de Meira Mattos: considerado uma das principais autoridades em Geopolítica na América do Sul, também foi influenciado pelos fundadores da geopolítica brasileira. Na obra *Geopolítica Pan-Amazônica*, temos uma visão global da região, articulada às questões nacionais, alinhada com os fatos que ocorreram, a saber:

---

No entendimento das obras dos generais Mário Travassos, Carlos de Meira Mattos e Golbery do Couto e Silva, é possível analisar as interfaces entre as doutrinas geopolíticas da escola geopolítica militar e as práticas para a Amazônia brasileira, e qual é a conotação geopolítica das práticas governamentais direcionadas à Amazônia. Essa expertise nacional teve que lidar com a expansão

econômico-militar dos EUA e com o *modus operandi* de um novo modo de planejar estrategicamente os interesses nacionais e concretizar os objetivos nacionais permanentes. Os anos 50, com o advento da Escola Superior de Guerra no final da Segunda Guerra Mundial, marcaram uma nova etapa nos estudos geopolíticos com o surgimento de uma nova geração de estudiosos, a saber: Therezinha de Castro, Meira Mattos e Golbery do Couto e Silva. Assim, dos principais teóricos que estudaram a evolução da geopolítica brasileira, vale ressaltar Mário Travassos (década de 1930), Golbery do Couto e Silva (década de 1940) e Carlos de Meira Mattos (década dos anos 2000).

Esses três autores são os que mais se destacam dos pensadores geopolíticos brasileiros (e por consequência na vasta obra de Therezinha de Castro). Eles centralizam suas observações na realidade brasileira. Para todos eles, a geopolítica era, e é, inseparável do conceito de nação. Assim, o corpo coerente da doutrina geopolítica brasileira é o resultado dessa tradição na análise e na investigação da realidade nacional, tão necessária no mundo atual para orientar a ação dos homens de Estado.

Nos estudos da geopolítica brasileira, após 1930, teria passado a prevalecer uma visão mais pragmática e orientada, pelo menos idealmente, para a defesa dos interesses da sociedade brasileira como um todo.

O primeiro precursor da “escola brasileira de geopolítica” é, em um 1º momento histórico e político e que permeia este estudo, o principal teórico da década de 1930, o Major Mário Travassos, com o livro *Projeção Continental do Brasil* (1935). Ele reflete o ambiente político interno e externo, após a Revolução de 1930. Vale ressaltar que nesse período o caráter nacionalista do governo Vargas (1930-1945) contribuiu para o desenvolvimento da geopolítica, pois GV tinha o ideal de construir um Estado e uma verdadeira Nação brasileira (VLACH, 2003).

Travassos sinaliza que Vargas defendia o desenvolvimento de uma infraestrutura no setor de transportes, baseada

---

nas linhas naturais ou geográficas de circulação do próprio território e, também contendo as adaptações ou variantes que as possibilidades humanas põem hoje ao serviço dos homens de Estado para a consecução das finalidades políticas das coletividades que dirigem. (TRAVASSOS, 1935, p. 186).

Segundo Vlach (2003), da década de 1930 até a década de 1940, no primeiro período geopolítico ou político histórico, o governo Vargas põe em prática a sua concepção de Nação por um lado. Por outro lado, há uma corporação de cidadãos lutando por direitos e deveres que são definidos em função de sua participação profissional na sociedade. Dessa forma, Vargas substituiu o liberalismo econômico apenas quando se iniciou o Estado Novo (1937-1946).

Travassos (1935) entendia que o investimento nos transportes influenciou decisivamente a construção do Estado Novo e influenciou também o Governo de Vargas. Ele esperava que o governo de Vargas desenvolvesse uma política de grande importância para a rede de transportes da mesma forma que acontece em países de grande dimensão territorial. E, como o interior brasileiro era praticamente despovoado, o desenvolvimento de uma política de transportes em escala nacional contribuiria para favorecer a ocupação do interior. Isso, de maneira gradativa, intensificaria as relações entre as regiões brasileiras. Dessa forma, pode-se compreender a referência que ele faz ao papel político de Vargas como um dos “homens de Estado” junto às “coletividades que dirigem” (VLACH, 2003). Por conseguinte, Getúlio Vargas investiu na aviação militar como uma forma de aumentar as relações entre as regiões e a Integração Nacional com o governo central. Nesse sentido, nas décadas de 1930 e 40, Vargas via no Poder Aéreo uma forma de articular tanto os anseios do povo quanto suas metas de populismo de governo. Dessa forma, também, a aviação militar foi, aos poucos, agregando uma nova função social tanto por necessidade regional quanto por ordem do governo.

Assim, a Integração Nacional, para Travassos (1935), era uma necessidade urgente em que os governos deveriam investir. Ele desenvolveu um estudo orientado para a importância da implantação de uma política territorial de Integração Nacional, por meio de interligações com redes de transporte de amplitude nacional, que permitiriam o estabelecimento de comunicações entre as regiões brasileiras. Isso permitiria também o povoamento das regiões do interior, isoladas entre si, onde a comunicação com o governo central era muito difícil e muitas vezes impossível de se estabelecer do ponto de vista de uma unidade política e territorial. Paralelamente, ele mostra que, se houvesse o desenvolvimento de uma política territorial mais abrangente, isso seria uma das armas mais favoráveis para transformar em realidade a ambição brasileira de exercer hegemonia na América do Sul, e que beneficiasse o interior. Nessa visão, esta

aliou-se à vontade de desenvolver a aviação nacional no governo de Vargas, o que impulsionou extraordinariamente a indústria nacional com a implantação de Parques e fábricas de aviões (TRAVASSOS,1935).

## **2. CONCEITUAÇÕES E AMPARO TEÓRICO**

Antes de iniciar-se o percurso acerca da história do Correio Aéreo Nacional e suas interações com as questões relativas à integração nacional e às questões de caráter assistencial e humanitário, fulcro desta dissertação, faz-se necessário conceituar-se e definir-se diversos termos, para que sua exata acepção seja depreendida de acordo com o contexto visado por esta dissertação.

Dessa forma, serão conceituados termos e expressões como Defesa Nacional, Território, Poder Aéreo, Poder Aeroespacial), Soberania, Integração Nacional, Política e Poder Político.

Cabe salientar que Conceitos são derivados da literatura existente, ao passo que Definições são fruto das fontes documentais, em especial a legislação sobre determinado assunto.

### **2.1 CONCEITOS E DEFINIÇÕES SOBRE POLÍTICA E PODER**

Os conceitos de Política, Política Nacional e Poder são relevantes para entender o aspecto histórico da ocupação do território por uma população, em que se precisa compreender o contexto no qual se desenvolve a sociedade estudada. Um dos conceitos de Política é o de John Rawls, segundo o qual, Política é “o conjunto de procedimentos formais e informais que expressam relações de poder e que se destinam à resolução pacífica de conflitos, definindo a forma de distribuição de benefícios e a sua utilização de bens públicos” (RAWLS, 2007, p. 40).

Já Maquiavel, considerado o Pai da Ciência Política, cita, em sua obra O Príncipe (2017, p. 37), que Política é “a arte de atingir, exercer e conservar o poder”. Já Cassirer (2003, p.88) define política como “arte de unificar e organizar as ações humanas e dirigi-las para um fim comum.” Tembra (2011, p.127) entende Política como “a arte de definir objetivos, a forma das atividades humanas tendentes a criar as condições indispensáveis à existência da sociedade”. Ela está estreitamente ligada ao poder, ou seja, a política é uma atividade orientada ideologicamente para a tomada de decisões de um grupo para alcançar determinados objetivos.

Também pode ser definida como sendo o exercício do poder para a resolução de um conflito de interesses. A utilização do termo passou a ser popular a partir do século V a.c., quando Aristóteles desenvolveu a sua obra intitulada precisamente **Política**, o primeiro tratado sobre a natureza, funções e divisão do Estado, e sobre as várias formas de Governo, com a significação mais comum de arte ou ciência do Governo (BOBBIO, 2004, p. 934, grifo nosso).

Mais adiante, Norberto Bobbio (2004, p. 954) entende que o termo “Política” expandiu-se graças à influência da grande obra de Aristóteles, ou seja, política significa “tudo o que se refere à cidade (*polis*) e, conseqüentemente, o que é urbano, civil, público e, até mesmo, sociável e social”. Ressalta ainda que a Política é “a arte por meio da qual os homens associam-se com o objetivo de instaurar, cultivar e conservar entre si a vida social” (BOBBIO, 1997, p. 63).

No tocante às definições, o documento do Ministério da Defesa denominado Glossário das Forças Armadas (MD35-G-01), traz uma definição bem mais específica de Política: é “a arte de estabelecer objetivos e de orientar e conduzir o processo global que visa à conquista e manutenção destes objetivos” (BRASIL, 2015, p. 213). Estabelece ainda uma definição para Política Nacional:

É o conjunto dos Objetivos Nacionais identificados e estabelecidos a partir da interpretação das necessidades, interesses e aspirações da nação, bem como a orientação para o emprego do Poder Nacional (BRASIL, 2015, p. 213).

De tais conceitos e definições, pode-se depreender que a Política encerra, dentro de si, uma íntima relação com a questão da aplicação do **Poder**. Este, intrinsecamente, permeia o estudo e o entendimento de política. Assim, a política gera um tipo de poder implícito em sua ação, seja para promover um bem-estar público ou um ideal democrático.

Dos muitos conceitos existentes de Poder, o do sociólogo alemão Max Weber é um dos mais abrangentes. Segundo ele,

O conceito de Poder traz o aspecto da possibilidade de que um homem ou um grupo de homens realizem sua própria vontade em uma ação comunal mesmo contra a resistência de outros que estão participando nesta ação. Dessa forma, o homem almeja o poder, além do desejo de enriquecer, mas também para obter reconhecimento e prestígio ou seja, a luta pelo poder e também pelas honras sociais (WEBER, 1981, p. 67).

Bobbio, por sua vez, conceitua Poder de forma mais simples: seria “a capacidade ou a possibilidade de agir, de produzir efeitos. Isso, tanto pode ser

referida a indivíduos e a grupos humanos como a objetos ou a fenômenos naturais” (BOBBIO, 2004, p. 933).

No tocante ao Poder Aéreo, este difere de Poder Aeroespacial. O primeiro é relativo ao ar, ou seja, a potencialidade de utilizar o ambiente *aéreo*, empregando meios *aéreos* de combate e apoio. Melhor dizendo, tudo que promova a conquista e assegure a liberdade de utilizar o espaço *aéreo* de um país, privando um eventual adversário de agir com liberdade. O segundo é relativo ou pertencente ao espaço aéreo, ou seja é a expressão máxima da projeção da Força Aérea integrando os fatores militar, tecnológico, científico e econômico.

Assim, o primeiro teórico sobre Poder Aéreo, o qual idealizou seus primeiros conceitos, foi o general italiano Giulio Douhet, autor de **O Domínio do Ar**. Para ele, o Poder Aéreo traduzia-se na expressão “Domínio” ou “Controle do Ar”, que seria simplesmente “estar em condições de impedir o voo do inimigo, ao mesmo tempo em que se garante esta faculdade para nós mesmos” (DOUHET apud SANTOS, 1989, p. 40).

Outra definição de Poder Aéreo, mais atual, é a constante da obra “Evolução do Poder Aéreo”, de autoria do Tenente-Brigadeiro do Ar Murillo Santos. Santos conceitua Poder Aéreo como “a capacidade de controlar e utilizar o espaço aéreo com propósitos definidos” (SANTOS, 1989, p. 161).

Para os fins deste trabalho, entretanto, é importante assinalar a definição de Poder Aeroespacial, constante da Doutrina da Força Aérea Brasileira (2012).

É a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que a Nação dispõe para a utilização do espaço aéreo e do espaço exterior, quer como instrumento de ação política e militar, quer como **fator de desenvolvimento econômico e social**, visando conquistar e manter os Objetivos Nacionais (BRASIL, 2012, p. 8, grifo nosso).?

O Estado, ao exercer o seu Poder, o faz através de suas Políticas, ou seja, lança mão das Políticas Públicas, as quais, de acordo com Maria Paula Dallari Bucci, “são programas de ação governamental visando coordenar os meios à disposição do Estado e as atividades privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados” (BUCCI, 2006, p. 241). São metas coletivas conscientes e, como tais, um problema de direito público, em sentido lato.

Nesse ponto, cabe abordar, de forma um pouco mais aprofundada, a

distinção entre Políticas de Estado e Políticas de Governo. Segundo Almeida (2016, p. 30): “Políticas de Estado são políticas, seguidas por um governo específico, em um momento da trajetória política de um país ou de um governante”. Elas podem corresponder à expressão da chamada “vontade nacional”, dado que contêm certos objetivos coletivos. Por outro lado, Política de Governo é aquela que expressa a vontade passageira de um governo ocasional, numa conjuntura precisa, geralmente limitada no tempo, da vida política desse mesmo país, o que a coloca em termos de orientações passageiras ou circunstanciais (ALMEIDA, 2016).

Além do já citado acima, uma política pública pode ser elaborada pelo Estado ou mesmo por instituições privadas, desde que se refiram à coisa pública (*res publica*); desse modo, as políticas públicas vão além das políticas governamentais, considerando-se que o governo não é a única instituição a promover políticas públicas e, nesse caso, o que define uma política pública é o problema público.

Para entender-se melhor Políticas Públicas, pode-se citar Leonardo Secchi que define que,

Política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. Essa definição em detalhe resume-se em que: uma política é uma orientação à atividade ou à passividade de alguém; as atividades ou passividades decorrentes dessa orientação também fazem parte da política pública (SECCHI, 2013, p. 13).

Nesse sentido, conforme Matheus C. Carvalho,

a política pública é um processo de decisão, em que pode haver conflitos de interesses. Por meio das políticas públicas, o governo decide o que fazer ou não fazer. **O segundo sentido se dá do ponto de vista administrativo:** as políticas públicas são um conjunto de projetos, programas ações e decisões tomadas pelos governos (nacionais, estaduais ou municipais) e atividades realizadas pelo governo com a participação, direta ou indireta, de entes públicos ou privados que visam assegurar determinado bem estar para a sociedade ou **direito** de cidadania para vários grupos da sociedade ou para determinado segmento social, cultural, étnico ou econômico (CARVALHO, 2008, p. 5, grifo nosso).

Com a expansão da democracia, as responsabilidades dos governantes diversificaram-se. Uma das funções dos governantes, portanto, é promover o bem-estar da sociedade. Além disso, o bem-estar da sociedade está relacionado a ações bem desenvolvidas e à execução de políticas públicas em áreas como saúde, educação, meio ambiente, habitação, assistência social, lazer, transporte e segurança, ou seja, deve-se contemplar a qualidade de vida como um todo.

Ao se analisar os conceitos e definições sobre Política, Políticas Públicas e Poder, pode-se concluir que a Política está ligada ao exercício do Poder para a resolução de um conflito de interesses dos cidadãos e do Estado. Tal Poder é usado pelo Estado, assim, para assegurar a execução das Políticas Públicas, através das quais o Estado provê a satisfação dos seus cidadãos e bem assim atinge as necessidades e aspirações da Nação como um todo.

## 2.2 CONCEITOS E DEFINIÇÕES SOBRE TERRITÓRIO, SOBERANIA

Além dos conceitos referidos no item anterior, outros são necessários, para o perfeito entendimento deste trabalho, como os de Território, Soberania, Defesa Nacional e Integração Nacional.

Quando se fala em Território, para fins da Geopolítica, pode-se compreendê-lo como sendo o espaço geográfico apropriado e delimitado por relações de soberania e poder (PENA, 2017). Ou, em relação ao conceito de Território: a Geopolítica é a “Política feita em decorrência das condições geográficas”, ou seja, é a descrição física de acidentes geográficos visando fins estratégicos (MIYAMOTO, 1981, p.76). E um outro teórico, o General Meira Mattos, diz que "em termos genéricos entendemos geopolítica como 'a política aplicada aos espaços geográficos". Para ele, "este conceito, por sua amplitude, cobre todos os demais, com o mérito de evitar a polêmica retórica sobre o assunto" (1984, p.3). Para Meira Mattos, "o mais sintético e abrangente conceito de Geopolítica é de Ratzel em que: “espaço é poder”" (MEIRA MATTOS, 1975, p. 5).

Couto e Silva considera a geopolítica “sobretudo uma arte – a arte que se filia à Política e, em particular, à Estratégia ou Política de Segurança Nacional [...] (cujos) propósitos se projetam dinamicamente para o futuro” (Couto e Silva, 1981, p. 33). Segundo este autor, o objetivo da geopolítica interna é o de promover a plena integração do território brasileiro. Essa integração exigiria o “planejamento cuidadoso” de toda a infra-estrutura necessária para possibilitar a fixação de contingentes populacionais no oeste e norte do Brasil. VLACH (2003)

segundo VLACH (2003) “Por conseguinte, a integração nacional dependeria da valorização econômica dos amplos espaços geográficos do interior brasileiro”. Couto e Silva ainda considera indiscutível a importância vital dos Estados Unidos na defesa do continente americano. Faz, porém, uma ressalva:

Se a geografia atribuiu à costa brasileira e a seu promontório nordestino um quase monopólio de domínio no Atlântico Sul, esse monopólio é brasileiro, deve ser exercido por nós exclusivamente, por mais que estejamos, sem tergiversações, dispostos à utilizá-lo em benefício de nossos irmãos do norte, a que nos ligam tantos e tão tradicionais laços de amizade e de interesses, e em defesa ao mesmo tempo da civilização cristã, que é a nossa, contra o imperialismo comunista de origem exótica. VLACH (2003) .

Em alguns casos, o território possui fronteiras fixas e muito bem delimitadas (a exemplo do território brasileiro); em outros, seus limites não são muito claros (como o território delimitado por algum grupo terrorista ou por um consórcio de grandes empresas). Portanto, ao falar-se, por exemplo, em **território brasileiro**, não se está falando do Brasil propriamente dito, mas do seu espaço delimitado correspondente, delimitação essa exercida por meio de um domínio que é reconhecido internacionalmente, o qual é chamado de **Soberania**.

