

O CORREIO AÉREO NACIONAL EM OPERAÇÕES HUMANITÁRIAS: UM ALIADO NO ATENDIMENTO SOCIAL DA FAB*

Maria Lucia Valada de Brito**
Claudia Maria Souza Antunes ***

RESUMO

A História do Correio Aéreo Nacional (CAN) é importante para compreender a evolução e desenvolvimento do Poder Aéreo, da inclusão social de populações do Amazonas, integração nacional, sentimento de patriotismo e da História do País. Pretende-se comentar-se sobre as Intervenções da Ciência Política reinante na época que influenciaram o Poder Aéreo. A História Militar vem sendo cada vez mais difundida no Brasil nos últimos anos nos círculos acadêmicos. Assim, é intenção mostrar a influência que o Poder Aéreo entrelaçou na sociedade, no que se fez e faz com o CAN na área do Serviço Social às populações amazônicas. E, entender o processo de escolhas do Comando da Aeronáutica (COMAER) na tomada de decisão, que além de ser estratégica, pode salvar vidas. A investigação utilizou pesquisa exploratória, análise documental e revisão bibliográfica. A usabilidade do CAN aliado ao Serviço Social na atualidade, também será explanada. Para as devidas análises e suporte, fundamentar-se-á teórica e conceitualmente nos autores em aviação e Serviço Social. Acrescentam-se, ainda, reflexões sobre os recursos que o Poder Aéreo mais bem equipado poderia proporcionar para a preservação de vidas e para a própria defesa da pátria. A pesquisa agregará entendimentos que envolvem história do poder e das idéias políticas no Brasil, na época da criação do CAN. Questionando-se qual a participação do Estado como campo de excelência da explicação histórica. O tema pretende envolver, a partir de 1931, com o governo Vargas e a ditadura do Estado Novo, um novo aparato repressivo que se inicia e a entrada do Brasil na Segunda Guerra.

Palavras-chave: Poder Aéreo; Correio Aéreo Nacional, Poder Aéreo, Amazônia.

THE NATIONAL AIR MAIL IN HUMANITARIAN OPERATIONS: AN ALLIANCE IN THE SOCIAL SERVICE OF THE FAB

ABSTRACT

The History of the National Air Mail (CAN) is important to understand the evolution and development of Air Power, the social inclusion of populations of the Amazon, national integration, patriotism and the History of the Country. It is intended to comment on the Interventions of Political Science reigning at the time that influenced Airpower. Military History has been increasingly widespread in Brazil in recent years in academic circles. Thus, it is intended to show the influence that Air Power intertwined in society, in what was done and does with the CAN in the area of Social Service to the Amazonian populations. And, understand the process of choices of the Aeronautics Command (COMAER) in decision making, which in addition to being strategic, can save lives. The research used exploratory research, documentary analysis and bibliographic review. The usability of the CAN allied to the Social Service in the present time, will also be explained. For the proper analysis and support, it will be based theoretically and conceptually on the authors in aviation and Social Work. There are also reflections on the resources that the best equipped airpower could provide for the preservation of lives and for the defense of the motherland itself. The research will add understandings that involve history of power and political ideas in Brazil, at the time of

the creation of the CAN. Questioning what the participation of the State as a field of excellence of historical explanation. The theme intends to involve, as of 1931, with the Vargas government and the Estado Novo dictatorship, a new repressive apparatus that begins and the entrance of Brazil in the Second War.

