

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

MARIA LUCIA VALADA DE BRITO, Mestranda UNIFA, mlucia51@yahoo.com.br
Orientador: Prof. Dr. Bruno de Melo Oliveira

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: Correio Aéreo Nacional, Poder Aéreo, Amazônia

AIRMAIL NATIONAL HUMANITARIAN OPERATIONS: AN ALLY IN SOCIAL SERVICE OF FAB

ABSTRACT

The History of the National Air Mail (CAN) is important to understand the evolution and development of Airpower, social inclusion of the Amazon peoples, national integration, sense of patriotism and history of the country. It is intended to comment on the political science interventions prevailing at the time that influenced the Airpower. The Military History is becoming more widespread in Brazil in recent years in academic circles. Thus, it is intended to show the influence that the Airpower intertwined in society, as did and does with the CAN in the area of Social Services to the Amazonian populations. And understand the process of the Air Force Command choices (COMAER) in decision making, in addition to being strategic, can save lives.

The research used exploratory research, document analysis and literature review. The usability of CAN allied to Social Services today, will also be explained. For proper analysis and support, it will be support theoretical and conceptually the authors in aviation and Social Services. They add it is also thinking about the resources that the Airpower better equipped could provide for the preservation of life and the self-defense of the fatherland. The research will add understandings involving history of power and political ideas in Brazil, CAN creation of the time. Questioning which the participation of the state as the historical explanation excellence field. The theme aims to involve, from 1931, with the Vargas government and the Estado Novo dictatorship, a new repressive apparatus which starts and Brazil's entry into World War II.

Keywords: National Air Mail, Airpower, Amazon

CORREO AÉREO NACIONAL OPERACIONES HUMANITARIAS: UN ALIADO EN SERVICIO SOCIAL DE FAB

RESUMEN

La Historia del Correo Nacional del Aire (CAN) es importante para entender la evolución y desarrollo del poder aéreo, la inclusión social de los pueblos amazónicos, la integración nacional, el patriotismo y el sentido de la historia del país. Se tiene la intención de comentar las intervenciones Ciencia política reinante en el momento en que influyó en el poder aéreo. La historia militar es cada vez más generalizada en Brasil en los últimos años en los círculos académicos. De este modo, se pretende mostrar la influencia que el poder aéreo entrelazada en la sociedad, como lo hizo y lo hace con la CAN en el área de Servicios Sociales a las poblaciones amazónicas. Y comprender el proceso de las opciones de comando de la Fuerza Aérea (COMAER) en la toma de decisiones, además de ser estratégica, puede salvar vidas. La investigación utilizó la investigación exploratoria, análisis de documentos y revisión de la literatura. También se explicará la facilidad de uso de la CAN aliada a los servicios sociales de hoy,. Para el análisis y el apoyo adecuado, se apoyan conceptualmente y los autores teóricos en la aviación y Servicios Sociales. Añaden también está pensando acerca de los recursos que el poder aéreo mejor equipados puede servir para la preservación de la vida y de la auto-defensa de la patria. La investigación se sumará entendimientos relacionados con la historia de las ideas de poder y políticos en Brasil, CAN creación del tiempo. Cuestionamiento el que la participación del Estado como el campo de la excelencia explicación histórica. El tema tiene como objetivo involucrar, desde 1931, con el gobierno de Vargas y la dictadura del Estado Novo, un nuevo aparato represivo que comienza y el ingreso de Brasil en la Segunda Guerra Mundial.

Palabras clave: Correo Nacional del aire, el poder aéreo, Amazon

1 INTRODUÇÃO

¹A pesquisa resume-se no trinômio: CAN, Apoio humanitário do CAN e Amazônia. É um trinômio 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. Isso desperta interesse, 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.

2 HISTORICO 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.

¹ Este artigo resultou de uma apresentação no I Simpósio Nacional de História Militar realizado no Museu Naval do Rio de Janeiro, em Abril de 2016. Ele representa uma fase de coleta de dados inicial do mestrado da UNIFA.