**Soberania**, por sua vez, é conceituada como

o exercício da autoridade que reside em um povo e que se exerce por intermédio dos seus órgãos constitucionais representativos. A soberania é uma autoridade superior que não pode ser restringida por nenhum outro poder e, portanto, constitui-se como o poder absoluto de ação legítima no âmbito político e jurídico de uma sociedade (BASTOS, 1994, p.134).

Dessa forma, pode-se depreender, das conceituações acima, que o Estado que não for capaz de exercer efetivamente a soberania dentro de seu território, não se constitui em um verdadeiro Estado, com todos os seus requisitos. Tal é a necessidade de soberania para a existência do Estado, que as Constituições da maioria dos países a colocam como condição *sine qua non* para caracterizar-se um país. No caso do Brasil, o Artigo 1º, inciso I da Constituição Federal de 1988 consagra tal princípio.

A capacidade de um Estado proteger seu território, seu povo e seus interesses, no exercício pleno da sua soberania, traduz-se na Defesa ou, mais especificamente, na Defesa Nacional. Para Norberto Bobbio, Defesa:

é a organização das Forças Armadas do Estado, a atividade desenvolvida para garantir a segurança identificada com o território, com o povo e com o poder organizado e soberano. A defesa está conectada com a própria essência do Estado, que não pode renunciar a acautelá-la contra fenômenos de subversão das próprias instituições (BOBBIO, 2004, p. 401).

O Glossário das Forças Armadas, por sua vez, define Defesa Nacional como “conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra

ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas” (BRASIL, 2015, p. 85).

Da análise das citações acima, pode-se depreender que, em essência, a Defesa de um país visa proteger seu território e fazer valer seus direitos de soberania. Ou seja, ficamos com o conceito de Bobbio, para quem a Defesa “assume um significado estritamente instrumental, que compreende todas as modalidades organizativas e funcionais destinadas a garantir os valores essenciais sintetizados no conceito de segurança” (BOBBIO, 2004, p.312). O objeto essencial da Defesa “é constituído pelo poder organizado, ou melhor, pelas instituições políticas que caracterizam um ordenamento” (idem, p. 314). Defesa tem como primeiro objetivo a independência do Estado. O principal, embora não o único, instrumento de que o Estado faz-se valer para assegurar a sua Defesa são as Forças Armadas que, no caso do Brasil, conforme reza o Art. 142 da Constituição Federal,

As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem (BRASIL, 1988, p. 473)

No caso brasileiro, portanto, a Lei Magna assegura que as Forças Armadas são as principais guardiãs do território e da soberania, na qualidade de instituições permanentes e regulares, e ainda, quando se fizer necessário, garantem os poderes constituídos e a lei e a ordem. Nessa situação, fica claro que as Forças Armadas brasileiras, além de sua missão primordial de Defesa contra a agressão externa, também têm a atribuição de manutenção da lei e da ordem internas, sempre que acionadas pelos poderes constitucionais, quais sejam, os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

Voltando-se ao aspecto da Integração Nacional, cabe citar Norberto Bobbio, que afirma que esta é a “introdução, no circuito político, de todos os membros da comunidade, com iguais direitos de participação” (BOBBIO, 1997, p. 627). Também afirma Bobbio, sobre o mesmo tema, que o “processo de integração tem uma relevante dimensão histórica, é possível esboçar uma tipologia da integração: integração territorial, integração **nacional** e integração **social**” (BOBBIO, 1997, p. 633, grifo nosso). Esta afirmação reveste-se de importância significativa para este trabalho, na medida em que, conforme será pormenorizado

adiante, o Correio Aéreo Nacional, inicialmente uma ferramenta de **Integração Nacional**, passou também a exercer atividades de **integração social**, ao abraçar atividades de caráter humanitário e assistencial.

Da análise das citações acima, conclui-se que integrar uma nação consiste, basicamente, em assegurar a todos os cidadãos iguais direitos de participação nos diversos aspectos da vida nacional, não importando as distâncias ou o isolamento geográfico.

O que diferencia Poder Aéreo de Poder Aeroespacial. O primeiro é relativo ao ar, ou seja, a potencialidade de utilizar o ambiente *aéreo*, empregando meios *aéreos* de combate e apoio. Ou seja, tudo que promova a conquista e assegure a liberdade de utilizar o espaço *aéreo* de um país, privando um eventual adversário de agir com liberdade. O Poder Aeroespacial é relativo ou pertencente ao espaço aéreo, ou seja é a expressão máxima da projeção da Força Aérea integrando os fatores militar, tecnológico, científico e econômico.

O Estado democrático, como o do Brasil, para exercer sua soberania sobre o território de domínio, usa de seu poder político ou de sua política de Estado para manter a defesa do território e a paz.

Em particular, o Estado brasileiro se estrutura em um modelo democrático pluralista, ou seja, reconhece e tolera a existência de diferentes posições, opiniões ou pensamentos. Esse Estado aceita a participação de vários grupos sociais na vida democrática. Ou seja, em sua dimensão política, ele se dilui em seu conjunto institucional de decisões, ouvindo as esferas dos poderes legislativo, executivo e judiciário. Contudo, a esfera de execução fica a cargo da administração pública na qual atua o poder público de um corpo burocrático. Assim sendo, o poder público tem o dever de ser eficiente, utilizando os recursos com efetividade e presteza.

Por outro lado, o poder público, na pessoa do Estado, também tem o dever da probidade, agindo com ética, integridade e retidão. E tem o dever de prestar contas, atestando a prática dos deveres mencionados anteriormente. A política, então, está ligada ao exercício do poder para a resolução de um conflito de interesses dos cidadãos e do Estado, pois é através da política que se entende a divisão do Estado, e as diversas variantes da manifestação do Governo como arte ou ciência do Governo, onde os homens se associam, com o objetivo de cultivar e conservar a vida social na sociedade em que vivem, além de pretender a conquista e a manutenção dos objetivos sociais. Também se depreende disso o Poder

Nacional, o qual emprega o poder burocrático através de uma técnica organizacional acurada, e faz uma espécie de política para entender as necessidades, os interesses e as aspirações da nação.

Assim também, ao longo da história, o CAN e a FAB, de modo geral, como uma ferramenta de Estado, muito atuaram, fazendo e auxiliando nos deveres do Estado na região Amazônica,, levando assistência social e defendendo o interesse dos cidadãos daquela região. Isso fez muitos autores relatarem que a presença do Estado se faz naquelas áreas pela presença das FFAA. Isso acontecia, principalmente com o Poder Aéreo, no passado, por meio do CAN.

O conceito de Estado, no que se refere ao controle do território, muito se relaciona ao trabalho do CAN, pois os relatos iniciais da literatura ligados ao tema proposto começam a aparecer quando o CAM vinha atuando na integração territorial e social na Amazônia. Inicialmente, utilizava os aviões militares do Exército, tendo como objetivo levar às populações ribeirinhas da Amazônia o atendimento especializado e o acesso à rede de saúde, a medicamentos, e alimentos, além do transporte de pessoas, como foi o caso de relatos de combate à malária e, depois, o transporte de outros médicos e de um sanitarista como relatado em Lessa (1988).

Comparando os conceito de Estado, política, política nacional e poder político, a política está refere-se ao exercício do poder para a resolução de um conflito de interesses dos cidadãos e do Estado. Em Estado, Aristóteles foi um dos primeiros a definir e orientar sobre o conceito de Estado e de política como algo ligado à cidade, ao urbano, ao público, ao social. Pois, é através da política que se entende a divisão do Estado, e as diversas variantes da manifestação do Governo como arte ou ciência do Governo, onde os homens se associam, com o objetivo de cultivar e conservar a vida social na sociedade em que vivem, além de pretender a conquista e a manutenção dos objetivos sociais. E, também, depreende disso, o Poder Nacional, o qual emprega o poder burocrático através de uma técnica organizacional acurada, faz uma espécie de política para entender as necessidades, os interesses e as aspirações da nação.

Dessa forma, entende-se que Defesa, Segurança, Território, Poder e Estado se mesclam na integração de proteção do patrimônio material e imaterial de um povo que se mantém sobre um determinado território. Ou seja, o conceito de Bobbio é mais apropriado para esse estudo, para quem a Defesa “assume um

significado estritamente instrumental, que compreende todas as modalidades organizativas e funcionais destinadas a garantir os valores essenciais sintetizados no conceito de segurança” (BOBBIO, 2004, p.312). Contudo, o objeto essencial da Defesa “é constituído pelo poder organizado, ou melhor, pelas instituições políticas que caracterizam um ordenamento” (idem, p. 314). Defesa tem como primeiro objetivo a independência do Estado.

Em geral, ao Estado compete se preocupar com a Defesa Nacional, mas cabe aos indivíduos, representados pelos políticos, e ao Conselho de Defesa Nacional discernir as condições de utilização de áreas indispensáveis à segurança do território nacional e opinar sobre seu efetivo uso, especialmente na faixa de fronteira e nas relacionadas com a preservação e a exploração dos recursos naturais de qualquer tipo (BRASIL, 1988, Art. 91, § 1º).

A Estratégia Nacional de Defesa (END) é um exemplo de ação governamental que revela uma associação entre a política regional e a política de defesa do País, objetivando dotar o Brasil de capacidades de projeção de força militar regional e de dissuasão, vinculando-se esse objetivo ao projeto de desenvolvimento nacional e de integração regional.

Pelo fato de o Estado ter o dever de ser soberano, é possível afirmar que, se o Estado não consegue, dentro de seu próprio território, impor o seu direito, ele não é soberano. Em zonas federais que “tocam o silêncio”, não se tem domínio sobre o território e, por consequência, isso compromete a soberania. Isso é o que ocorre em muitas localidades brasileiras em relação à segurança pública e inserem-se as FFAA para suprir uma necessidade da população e um dever de polícia do Estado. Ou seja, o Estado, para atender a necessidade de segurança pública, lança mão de Forças Federais, como as FFAA, para “se fazer presente” também nas áreas urbanas.

Da análise das citações acima, conclui-se que o Poder Aéreo constitui-se em ferramenta do Estado brasileiro destinada não apenas à execução da Defesa Nacional, mas também destinada ao desenvolvimento econômico e **social**. Em todas essas atividades, tem estado presente uma instituição criada nos anos 1930, mas ainda hoje viva e atuante, no âmbito da Aeronáutica, que é o **Correio Aéreo Nacional**, objeto de estudo do capítulo a seguir.

### 3. OS CORREIOS AÉREOS MILITARES

A instituição da Aeronáutica denominada Correio Aéreo Nacional (CAN), criada no início da década de 1930, remonta suas origens às Aviações Militar e Naval, as quais, por sua vez, surgiram na segunda década do século XX. Destarte, para um perfeito entendimento do contexto que levou à criação do CAN, faz-se necessário um breve relato da criação daquelas aviações, entre os anos de 1916 e 1919.

#### 3.1 A CRIAÇÃO DAS AVIAÇÕES MILITAR E NAVAL

Coube à Marinha do Brasil a iniciativa pioneira de criar e ativar, nas Forças Armadas, um serviço de aviação.

Foi à Marinha que coube a primazia de criar e organizar o primeiro núcleo militar de aviação, durante a I Guerra Mundial, no Governo do Presidente Wenceslau Braz, sendo Ministro da Marinha o Almirante Alexandrino; Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916 (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 53).

A Escola de Aviação Naval estava localizada, de início, no antigo Arsenal de Marinha, na Praça Mauá; no ano seguinte, a Escola é transferida para a Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara; finalmente, em 1924, passa a operar na Ponta do Galeão, na Ilha do Governador, em instalações construídas para esse fim. No Galeão, a Escola desempenhou sua atividade, até o ano de 1941 (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

**Figura 1**-Escola de Aviação Naval - Ponta do Galeão



**Fonte:** Lavanére-Wanderley (1975)

Inicialmente, a Escola operava com três hidroaviões *Curtiss*, Modelo F, os quais foram adquiridos nos Estados Unidos, e montados no Brasil, com o apoio do mecânico e piloto civil norte-americano Orthon Hoover, o qual passou a ser também o instrutor de voo na nova escola. Ao final de 1916, é formada a primeira turma de pilotos aviadores navais, constituída pelos Primeiros-Tenentes Antônio Augusto Schorcht, Raul Ferreira Vianna Bandeira, Virginius Brito De Lamare, e ainda pelo Segundo-Tenente Victor de Carvalho e Silva. O Tenente Schorcht veio a tornar-se, em fevereiro de 1917, o primeiro militar brasileiro qualificado como instrutor de voo (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Após o término da Primeira Guerra Mundial, em novembro de 1918, havia grandes excedentes de estoques de aeronaves e peças de reposição, nos países vencedores. A par disso, nesses países, Reino Unido e França, havia pilotos navais, veteranos da guerra, bastante experimentados. Por esse motivo, a Aviação Naval pôde reequipar-se e, ao mesmo tempo, enviar seus oficiais para serem formados e igualmente aperfeiçoar-se nos Estados Unidos, Reino Unido e Itália. “A Aviação Naval entra, então, numa fase de consolidação e expansão” (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 59).

Essa fase de expansão da Aviação Naval durou até 1924, tendo sido então refreada devido aos acontecimentos políticos, em especial durante o Governo do Presidente Artur Bernardes. No referido período, conseguiram-se formar 38 pilotos aviadores navais, tendo ainda voado, somente nos anos de 1919 e 1920, 1.249 horas de voo (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Destarte, a análise dos fatos relativos à criação da Aviação, na Marinha, denota um esforço concentrado na implantação desse serviço. A princípio, durante a guerra, esse esforço foi tímido, em face das demandas do esforço de guerra, quer no Brasil, quer nos demais países beligerantes. A partir do término do conflito, no entanto, a disponibilidade de excedentes de guerra, quer de material como de pessoal, permitiram uma expansão rápida e intensa, que foi, no entanto, reduzida por fatores exógenos à própria Aviação.

Foi essa expansão de meios e doutrina que permitiu, a partir de 1934, que a Marinha criasse seu próprio Correio Aéreo, o que será pormenorizado no capítulo adiante.

Embora a Marinha tivesse criado sua Escola de Aviação ainda durante a guerra, o Exército, por sua vez, aguardou o término do conflito, para iniciar a

implantação efetiva de sua Aviação Militar. Os primeiros passos para tal, no entanto, foram dados ainda durante a conflagração: em agosto de 1918, autoridades militares brasileiras na França assinaram com o governo francês um acordo para o envio, ao Brasil, de uma Missão Militar de Aviação, composta por pilotos e mecânicos, além do equipamento necessário, tudo com a finalidade de aqui implantar-se uma escola de aviação.

A referida escola é citada no Aviso Ministerial nº 1.463, de 21 de novembro de 1918, do Ministro da Guerra,

Sr. Chefe do Departamento de Pessoal da Guerra: Declaro-vos, para os devidos fins, que o serviço de Aviação Militar fica subordinado à Repartição do Estado-Maior do Exército, competindo-lhe, portanto, organizar com urgência esse serviço e bem assim o regulamento da escola de aviação, cujo material acaba de chegar da Europa; sendo que ambos esses trabalhos deverão ser feitos de acordo com a missão francesa, para esse fim contratada, à qual caberá a direção técnica da referida Escola. Saúde e fraternidade, Alberto Cardoso de Aguiar (BRASIL, 1918).

Tal citação resume três ideias relevantes, acerca da Escola de Aviação Militar. A primeira delas diz respeito à subordinação do serviço de Aviação Militar e, portanto, da própria Escola, ao Estado-Maior do Exército, órgão de planejamento e direção geral da Força. A segunda ideia relaciona-se ao fato de ser a Aviação Militar um **serviço**, e não uma **arma**, dessa forma sendo considerada uma estrutura de apoio, e não de combate. Finalmente, o Aviso estipula que a Missão Francesa, recentemente contratada, será encarregada da direção técnica da Escola. Este último fato viria a ter influência decisiva na posterior criação do Correio Aéreo Militar.

A Escola de Aviação Militar vem a ser efetivamente ativada em 1919, no local conhecido como **Campo dos Afonsos**, no mesmo local onde, em 1912, houve uma tentativa em criar-se a Escola Brasileira de Aviação, por parte de aviadores italianos. Essa escola teve vida efêmera, em virtude de desacertos entre seus proprietários e o Ministério da Guerra, que deveria financiá-la (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

No dia 22 de janeiro de 1920, graduou-se a primeira turma de pilotos-aviadores militares, composta por doze oficiais do Exército Brasileiro. A segunda turma, formada ainda em 1920, era formada por um tenente e doze sargentos,

cabos e soldados do Exército, bem como por três oficiais do Exército Uruguaio. O treinamento de pilotagem era levado a efeito, nos dois primeiros anos de existência da Escola, em aeronaves francesas, excedentes da Primeira Guerra Mundial.

A Escola de Aviação Militar teve um período de notável crescimento, no período entre 1919 e 1924, tendo sido inclusive empregada no combate à Revolução de 1924, em São Paulo. Em julho daquele ano, pilotos e aeronaves da Escola realizaram missões de reconhecimento, panfletagem e até mesmo de rudimentar bombardeio, contra as forças revolucionárias. Assim, esse episódio pode ser considerado o **batismo de fogo** da jovem Aviação Militar. Acerca desse período, assim se refere Lavanére-Wanderley,

Estavam assim plantadas, definitivamente, as raízes da Aviação Militar, que passou a contar, no Campo dos Afonsos, com uma base adequada, abrangendo um amplo aeródromo, hangares, quartéis e oficinas; o pessoal formado nesse período constituiu um importante núcleo de oficiais e sargentos pilotos-aviadores e mecânicos e especialistas que durante muitos anos iriam prestar relevantes serviços à Aviação Militar e, mais tarde, à Força Aérea Brasileira (LANANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 90).

À parte as ações da Revolução de 1924, o mandato do Presidente Artur Bernardes (1922-1926) foi de estagnação para a Aviação Militar, por motivos políticos. A partir de posse de Washington Luís, nos primeiros dias de 1927, a Aviação Militar iniciou um novo período de grande expansão.