Key Words: Air Power; National Air Mail, Air Power, Amazon

EL CORREO AÉREO NACIONAL EN OPERACIONES HUMANITARIAS: UN ALIADO EN LA ATENCIÓN SOCIAL DE LA FAB

RESUMEN

La historia del Correo Aéreo Nacional (CAN) es importante para comprender la evolución y desarrollo del poderío aéreo, la inclusión social de las poblaciones del Amazonas, la integración nacional, el sentimiento de patriotismo y la historia del país. Se pretende comentar sobre las intervenciones de la Ciencia Política reinante en la época que influenciaron el Poder Aéreo. La historia militar viene siendo cada vez más difundida en Brasil en los últimos años en los círculos académicos. Así, es intención mostrar la influencia que el Poder Aéreo entrelazó en la sociedad, en lo que se hizo y hace con el CAN en el área del Servicio Social a las poblaciones amazónicas. Y entender el proceso de elecciones del Comando de la Aeronáutica (COMAER) en la toma de decisión, que además de ser estratégica, puede salvar vidas. La investigación utilizó investigación exploratoria, análisis documental y revisión bibliográfica. La usabilidad del CAN aliado al Servicio Social en la actualidad, también será explicada. Para los debidos análisis y soporte, se fundamentará teórica y conceptualmente en los autores en aviación y Servicio Social. Se añaden reflexiones sobre los recursos que el Poderío más bien equipado podría proporcionar para la preservación de vidas y para la propia defensa de la patria. La investigación agregará entendimientos que involucran historia del poder y de las ideas políticas en Brasil, en la época de la creación del CAN. Al cuestionarse cuál es la participación del Estado como campo de excelencia de la explicación histórica. El tema pretende involucrar, a partir de 1931, con el gobierno Vargas y la dictadura del Estado Novo, un nuevo aparato represivo que se inicia y la entrada de Brasil en la Segunda Guerra.

Palabras Clave: Correo Aéreo Nacional, Energía Aérea, Amazonia

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa resume-se no trinômio: CAN, Apoio humanitário do CAN na Amazônia. É um trinômio (CAN, Apoio humanitário e Amazônia) não muito estudado, em seu conjunto, e por isso, também, há dificuldade em encontrar documentos históricos, pois os que existem sobre o CANacional ainda estão em caixas sem descrição arquivística adequada, no MUSAL e no CENDOC, onde encontraram-se poucos registros já descritos. No MUSAL há muitas caixas que precisam de descrição para disponibilizar para a pesquisa. Na Biblioteca da UNIFA, há três livros para princípio do trabalho que falam sobre o CAN e CAMilitar.

Ao pesquisar sobre a Amazônia, e o fascínio que ela encerra, depara-se com RONDON, e o projeto que originou esse nome. A história de Rondon desperta interesse, por fazer parte da política de integração nacional do Brasil pois antes mesmo do avião, já havia no Estado, a preocupação de levar comunicação e integração do país ao Norte. Para isso, convoca-se Rondon, em 1889, iniciando a comissão das linhas telegráficas e um grande trabalho de pesquisa e mapeamento do Brasil. Rondon importou tecnologia para registrar todo um trabalho de mapeamento e integração que ele fez naquela época. Esses documentos, registros históricos, estão preservados até os tempos de hoje no Arquivo Histórico do Exército. Ele foi sem dúvida um desbravador, historiador, pesquisador, antropólogo, indigenista que respeitou a cultura local. Portanto, o Estado tem participação como campo de excelência da explicação histórica e no desenvolvimento do país, pois é ele que estimula a ida para o Norte e mais tarde na Era Vargas, que incentiva a aviação como meio de troca política fazendo a integração nacional por meio da aviação.

Depois com as descobertas da aviação, a atuação do CAN ligada a Assistência Social consolida-se hoje com os projetos RONDON, operações ACISO e o Calha Norte. Entre os projetos sociais que envolve as Forças Armadas com o CAN, os mais importantes para a atualidade: o Rondon, Calha Norte e ACISO. Os quais ainda exercem papel de grande importância na Amazônia.

Dessa forma, a realidade brasileira evidencia de um lado, a força econômica e política da classe dominante, em que as empresas são representadas e, de outro, as classes subalternas, representadas pelos trabalhadores e pelos menos favorecidos economicamente. E nisso, as FFAA também são chamadas a prestarem um serviço de apoio principalmente nas áreas mais distantes do poder central. Assim os projetos da FAB como o ACISO, Calha Norte e o apoio de transporte que se oferece ao Rondon.

2 HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

Em 1916, a Escola de Aviação Naval inicia suas atividades, dito por Lavénère Wanderley (1975, p. 35). Aviões Hidroplanos Curtiss mod F, a Marinha foi a 1ª a criar e organizar o primeiro núcleo militar de aviação; durante a I GM, criando a Escola de Aviação Naval, pelo Decreto n° 12.167, de 23 de agosto de 1916, inaugurado na Praça Mauá e depois foi transferido para a Ponta do Galeão.

Em 1918 inicia-se a Escola de Aviação Militar pelo aviso 1.463 de 21 nov no Campo dos Afonsos com professores franceses em que os pilotos eram oriundos do Exército. Mais tarde, em 1927, pelo Decreto nº 17.818, de 2 de junho cria-se Estatuto da Aviação Militar. Onde se inscrevem a missão dessa aviação armada, que era de Patrulhamento, Defesa e segurança do País, o “regulamento para os exercícios e combate da Aviação”, que estabelecia a Doutrina de emprego da Arma de Aviação.