Curtiss F 1916

Figura 1: Hidroplano Curtiss mod F 1916

Fonte: autor Guilherme Wiltgen, 2015

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.

Em , 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.

Em 12 de junho de 1931, após a ruptura com a Escola Francesa, pois esta limitava 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.



Figura 2: K263, Curtiss Fledgling ou Filhote de pássaro, 1931 CAM

Fonte: A Saga do Correio Aéreo Nacional, p.12, 2016

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.



Figura 3: Ações humanitárias da FAB, p.3

Fonte: autor desconhecido <http://www.defesaareanaval.com.br/a-atuacao-da-forca-aerea-brasileira->

[na-regiao-norte/?print=pdf](#), 2013

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.



Figura 4: Ações humanitárias da FAB, p.4
Fonte: Diogo Lagroteria, 2013

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 conectavam. 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 infra-estrutura 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 descortino, 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.

Lavénère 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.

3 SERVIÇO SOCIAL NO BRASIL

A atividade de Serviço Social, como profissão surge no final da década de 30, no Brasil. Nesse período, as assistentes sociais irão trabalhar o estímulo à cooperação de classes, bem como o ajustamento psicossocial do trabalhador ao ambiente de trabalho. Contudo, em instituições públicas, face aquela conjuntura política do momento e para corroborar com a política do governo de proteção aos direitos sociais dos trabalhadores há a intervenção das primeiras assistentes sociais para que ocorram melhor qualidade e produtividade no trabalho e também o trabalhador consiga ter alguma qualidade de vida e tenha seus direitos humanos garantidos por lei.

O primeiro Serviço Social dentro das Forças Armadas, que se tem notícia, foi criado pela

Marinha em 1795, foi criado 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).

As primeiras assistentes sociais do Serviço Social civil na FAB ingressaram em 1947, mas oficialmente encontraram maior força, com a criação da DIRINT, em 1969, o núcleo central do Serviço Social. Mas, só 1985 há o ingresso das primeiras Assistentes Sociais militares na FAB.

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.

4 METODOLOGIA:

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 Apoio Social para as populações Amazonenses e os desafios para a sua efetivação no Brasil.

As Linhas do CAN hoje:



Figura 5: Mapa das cidades servidas pelo CAN hoje

Fonte: Cel Av Refm Manuel Cambeses Júnior. A Saga do Correio Aéreo Nacional, p.11, 2016

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa ainda está em fase inicial de coleta de dados, 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.

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 áreas, 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 deter o domínio 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 metrópolis 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. O que o projeto Calha Norte vem realizando com sucesso, aliando proteção das fronteiras e dando aquelas populações alguma qualidade de vida.

Se houvessem mais recursos para que o Poder Aéreo estivesse mais bem equipado poderia proporcionar ainda melhores resultados e 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. Aviso nº 1.463 de 21 de novembro de 1918. Incumbe o Serviço de Aviação Militar à Repartição do Estado-Maior do Exército, competindo a esta a missão de organizar, “com urgência”, a nascente atividade, assim como preparar o regulamento da Escola de Aviação

_____. Decreto-Lei nº. 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 nº. 3.302, de 22 de maio de 1941. Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.

_____. Decreto-Lei nº 12.167, de 23 de agosto de 1916. Cria a Escola de Aviação Naval.

_____. Decreto nº 17.818, de 2 de junho de 1927. Cria o Estatuto da Aviação Militar.

_____. Decreto nº 24.066, 29 de Março de 1934. Aprova o Regulamento para o Serviço Médico da Aviação

_____. Lei nº 217, 29 nov. 1992. Institui a aposentadoria por invalidez e a pensão por morte dos operários do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro.

CAMBESES Júnior. Manuel. A Saga do Correio Aéreo Nacional. Disponível: <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/saga-do-CAN.pdf>. Acesso em 10 Abril 2016

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

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.

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