**Figura 2** - Escola de Aviação Militar – Campo dos Afonsos - 1938



**Fonte:** Lavanére-Wanderley (1975)

A Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927, criou, no seio do Exército, uma nova Arma, a **Arma de Aviação**, a qual passou a ombrear com as Armas já existentes, Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia, passando a ser denominada a **quinta Arma**. Desse modo, a Aviação passa a ter um papel significativo no combate, e deixa de ser um serviço de apoio. O preparo, emprego e administração da nova Arma passa a ser encargo de um órgão central, a Diretoria de Aviação Militar. Esta, sob o comando de um oficial-general, foi instalada, ainda em 1927, nas dependências da Escola de Estado-Maior do Exército, à rua Barão de Mesquita, no bairro da Tijuca (Rio de Janeiro). Seu primeiro Diretor foi o General de Brigada Álvaro Guilherme Mariante. O Diretor era assessorado por um Estado-Maior composto por oito oficiais, dentre eles o então Major Pedro Aurélio de Góes Monteiro, o qual viria a tornar-se, junto com Eurico Gaspar Dutra, um dos grandes líderes militares durante o primeiro período Vargas (1930-1945).

A partir de 1927, com a criação da Arma de Aviação, a Escola de Aviação Militar passa a conhecer um período de franca expansão. Em 15 de novembro daquele ano, por decreto presidencial, um grupo de 36 oficiais, já diplomados como pilotos ou observadores aéreos, são transferidos para a arma de Aviação. Cabe

salientar que, dentre esses, estava o Primeiro-Tenente Eduardo Gomes, já considerado um herói nacional, por sua participação na Revolta de 1922, como um dos “Dezoito do Forte”. Posteriormente, Eduardo Gomes teria significativa participação na criação do CAN e em outros episódios da vida militar e política nacional.

Nos anos de 1929 e 1930, mais 15 oficiais, provenientes de outras Armas do Exército, seriam transferidos para a arma de Aviação. No ano de 1928, um importante marco é atingido: são formados na Escola os primeiros Aspirantes a Oficial da Arma de Aviação. São sete Aspirantes, egressos da Escola Militar do Realengo, que cumpriam seu último ano de instrução no Campo dos Afonsos. A segunda turma é formada em 19 de janeiro de 1929, com dez Aspirantes.

No que tange aos instrutores da Escola, e conforme já mencionado, a Direção Técnica da Escola de Aviação Militar era exercida, desde sua criação, por um oficial do Exército Francês, membro da Missão Militar Francesa de Aviação. Em 1927, os membros dessa Missão eram,

Tenente-Coronel Henry Jauneaud: Chefe da Missão e Diretor Técnico da Escola de Aviação Militar; Major Marc Benoit Terrasson: Chefe da Instrução de Pilotagem; Major Eugene Robini: Instrutor de Tática Geral e Aérea; Major François Dordilly: Instrutor de Navegação Aérea; Major-Engenheiro Leon M.A.A. Montrelay: Instrutor de Técnica de Aviação; Major Georges Joseph Mairey: Instrutor de Tiro e Bombardeio; Tenentes-Mecânicos Mercier e Matier: Instrutores de Conhecimentos Técnicos e Mecânica (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 96).

Assim, pode-se inferir que havia oito instrutores franceses na Escola, número significativo, ao considerar-se que as duas primeiras turmas formadas na Escola somavam apenas 17 Aspirantes, o que perfaz uma média de 2,1 alunos para cada instrutor francês. Essa elevada *ratio*, aliada ao fato de a Direção Técnica da Escola ser desempenhada sempre por um oficial superior francês, aponta para o fato de que a influência francesa na instrução de pilotagem era significativa. Tal influência viria a ter consequências anos mais tarde, quando da criação do Correio Aéreo Militar (CAM).

Embora já houvesse, no início dos anos 1930, uma Diretoria de Aviação Militar, no seio do Ministério da Guerra, a única Unidade de Aviação existente era a própria Escola, cuja missão era o preparo dos meios da Aviação Militar, em termos

de pessoal e de material. Carecia a Arma de Aviação de uma unidade operativa, voltada para o emprego dos meios aéreos. Em 21 de maio de 1931, por meio do Decreto nº 20.023, é criado o Grupo Misto de Aviação, com sede no Campo dos Afonsos. O Grupo recebeu aeronaves francesas *Potez 25 TOE*, para emprego bélico, e ainda os *Curtiss Fledgling*, para treinamento. Seu primeiro Comandante foi o então Major Eduardo Gomes; com ele, vieram mais quatorze oficiais, para compor os quadros da nova unidade.

Com esses meios, no mesmo ano de 1931, o Grupo Misto de Aviação daria início a um serviço que se tornou do maior significado, para a FAB e para o Brasil: o Correio Aéreo Militar (CAM), embrião do futuro Correio Aéreo Nacional, o CAN.

### 3.2 O CORREIO AÉREO MILITAR

A criação do Correio Aéreo Militar (CAM) pode ser vista como consequência de dois fatores distintos. O primeiro deles foi a Grande Depressão, fenômeno de caráter econômico, com fortes efeitos sociais, e que assolou praticamente todas as economias capitalistas, a partir de 1929, quando acontece a quebra da Bolsa de valores de Nova York (PERISSINOTO, 2000).

Após o início da Depressão, que se prolongou até o final dos anos 1930, as nações capitalistas tiveram que reduzir fortemente seus orçamentos. O impacto nos orçamentos militares, assim, seria inevitável. O Brasil foi especialmente atingido pela Depressão, na medida em que o principal comprador do café brasileiro, os Estados Unidos da América, reduziu suas importações do produto em cerca de 47%, entre os anos de 1930 e 1934. Cabe salientar que a exportação do café, nos anos 1920 e 1930, respondia por 68% das receitas de exportação do Brasil. (FGV, 2017).

Nascido da inspiração de um grupo de oficiais idealistas como Eduardo Gomes, Lemos Cunha e Casimiro Montenegro, o Correio Aéreo Militar encontrou, desde logo, o mais decidido apoio do Ministro da Guerra, General José Fernando Leite de Castro, que vinha marcando a sua administração por uma **série de iniciativas, pelas quais o Exército se tornava menos pesado ao erário nacional, prestando serviços públicos em tempo de paz** (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 137, grifo nosso).

Dentro desse contexto, é razoável supor-se que a utilização do Exército para realizar um serviço eminentemente civil, como o transporte de correspondências, viria a justificar, perante a Nação, o dispêndio com o orçamento

militar, num momento em que não se avizinhavam graves ameaças no contexto externo sul-americano, e o país vivia grave situação econômica.

Outro fator que contribuiu decisivamente para a criação do CAM, talvez o mais importante, foi “a ânsia incontida dos jovens aviadores militares de se libertarem do cilindro teórico, de raio de 10km em torno do Campo dos Afonsos, que as **orientações anteriores** tinham criado como limite da quase totalidade dos voos militares (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 137, grifo nosso).

As **orientações anteriores**, às quais a citação se refere, eram as diretrizes restritivas emanadas pela Missão Francesa, que controlou a instrução de voo da Escola de Aviação Militar até o ano de 1930, e que não permitiam voos além da área dos Afonsos, exceto em situações especiais.

Uma vez tomada a decisão de criar-se o Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), nome logo depois trocado para Correio Aéreo Militar (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975), a missão foi atribuída à única unidade aérea operativa da qual o Exército dispunha: o Grupo Misto de Aviação. As aeronaves selecionadas foram os *Curtiss Fledgling*, na falta de meios mais adequados.

A 12 de junho de 1931, tem início a primeira missão do CAM. Os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nélon Freire Lavanére-Wanderley decolam do campo dos Afonsos e, após um voo de 5h20min, pousam, ao anoitecer, no Hipódromo da Mooca, em São Paulo. A mala postal que carregavam continha apenas duas cartas. Mas a missão fora cumprida: estava “inaugurado” o serviço do Correio Aéreo Militar. Após essa data, a linha pioneira do CAM, Rio de Janeiro – São Paulo – Rio de Janeiro, passou a ser realizada com a frequência de três vezes por semana.

**Figura 3 - Curtiss Fledgling K 263**



**Fonte:** Reservaer (2017)

Em setembro de 1931, iniciam-se os preparativos para a nova linha: a Linha de Goiás. O voo inaugural é realizado em 19 de outubro de 1931, com início nos Afonsos e escalas em São Paulo, Ipameri, Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari e Leopoldo Bulhões, chegando no ponto final, a cidade de Goiás (hoje Goiás Velho), em 21 de outubro. A seguir, diversas outras linhas são inauguradas: Linhas São Paulo – Mato Grosso e São Paulo – Curitiba, em 1932; Linha do São Francisco, em 1933, ligando o Rio de Janeiro a Fortaleza (2.500 km). Esta linha, por sua extensão, passou a ser uma das mais importantes do CAM (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Os anos 1930 são de grande expansão para o CAM. Outras linhas são criadas: Fortaleza - Teresina (1933), Uruguaiana – Porto Alegre (1934), Fronteira do Mato Grosso (1934) e a Linha Curitiba – Foz do Iguaçu (1935). Sobre esta última linha, cabe citar Lavanère-Wanderley,

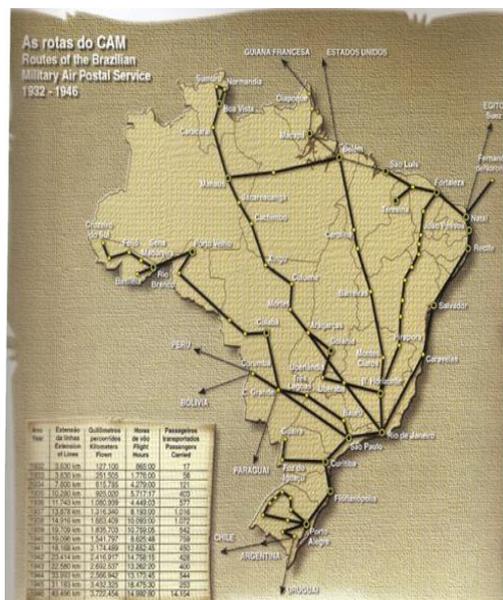
Em 23 de março de 1935, foi inaugurada, com grande repercussão para as populações interessadas, a Linha do Correio Aéreo Militar ligando Curitiba a Foz do Iguaçu [...] naquela época, todo o oeste do Estado do Paraná estava coberto por densa floresta, e as comunicações por via terrestre eram praticamente inexistentes; durante vários anos, o **elo mais importante com aquela região estratégica das nossas fronteiras, passou a ser o avião semanal do Correio Aéreo Militar** (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 147, grifo nosso).

A citação exemplifica uma situação bastante comum para muitas das localidades servidas pelo CAM: isolamento, deficiência de comunicações, inexistência de ferrovias e rodovias, enfim, situações que, na época, somente o avião, com sua velocidade e capacidade de ultrapassar os obstáculos do relevo e

da hidrografia, poderia suplantar. Cabe salientar que, nos anos 30, havia apenas uma empresa aérea privada, pertencente ao Sindicato Condor, que fazia uma linha para o interior do Brasil, no trecho São Paulo – Corumbá; as outras (poucas) empresas aéreas, como a VARIG, somente operavam linhas para cidades no litoral (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Um marco importante para o CAM foi atingido em 14 de julho de 1935: a cidade de Belém passou a ser servida pelo prolongamento da Linha Fortaleza – Teresina. Enfim, o CAM chegava à Amazônia. Em 1937, cria-se a Linha de Belém a Oiapoque, no Amapá, extremo norte do Brasil. Em 31 de janeiro de 1939, é feita a primeira viagem na Linha do Tocantins, prolongamento da Linha de Goiás; assim, o Rio de Janeiro ficava ligado a Belém pelo interior, sem a necessidade de cumprir-se a demorada rota pelo litoral do Nordeste. As cidades atendidas pela nova linha eram, dentre outras, Santa Luzia, Formosa, Palmas, Peixe, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina, Boa Vista, Imperatriz, Marabá, Cametá e Belém (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

**Figura 4** Linhas do CAM - 1935



**Fonte:** Lorch (2000)

Em 1934, também a Marinha criou seu serviço de correio, denominado Correio Aéreo Naval. Este serviço atendia, principalmente, o litoral sul do Brasil. Sua linha estendia-se, inicialmente, do Galeão até Florianópolis, com escalas em Santos e Paranaguá. Em 1936, a linha estendeu-se até Rio Grande. Dessas

idades saíam linhas locais; por exemplo, de Rio Grande irradiavam-se linhas para as localidades de Jaguarão, Pelotas e Santa Vitória do Palmar, esta no extremo sul do Brasil.

O Correio Aéreo Naval não teve a mesma participação que o CAM em integrar o país, posto que, pela própria característica da Marinha e do seu material (principalmente hidroaviões), de operar no mar e em regiões banhadas por águas interiores, as localidades servidas não eram tão isoladas. Muitas delas, como Santos, Paranaguá, Florianópolis, Rio Grande, Laguna, Jaguarão, Pelotas, Itajaí, e outras, já eram há tempos servidas por empresas de navegação de cabotagem, fluvial e lacustre, bem como por ferrovias que foram construídas no final do século XIX e inícios do Século XX (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Dessa forma, fica patente a importância do CAM como fator de integração nacional e de adestramento para os pilotos da Aviação Militar. A área mais distante dos grandes centros, a Amazônia, ainda era, no entanto, apenas parcialmente atendida por poucas linhas existentes. A criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, no entanto, viria mudar essa situação, interiorizando ainda mais as linhas do Correio Aéreo, que viria então a se tornar “Nacional”, e não mais “Militar”.

### 3.3 O CORREIO AÉREO NACIONAL

A criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, em 1941, ensejou a fusão da Aviação Militar e da Aviação Naval. Conseqüentemente, também foram unidos o Correio Aéreo Militar e o Correio Aéreo Naval. Dessa fusão nasceu o órgão que teria grande atuação nos destinos do Brasil: o **Correio Aéreo Nacional**, popularmente conhecido pela sua sigla **CAN**.

Ao estruturar-se o novo Ministério, foi criada a **Diretoria de Rotas Aéreas (DR)**. Essa Diretoria respondia por numerosas tarefas, dentro da Aeronáutica, tais como a Proteção ao Voo, ou seja, a instalação, operação e manutenção de equipamentos como torres de controle, rádios, telégrafo, radiofaróis e outros auxílios à navegação aérea. Outras atribuições da DR eram a construção de campos de pouso no interior do país e, além disso, a operação do CAN, por meio de sua 4ª Divisão, cuja sigla era **DR-4**. O primeiro Diretor de Rotas Aéreas, nomeado ainda em janeiro de 1942, foi o Brigadeiro Eduardo Gomes, que havia instituído o serviço do CAM dez anos antes (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Destarte, fica claro que a escolha para a DR representaria uma continuação adequada para o CAN.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o CAN continuou prestando seus serviços. Tornava-se mais necessário do que antes, em função do racionamento de gasolina existente no país, bem como das dificuldades vividas pela navegação de cabotagem, em função da ameaça submarina do Eixo, que rondava o litoral brasileiro (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Após o término da guerra, no entanto, o CAN viveu um momento de significativa expansão, em virtude do fornecimento ao Brasil de grande número de aeronaves, procedentes dos excedentes militares norte-americanos. Os principais meios aéreos de transporte, cedidos à FAB, foram o Beechcraft “Mono”, o Beechcraft “Bi” e, o mais importante de todos, o Douglas C-47.

**Figura 5** - aeronave Douglas C-47



**Fonte:** Reservaer (2017)

O C-47, bimotor com 8h de autonomia de voo, e podendo carregar 1,5 toneladas de carga ou 27 passageiros, veio a trazer significativa evolução tecnológica à Aviação de Transporte, permitindo a realização das etapas das linhas do CAN com maior segurança, pois era ainda dotado de equipamentos de radionavegação de grande potência e confiabilidade.

A referida expansão permitiu a implantação de novas linhas para o CAN, expostas na tabela 2.:

Tabela 2 - Linhas do CAN

LINHAS DO CAN IMPLANTADAS APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL				
LINHA	IMPLANTAÇÃO	INÍCIO	FINAL	AERONAVE
Bolívia	19 mai 1945	Rio de Janeiro	Santa Cruz de la Sierra	Beechcraft "B1"
Bolívia	05 mar 1946	Rio de Janeiro	La Paz	C-47
Acre	1947	Rio de Janeiro	Cruzeiro do Sul	C-47
Peru	1951	Rio de Janeiro	Lima	C-47
Uruguai	1956	Rio de Janeiro	Montevidéu	C-47
Equador	1958	Rio de Janeiro	Quito	C-47
EUA	1958	Rio de Janeiro	Washington	C-47

**Fonte:** Lavanére-Wanderley (1975)

Em 1951, o serviço do CAN foi retirado da Diretoria de Rotas Aéreas e atribuído a uma nova organização: o **Comando de Transporte Aéreo** (COMTA). Esse novo comando recebeu ainda, sob sua subordinação, além do CAN, as principais Unidades Aéreas dotadas de aviões de transporte, bem como a própria Base Aérea do Galeão.

A Região Amazônica, entretanto, ainda não era integralmente servida pelo Correio Aéreo. Ainda em 1952, no mês de novembro, foi criada a Linha do Araguaia, que tinha ainda a finalidade de apoiar os postos do, na época, Serviço de Proteção ao Índio (SPI), hoje Fundação Nacional do Índio (FUNAI). Essa linha,

tendo como ponto de partida Belo Horizonte, passava por Uberaba, Goiânia, Aruanã, Pimentel Barbosa, Getúlio Vargas, Araguacema, Conceição do Araguaia, Las Casas e Gorotires. Com a adoção dessa rota, porção substancial da Amazônia meridional passou a ser atendida pelo Correio Aéreo, integrando-se ainda mais à nação.