Na sequência, em 12 de junho de 1931, após a ruptura com a Escola Francesa, pois os instrutores desta escola limitavam os vôos a um pequeno percurso no Campo dos Afonsos, o CAMilitar realizou sua primeira missão de correspondência: Um malote com duas cartas deveria ser entregue à sede dos Correios e Telégrafos em São Paulo pelos Tenentes Nelson Freire Lavénère Wanderley e Casemiro Montenegro Filho. Para cumprir o objetivo os militares decolaram do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, a bordo do biplano Curtiss Fledgling K-263.

Em 1931, o sistema político do Brasil era um arquipélago composto de ilhas, núcleos de populações perdidos na vastidão do Território Nacional; as linhas do Correio Aéreo Militar, em muitos casos, eram os primeiros elos a integrar esses componentes da nacionalidade brasileira, até então privados de meios adequados de comunicação.

A primeira investida do CAM partiu em agosto de 1931 do Campo dos Afonsos rumo a Belém, aproveitando a missão com a Pan American Airways. Após isso, as frequências das linhas tornaram-se cada vez maiores e, principalmente, o desenvolvimento das cidades também, o que fez com que houvesse uma disputa entre os prefeitos para que suas pequenas cidades recebessem a visita do Correio, pois com a presença dos aviões do Correio, todo o contexto social e de serviços eram melhor atendidos como: a correspondência, a saúde e a cultura local. O avião, ao chegar à Amazônia, em 1935, ainda presenciou uma região intacta. Começou, desde então, uma aventura com os aviões Waco e, posteriormente, continuou com os Catalinas em busca de novos horizontes.

Para o governo central, na época Vargas, urgia fazer presente seu domínio e sua autoridade naqueles mais remotos, rincões da Amazônia brasileira. E, o recurso tecnológico mais propício a essa empreitada era o avião. Foi no governo de Getúlio Vargas, 1930 à 1945, na sua “política expansionista” que se deu o fortalecimento do Poder Aéreo e da FAB para o Norte quando se fundaram bases aéreas nas áreas centrais do Brasil, como base de Campo Grande (1934), por exemplo.

Em 1934, pelo Decreto 24.066, aprova-se o Regulamento do Serviço Médico da Aviação Militar. Nascia assim, o Serviço de Saúde da Aeronáutica, composto por médicos oriundos da Aviação Militar do Exército e da Aviação Naval. Os médicos e enfermeiros acompanharam o Grupo de Caça na Itália, os que integraram as tripulações do CAN, e também aos que prestaram socorro aos brasileiros mais necessitados nos remotos rincões do País, até os que participaram das Missões de Paz, como no Haiti. E, as numerosas comunidades atendidas em Hospitais de Campanha, nas situações de calamidade ou nas contínuas ações cívico-sociais, ACISO como na catástrofe da Região Serrana do Rio de Janeiro e nas enchentes em Pernambuco.

Quanto a atuação da Força Aérea Brasileira na Região Norte em missão Ações Cívico-Sociais (ACISO), no VII COMAR criado em março de 1983 e sediado em Manaus, através de missões ACISO onde participam: NUSESU, atendimentos médicos de Emergência, enfermeiras, serviço de triagem, Entrega de medicamentos-bioquímico, Atendimento odontológico - Técnicos de Higiene Dental; Vacinação - Hospital de Campanha da Aeronáutica, os quatro Esquadrões sediados em Manaus realizam variadas missões que contribuem para o apoio e a defesa da região e operam com oito aeronaves diferentes. Na extensa relação estão as aeronaves F-5EM, C-97 Brasília, C-95 Bandeirante, C-98 Caravan, C-105 Amazonas, H-60L Black Hawk, A-29 Super Tucano e AH-2. Esquadrão Pacau, Esquadrão Cobra do 7º ETA, Brasil /Colômbia, Esquadrão Arara, Esquadrão Harpia. as ACISO também ocorrem em Belém.