A cidade de Manaus, a mais importante da Amazônia Ocidental, ainda não estava, no mesmo ano de 1952, conectada à rede do CAN. Nesse ano, foram levados a efeito os estudos para a implantação de duas linhas, especialmente dedicadas para essa área: a Linha Rio-Manaus e a Linha do Rio Negro; esta foi atendida pelas aeronaves anfíbias PA-10 *Catalina*, que haviam prestado serviços ao patrulhamento do litoral brasileiro contra a ameaça submarina, na Segunda Guerra Mundial e que, após a guerra, haviam sido concentradas na cidade de Belém, onde constituíam a unidade aérea denominada 2º Grupo de Patrulha (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

**Figura 6** - Catalina CA-10



**Fonte:** Reservaer (2017)

Os Catalina, embora aeronaves possantes e robustas, já haviam prestado mais de doze anos de serviço à FAB, e estavam na configuração de Patrulha, com metralhadoras, porta-bombas e demais equipamentos bélicos. Dada a carência de aeronaves para voar na Amazônia e pousar nos seus rios, o MAer decidiu enviar os

Catalina em 1958 para os Estados Unidos, a fim de serem reconicionados como aeronaves anfíbias de transporte de carga e de passageiros (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975). Surgiu assim o Catalina CA-10, versão otimizada para a atuação na Amazônia, região ainda carente de pistas, mas com abundantes vias navegáveis, nas quais os CA-10 poderiam pousar e decolar com facilidade. O Catalina iniciou seus serviços em 1952, e representou o maior símbolo da Integração brasileira até 1982, quando foi desativado.

A adoção do CA-10 permitiu que as linhas existentes fossem melhoradas, com maior eficácia, e que novas linhas fossem implantadas. A Linha do Solimões, por exemplo, ia de Belém até Tabatinga (2.400km), servindo às localidades ribeirinhas e unidades das Forças Armadas no caminho. A Linha do Rio Negro, ligando Manaus a São Gabriel da Cachoeira (860km), apoiava as missões religiosas e as populações indígenas existentes, bem como o Pelotão de Fronteira do Exército em Cucuí. Além disso, as Linhas do Rio Javari e dos rios Purus e Juruá ligavam Manaus aos Pelotões de Fronteira e às diversas localidades ao longo desses rios.

Para avaliar-se a importância do Correio Aéreo Nacional para a Integração Nacional, recorre-se, mais uma vez, a Lavanére-Wanderley,

Com o decorrer dos anos, em que foi acumulando impressionante folha de serviços, o Correio Aéreo Nacional firmou-se como um dos esteios da **unidade nacional** e conquistou um lugar de destaque na história do **desenvolvimento social** e econômico do Brasil; consagrando esse mérito, a Constituição Federal de 1946 estabeleceu, no item XI do seu Art. 5º, que compete à União: “manter o serviço postal e o Correio Aéreo Nacional” (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 161, grifos nossos).

Mas a saga do CAN não se restringiria ao continente americano. Em 1957, foi criada a Força de Emergência das Nações Unidas (*United Nations Emergency Force – UNEF*), na região do Sinai. O Exército Brasileiro enviou um Batalhão para a UNEF; este Batalhão precisava ser apoiado também pelo CAN. Assim, foi criada a Linha de Suez, pelo Aviso Ministerial nº 21, de 11 de fevereiro de 1957. Essa linha foi mantida pelos únicos aviões quadrimotores de que a FAB então dispunha, os B-17 Fortalezas Voadoras. Até o ano de 1960, ocasião em que entraram em serviço as aeronaves C-54, a linha foi mantida pelos B-17, com uma viagem mensal. Em 1967, em função da retirada da UNEF, a Linha de Suez foi desativada.

Assim se refere Lavanére-Wanderley em respeito à obra do CAN,

No trabalho do Correio Aéreo Nacional, além do dever do cumprimento das missões dentro do quadro de uma organização militar, existe um senso de apostolado, existe uma grande disposição para prestar socorro aos entes humanos enfermos ou necessitados e para prestar ajuda aos brasileiros que, lutando em regiões desprovidas de recursos, procuram atingir um estágio mais avançado de civilização e desenvolvimento (LAVANÉRE-WANDERLEY, 975, p. 162).

Muito embora seu alcance nacional e internacional, na Amazônia o CAN foi utilizado em sua plenitude, mercê das distâncias e das carências da região, conforme será visto adiante. A imagem adiante como que sintetiza o Correio Aéreo e parte dos que por ele eram apoiados: as populações indígenas e as missões religiosas.

**Figura 7** - aeronave Catalina na Amazônia – apoio aos religiosos e aos indígenas



**Fonte:** Reservaer (2017)

Conforme visto, o CAN passou a ter, sobretudo na Amazônia, um forte viés de assistência social, assunto que será pormenorizado no capítulo seguinte.

## **4 O SERVIÇO SOCIAL**

Em concomitância ao progresso do Correio Aéreo, após a década de 1930, também o Serviço Social no Brasil progrediu. Ele se desenvolveu, principalmente na Era Vargas, por causa, de um lado, do apoio da política populista de Vargas. E, por outro, dos apelos do povo por melhores condições de trabalho dos operários das fábricas que faziam greves e outros motins que também prejudicavam a produção nacional. Assim, Getulio Vargas, além de apoiar a aviação militar para integrar o país, também apóia a implantação de leis trabalhistas e dá outros incentivos sociais para beneficiar os trabalhadores urbanos como uma forma de frear o conflito social entre assalariados e patrões, apoiando o Serviço social no Brasil.

Dessa forma, a atividade de Serviço Social, como profissão, surge ainda no final da década de 1930, quando se passa a trabalhar o estímulo à cooperação de classes, bem como o ajustamento psicossocial do trabalhador, face à conjuntura daquele momento, no contexto da política do governo de Getúlio Vargas, de proteção aos direitos sociais dos trabalhadores (IAMAMOTO, 2000). Tal política consistia em significativo avanço nas políticas sociais e a implantação de legislação trabalhista, sobretudo para trabalhadores urbanos, introduzindo direitos como jornada de trabalho pré-estabelecida, férias, descanso remunerado, condições de segurança no trabalho e outros.

### **4.1 O SERVIÇO SOCIAL NO BRASIL**

A formação de assistentes sociais já ocorria desde a década de 1930, a partir da iniciativa de grupos sociais, na maioria femininos, vinculados principalmente à Igreja Católica, tendo como origem social as classes altas urbana e rural da época. Nesse sentido, cabe ressaltar que o CAN já vinha transportando missionários da igreja católica para o Norte, local em que depois se fundaram grupos de evangelização e educação nos povoados indígenas. (IAMAMOTO, 2000, p. 30)

As primeiras práticas políticas de Serviço Social, no Brasil, de que se tem conhecimento, no contexto de um sistema de proteção social pública, são verificadas na Constituição de 1934, que obriga o Estado a prestar amparo aos desvalidos. Somente em 1938, já na vigência do Estado Novo, é criada a

Organização Nacional do Serviço Social, como uma modalidade de serviço público, por intermédio do Decreto-Lei nº 525, de 01 julho de 1938. A criação desse serviço teve como objetivo manter uma força de trabalho que tivesse a capacidade de suprir as necessidades da indústria. Além disso, esperava-se que esse processo fosse um impulsionador da acumulação de capital e do progresso do país, além de responder aos interesses dos empresários industriais, de modo que não houvesse obstáculos ao progresso.

Após isso, em 1942, a Lei nº 9.403 cria o Serviço Social da Indústria (SESI). No mesmo período ocorre a criação do Serviço Social do Comércio (SESC) instituído pelo Decreto-Lei nº 9.853. Assim, SESI e SESC foram as primeiras instituições a tentarem criar uma relação harmônica entre capital e trabalho por meio da incorporação da atividade dos assistentes sociais.

No âmbito militar, a Marinha de Guerra já havia criado, em 1795, o Plano de Benefícios dos Órfãos e Viúvas dos Oficiais da Marinha. Seu objetivo era dar proteção aos dependentes dos seus oficiais, em caso de risco de morte do provedor da família. Em relação à Constituição Federal de 1891, a edição da Lei nº 217 (1892), concedeu direito à aposentadoria por invalidez e a pensão por morte dos operários do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Já a Lei nº 3.724 (1919) estabeleceu o seguro-acidente e tornou obrigatório o pagamento de indenização pelos empregadores. Por fim, cumpre ressaltar a Lei Eloy Chaves (Decreto nº 4.682/1923), que determinou a criação de caixas de aposentadoria e pensões para os trabalhadores das empresas ferroviárias.

Hoje, para ser assistente social é necessário ter concluído um curso de nível superior em instituição reconhecida pelo Ministério da Educação e estar inscrito no Conselho Regional de Serviço Social, conforme a Lei nº. 8.662 (BRASIL, 1993a). Esse profissional pode realizar sua ação no âmbito das políticas socioassistenciais na esfera pública ou privada. Seu referencial é a figura jurídica da Assistência Social. Esta é uma política pública de atenção e defesa dos direitos sociais regida pelo princípio da universalização dos direitos sociais e que tem como uma de suas diretrizes a primazia da responsabilidade do Estado na condução da política de assistência social em cada esfera de governo, conforme preconiza a Lei Orgânica da Assistência Social, nº. 8.742 (BRASIL, 1993b).

O Serviço Social baseia sua existência na função interventiva dentro do âmbito social (GUIMARÃES, 2012), ou como descreve lamamoto,

reafirma-se a “questão social” como base de fundação sócio-histórica da profissão, salientando as respostas do Estado, do empresariado e as ações das classes trabalhadoras no processo de constituição, afirmação e ampliação dos direitos sociais. (IAMAMOTO, 2009, p. 25).

Portanto, para que a atuação do assistente social seja satisfatória, é necessário o conhecimento da realidade em que se encontra, de modo a perceber as opções que podem ser exploradas para a consecução dos objetivos a que se propõe.

#### 4.2 SERVIÇO SOCIAL NA AERONÁUTICA

O Presidente Getúlio Vargas, na década de 1930, além de sua preocupação com as questões sociais, foi personagem fundamental para o começo da sistematização das atividades aeronáuticas no Brasil. Um dos pontos principais dessa política foi a criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941. A atividade de Serviço Social, dentro do MAer, por sua vez, iniciou-se em 1946, com o ingresso de assistentes sociais na condição de funcionárias públicas civis.

A admissão das mulheres na Aeronáutica, em julho de 1982, na qualidade de militares de carreira, proporcionou o ingresso, dentre outras especialidades, de Oficiais Assistentes Sociais. Contudo, dentro da FAB, o Serviço Social como órgão estrutural foi implantado no MAer em 1959, no Hospital Central da Aeronáutica (HCA), na modalidade de Serviço Social Médico. Porém, como atividade sistêmica, foi institucionalizado no âmbito do MAer na década de 1980, de acordo com a Portaria nº 93/GM3 (BRASIL, 1985), que implanta o Sistema de Assistência Social. Esse sistema tem como objetivos “o planejamento, orientação, coordenação, controle e a promoção do bem-estar social dos servidores civis e militares das Organizações Militares da Aeronáutica”

A inserção dos assistentes sociais no COMAER ocorre, no caso dos militares, através do oficialato. Quem informa a demanda necessária ao Comando-Geral de Pessoal (COMGEP) é a Diretoria de Administração (DIRAD), antiga Diretoria de Intendência (DIRINT), através da Subdiretoria de Encargos Especiais (SDEE), que é o órgão central do Sistema de Assistência Social, e responsável técnico pelos profissionais da área. Outros assistentes sociais são ainda servidores públicos federais civis. Esses profissionais atuaram nas primeiras ações sociais do COMAER (OLIVEIRA, 2011, p. 17).

A SDEE / DIRINT teve papel importante no contexto do Serviço Social da

FAB, pois promoveu a normatização da função na FAB, dando maior legitimidade à função.

O ano de 1969 marcou um novo tempo para o Serviço Social na Força Aérea com a criação da Diretoria de Intendência (DIRINT), que dentre outras atribuições passou a ser o Órgão Central do Sistema de Assistência Social (SAS), o que possibilitou maior visibilidade e desenvolvimento das ações do serviço social na Força Aérea Brasileira. (CALÇADO, 2008, p. 23).

Contudo, o Sistema de Assistência Social (SAS) do Comando da Aeronáutica (COMAER) foi implantado oficialmente em 1985 pela Diretoria de Intendência (DIRINT), hoje DIRAD, Órgão Central desse Sistema. Seu controle normativo faz parte das atribuições da Subdiretoria de Encargos Especiais (SDEE), uma das Subdiretorias da DIRINT. Para efeito de compreensão, ao se reportar ao Órgão Central do SAS, está-se falando da DIRINT/SDEE. Mas, a partir de 1986, a SDEE iniciou efetivamente as atividades do Serviço de Assistência Social na Aeronáutica, com incentivo da divulgação, em âmbito nacional, da disponibilidade de recursos no Fundo de Assistência Social (FAS), para as OM que desejassem implantar a atividade.

A missão precípua da DIRAD é "o apoio ao homem, quer seja em combate ou em tempos de paz". Esse apoio focaliza nos sistemas de: abastecimento de alimentos e fardamento; inativos e pensionistas; pagamento de pessoal e assistência social. Foi nesse contexto que o então Ministério da Aeronáutica criou o Sistema de Assistência Social, através da Portaria nº 93/GM3, de 24 Jan. 85, com a finalidade de planejar, orientar, coordenar, controlar e promover o bem-estar social dos seus destinatários.

A Diretoria de Intendência (DIRINT), desde a sua criação, teve como missão básica, conforme já citado, o apoio ao homem, através de suas principais atribuições, dentre outras: alimentar, suprir, sepultar, vestir e pagar os soldos à tropa. Dessa forma, a Aeronáutica, ao escolher a DIRINT / SDEE como Órgão Central do Sistema de Assistência Social, fundamentou sua determinação no fato da Diretoria já possuir outros Sistemas voltados ao atendimento de diferentes problemas do efetivo, e de seus dependentes, em âmbito nacional.

A SDEE atua duplamente: de um lado como Elo do Sistema na prestação dos auxílios assistenciais para o efetivo interno da DIRAD, e do outro como Órgão Central do Sistema, autorizando a liberação de recursos financeiros para "os casos excepcionais" enviados pelos Elos do Sistema. Pode-se, portanto, localizar a

contradição e a duplicidade dos papéis vividos pelo Órgão Central em duas frentes fundamentais, que caracterizam dois níveis de competências: por um lado normatizar, coordenar, controlar e supervisionar tecnicamente as atividades do SAS e por outro lado executá-los, no âmbito interno da DIRAD.

As atividades assistenciais da Aeronáutica não se limitam àquelas desempenhadas pelo Sistema de Assistência Social, ou seja, para o público interno. Por vezes, em locais isolados, de grandes carências sociais, por ocasião de desastres naturais ou grandes catástrofes, a Aeronáutica e as demais Forças Armadas executam ações para o público externo, as chamadas Ações Cívico-Sociais (ACISO).

A Ação Cívico-Social (ACISO) está prevista no DCA 1-1 – Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira, de 2012, e definida como “a ação que consiste em empregar meios de Força Aérea para atuar no campo psicossocial da população”. Assim, as ACISO são um “conjunto de atividades de caráter temporário, episódico ou programado de assistência e auxílio às comunidades, promovendo o espírito cívico e comunitário dos cidadãos, no país ou no exterior, desenvolvidas pelas Forças Armadas, nos diversos níveis de comando, com o aproveitamento dos recursos em pessoal, material e técnicas disponíveis, para resolver problemas imediatos e prementes” (BRASIL, 2017). Essas Ações levam à população atendimentos médico e odontológico, campanhas de vacinação, distribuição de alimentos, de remédios e de material escolar, obras em escolas e outros espaços públicos, atividades de recreação com crianças, assistência especializada de agrônomos e médicos veterinários no meio rural, obras de infraestrutura como a abertura de estradas e a pavimentação de rodovias, dentre tantas outras ações.

As ACISO foram instituídas como prática comum nas organizações militares brasileiras a partir da segunda metade da década de 1960. O Exército foi o primeiro a dar início a esse programa, logo estendido às demais corporações que compõem as Forças Armadas e às polícias militares estaduais, implementadas no Brasil a partir de 1966. As primeiras ações ACISO aparecem noticiadas na edição de 6 de maio de 1966 do jornal Noticiário do Exército. As operações de assistência faziam parte da estratégia das Forças Armadas e do governo militar para conter uma possível ascensão de grupos de esquerda.

As ações cívicas estavam integradas às doutrinas que repensavam as novas formas de enfrentamento aos inimigos. Entendia-se que havia pessoas de

esquerda nas diversas esferas da sociedade que atuavam incitando o descontentamento popular e criando o clima propício para colocar em prática seus planos de tomada do poder. Era uma forma do governo militar da época de se antecipar às ações daqueles que fomentavam a insurreição atacando diretamente as causas de uma possível insatisfação popular: o subdesenvolvimento e os consequentes problemas sociais gerados por ele.

Por conseguinte, essas ações eram exclusivamente assistencialistas no país, mas, em via de regra, seu carro-chefe era composto por campanhas que incluíam os atendimentos médicos e odontológicos, vacinações, distribuição de alimentos, de medicamentos, de vestes, de material escolar, etc. Comportaram também atividades de recreação com jovens, assistência técnica especializada no campo através de médicos veterinários e agrônomos, organizações de festejos e cerimônias cívicas, entre tantas outras ações. Obras de infraestrutura como a abertura de estradas e construção de pontes, reparos em escolas, praças e outros espaços públicos foi outro viés do programa, ocorrendo, porém, em número menor em relação às demais ações mencionadas (GUIMARÃES, 2015).

A par das ACISO, outro serviço social de grande importância para a Brasil, apoiado pelo CAN, foi o Projeto Rondon. Esse projeto foi criado durante os governos militares, e ativado pelo Decreto nº 62.927, de 28 de junho de 1968, com um Grupo de Trabalho (GT) denominado “Grupo de Trabalho Projeto Rondon”, subordinado ao Ministério do Interior. Foi idealizado pelo professor Wilson Choeri, da Universidade do Estado da Guanabara, atual Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ). Posteriormente, em 1970, esse GT foi transformado em Órgão Autônomo da Administração Direta pelo Decreto nº 67.505, de 6 de novembro daquele ano, e, em 1975, pela Lei Nº 6.310 de 15 de dezembro, foi instituída a Fundação Projeto Rondon. A primeira missão, que deu origem ao projeto, aconteceu em julho de 1967. Seu idealizador partiu para Rondônia, a bordo de um C47 cedido pelo Ministério do Interior, levando jovens estudantes universitários para conhecer a realidade brasileira. O Projeto Rondon durou, em sua fase inicial, de 1968 a 1989, esmaeceu por longo período, até ser desativado pela Medida Provisória nº 28/89, convertida posteriormente na Lei 7.732, de 14 de fevereiro de 1989. Em 2004, ocorreu a sua reativação, e o Ministério da Defesa idealizou transportar, por meio da FAB, os estudantes participantes.

O Projeto Rondon promovia atividades universitárias, levando estudantes

voluntários às comunidades carentes e isoladas do interior do país, principalmente durante as férias escolares. Eram missões de caráter notadamente assistencial, organizadas pelo governo. O transporte dos estudantes era feito em aeronaves do CAN. Esse projeto tinha por objetivo promover a Integração Nacional, com o lema **"Integrar para não Entregar"**.

Projetos sociais como Rondon e ACISO representavam uma ação governamental que provia a questão social de um atendimento que minimizasse as necessidades de uma determinada população. Em teoria, essa ação representava um meio adequado às necessidades da época, através de uma mudança positiva na realidade a ser transformada. Assim, para o enfrentamento das mazelas sociais, esses projetos representavam uma ferramenta estratégica que os governantes de cada época utilizaram, capazes de integrar o país e manter a Defesa Nacional ao criar a possibilidade de inclusão social, cidadania e qualidade de vida para as populações amazonenses.

O objetivo maior do Projeto Rondon era oferecer aos estudantes universitários a oportunidade de conhecer um Brasil distinto daquele universitário; mostrar-lhes as diferentes realidades do país; permitir-lhes aplicar os conhecimentos acadêmicos em benefício de populações necessitadas; ampliar-lhes os horizontes enquanto desenvolvem um importante trabalho social e aprender com a sabedoria popular (SANTOS, 2013, p.4-5).

Assim, desde 2005, o Projeto Rondon, coordenado pelo Ministério da Defesa, é realizado em parceria com diversos Ministérios e tem o apoio das Forças Armadas, que proporcionam o suporte logístico e a segurança necessários às operações. Além de representar um exemplo de integração social, ele conta, ainda, com a colaboração dos Governos Estaduais, das Prefeituras Municipais e de diversas empresas (BARRETO, 2008).

O Comitê de Orientação e Supervisão (COS) do Projeto Rondon, criado por Decreto Presidencial de 14 de janeiro de 2005, é presidido por representantes dos Ministérios da Defesa, do Desenvolvimento Agrário, do Desenvolvimento Social e de Combate à Fome, da Educação, do Esporte, da Integração Nacional, do Meio Ambiente, da Saúde e da Secretaria-Geral da Presidência da República. É, portanto, um comitê multidisciplinar que atua socialmente nas necessidades de populações carentes.

**Figura 8** - Propaganda do Projeto Rondon – 1970



**Fonte:** EntreMentes (2009)

**Figura 9** - Projeto Rondon 2017 – transporte em aeronave da FAB



**Fonte:** VotuNews (2017)

Em virtude da necessidade dessa ação integracionista de projetar-se no interior do país, o CAN, que também atua na Amazônia, e a FAB, como um todo, são de grande importância para o transporte de pessoal, proporcionando o suporte logístico e a segurança necessários às operações do Projeto Rondon. A Amazônia será o assunto abordado no tópico seguinte deste trabalho.

## 5 A AMAZÔNIA BRASILEIRA

Há bastante tempo a região setentrional do Brasil conhecida como Amazônia faz parte da agenda mundial. Sua grande extensão territorial, sua riqueza em biodiversidade, seus depósitos de minerais estratégicos e preciosos, suas reservas de água doce, a quantidade de povos indígenas que lá habitam, tudo isso faz da Região Amazônica a área mais rica e ao mesmo tempo mais vulnerável do território nacional.

A Amazônia brasileira abrange uma área de aproximadamente 3.500.000 km<sup>2</sup>, porém, para fins essencialmente políticos, foi criada, através da Lei nº 1.806, de 1956, a **Amazônia Legal**, cujos limites foram definidos, posteriormente, pela Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, e pelo artigo 45 da Lei Complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977. Dessa maneira, tem-se que, hoje, a Amazônia Legal é composta pela superfície total dos Estados do Amazonas, Pará, Acre, Rondônia, Amapá, Roraima e Tocantins e, ainda, pela porção compreendida a oeste do meridiano 44 W, situado no Estado do Maranhão, e pela porção ao norte do paralelo 13 S, que corta o Estado do Mato Grosso, perfazendo, assim, uma superfície total de 5.117.420 km<sup>2</sup>. Portanto, trata-se de uma área de mais da metade do território brasileiro e muito complexa em termos de clima, vegetação e transportes.

**Figura 10** – Amazônia Legal



Figura 1: Amazônia Legal  
Fonte: <http://tenanbio.blogspot.com.br/2012/04/amazonia-legal-tem-166-de-aeu.htm>

Fonte: ESG (2017)

Por tais motivos, desde finais do século XIX, o Estado brasileiro tem intentado, com empenho, diminuir o isolamento da Amazônia e melhor integrá-la ao restante, através de diversos programas e projetos governamentais, sendo um deles o Correio Aéreo Nacional.

### 5.1 ISOLAMENTO E COBIÇA INTERNACIONAL

A Amazônia sempre se revestiu de características especiais. Já no início de século XVI, o rio Amazonas foi descoberto e explorado pelo navegador espanhol Vicente Yañez Pinzón, que o chamou de *Mar Dulce*. Pelo Tratado de Tordesilhas, toda a região onde hoje localiza-se a Amazônia deveria pertencer à Espanha. A União Ibérica (1580-1640), no entanto, permitiu que a colonização de toda a Amazônia fosse feita pelos portugueses.

O verdadeiro início da cobiça internacional pela região, entretanto, iniciou-se por volta de 1880, com o início do chamado Ciclo da Borracha.

**Figura 11** - seringueiro colhendo o látex



**Fonte:** SUFRAMA (2017)

Por conseguinte, a Amazônia representa para o país, ainda que com os militares presentes ali, uma grande preocupação pela evasão de divisas para o exterior, em riquezas naturais não renováveis que estão evadindo-se do país através da biopirataria e da implantação de ONGs com intenção humanitária. Nesse ponto insere-se o item 10 da END, inscrito no Decreto Nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008, que aprova a Estratégia Nacional de Defesa,

Priorizar a região amazônica. A Amazônia representa um dos focos de maior interesse para a defesa. A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira. Repudiará, pela prática de atos de desenvolvimento e de defesa, qualquer tentativa de tutela sobre as suas decisões a respeito de preservação, de desenvolvimento e de defesa da Amazônia. Não permitirá que organizações ou indivíduos sirvam de instrumentos para interesses estrangeiros - políticos ou econômicos - que queiram enfraquecer a soberania brasileira. Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil. (BRASIL, 2008)

A existência da END demonstra mais um ponto em que há interesse do Estado aliado às Forças Armadas em fazer sua missão de apoio na Amazônia em termos de Defesa e Integração. Ele tem a preocupação com a vulnerabilidade em termos de soberania do Estado e a necessidade de preservação dos recursos naturais.

O pensamento dos militares, em consonância com as necessidades dos amazonenses, é debatida por Adriana Marques, que analisa o emprego estratégico dos militares brasileiros na Amazônia. Segundo a autora, os militares levam em conta suas experiências históricas que, por sua vez, são pautadas por sua cultura estratégica. Marques ressalta que “quando os militares brasileiros pensam sobre a Amazônia, fazem-no condicionados por um repertório de experiências históricas das Forças Armadas na região” (MARQUES, 2007).

A autora (MARQUES, 2008) ainda tece comentários de que, no que concerne à Amazônia, a presença militar é entendida como uma estratégia eficaz para induzir o povoamento, inibir a ação de atores transnacionais não públicos e garantir a ordem pública na região. Essa teoria também recebe acordo com a visão geopolítica dos portugueses, na construção de fortalezas para assegurar a posse da terra. A autora ainda entende que os militares não têm apenas a intenção de aumento da segurança militar na área, mas também de povoamento civilizatório e estratégico-militar.

Assim, tamanha é a importância estratégica da Amazônia que muitos brasileiros sentem o dever de preservá-la e desenvolvê-la para o futuro, seja pela enorme fonte de recursos naturais e minerais não renováveis que ali existem, seja pela riqueza da biodiversidade do local. É o que se percebe nas teses e estudos relativos à Amazônia, como os de Homma (2005), Lourenção (2003), Marques (2007 e 2008), Mattos (1991), Pliopas (1975), Vidigal (2002) e Becker (2005). A

grande importância da Amazônia é exemplificada por Lucena (1998, p. 10) que ressalta: “A Amazônia representa a última fronteira de nosso território, a maior reserva mundial de floresta tropical, um patrimônio herdado do sacrifício de nossos antepassados. Impõe-se-nos, assim, o dever de preservá-la e desenvolvê-la para os brasileiros do futuro”.

Em relação a essa região, uma instituição de grande importância social e integradora, e tornada possível pelo apoio do CAN, foi o serviço de Saúde na Amazônia, implantado pelo médico Noel Nutels. Segundo Costa (1987), o médico-sanitarista Noel Nutels, em 1952, após apresentar um projeto de unidades volantes de Saúde, com o apoio da FAB e do CAN, criou, em 1956, o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas (SUSA – rebatizado em 1968 com o nome de Unidade de Atendimento Especial – UAE). Em cooperação e com a utilização da rota do CAN, viabilizou o Correio Aéreo Sanitário e “implantou unidades volantes que trabalhavam junto às populações rurais e indígenas para prevenir doenças infecciosas, realizando vacinações em massa nessas comunidades” (COSTA, 1987, p. 392).

Costa (1987, p.393) relata que o Correio Aéreo Sanitário “transportava materiais, equipamentos e equipes de saúde; foi um aliado do SUSA vinculado ao Serviço Nacional de Tuberculose e ao Ministério da Saúde, para a prestação de assistência à saúde dos povos indígenas e sertanejos do Brasil central”. O SUSA e o Correio Aéreo Sanitário muito contribuíram para o combate de doenças, tais como: tuberculose, gripe, malária, sarampo e varíola, entre as populações amazônicas de indígenas que não tinham resistência a elas. Além disso, Nutels atraiu profissionais para aquela área levados pela sua proposta humanitária, e esses profissionais foram conduzidos pelo CAN, pois os sertanejos e os indígenas, os habitantes do interior do território brasileiro, viviam “sob o abandono e desamparo das autoridades públicas, sob condições sanitárias consideradas inadequadas, que, por sua vez, eram responsáveis pelo elevado número de vítimas de doenças facilmente controláveis” (PAIVA, 2003).

**Figura 12** - Posto de Atendimento do SUSA



**Fonte:** FUNASA (2017)

Em 1967 foi criada a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) por uma comissão formada por antropólogos, indigenistas, sanitaristas e profissionais do SUSA (BARROS, 2008). Assim, Nutels foi médico do Serviço de Proteção ao Índio (SPI) em 1951, e depois de 1963 a 1964, bem como do Serviço Nacional de Tuberculose (1952). Contudo, mesmo antes da década de 1950, já havia a preocupação do Estado, por meio do Ministério da Saúde, em combater as doenças endêmicas com o envio de médicos e sanitaristas para o Norte e Centro-Oeste, como relatado no livro de Paternostro (1945). Isso foi facilitado mais tarde com o CAN, que também apoiou o Estado nessa atividade de Integração Nacional. Após a extinção do SPI, a FAB continuou transportando missionários e equipes da FUNAI para o Norte e Centro-Oeste.

Com a FUNAI, criaram-se as Equipes Volantes de Saúde que realizavam, periodicamente, atendimentos nas aldeias e, depois, nos hospitais universitários e de pesquisa como, por exemplo, o Hospital Evandro Chagas do Instituto Oswaldo Cruz, para os casos graves e de difícil diagnóstico. Mas, em 1969, todos os cargos importantes da FUNAI foram ocupados por militares, como medida da política desenvolvimentista e de Integração Nacional da época. Existia a meta de integração dos índios à comunhão nacional. Segundo advoga Paiva (2003), a atividade de Noel Nutels no comando de instituições como a Fundação Brasil Central (FBC) ou o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas (SUSA) relacionava-se com a ideologia de salvação e construção nacional pela saúde pública proveniente

do movimento sanitário da Primeira República (1889-1930).

**Figura 13** - médico Noel Nutels atendendo paciente indígena



**Fonte:** FUNAI (2015)

## 5.2 O PAPEL DO CORREIO AÉREO NACIONAL

Desde os anos 1950, época em que passou a servir a Amazônia com suas linhas, o Correio Aéreo Nacional tem sido usado como fator de Integração e de desenvolvimento econômico e, sobretudo, social, naquela região.

Em 1969, o antigo Departamento de Correios e Telégrafos (DCT), foi extinto, e criada a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBCT) (BRASIL, 1969). A EBCT, sendo uma empresa pública, mas de Direito Privado, passou a cobrar dos órgãos governamentais pelos serviços postais. Da mesma forma, deveria pagar pelos serviços que contratasse. Como a FAB e o CAN jamais cobraram por seus serviços, que eram cobertos pelo Orçamento da União, chegou ao fim o serviço de transporte de malas postais executado pelo CAN. As correspondências passaram a ser transportadas em aeronaves comerciais, pagas pela EBCT (BRASIL, 1969).

Apesar disso, o CAN manteve sua designação de “Correio”, por motivos de tradição. A sigla CAN já era conhecida da população brasileira, como símbolo de integração e apoio àqueles que viviam isolados dos grandes centros.

As demais missões do CAN continuaram sendo exercidas. Nas décadas de 1970 até 1990, no entanto, à medida que mais cidades do interior brasileiro recebiam estradas asfaltadas e, a par disso, iam surgindo as chamadas empresas de aviação regional, subsidiadas pelo Estado, como Rio-Sul, TAM, Nordeste, TABA (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica), e outras, o CAN foi se tornando menos necessário que outrora. Após as restrições orçamentárias de época Collor (1990-1992), a Força Aérea Brasileira diminuiu sensivelmente seu esforço aéreo, com reflexos nas horas voadas para o CAN. Apenas a região Amazônica continuou a ter linhas regulares do CAN, em especial aquelas não servidas pela aviação comercial, justamente as menores, mais isoladas e carentes. A desativação dos C-47, em 1978, e dos *Catalinas*, em 1982, restringiu significativamente as localidades servidas pelo CAN. As linhas remanescentes passaram a ser operadas, basicamente, com os aviões Bandeirante C-95 e, principalmente, com os C-115 *Buffalo*.

**Figura 14** - aeronave *Buffalo* C-115



Sgt Johnson / Força Aérea Brasileira

**Fonte:** Força Aérea Brasileira (2017)



As Ações Cívico-Sociais, que passaram a ser executadas pela FAB, beneficiaram-se de recente reequipamento, utilizando-se, para seus deslocamentos, das novas aeronaves *Caravan* C-98 e Amazonas C-105.

**Figura 16** - Propaganda institucional da ACISO da FAB na Amazônia



**Fonte:** CECOMSAER (2017)

**Figura 17** - aeronave C-105 Amazonas transporta equipe médica



**Fonte:** CECOMSAER (2017)

**Figura 18** - aeronave C-98 *Caravan* leva alimentos para indígenas na Raposa Serra do Sol



Fonte: CECOMSAER (2017)

Definir o papel do Correio Aéreo Nacional na Amazônia, portanto, é confirmar as palavras do ex- Chefe de Estado brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, que afirmou que,

Durante décadas, e para milhões de brasileiros, a integração e a solidariedade nacionais viajaram nas asas da Força Aérea Brasileira. Desde a sua criação, em 1931, até o seu batismo, dez anos depois, o **Correio Aéreo Nacional** sempre funcionou como um elo fundamental de ligação do nosso país, a unir distâncias, culturas e destinos num mesmo sonho de Nação e de cidadania para todos. Além disso, vai assegurar o deslocamento de enfermos a centros especializados. O abastecimento e o transporte regular no período crítico das chuvas, de outubro em diante. Por isso, a **volta do Correio Aéreo Nacional é também um símbolo de outro projeto de desenvolvimento nacional, aquele em que o Estado assume a responsabilidade de tornar o progresso um bem comum, e não um privilégio de poucos** (BRASIL, 2004, grifo nosso).

### 5.3 Personagens ilustres na Integração da Amazônia com o CAN

A Amazônia foi integrada e desenvolvida por homens e mulheres que, no anseio de progresso para o país, visando seu desenvolvimento e tendo possibilidade de o fazer, levaram qualidade de vida àqueles povos esquecidos pelo poder público. Assim, referenciaremos personalidades que tiveram participação em tudo o que aconteceu na região, como o Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, Patrono da Força Aérea Brasileira, o Brig João Camarão Telles Ribeiro e sanitaristas como Paternostro e Noel Nutels.

Na década de 1930, o Mal. Eduardo Gomes, como Comandante do Grupo Misto de Aviação, tinha uma filosofia ideológica de combater o subdesenvolvimento, principalmente nas áreas mais distantes do poder central como a Amazônia. Ainda naquela época, o subdesenvolvimento brasileiro era percebido como um inimigo interno. Entendia-se, entretanto, que o emprego do avião militar possibilitaria a integração nacional e seria possível combater um outro inimigo, o externo. Todo esse entendimento se estende até os dias atuais, principalmente na Amazônia.