A ocupação brasileira foi periférica, ela veio de fora para dentro, por ser o interior de difícil acesso, em parte pela formação geográfica do Brasil. Pois não existiam vias terrestres que chegassem ao ponto nevrálgico da região Centro Oeste e Norte o que dificultava, e muito a acessibilidade geográfica do Brasil. E, quando havia, eram ferrovias pontuais que não se conectam. As estradas ficavam quatro meses intransitáveis pelas inundações, cercando e isolando os núcleos populacionais. O que facilitou e muito com o avião que levava todo o tipo de assistência àqueles locais esquecidos pelo Poder Nacional.

Em 1939, o escritor Paulo Magalhães (*apud* Lavénère Wanderley, 1975, p. 150) fez uma referência ao CAM:

"E no afã de trabalhar pela unidade cada vez maior da sua Pátria imensa, os soldados do Brasil criaram esse serviço que é, ao mesmo tempo, heroísmo anônimo, espírito de cooperação, ânsia de bem servir, ufania de ser útil à comunidade - serviço que tem auxiliado

decisivamente o progresso do País e a aproximação efetiva dos seus filhos: o serviço do Correio Aéreo Militar!"

Oficialmente, o Ministério da Aeronáutica (MAER) foi fundado em 20 de janeiro de 1941, pelo Decreto-Lei nº 2.961, e o seu ramo militar foi chamado "Forças Aéreas Nacionais", Art. 8, alteradas para "Força Aérea Brasileira" (FAB) em 22 de maio daquele ano, pelo Decreto-Lei nº 3.302. Os ramos aéreos do Exército ("Aviação Militar") e da Marinha ("Aviação Naval") foram extintos e todo o pessoal, aeronaves, instalações e outros equipamentos relacionados foram transferidos para a FAB. A criação do MAER recebeu forte influência do general italiano Douhet. Em que as idéias de um serviço aéreo militar integrado e forte recebe maior apoio quando um grupo de aviadores brasileiros veio da Itália em 1934, com as idéias de Douhet, e explicaram as vantagens de se ter uma aviação militar unificada. Além disso, a Revolução Espanhola e os primeiros movimentos da II GM no final dos anos 1930 mostraram a importância do poder aéreo para as estratégias militares. Esses aviadores vindos da Itália também tiveram contato com as ideologias de Douhet que era considerado um visionário para a época e já demonstrava a importância do poder aéreo centralizado, unificado, forte e bem equipado para o sucesso das estratégias militares de um país.

A criação do MAER se deu com o início da II GM e o desenrolar das operações aéreas na Europa, em que se confirmou a necessidade, já defendida por um grupo de militares brasileiros, da unificação das aviações naval e militar e da infraestrutura aeronáutica existente. Um dos principais defensores do plano para criar uma força aérea independente, unificada e forte foi o então presidente Getúlio Vargas que organizou um grupo de estudos no início de 1940 e toda a estrutura do Ministério da Aeronáutica foi criada no final de 1940. Ele sancionou em 20 de janeiro de 1941, o decreto-lei 2.961, que criava o então Ministério da Aeronáutica, estabelecendo com isso condições para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira, cuja primeira designação foi "Forças Aéreas Nacionais". Assim, a criação do MAER foi um grande avanço e cumprimento do tão sonhado, órgão centralizador, por todos os aspectos da aviação civil e militar, incluindo regulação, infraestrutura e organização. Isso deu a aviação maior força e desenvolvimento em todos os aspectos. Esse decreto, de Getúlio Vargas, transferiu para a Aeronáutica militares, servidores civis, aviões e instalações da Marinha, do Exército e do Ministério da Viação e Obras Públicas. Depois disso, pois passaram a se chamar Força Aérea Brasileira, pelo Decreto-Lei nº 3.302. O novo ministério unificou todas as aviações existentes no Brasil e submeteu-as ao seu controle.

Foram reunidas, assim, a aviação militar, a aviação naval e o Departamento de Aeronáutica Civil, até então subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Para Lavenère-Wanderley (1975, p. 215) a criação do MAER foi um “Ato de grande visão e descortínio, a criação do Ministério da Aeronáutica estabeleceu, desde logo, condições para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira”. Desta forma, as idéias de Douhet com um MAER central, também são confirmadas em Lavenère-Wanderley (1975, p. 217) no Art. 26 do Decreto-Lei nº 2.961, de criação do MAER sobre a organização central e unificada de um MAER que faça uma administração da aviação mais forte e organizada, quando reescreve:

Ficam sujeitos à coordenação, à fiscalização e à orientação do Ministro da Aeronáutica todos os aeroclubes, e dependentes de sua prévia autorização o funcionamento e instalação de quaisquer entidades, empresas ou companhias, destinadas ao estudo e aprendizagem da aeronáutica ou à exploração comercial do transporte aéreo.

Mais tarde, em 1941, o CAN nasce da Junção do CaNaval e do CaMilitar (do Exército) no Governo de Getúlio Vargas que também cria o Ministério da Aeronáutica, após a II GM. Com a entrada do Brasil na II GM, o Diretor de Rotas Aéreas, o Brigadeiro Eduardo Gomes, por meio da Portaria Ministerial número 47, criou em 12 de junho de 1941, o Correio Aéreo Nacional (CAN). Em 1941, houve a chegada do CANacional na Amazônia, com os DC-3 e o CATALINA, os PV-1, A-28 aeronaves de patrulha, doadas ao Brasil pelos Estados Unidos após o fim da II GM, foram convertidas para o transporte de passageiros e cargas.

Lavenère Wanderley (1975, p. 162) relata que no trabalho do Correio Aéreo Nacional, além do dever de 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”.

O Governo de Getúlio Vargas foi fundamental para o começo da sistematização das atividades aeronáuticas no Brasil e teve um dos pontos principais a fundação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, pelo Decreto Lei 2.961 de 20 jan. E o Serviço Social dentro das empresas também começa a se fortalecer por causa das Leis Trabalhistas, em que também entram as primeiras assistentes sociais civis nas Forças Armadas. E, por conseguinte, as primeiras assistentes sociais começam a atuar no meio civil. Vale ressaltar que essa função veio das senhoras da religião católica e de freiras

que davam assistência aos menos favorecidos e foi crescendo e se fundamentando em sua importância pela necessidade cada vez maior dos trabalhadores por um lado e das leis trabalhistas por outro lado.

Assim, o serviço social fornece assistência e apoio em diversas áreas como: educação, saúde, apoio psicológico, jurídico e alimentação.

A presença de mulheres se fez mais enfaticamente, de início, no Exército Brasileiro, o que contribuiu para a valorização da mulher na sociedade brasileira naquela época. esse evento foi iniciado na década de quarenta, durante a 2ª GM, quando o Brasil, tornando-se um país aliado, organizou uma força especial, a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Assim, as primeiras enfermeiras entraram para as FFAA na II GM foram para a Itália 186 profissionais de saúde, entre eles, 67 enfermeiras do Exército, sendo 61 enfermeiras hospitalares e seis especializadas em transporte aéreo. Conforme Medeiros EC. *Eu estava lá! Rio de Janeiro (RJ): Ágora da Ilha; 2001.*

As primeiras mulheres a entrarem nas FFAA começaram seus serviços pela necessidade da II GM de incorporarem pessoal especializado em saúde. Por outro lado, o primeiro Serviço Social dentro das Forças Armadas, que se tem notícia, foi iniciado pela Marinha em 1795, quando se criou o Plano de Benefícios dos Órfãos e Viúvas dos Oficiais da Marinha. Esse talvez seja a primeira idéia de pensão por morte no ordenamento jurídico brasileiro, na medida em que tinha por objetivo estabelecer proteção aos dependentes dos oficiais da Marinha contra o risco social de morte, que, depois, na vigência da Constituição Federal de 1891, tem importância a edição da Lei nº 217 (1892).

O Exército foi a última Força Armada no Brasil a permitir o ingresso das mulheres militares em suas fileiras, que ocorreu em 1992, doze anos após a pioneira Marinha formar sua primeira turma. Contudo o Serviço Social, propriamente dito, de que se tem notícia, iniciou-se efetivamente em 20 agosto de 1957 com um trabalho de iniciativa de um capitão encarregado do serviço social Edgar Alves Branco no 4º RI Regimento de Infantaria. Era sistematizado e formal.

As primeiras assistentes sociais do Serviço Social na FAB ingressaram em 1947, mas oficialmente com a criação da DIRINT, cria-se em 1969, o setor núcleo central do Serviço Social. A atividade de Serviço Social, como profissão surge no final da década de 30 vai trabalhar o estímulo à cooperação de classes, bem como o ajustamento

psicossocial do trabalhador. Contudo, por se tratar de uma instituição pública militar, face aquela conjuntura política do momento e para corroborar com a política do governo de proteção aos direitos sociais dos trabalhadores, em 1946, há o ingresso das primeiras Assistentes Sociais civis na FAB.