Dando continuidade a esse trabalho pioneiro, o Ten Brig Camarão desenvolveu na Amazônia um trabalho humanitário de grande valor para a nação. O Brig Camarão iniciou os seus voos no Correio Aéreo Militar (CAM) e seus primeiros contatos com a Amazônia brasileira em 1939. Em 1958, criou o Correio Aéreo Nacional da Amazônia (CAN/AM), com sede em Belém, para complementar as linhas do Correio Aéreo Nacional (CAN). O CAN/AM utilizava os aviões anfíbios Catalina, nas áreas hídricas, e os aviões Douglas C-47 nas áreas secas, à medida que aeroportos iam sendo construídos. De um lado, o Brig Camarão era considerado um homem dedicado às questões sociais, com formação humanística e filosófica. De outro, era um militar permanentemente preocupado com as questões estratégicas da defesa da Amazônia, com a proteção das fronteiras e com a criação de condições básicas de infraestrutura para o seu desenvolvimento, tais como a COMARA e a construção da pista de pouso de São Félix do Xingu. Criou, ainda, alguns municípios e implantou diversas usinas de asfalto.. A partir das atividades do Brig Camarão, surgiu o trinômio Força Aérea - Missionário - Índio, um trabalho integrado entre a Aeronáutica, as ordens religiosas e a Fundação Nacional do Índio, objetivando ampliar o atendimento às comunidades indígenas espalhadas por toda a Amazônia. Essa empreitada minimizou as sofríveis condições de vida dessas comunidades carentes, dando-lhes padrões mais elevados de saúde e educação.

Nesse sentido, o Brigadeiro Camarão, além de ter por objetivo apoiar a FAB, também via que a presença dos missionários representava a alternativa mais segura de aculturação dos índios. Esse trabalho fornecia os indígenas padrões mais elevados de saúde, educação e qualidade de vida. Pensava, também, que esse meio era eficaz para incutir nos índios o sentimento da nacionalidade. Tudo isso fixava o homem naquelas regiões mais distantes do poder central, pois

promovia uma ideia de integração nacional. Ensinados a cultuar a Bandeira e os Símbolos Nacionais, os nativos deveriam se mostrar dispostos também a manter nossas fronteiras e a defender os interesses da pátria.

O I COMAR, por iniciativa de Camarão, firmou na época convênio com um hospital de Bauru para levar e tratar, em aviões Douglas C-47, casos de hanseníase nas comunidades que habitavam principalmente no médio baixo Amazonas paraense, nos vales dos Rios Juruá e Purus, e lábios leporinos no município de Monte Alegre. Reservaer (2017)

Outro personagem de destaque na Integração Nacional e social do Amazonas foi o Major Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, praça em 25/03/1916, pioneiro do CAN, geopolítico, estudioso de Geografia, História, Sociologia, Geopolítica e Aviação dentre outras. Ele teve notável influência na criação do Ministério da Aeronáutica e foi fundador da Força Aérea Brasileira em 1941. Defensor da emancipação política do Tocantins, foi o principal líder do movimento que culminou na elevação política desse estado, entusiasta da causa emancipacionista que àquela época chamava-se Itacaiúnas, mas que hoje se denomina Carajás, conforme Cabeses Júnior (2004) e INCAER (2013).

O Maj Brig Do ar Lysias comenta em seu livro “Roteiro do Tocantins” que a aviação comercial da PANAIR “tinha interesse na exploração da rota do Tocantins” (RODRIGUES, 1943, p. 40), por isso ela encomendou a viagem por terra primeiro, e o Major Lysias Augusto Rodrigues foi incumbido da missão de fazer o acompanhamento e a fiscalização da missão da companhia americana, dando a ele a incumbência de “ir fazendo a exploração terrestre e preparando os campos, convencendo os prefeitos a fazerem uma pista de pouso para receber o avião”, de modo a, futuramente, ampliar os voos do CAM pelo interior. Esse aspecto configura também um interesse comercial de abrir campos de pouso ao longo do território e também um interesse do Estado em fazer a integração e o desenvolvimento nacional. Contudo, este não poderia realizar essa grande obra sozinho e também, em face do contexto político daquela época, não poderia deixar isso só a cargo das empresas civis de aviação. Por isso, houve a contratação de militares e civis para fazerem a exploração terrestre primeiro para o Norte e convencerem os políticos prefeitos das localidades a construírem campos de pouso que se tornaram mais tarde aeroportos nessa ida para o Norte.

Outros homens no meio civil que tiveram missão assistencial na Amazônia foram dois sanitaristas, um na década de 1930, Paternostro, e o outro na década de 1950, Noel Nutels. Ambos foram incumbidos pelo governo da época de fazer atendimentos a mando do Estado pelo Ministério da Saúde daquela época, e erradicar doenças no Norte como: malária, tifo, tuberculose e lepra.

O primeiro, Paternostro (1945), relata a geografia e o desenvolvimento da região e a implantação de campos de pouso para a aviação militar, ao subir a rota do Tocantins. Apesar das duas aviações já estarem atuando, em 1935, Paternostro (1945, p. 35) relata que ainda havia muita dificuldade de comunicação: “Lutamos com dificuldades de um precário sistema de comunicações e não recorreremos ao extraordinário auxílio que as nossas águas interiores nos prestariam”. Em outra passagem sobre a navegação dos rios “As nossas exíguas e semi-abandonadas linhas de navegação fluvial são uma das provas evidentes de formidável trabalho que precisamos fazer para a natureza do país”. Ao desbravar o Norte, Paternostro (1945, p. 26) afirma que “os rios foram adversos aos desbravadores do sertão, a colonização de um país dependeu sempre da sua água. no começo o mar; depois os rios”. Em outra passagem ele relata sobre o expansionismo brasileiro que “A expansão geográfica do Brasil muito deve aos rios, por serem extensos em milhares de quilômetros.” Paternostro, (1945, p. 29). Paternostro diz que “Os caminhos da água que se dirigem para o Amazonas passam entre os palanques de folhagem sustentadas por árvores de 60 metros de altura, que exigem grandes esforços para a abertura de clareiras; em muitos deles os rápidos estorvam os estirões navegáveis” (1945, p. 35).

Quanto ao escoar a economia do país, em 1935 Paternostro (1945, p. 35) relata que:

As vias fluviais são os carregadores das cargas pesadas, as quais constituem grande parte de nossa riqueza - minérios, madeiras e produtos extrativos vegetais: elas são o meio de transporte de mais baixas tarifas, as quais melhor se coaduna à nossa economia. Entretanto, seguimos o exemplo dos desbravadores que as abandonaram e procuramos outras linhas naturais de circulação que adaptamos com ferrovias, rodovias e rotas aéreas.

Paternostro, (1945, p. 126) foi um sanitarista que trabalhou de 1934 a 1938 com o Serviço de Febre Amarela em uma cooperação da Divisão Internacional de Saúde Pública da Fundação Rockefeller com o Governo Brasileiro. Nesse período,

ele conduziu um trabalho de saúde pública para o interior e Norte pelo Rio Tocantins, e afirma que: “O Tocantins transformado em *via do sal*, manteve a vida das aglomerações de uma vasta área do Brasil central. Repetiu-se nesse rio do sertão brasileiro o fenômeno da *Via Salário* de Roma”. Por tudo que Paternostro fala entende-se que esse rio permitiu a penetração para o Oeste, mas também para o Norte, nos cursos em que era navegável. Paternostro diz que “...as bocas do caudal amazônico, não mudou a ausência de estradas de ferro e rodagem, a navegação fluvial rudimentar” (1945, p. 19). Na década de 1930, ele subia o rio para o Norte fazendo pesquisas e medicando. Esteve em contato com diversas populações e presenciou a construção de campos de pouso do CAM.

Sobre a viagem pelo Tocantins, Paternostro (1945, p. 47) afirma que o “Tocantins corre no Centro do Brasil, de sul norte” por isso ele representou o meio de penetração para o Norte.

Paternostro, (1945, p. 23) diz, ainda, que:

quem habita o nosso grande espaço continental o sertanejo, Pátria da civilização brasileira, magnificamente aclimatado e marcado por grande docilidade de caráter, estaria em outra fase cultural se houvésssemos tido outra orientação Administrativa.

Disso se entende seu pensamento de que se houvesse uma administração diferente, o Brasil e os brasileiros estariam num nível cultural distinto.

Sobre a Rota para o Norte, seguindo o Rio Tocantins, em 1935, Paternostro (1945, p. 62) afirma que era “Uma viagem de 17 dias, que naquele ano, o avião da Panair fazia em 2”. Pois as viagens por terra eram penosas, o curso dos rios não contribuía, a comunicação era ruim por telégrafo e havia muitas perdas de mercadoria e, por doenças, muitas vidas eram ceifadas no transcurso até as cidades.

O segundo é Noel Nutels, citado em um livro de LESSA (1978), já referido nesta pesquisa. Muitos médicos, sanitaristas, missionários e assistentes sociais foram transportados pela aviação brasileira para o Norte e Centro-Oeste, como aconteceu com Noel Nutels em seu trabalho com os índios, iniciado com sua participação como médico sanitarista na Expedição Roncador-Xingu, na Amazônia (1943-1951). Nutels muito utilizou o apoio do CAN na década de 40, levando Assistência Social e equipes de saúde para o interior do Brasil, inaugurando o Correio sanitarista com apoio do governo (LESSA, 1978).

O trabalho de Nutels, após sua experiência com a malária na Baixada Fluminense, tornou-se efetivo com as populações indígenas a partir de 1943, quando ele decidiu participar da Expedição Roncador-Xingu (1943-1951) (COSTA, 1987, p. 30). A Expedição Roncador-Xingu foi organizada no governo de Getúlio Vargas, exatamente no período da II Guerra Mundial. Essa expedição tinha como grande objetivo desbravar os vazios demográficos no interior do país. Foi também uma ação política do Estado e um interesse de personagens como os irmãos Villas-Boas<sup>1</sup> e de Nutels. Cabia aos membros da expedição, num primeiro momento, criar campos de pouso, a fim de permitir a construção de uma rota aérea que ligasse o Sul ao Norte pelo interior do continente, promovendo dessa forma o reconhecimento das áreas do interior do país junto ao recém-fundado Ministério da Aeronáutica (Decreto 2.961, de 20.1.1941).

No nível do Estado, desenvolveu-se uma organização para o primeiro programa de atendimento aos índios, no início dos anos 50. Nessa época Noel Nutels criou, dentro do Ministério da Saúde, o "Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas - SUSANA" (1956-1973), voltado para as populações rurais e indígenas, sobretudo no Centro-Oeste e Norte do país. Seu objetivo inicial era o controle da tuberculose em áreas de difícil acesso, depois ampliado para outras ações de saúde (COSTA, 1987, p. 397).

A facilidade política de Nutels, naquele contexto, viabilizou o desenrolar nas relações sociais de conseguir apoio aéreo. Ainda a preocupação do Estado com a ocupação efetiva do interior do país já vinha de longa data. Desde os primórdios do século XX havia muita discussão com relação ao destino do interior, desde então denominado sertão. E, depois, com a Era Vargas, isso se manifestou de forma cada vez mais forte. (PAIVA, 2003, p. 842).

O SUSANA pode ser visto como um excelente exemplo da habilidade de Nutels em tecer boas relações e consolidar projetos políticos. O problema era conseguir um serviço aéreo regular, que para a época era despesa considerável. Conta Orígenes Lessa (1978) que, numa conversa, se lembraram de que o ministro da Aeronáutica era irmão, por parte de mãe, do próprio Maurício de Medeiros

---

<sup>1</sup> irmãos Villas-Boas foram os indigenistas continuadores das ideias humanistas defendidas por Marechal Rondon com quem começaram a trabalhar em 1945 na expedição Roncador-Xingu.

(Ministro da Saúde, 1955), o que facilitaria infinitamente o andamento não burocrático das coisas. Assim nasceu efetivamente o SUSANA.

Há uma área limítrofe na Amazônia que se confunde com o Centro Oeste e lhe faz fronteira. Noel Nutels, usando seu poder de influência, conseguiu junto ao governo central de Getúlio Vargas e ao Ministro da Aeronáutica (Henrique Fleiuss), a disponibilidade de um avião para viabilizar seu projeto de ação sanitária na região Norte e Centro Oeste. denominado Correio Aéreo Sanitário.

Sobre o Correio Aéreo Sanitário ligado ao SUSANA, Costa afirma que:

O SUSANA foi criado com o objetivo de prestar serviços aos índios e às populações de difícil acesso. Foi ligado administrativamente ao SNT, apesar de não restringir suas ações ao controle da tuberculose. Contou também com o apoio da FAB até 1964, que criou o Correio Aéreo Sanitário, ligado ao Correio Aéreo Nacional, transportando material e as equipes de saúde. (COSTA, 1987, p. 393).

Houve uma "ação política de um lado" e um "interesse do outro". Com a criação do Correio Aéreo Sanitário e do SUSANA, o Estado por um lado tinha interesse em marcar sua presença e fazer a Integração Nacional daquelas regiões mais remotas e fez uma ação política para viabilizar isso se utilizando das rotas do CAN no serviço de Correio Aéreo Sanitário. Por outro lado, Nutels também agiu politicamente com sua qualidade de influência, junto ao Governo central e a FAB para viabilizar e materializar seu projeto sanitário, conseguindo da FAB o Correio Aéreo Sanitário para empreender o SUSANA na Amazônia e parte do Centro Oeste.

O Correio Aéreo Sanitário foi um elo do CAN que é uma exemplificação dessa questão maior, desse macro estudo do que é a função das FFAA e de qual é o impacto político disso num determinado momento. Nesse caso, focado na década de 1940, que é o grande marco da configuração do CAN também com uma função humanitária.

Uma questão de Soberania Nacional, para os interesses do Estado, é o dilema, não só com relação ao interior subdesenvolvido, menos dotado de infraestrutura e menos densamente povoado, como também com relação à melhor definição do espaço geográfico físico, e com relação ao homem que vivia nessas regiões, consideradas insalubres e abandonadas.

Até meados do século XX, após o contexto do pós-guerra, as motivações do Estado na ocupação territorial, em relação à diferença entre homem e espaço físico, foram outras. Mas, a partir da II Guerra Mundial, observa-se uma série de

motivações do Estado de ordem política e econômica com o fim de explorar as regiões abandonadas. Para o Estado não era um problema prioritário a qualidade de vida daqueles que viviam nas regiões mais longínquas do poder central, mas sim a utilização dos seus recursos minerais, hídricos e naturais, de um modo geral, que podiam gerar divisas econômicas enormes para o país.

Com vistas a uma maior integração nacional, os potenciais naturais e humanos do sertão não poderiam ser mais desperdiçados. Assim, depois de se conseguir mais domínio para o Centro Oeste, começou-se a visar o Norte. Essa situação se intensifica com a aviação militar na década de 1940. Essa intenção de Vargas de povoar e desenvolver o interior do Brasil, sob a alegação de que o interior abrigava riquezas inexploradas, confirma-se quando ele é enfático ao dizer que:

O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para oeste. Pois, no século XVIII, de lá jorrou a caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: os vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das estradas de terra, o metal com que se forjara os instrumentos da nossa defesa e de nosso progresso industrial. Vargas (1938, p.124).

Por conseguinte, a Integração Nacional teve, no período de Vargas, um grande avanço com a Força Aérea, pois, além de Noel Nutels, integravam, também, a expedição os irmãos Villas-Bôas. A preocupação de criar uma infraestrutura de atendimento à saúde das populações indígenas surgiu a partir do trabalho realizado por eles durante a expedição, entrando em contato com vários grupos indígenas.

A ocupação brasileira foi periférica, ou seja, veio de fora para o interior, por ser este de difícil acesso, em parte pela formação geográfica do Brasil. Assim, até meados de 1940 inexistiam estradas de terra que chegassem até o interior da região Centro Oeste ou ao Norte, que era ainda de mais difícil acesso, o que dificultava e muito a acessibilidade geográfica do Brasil. E, quando havia, eram ferrovias pontuais que não se conectavam. As poucas estradas existentes na época, após 1940, permaneciam e ainda permanecem quatro meses intransitáveis pelas inundações. Portanto, o isolamento sempre foi uma constante, o que cercava os núcleos populacionais. Necessitava-se de Integração Nacional, que veio por meio da aviação militar. Assim, o que facilitou a integração daquelas regiões isoladas foi a chegada do avião, que levava todo tipo de assistência àqueles locais esquecidos ou desconhecidos pelo Poder Nacional.

Ao longo da história política brasileira, o governo central enviava muitos sanitaristas em campanhas de saúde para o Norte como Paternostro e Noel Nutels, já citados. Esses atos do governo vêm corroborar com os conceitos de Estado, de como ele se organiza para administrar o território e seu dever. Nesse sentido, conforme BOBBIO (2004, p. 425-427), o estado deve proporcionar a todos o bem estar da população, como garantir mínimos de renda, alimentação, saúde, habitação, educação, assegurados a todo o cidadão, não como caridade, mas como direito político, e o acesso a tudo isso.

## **6 ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES**

Em determinado momento da pesquisa, percebeu-se a necessidade de investigar, por meio de depoimentos, a atuação de pilotos militares da FAB na Amazônia. Por isso, procedeu-se à coleta de depoimentos. Assim, encontrou-se muita informação que estava na memória da “lida diária” do pessoal da aviação que trabalhou com o CAN e cuja perspectiva era ainda pouco publicada. Além disso, os relatos guardavam informação de conhecimento implícito, a partir do qual se percebeu a importância da sua análise e de seu registro. Nesse sentido, a partir de depoimentos colhidos e de outros encontrados em Notaer, por exemplo, chegou-se à ideia de que a percepção sobre a verdadeira geopolítica da Amazônia, para muitos aviadores e pessoas que trabalharam lá em operações humanitárias do CAN, mudou. Esse entendimento decorre da constatação de que essas pessoas, na prática dessas operações, sentiram a realidade do abandono daquelas comunidades que não estavam e não estão ainda integradas totalmente ao poder público.

Por sua vez, muitos que trabalharam com o CAN e o Catalina relatam que, em contato com a realidade de um Brasil diferente daquele mostrado nos atlas geográficos e nos livros escolares, o então chamado “Correio Aéreo do Tocantins” vivenciava uma realidade diferente na Amazônia. Nesse sentido, o fato do avião do CAN ao chegar às cidades amazonenses era motivo de grande comemoração pois ele transportava a bordo os médicos, enfermeiros e demais equipes de apoio de assistência social. Inclusive era comum o atendimento dessas equipe para fazer partos, ou seja, as crianças nasciam e sobreviviam após partos que eram realizados a bordo da aeronave.