Assim, conforme publicado em NOTA OFICIAL, a Força Aérea Brasileira (FAB) faz também o Transporte de órgãos a bordo de aeronaves da FAB. Pois, a Força Aérea Brasileira (FAB) mantém de sobreaviso pelo menos uma aeronave adequada para missões de transporte de órgãos em todo o território nacional. Tal medida foi adotada para atender ao Decreto nº 8.783, de 6 de junho de 2016. Também foi criado um plantão de tripulações de forma que seja possível atender, com a maior celeridade possível, às demandas de transporte aéreo da Central Nacional de Transplantes (CNT), organização vinculada ao Ministério da Saúde.

3 METODOLOGIA CIENTÍFICA

Quanto ao método que se está trilhando resume-se em: exploratória e dissertativa, descritiva, a partir do estudo, quanto aos meios, em fontes bibliográficas, revisão de Literatura com revisão histórica, que versam sobre as temáticas: apoio humanitário, CAN, as políticas públicas, nas áreas de saúde e Apoio Social para as populações indígenas e os desafios para a sua efetivação no Brasil.

Os Procedimentos de coleta de dados: CAM 1931 através da técnica de “pesquisa documental” e observação participativa, elaborada por meio do levantamento e análise dos documentos de constituição e normativos governamentais.

Quanto aos Instrumentos de coleta de dados: Internet, hemeroteca digital

O Universo de pesquisa: Centro de documentação da Aeronáutica, Museu aeroespacial, Museu do primeiro Reinado, Núcleo de Assistência Social da Amazônia, etc. A amostra de pesquisa: Notaer, Livros: O Índio Cor de Rosa e História da FAB.

Os Procedimentos de análise de dados: análise simples do tipo descritiva com vistas a apresentar o mapeamento do fluxo das operações do CAM, CAN e Serviço Social.

Como questões do problema a ser investigado, a atenção está focada nos seguintes aspectos:

- a) o Poder Aéreo do CAN influenciou como o principal fator de sucesso na assistência social na Amazônia?

- b) houve influência política e social para que o CAN agregasse funções para o qual não foi criado em suas ações na Amazônia ?
- c) Dentro do pensamento político houve influência de pilotos ou do governo no assistencialismo humanitário do CAN na Amazônia ?

Quanto ao método seguido foi o bibliográfico, como fonte secundária, em pesquisas em livros e internet. Foram citados os teóricos do Poder Aéreo, o livro de SANTOS. Murillo (1989), e “O Domínio do Ar”, de Giulio Douhet (1988). A pesquisa foi também dedutiva e exploratória, pois alia a metodologia de Douhet.

Do Livro de Lavenère-Wanderley (1975, p. 20), apresentaram-se fatos históricos narrados pelo autor relacionados com a estruturação do MAER e do CAN, sua forma de emprego, e com as operações aéreas desenvolvidas, comparando-as com as teorias do Poder Aéreo defendidas por Douhet, Mitchell e Trenchard.

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Algumas definições são necessárias para entender como o CAN desenvolve suas tarefas ao longo da história.

4.1 Poder Aéreo: Conceitos e Definições

O conceito de Poder Aéreo será utilizado para configurar um poder militar útil para dissuadir agressões e estimular soluções negociadas, além de prover assistência por meio de transporte aos menos favorecidos nas fronteiras. Além disso, como o próprio Douet afirmava, em outras palavras, que o sucesso de qualquer guerra ou ação sobre um território só é garantido se o país tiver a Força Aérea aviação bem equipada em termos de estrutura e de comunicações. Assim, no caso brasileiro, pela grande extensão territorial faz se necessário aviação que, por um lado, transporte em pouco tempo assistência e pessoas aos locais mais afastados dos grandes centros e por outro lado uma defesa com pronta resposta que impeça as invasões aéreas como o narcotráfico. Ainda nesse sentido o Poder Aéreo vai além do poder terrestre do Exército, pois pelo ar consegue-se manter o controle do território e também do ar. Assim quem exerce o poder ou controle pleno do ar, também domina a terra e o mar. E por isso mesmo uma Força aérea bem equipada se torna imbatível e a defesa de seu país e consegue guarnecer melhor as fronteiras e em relação aos países fronteiriços se torna mais respeitável.

O Poder Aéreo se correlaciona também com a Defesa, pois ambos encontram consideração por Douhet (1988, p. 30) no sentido de que quem domina o ar domina o território e propicia a soberania de um país sobre ataques inimigos. Quando fala do

“domínio do ar”, uma Força Aérea deve estar apta e dominante na segurança de uma nação. E, para isso precisa estar bem equipada e m estrutura e comunicações. Outra norma que também defende o CAN em relação ao Poder Aéreo e nesse caso o do Brasil, é a CF (1988, art. 21, X), que coloca no mesmo plano a competência da União de “manter o serviço postal e o correio aéreo nacional” juntamente com “assegurar a defesa nacional”. Ambos se correlacionam sobre a defesa do espaço aéreo. Dessa forma, compete à Força Aérea, por meio do Estado, manter a Defesa Nacional no espaço aéreo.

Apesar de não falar explicitamente o Poder Aéreo da FAB, muitos autores como Lavenère-Wanderley (1975) e Murillo Santos (1989) expressam bem a grande diferença entre a missão que a FAB na pessoa do CAN e o que eles faziam de ir além do que estava escrito, que apesar de parecerem palavras com sentidos semelhantes para pessoas leigas, têm sentidos bastante diferentes. Por exemplo, Murillo Santos (1989) entende que a aviação é um instrumento adicional que existente para a fazer guerra terrestre ser melhor sucedida. Nesse sentido é um apoio às forças terrestres.

Vale ressaltar ainda que: Poder Aéreo é definido no Glossário das Forças Armadas (MD 35-G-01, p. 211), como o Poder Aeroespacial é a “Projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos 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”. Mas, Churchill (1945, p. 50) ressalva que, para o bem ou para o mal, o poder aéreo é hoje a suprema expressão do poder militar. E frotas e exércitos, tão necessários e importantes, terão que aceitar a subordinação. Este é o memorável desafio na marcha do homem.

Outra idéia sobre o poder que emana da aviação relacionada a Poder Aéreo está em Murillo Santos (1989, p. 153), a aviação é “mais uma das “armas” já existentes para a guerra terrestre”. E, que para Santos (1989, p. 161) Poder Aéreo é a capacidade da aeronáutica nacional conceituado na Doutrina Básica, de 1958, de controlar o espaço aéreo com propósitos definidos. Em termos gerais, ele leva em consideração, quando conceitua poder aéreo: o controle do céu que emprega aeronave em benefício de um usuário.

Ainda, sobre Poder Aéreo, Murillo Santos (1989, p. 141-150) comenta sobre as características básicas do Poder Aéreo:

A importância crescente da variável alto custo. Exigência de acurada sensibilidade política, pelo inevitável envolvimento de populações civis. A Força Aérea moderna singulariza-se pela flexibilidade. Quatro importantes variáveis: mobilidade, poder de destruição, penetração e

alcance. O princípio da indivisibilidade. Discussões recentes sobre o tema. O grande desenvolvimento dos mísseis e dos engenhos não-tripulados. A evolução tático/estratégica. SANTOS (1989, p. 144)

Para se obter e manter o sucesso em uma estratégia de guerra utilizando o Poder Aéreo, a complexidade técnica também é relatada por este autor, “a sofisticação tecnológica é fator fundamental para a obtenção de resultados” o que também considera nesse item as possibilidades de sobrevivência em ambientes hostis e os artefatos eletrônicos que cada vez mais assumem prioridades estratégicas inclusive podem definir a sobrevivência ou não de uma pessoa.

Em síntese: Poder Aéreo é a potencialidade de uma nação para explorar de forma efetiva o espaço aéreo, ou seja, está ligado intrinsecamente ao potencial de combate de uma nação, empregando seus sistemas bélicos de armas de combate e apoio imediato que permitem a capacidade de conquistar e assegurar a liberdade de operação no seu espaço aéreo, impedindo e negando-o ao adversário. Em complemento, ainda, o Poder Aéreo é o instrumento militar capaz de alcançar os objetivos e interesses políticos do Estado, com sua capacidade de dissuasão. Mas, em geral, o conceito de PODER designa, em determinadas situações, uma particular relação de mando e obediência que liga o "Governo" ou o Estado a um membro ou a uma instituição da sociedade política. A relação de Poder constitui um tipo de causalidade social.