Dessa forma, o CAN realizava transportes, por exemplo, de Belém para o Rio de Janeiro, ou outra capital com mais recurso para salvar vidas. Em muitos depoimentos fica marcada a importância da atuação do CAN na transformação de vidas. Um dos grandes presentes que o CAN proporcionou a todos que fizeram essas missões foi o conhecimento da amplitude e grandeza do país. Eram muitas experiências de vida. O CAN deu condições de diálogo entre pessoas diferentes, de lugares diferentes, mas do mesmo país.

A partir do depoimento de diversos atores sobre o CAN, pôde-se depreender que, hoje, ele é gerenciado pelo módulo de transporte do Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços (SILOMS), CAN SILOMS. Dentro dessa perspectiva, percebe-se que a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) executa muito transporte de carga na Amazônia. Nesse sentido, o 4 ETA (Esquadrão de Transporte Aéreo) fez transporte de medicamentos para Manaus, em julho de 2016, serviço solicitado pelo Ministério da Saúde.

Outro aspecto fundamental observado é que, apesar dos Bandeirantes terem limitação de peso, também são usados pelo CAN para missões assistenciais na Amazônia. Contudo, para o Haiti, e para o exterior, a solicitação segue pelo Ministério da Defesa e usam-se aviões de grande porte.

Por sua vez, o gerenciamento de missões como as ACISO para a Amazônia acontece por ordem do Comando Geral Aéreo (COMGAR). Entre 2016 e 2017, essas missões começaram a ser acionadas diretamente com os Esquadrões da área. Assim, dependendo do tipo de material, o esquadrão Arara de Manaus, por exemplo, é acionado. Contudo, se a missão for “de grande porte”, a solicitação segue para o 1/1 GT. Assim, eles cumprem a missão de acordo com a disponibilidade de horas de voo e combustível da Força. As missões são distribuídas pelos diversos esquadrões e não só aqueles ligados fisicamente ao CAN, que são independentes na questão administrativa. O Centro Logístico da Aeronáutica (CELOG) gerencia especificamente o transporte de carga.

O CAN está ligado ao ETA e os próprios ETAs fazem esses transportes humanitários, mas o gerenciamento é sempre pelo COMGAR. O CAN Manaus teria maior resposta sobre o apoio humanitário feito pelo Comando-Geral de Operações Aéreas (COMGAR) – chamado agora de Comando de Preparo (COMPREP). Assim, este remete, aos esquadrões, as missões de transporte e humanitárias.

Além disso, foi criada uma nova divisão dentro do COMPREP que gerencia toda essa malha aeroviária.

Da análise geral, entendeu-se que a preocupação com o domínio da territorialidade pelo Estado, da comunicação para o Norte já vinha desde Rondon quando, em 1907, constrói a linha telegráfica que liga o Mato Grosso ao Amazonas e inaugura 25 estações telegráficas.

Getúlio Vargas quando eleito presidente, na década de 1930, começa a trabalhar pela Integração Nacional, a princípio, levando correspondências e depois fomentando a aviação com mais recursos para o transporte de materiais e pessoas. Assim, após o início da II Guerra Mundial, em 1944, o Brasil entra na II GM, com o primeiro grupo de aviação de campanha na Itália, com experiência do CAN na Amazônia, pois, nas palavras de Lavenère-Wanderley (1975), os aviadores do CAN voavam sem mapa e de qualquer jeito; aprenderam a olhar, ver e observar. Visto ter o avião demonstrado imensa capacidade operacional de combate e transporte, os governos subsequentes visualizaram nele um meio de integrar o Norte e salvaguardar as fronteiras, pois o avião e o CAN facilitavam isso. Era possível chegar no mesmo dia a determinado local transportando pessoal e equipamentos e marcando a presença do Estado através da FAB.

Na década de 1940, no campo legislativo, o Palácio do Catete editou normas para disciplinar e controlar os meios aeronáuticos. Assim, há uma implementação de rotas aéreas, em direção ao interior do país, que possuía dois objetivos: treinar os aviadores e ligar os rincões afastados aos grandes centros. Dessa forma, em 1940, o CAN começa sua rota em direção à Amazônia com o DC-3 e o Catalina. E, um ano depois, ocorre a criação do Ministério da Aeronáutica, impulsionado pelo Brig. Eduardo Gomes, que também cria as Bases aéreas. Nesse período ocorrem muitas mudanças estruturais na aviação e ainda mais com a criação do CAN. Essas mudanças vão dinamizando a aviação militar e, conseqüentemente, a integração nacional e social para o Norte.

O objetivo do governo, com a ampliação de rotas, era a um tempo integrar o Norte, como meta do Estado e, depois, como uma determinação de enviar a aviação para o Norte (mais enfaticamente após 1941) numa tentativa, também, de domínio territorial, além de integração. Essa ação governamental, a um tempo, fixou militares no Norte para guarnecer as fronteiras, ou seja, objetivava-se fortalecer a Defesa do país. Contudo, a Integração do oeste se diferenciou por ter

áreas de maior extensão em termos de fronteiras e geografia e por isso mesmo a preocupação do governo para Oeste era maior.

Contudo, a integração para o Oeste era mais fácil que a ação de penetração para o Norte. Desde a Guerra do Paraguai (1865-1870), aqueles locais a Oeste eram uma preocupação para o Estado. Essa preocupação ocorria também pela facilidade de entrada de estrangeiros pelas fronteiras, além de invasões e conflitos cuja existência não era muito conhecida no Norte. Em 1935, conforme afirma Paternostro (1945, p. 37), “O Norte continua com um vasto espaço, paupérrimo de gente, ao qual ainda cabe a designação de “terra ignota” com que os antigos assinalavam mapas.”

Apesar de apresentar vias de transportes terrestre e fluvial a Oeste pouco desenvolvidas, elas, ainda assim, existiam a Oeste, ao contrário do Norte. Nesse sentido, foi mais fácil a penetração e a integração para Oeste por causa dos rios que se direcionavam do Sul para Oeste do que para o Norte. Ou seja, rios que vão de Leste para Oeste e de Sul para Oeste, a saber: Rio Tietê, Rio Paranapanema, Rio Iguaçu, Rio Paraguai, Rio Paranaíba, Rio Grande, Rio Ivaí, Rio Aporé, Rio Pardo, Rio Amambaí, Rio Sucuriú, Rio Dourados, e Rio Verde. Contudo, do Sul para o Norte, o mais utilizado foi o Tocantins, que não chega a ser navegável em sua totalidade.

Por isso, também, para o Norte a aviação aparecia como uma opção mais viável do que por terra, já que por este caminho levava-se meses em relação ao avião, que, em poucas horas, chegava aos pontos. Conforme afirmam diversos autores, os rios facilitaram e muito a penetração e, por conseguinte, a Integração Nacional tão almejada pelos governos, objetivo que encontrava muita dificuldade para ser concretizado. Apesar disso, para o Norte, pelo Tocantins, nem todos os rios eram navegáveis e nem sempre se interligavam. O percurso era muito difícil mesmo para a implantação de campos de pouso. Comprova-se esse relato em Paternostro (1945, p. 26) que afirma que “os rios foram adversos aos desbravadores do sertão, a colonização de um país”. Assim, um dos rios para o Norte foi o Tocantins, mas era navegável só até Alcobaça (PATERNOSTRO, 1945, p.56).

Outro aspecto que também dificultou a penetração para o Norte foi o fato de que se embrenhar nas florestas densas da Amazônia era mais difícil do que no cerrado, na área central do Brasil. Um outro fator que dificultou o trajeto foram as

grandes distâncias. Pela figura abaixo ilustra-se o curso dos rios de Leste para Oeste e de Sul para Oeste.



**Figura 19:** Mostra o curso dos rios de Leste para Oeste

Fonte: <http://asnovidades.com.br/wp-content/uploads/2012/11/Regia%CC%83o-hidrogra%CC%81fica-do-Parana2.jpg>

Assim, o uso do CAN como integração para o Norte foi considerado, tanto uma política estatal, quanto uma política pública, pois o Norte foi, e ainda corresponde, a espaços imensos de vazios populacionais. Por outro lado, ao examinar a ida para o Norte e a fundação de bases (BAMN e BABE), observa-se que a expansão do desenvolvimento do Norte se deu também pelo avanço nas comunicações e surtiu um efeito considerável no povoamento e fixação humana local. Então, a passagem do CAN, a construção dos campos de pouso, a fixação de bases e a transferência de Comandos Militares transformaram as pequenas aldeias em dinâmicas cidades como Manaus e Belém, polos irradiadores de poder e receita. Contudo, fora daqueles locais, ainda há grandes vazios demográficos e povoamentos com inúmeras carências, o que prova que, sem as FFAA, representadas pela aviação, isso seria ainda pior nos tempos atuais.

Ao ser observada a relação entre os conceitos de Estado, Soberania, Poder Aéreo e Forças Armadas, conceitos esses expostos por diversos autores já citados, depreende-se que o Estado deve ser soberano em seu território. A ele cabe o domínio da terra e do espaço. Ter o território sob seu comando, ou sob o domínio das FFAA, para afirmar seu poder aéreo. Ao mesmo tempo, cumpre ao

Estado gerir os bens em prol das necessidades do povo. Ou seja, satisfazer os anseios populares, quer em saúde, em educação ou em segurança.

## **7 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este trabalho, teve o objetivo de investigar a mudança ou a agregação de nova função àquela original do CAN, especialmente na Amazônia, de sua vertente de Defesa e de Integração, para a execução de ações de caráter humanitário e assistencialista. Iniciou-se o trabalho com as conceituações necessárias para o bom entendimento das demais seções.

Este estudo se justificou por apresentar contribuição significativa para o meio acadêmico, pois há pouca pesquisa em trabalhos acadêmicos sobre a agregação de função do CAN, o que amplia o conhecimento sobre o processo do desenvolvimento humanitário a partir da promoção de ações intersetoriais das Forças, e pela sua importância para a Integração Nacional, nos aspectos econômico e de desenvolvimento do serviço social na Amazônia.

Na sequência, foram relatados alguns dos fatos históricos mais marcantes que levaram à criação do Correio Aéreo Nacional, iniciando-se com a implantação das Aviações do Exército e da Marinha e dos seus respectivos serviços de Correio Aéreo, passando depois para a criação e estruturação do CAN propriamente dito.

A seguir, no capítulo 4, falou-se sobre as práticas de Serviço Social, e como estas foram surgindo no mundo, no Brasil e, de modo específico, na Força Aérea Brasileira. Foi posta ênfase na profissão de Assistente Social. E, nesse contexto, de época, conclui-se que tanto o progresso da aviação quanto a Integração Nacional na Amazônia e o Serviço Social foram práticas que progrediram em conjunto pelos anseios dos pilotos pioneiros e pelo apoio do Estado na pessoa do Presidente da época, Getúlio Vargas.

O capítulo 5 foi dedicado à Amazônia como região, suas características e problemáticas, e o papel que o Correio Aéreo Nacional tem desempenhado nessa região, desde a implantação de suas linhas na década de 1950, e até sua revitalização em 2004.

No capítulo seguinte foi feita uma análise de todas as informações que foram observadas ao longo deste trabalho de pesquisa.

Esta dissertação repousou sobre um fulcro principal: a de que a ação do Correio Aéreo Nacional, mormente na Amazônia, deixou de ter somente sua vertente original, de adestramento de pilotos e de Integração Nacional, para tornar-se também um instrumento de execução de ações de caráter humanitário e assistencialista, a cargo do Estado Brasileiro.

O estudo pormenorizado dos aspectos históricos, econômicos, sociais e mesmo estratégicos, ao longo da pesquisa realizada, deixa claro que, ao apoiar as populações ribeirinhas da Amazônia, as missões religiosas, as aldeias indígenas, levando a elas a assistência médica, alimentos, correspondência, muitas vezes como único elo entre essas localidades tão isoladas e o restante da “civilização”, o Correio Aéreo Nacional extrapolou significativamente suas atribuições originais, e incorporou à sua missão as atribuições de ser um vetor das ações assistenciais e humanitárias.

Politicamente falando, em uma análise geral, em 1930, quando Getúlio Vargas assume o poder estatal, também assume o compromisso com os apelos populares de melhoria nas condições de vida urbana e rural e atendimento às reivindicações trabalhistas. Ele tem como uma das metas de seu governo a integração do território nacional, pois, nesse período, o interior do Brasil era pouco conhecido, habitado e mergulhava em um subdesenvolvimento que o diferenciava do litoral, desenvolvido e que possuía linhas aéreas comerciais.

Vargas encontra, na emergente aviação militar, uma forma de concluir uma de suas metas de fazer a integração nacional; primeiro a Oeste depois ao Norte, alcançando pontos distantes do território e fixando a presença do Estado. E, dessa forma, a política nacional de segurança e defesa estaria também assegurada pela presença do Estado naquelas regiões, primeiro por meio da aviação militar e, mais tarde, cada vez mais, com a fixação de militares da FAB naquela região.

Ao mesmo tempo em que surgem os anseios de melhor qualidade de vida no trabalho, também começam a ocorrer greves e motins de perda da produção e, por isso, a relação entre empregados e patrões fica cada vez mais problemática. Daí surge o serviço social de forma cada vez mais empoderada para regular essas relações. Vargas cria outra meta que foi a de proteção aos direitos dos trabalhadores com leis trabalhistas, inclusive constitucionais.

Vargas também prioriza a comunicação num esforço incessante de construir sua imagem cada vez mais popular e positiva, desde os mais escondidos

locais brasileiros, até os centros urbanos. Assim, concomitante a isso, a aviação militar teve grande progresso. Por um lado, no apoio de Vargas e, por outro, no desejo dos jovens aviadores de fazer a Integração do País, agregando a função de integração nacional à de integração social e prestando serviços que iam além, conduzindo, cada vez mais efetivamente, remédios, assistentes sociais, freiras e sanitaristas para o interior, como escrito pelos autores de época, como Lavenère, Souza e outros. Tudo isso culminou na criação do CAN, do MAER e da FAB na década de 1940.

A pesquisa mostra que a ida para o Norte foi uma prioridade estratégica do Estado em que as Forças Armadas reconfigurariam os interesses estatais em matéria de Segurança e Defesa em face, também, da política nacional de segurança e defesa da época. Essa integração para o Norte se intensifica para a Amazônia com o começo da construção de Brasília e do Arco rodoviário, e é consolidada no período de 1964-1985 durante o Regime Militar, com a construção da rodovia Transamazônica. Também ocorrem, na década de 1960, projetos integracionistas e sociais de ACISO e Rondon. Um dos exemplos em que o CAN colaborou com a integração social foi no transporte em missões ACISO e Rondon. O Projeto Rondon objetiva promover a Integração Nacional, com o lema "Integrar para não Entregar". Rondon conduzia estudantes universitários voluntários às comunidades carentes e isoladas do interior do país, principalmente Amazônia. Eles vinham de todo o país e se concentravam em Brasília para ir até a Amazônia. Esse estudo promovia, além de serviço social para as comunidades, também resgate de cidadania e maior noção do que é Brasil. Outro exemplo citado no estudo deste trabalho foi o transporte de ACISO.

O CAN, na Amazônia, deixou de ter somente sua vertente original, de adestramento de pilotos e de Integração Nacional, para tornar-se também um instrumento de execução de ações de caráter humanitário e assistencialista, a cargo do Estado Brasileiro.

Destarte, fica comprovada a Hipótese de que o CAN efetivamente agregou, durante suas atividades na Amazônia, as ações de provimento de assistência social e de caráter humanitário, como braço executor do Estado Brasileiro.

Ficou comprovado que tanto a Aviação de Transporte quanto o CAN, que está inserido nesta aviação, possibilitam levar, à Região Amazônica, a presença do

Estado, o progresso, materiais e pessoas, atendendo, assim, às necessidades dos que habitam no local. E, que, sem a presença da FAB, seria praticamente impossível ao Estado se fazer representar junto às populações residentes na Região Amazônica.

Os assuntos ora pesquisados não esgotam o assunto, e podem mesmo ser ampliados, uma vez que a historiografia acerca do impacto da atuação do Correio Aéreo Nacional ainda não é abundante, ensejando a realização de novas pesquisas, pois os 65 anos decorridos desde que a FAB implantou definitivamente o CAN naquela região podem fornecer subsídios valiosos para pesquisadores, quer ligados à academia, quer a organismos governamentais, com finalidades pragmáticas.

Cabe encerrar esta dissertação com duas citações: a primeira, uma citação clássica sobre a Amazônia, de autoria do General Francisco Rodrigo Octávio Jordão Ramos,

“Árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados de conquistá-la e mantê-la.”

A segunda, uma referência a um personagem ilustre da FAB que teve grande participação em tudo o que ocorreu e ocorre na região: o pensamento do Brigadeiro Camarão, que soube, como poucos, enfrentar e superar os desafios que se antepunham ao cumprimento de sua missão profissional,

“O maior inimigo de um povo é o subdesenvolvimento”.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA. Paulo Roberto de. **Sobre políticas de governo e políticas de Estado: distinções necessárias.** 2016. Disponível em: <https://www.institutomillennium.org.br/artigos/sobre-politicas-de-governo-e-politicas-de-estado-distincoes-necessarias/> Acesso em 01/02/2018.

AZAMBUJA, Darcy. **Teoria Geral do Estado.** São Paulo: Martins, 1993.

BARRETO, Luiz Henrique Moura. **Projeto Rondon: planejamento, opiniões e motivações.** janeiro e fevereiro de 2007. Salvador: Ed. do autor, 2008.

BARROS. Edir Pina . **Vulnerabilidade social, Aids e políticas públicas.** Clube de Autores, 2008.

BASTOS, Celso Ribeiro. Curso de Direito Constitucional. São Paulo: Saraiva, 1994.

BECKER. BERTHA K. **Geopolítica da Amazônia.** Estudos Avançados 19 (53), 2005. Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados da USP proferida pela autora em 27 de abril de 2004.