5 DISCUSSÃO E ANÁLISES

Para responder às questões elencadas, pode-se dizer que a capacidade em ciência, tecnologia e inovação estabelece a diferença entre países desenvolvidos e poderosos e, os subjugados. além disso, na primeira questão o Poder Aéreo do CAN influenciou como o principal fator de sucesso na assistência social na Amazônia. Em parte sim pois ao levar pessoas também transportou recursos para aquelas localidades distantes do poder público e assim fixou o ribeirinho lá.

No segundo questionamento, se houve influência política e social para que o CAN agregasse funções para o qual não foi criado em suas ações na Amazônia. em todo o percurso do CAN ocorreram ações do Estado que determinaram que o can e a fab transportasse materiais e medicamentos para o Norte.

Na terceira questão se dentro do pensamento político houve influência de pilotos ou do governo no assistencialismo humanitário do CAN na Amazônia, sim o governo sempre em toda história do CAN solicitou ajuda humanitária da FAB para levar assistencialismo para a Amazônia. Mas os pilotos também influenciaram nesse

processo. Há muitos relatos dos pilotos que ao chegarem a uma cidade sem recursos as autoridades locais pediram ajuda para transportar doentes para outra cidade e sempre eram atendidos se houvesse disponibilidade de aeronave e de combustível. Isso acontecia até se as distâncias fossem enormes tudo no sentido de salvar vidas. o CAN fez muito esse tipo de missão. o avião catalina também fez muitas missões CAN e são reconhecidos mundialmente por este fato.

6 CONCLUSÃO

A pesquisa ainda está em fase inicial, portanto é necessário uma investigação mais minuciosa nas atividades do CAN na região Amazônica no início de sua atuação, década de 40, e nos dias atuais, com entrevistas de pilotos e assistentes sociais. Hoje o CAN atua mais na Amazônia apoiando projetos como Rondon, Calha Norte, ACISO, em conjunto com os COMAR I e VII, outras forças e o apoio de atendimentos Sociais da FAB e outros órgãos.

Como o domínio do ar, nada mais é do que o domínio da terra, e a Região Amazônica representa um ambiente de grandes proporções territoriais e de baixa densidade demográfica, a ausência do Estado chega a ser uma regra e não exceção, e por causa disso se identifica a ação de grupos criminosos que se aproveitam da densa floresta para encobrir suas atividades ilícitas, utilizando-se de rotas aéreas, terrestres e fluviais para o transporte de drogas, armas e munições. Além destes delitos, ainda existem os crimes ambientais, a biopirataria, a extração ilegal de madeiras e minerais não renováveis, entre outras ameaças à região.

Sempre houve a necessidade do governo dominar e manter seu poder naquelas áreas afastadas dos grandes centros, com o objetivo de combater o domínio de oligarquias regionais que se aproveitavam da dificuldade das populações distantes das grandes metrópoles como Belém e Manaus para obrigá-las e subjugar-las à extração de produtos minerais (como ouro) e naturais indiscriminadamente: borracha, cacau, guaraná, juta, castanha e, evidentemente, madeira de lei, como o mogno, a maçaranduba, o cedro e a Itaúba.

As Forças Armadas e principalmente a FAB, por meio dos COMAR I e VII, e utilizando aviões no controle do espaço aéreo, vem cumprindo sua missão de coibir esses delitos transnacionais, o que representa uma ameaça real às soberanias dos Estados que compartilham as mesmas fronteiras do espaço amazônico. Se houvessem mais recursos para que o Poder Aéreo estivesse mais bem equipado poderia

proporcionar melhores condições para a preservação de vidas e para a própria defesa da pátria. Pois, na atualidade muitos esquadrões só cobrem determinadas missões, se tiverem recursos de combustível, por exemplo, que possa ir até uma localidade e voltar em segurança.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei n°. 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>

_____. Decreto-Lei n°. 3.302, de 22 de maio de 1941. Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.

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: 21/07/2015

DOUHET. Giulio. O domínio do ar. Tradução Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica.

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

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson. História da Força Aérea Brasileira. Rio de janeiro: Gráfica Brasileira, 1975. p. 137.

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

SANTOS. Murillo. Evolução do Poder Aéreo. Belo Horizonte : Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. 1989. 179 p. : II

SOUZA, José Garcia de. A epopéia do Correio Aéreo. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1986. p. 40