BOBBIO. Norberto. Estado. In: **Dicionário de Política** / N. Bobbio, N. Matteuci e G. Pasquino; tradução de Carmem C. Varriale... [et. Al.]; coordenação a tradução João Ferreira; revisão geral João Ferreira e Luís Guerreiro P. Cascais. 6ª ed. Brasília: UNB; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

BOBBIO. Norberto. Estado, governo, sociedade: para uma teoria geral da política. **Coleção Pensamento Crítico.** v 69. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria nº 278/GC3, de 21 de junho de 2012. **Aprova a reedição da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira (DCA 1-1).** Boletim do Comando da Aeronáutica, Brasília, DF, n. 121, 2012.

\_\_\_\_\_. **Constituição Federal de 1988.** Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em 01/08/2015

\_\_\_\_\_. Aviso nº 1.463, 21 de novembro 1918. **Aprova a Escola de Aviação Militar,** 1918.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 17.818, 2 de junho 1927. **Aprova o Estatuto da Aviação Militar.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/Decreto-17818-2-junho-1927-513952-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 22.591, 29 de março de 1933. **Organiza as Unidades Aéreas do Exército e dá outras providências.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-22591-29-marco-1933-503653-norma-pe.html>. Acesso em: 01 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 22.970, 20 de julho de 1933. **Extingue o Grupo Misto de Aviação.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-22970-20-julho-1933-522523-norma-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 24.066, 29 de Março de 1934. **Aprova o Regulamento para o Serviço Médico da Aviação.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24066-29-marco-1934-514206-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 4.478, 4 de julho de 1942. **Organiza a Força Aérea Brasileira em tempo de paz e dá outras providências.** Disponível em: <Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Nº 4.682, 24 de janeiro de 1923. Lei Elói Chaves. **Cria, em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma caixa de aposentadoria e pensões para os respectivos empregados.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4682-24-janeiro-1923-538815-norma-pl.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. **Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/decreto/d6703.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6703.htm)>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 62.927, 28 de junho de 1968. **Institui, em caráter permanente, o Grupo de Trabalho "Projeto Rondon", e dá outras providências.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-62927-28-junho-1968-404732-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 525, 01 julho de 1938. **Institui o Conselho Nacional de Serviço Social** e fixa as bases da organização do serviço social em todo o país. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-525-1-julho-1938-358399-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 9.853, 13 de setembro de 1946. **Atribui à Confederação Nacional do Comércio o encargo de criar e organizar o Serviço Social do Comércio e dá outras providências.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9853-13-setembro-1946-450067-norma-pe.html> Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 2.961, 20 de janeiro DE 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 22.802, 24 de março de 1947. **Dá nova denominação e sede às Unidades Aéreas.** Disponível<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-22802-24-marco-1947-378553-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 3.021, 1 de fevereiro de 1941. **Dá nova denominação à Diretoria de Aeronáutica do Exército.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3021-1-fevereiro-1941-413263-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 5.173, DE 27 de outubro de 1966. **Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L5173.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm)>. Acesso em: 2 Jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Portaria Ministerial nº 47 de 20 de fevereiro de 1941. **Cria o Correio Aéreo Nacional (CAN).**

\_\_\_\_\_. Exército Brasileiro. **Ações Cívico-Sociais.** Disponível em: <<http://www.eb.mil.br/acoes-civico-sociais>>. Acesso em 27 nov 2017.

\_\_\_\_\_. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília, DF, 2008. 15. ed. Rio de Janeiro. Disponível em: [https://www1.defesa.gov.br/eventos\\_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](https://www1.defesa.gov.br/eventos_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf). Acessado em 5/9/2016

\_\_\_\_\_. **Política de Defesa Nacional - PDN.** Brasília, DF, JUN 2005. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/publi\\_04/colecao/DEFES.htm](http://www.planalto.gov.br/publi_04/colecao/DEFES.htm). Acessado em 5/9/2016

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa.** PND. Brasília, DF: [s.n], 2012c. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf> >. Acesso em: 10 out. 2016.

\_\_\_\_\_. **Glossário das Forças Armadas.** Portaria Normativa nº 9/GAP/MD, de 13 de Janeiro de 2016. Aprova o Glossário das Forças Armadas –MD35-G-01 (5ª Edição/2015). 5a Edição. 2015. Disponível em: [http://www.defesa.gov.br/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=qZsjEGca-sE\\_HU\\_hoDbVxWpSdJth7Vly0Kc9Eqoaslg](http://www.defesa.gov.br/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=qZsjEGca-sE_HU_hoDbVxWpSdJth7Vly0Kc9Eqoaslg). Acesso em 5/9/2016

\_\_\_\_\_. Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de reativação da linha do Correio Aéreo Nacional – CAN Manuel Urbano-AC, 06 de abril de 2004.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito Administrativo e Políticas Públicas.** São Paulo: Saraiva, 2006.

CASSIANO, Luiz de Carvalho. **Marcha para o Oeste: um itinerário para o Estado Novo (1937-1945).** 2002. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Brasília, 2002.

CALÇADO, Jarbas A. R. **O Serviço Social na Força Aérea Brasileira**. 2008. 61. f. Dissertação (Bacharel em Serviço Social). Universidade Federal de Santa Catarina. FLORIANÓPOLIS-SC. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Ssocial285306.PDF>. Acesso em: 21/07/2016.

CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

CARVALHO. Matheus Cotta. Políticas Públicas: conceitos e práticas. **Série Políticas Públicas Volume 7**, supervisão por Brenner Lopes e Jefferson Ney Amaral; coordenação de Ricardo Wahrendorff Caldas – Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008. <http://www.mp.ce.gov.br/nespeciais/promulher/manuais/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20P%3%9ABLICAS.pdf>

CASSIRER. Ernst. **O Mito do Estado**. São Paulo: CONEX, 2003.

CONSELHO REGIONAL DO SERVIÇO SOCIAL (CRESS 7ª Região). **Assistente Social: ética e direitos**. 2ª edição, Rj, 2000.

COSTA. Paulo Leofredo. **Cronologia Aeronáutica**. Setor de Documentação da Seção Relações Públicas do Gabinete do Ministro da Aeronáutica. Brasília. 18 set 1968. 75 p.

COSTA. Dina Czeresnia. Política indigenista e assistência à saúde Noel Nutels e o serviço de unidades sanitárias aéreas. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.3, n. 4, out./dez. 1987.

DOUHET, Giulio. **O domínio do ar**. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. **Pensamento Estratégico**. Rio de Janeiro, 2003.

FOLHA ON LINE. <http://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/1131604-tecnica-industrial-faz-hospital-atender-mais.shtml>. Acesso em 06 ago. 2012.

FREITAS, Jorge Manoel da Costa. Modernos precursores do pensamento geopolítico brasileiro; Golbery do Couto e Silva, In. **A Escola Geopolítica Brasileira**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2004. Pp. 13-53. Acesso <https://drive.google.com/file/d/0B05NxpAyklfnV1ITMnRYOWwzZG8/view>

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. **Café**. Rio de Janeiro. Disponível em:< <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CAF%C3%89.pdf>>. Acesso em: 20 novembro 2017.

GELLERS, Dietrich Erdmann. **Uma viagem pela Amazônia**. Rio de Janeiro: INCAER, 2017.

GUIMARÃES, Leonan dos Santos. O que é desenvolvimento sustentável. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 123,n. 7-9, p. 179-182, jul./set. 2003.

GUIMARÃES, Plínio Ferreira. **Assistindo a população, combatendo o comunismo: as Ações Cívico-Sociais no contexto da ditadura militar brasileira. XXVII Simposio de Nacional de Historia. 2015**

GUIMARÃES, Mariza Maria de Freitas. **Avaliação do Núcleo de Serviço Social da Guarnição do Galeão do Comando da Aeronáutica.** 73 f.; 30 cm. Dissertação (Mestrado Profissional em Avaliação) Fundação Cesgranrio, Rio de Janeiro, 2012.

HELLER, Hermann. **Teoria do Estado.** São Paulo: Mestre Jou, 1968.

HOMMA, Alfredo Kingo Oyama. Amazônia: como aproveitar os benefícios da destruição? **Estud. av.** São Paulo, v. 19, n.54, p.115-135, Aug. 2005. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142005000200007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142005000200007&lng=en&nrm=iso)>. access on 26 Oct. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142005000200007>.

IAMAMOTO, Marilda Villela. **O Serviço Social na Contemporaneidade: dimensões históricas, teóricas e ético-políticas.** In: Debate nº 06— CRESS 3' Regido. Fortaleza., 1997.

\_\_\_\_\_. **O Serviço Social na contemporaneidade: trabalho e Formação profissional.** São Paulo: Cortez, 2000

\_\_\_\_\_. **Renovação e conservadorismo no Serviço Social: ensaios críticos.** São Paulo: Cortez Editora, 1997.

\_\_\_\_\_. O trabalho do assistente social frente as mudanças do padrão de acumulação de regulação social. In: **Capacitação em serviço social e política social: Módulo 2: Crise Contemporânea, Questão Social e Serviço Social.** Brasília: CEAD, 1999.

IBGE. **Revista brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro v. 51, n. 2, p. 1 a 180, abr /jun 1989.

Disponível em:

[https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg\\_1989\\_v51\\_n2.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n2.pdf).

Acesso em 27 nov 2017.

INCAER. Major-Brigadeiro-do-Ar PIONEIRO DO CORREIO AÉREO NACIONAL PATRONO DO INCAER Lysias Augusto Rodrigues. 12p. 2013. Disponível em: <[http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysias\\_rodrigues.pdf](http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysias_rodrigues.pdf) >. Acesso em Jul 2017.

INCAER. História Geral da Aeronáutica Brasileira. Volume 4. 2005.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Néson F. **História da Força Aérea Brasileira.** Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LESSA, Orígenes. **Índio cor de rosa: evocação de Noel Nutels.** Rio de Janeiro: Codecri. Coleção Edições do Pasquim, vol. 22, 1978.

LOURENÇÃO. Humberto José. **A Defesa Nacional e a Amazônia: O Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM).** UNICAMP. 2003. Disponível em [https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/militares-amazonia/txt\\_Lourencao.pdf](https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/militares-amazonia/txt_Lourencao.pdf)

LUCENA. Zenildo Zoroastro. Entrevista. **Verde Oliva**. Brasília, ano XXVII, n.161, maio/jun. 1998. Disponível em: <<http://www.exercito.gov.br/VO/161/entrevis.htm>>. Acesso em: 16 fev. 2007.

MAQUIAVEL, Nicolau. **O Príncipe**. São Paulo: Editora Pradense, 2017.

MARQUES. Adriana. **Amazônia: pensamento e presença militar**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Departamento de Ciência Política da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo São Paulo. 2007. Disponível em: [http://www.esg.br/images/Compendio\\_da\\_Defesa/Teses/2007;%20Marques,%20Adriana%20Aparecida.pdf](http://www.esg.br/images/Compendio_da_Defesa/Teses/2007;%20Marques,%20Adriana%20Aparecida.pdf)

\_\_\_\_\_. **Segurança Estatal, Cultura Estratégica e Doutrina Militar**. CPDOC-FGV/RJ. 2008.

MATTOS. Carlos Meira. **Revista da ESG**. Rio de Janeiro. A.7, n 19. set 1991. A importância Geopolítica da Amazônia Brasileira. 1991, 188 p. <http://www.esg.br/index.php/br/2014-09-03-13-08-36/2014-02-19-17-55-35/revistas-da-esg> Acesso: 26/10/2016

MATTOS, Carlos Meira. **Uma geopolítica Pan-Amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MIYAMOTO. Shiguenoli. Os estudos geopolíticos no Brasil: uma contribuição para sua avaliação. *Perspectivas*, São Paulo, 4. 75-92, 1981. <http://seer.fclar.unesp.br/perspectivas/article/viewFile/1713/1394> Acesso: 26/12/2017

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MOTTA. João Eduardo Magalhães. **Força Aérea Brasileira 1941- 1961: como eu a vi...**1992.

NOTAER. **Haiti-Um Legado de Histórias**, Brasília-DF, Ano XXXVIII, Número 6, de 02 Jun 2015, FAB.

NOTICIÁRIO DO EXÉRCITO. **Manobras da 4ª RM**, Rio de Janeiro, nº 2142, 6 mai 1966, p.3.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Santos de. **Comando da Aeronáutica: avaliação de projetos sociais da DIRINT/SDEE** / Ana Lúcia Santos de Oliveira. – 2011

PAIVA. Carlos Henrique Assunção. A saúde pública em tempos de burocratização: o caso do médico Noel Nutels. **Hist. cienc. saude-Manguinhos**, Rio de Janeiro , v. 10,n. 3, p. 827-851, Dec. 2003 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-59702003000300003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702003000300003&lng=en&nrm=iso)>. access on 01 Dec. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702003000300003>.

PARENTE, P. A. L. A construção de uma nova História Militar. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, 2009.

PENA. Rodolfo ferreira alves. Mary anne vieira silva. Cidade, cultura e a disputa pelo direito ao espaço: segregação urbana das comunidades de terreiro na região metropolitana de goiânia. O espaço geográfico em análise. *Ra´e ga* 24 (2012), p. 38-51 [www.geografia.ufpr.br/raega/](http://www.geografia.ufpr.br/raega/) curitiba, departamento de geografia – ufpr. 2017

PERISSINOTO. A República e a Modernização do Estado em São Paulo.In. Cadernos da Faculdade de Filosofia e Ciências –UNESP.Marília, Unesp, Publicações, 1991, Continuação da Faculdade de Filosofia e Ciências, 2000, v. 9 nº 1.

PATERNOSTRO. Júlio. **Viagem ao Tocantins**. Biblioteca Pedagógica Brasileira. Série 5, v. 248. 1945.

PLIOPAS. Celso. **A FAB e a integração do homem amazônico**. Monografia (Curso de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica) - Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica – ECEMAR, Rio de Janeiro, 1975.

RATZEL. F. **Geografia do homem: antropogeografia**. In: MORAES, A. C. (Org.) *Ra* São Paulo: Ática, 1990.

RAWLS. **Political Liberalism**, 15-17. *For discussion see Cristina Lafont, 'Religion in the public sphere: remarks on Habermas's conception of public deliberation in postsecular societies,' Constellations* (2007)

REVISTA AEROVISÃO. CECOMSAER. Brasília. edição nº 230 – Abril/Maio/Junho, 2011.

REVISTA AEROVISÃO. CECOMSAER. Brasília. edição nº 232 - Abril, 2012.

REVISTA AEROVISÃO. CECOMSAER. Brasília. edição nº 239 - 2014.

REVISTA AEROVISÃO. CECOMSAER. Brasília. edição nº 248, Ano 43 Abril/Maio/Junho - 2016.

REVISTA AEROVISÃO. CECOMSAER. Brasília. edição nº 251, p. 27, 2017.

SANTOS. Edlander. Revista da Cultura. Fundação Cultural Exército Brasileiro, Edição 21, Maio de 2013. p. 4-5.

ROCHA, José Gonçalves da. O apoio psicossocial levado pelas asas do Correio Aéreo Nacional. Ostensivo Ano: 1975 ECEMAR

RODRIGUES, Lysias Augusto C. **Roteiro do Tocantins**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1943.

ROSSATO. Nivaldo Luiz. Tenente-Brigadeiro do Ar Comandante da Aeronáutica. **Dia do Correio Aéreo Nacional e da Aviação de Transporte**. Data é celebrada no dia 12 de junho. Edição: Agência Força Aérea, por Tenente Flávio Nishimori . Fonte: GABAER . 09/06/2016.

SANTOS, Paulo Pereira. **O protagonismo do Correio Aéreo Nacional no Governo Vargas 1930 – 1945**: um Estudo em Memória Social. Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, como parte dos requisitos necessários para o doutoramento. UERJ, 2015

SANTOS, Murillo. **A Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: Itatiaia, 1989.

\_\_\_\_\_. Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003. 174 p.

\_\_\_\_\_. Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora da USP, 2008.

SANTOS. Gilberto Brizzola. **Bandeirantes do século XX**: trabalhadores da expedição Roncador Xingu e Fundação Brasil Central em Nova Xavantina \_ Gilberto Brizzola Santos.2011.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SILVA, Marcelle Ivie da Costa. **Amazônia e Política de Defesa no Brasil (1985-2002)**, Dissertação apresentada para o mestrado do Programa de Pós-graduação do San Tiago Dantas UNESP-UNICAMP-PUC-SP e defendido no Instituto de Filosofia e Ciências Humana na Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2004.

SILVA. Luiz Fernando Póvoas. **O Poder Aeroespacial nas ações de defesa nacional, na Amazônia** – capacidade de dissuasão, 2005.

SILVA e outros. Desafios na atuação das Forças Armadas. Organizadores: J. R. de Almeida Pinto, A. J. Ramalho da Rocha, R. Doring Pinho da Silva. – Brasília: (Ministério da Defesa, Secretaria de Estudos e de Cooperação, **Pensamento brasileiro sobre defesa e segurança**; v. 4, 2005. 181 p.).

SOARES, L.C. e VAINFAS, R. Nova história militar. **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier. 2012.

SOUZA. José Garcia. **A Verdade sobre a História da Aeronáutica**. 1943. Acesso em: 13 jul. 2017.

SOUZA, José Garcia. **A epopéia do Correio Aéreo**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1947.

TEMBRA. Nelson. A política como forma de atividade humana está estreitamente ligada ao poder. 2011. **Boletim diário EcoDebate Edição 1.313, de 05/abril/ 2011** Boletim de atualização do Portal EcoDebate - Edição 1.313, de 05/abril/ 2011

VARGAS. Getúlio. **A Nova Política do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, v 5, 1938.

\_\_\_\_\_. Getúlio. **A Nova política do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: José Olympio, v. 3, 1938.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935. 2a. ed. ampl.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A internacionalização da Amazônia. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 122, n. 4-6, p. 81-98, abr. jun. 2002.

VLACH. Vânia Rubia Farias. Estudo preliminar acerca dos geopolíticos militares brasileiros. *Terra Brasilis (Nova Série) Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*. 4 - 5 | 2003. Território. ISSN: 1519-1265.

WEBER, Max. **Ensaio de Sociologia**. Ed. Guanabara: Rio de Janeiro, 1981.