

**UNIVERSIDADE ANHEMBI MORUMBI
ROBERTO MOREIRA CALÇADA JUNIOR**

**A HOSPITALIDADE PERCEBIDA PELOS TRIPULANTES
DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN) NO
ATENDIMENTO ÀS POPULAÇÕES ISOLADAS DA
AMAZÔNIA**

São Paulo
2018

ROBERTO MOREIRA CALÇADA JUNIOR

**A HOSPITALIDADE PERCEBIDA PELOS TRIPULANTES
DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN) NO
ATENDIMENTO ÀS POPULAÇÕES ISOLADAS DA
AMAZÔNIA**

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Hospitalidade, da Universidade Anhembi Morumbi, sob a orientação do Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo.

São Paulo
2018

ROBERTO MOREIRA CALÇADA JUNIOR

**A HOSPITALIDADE PERCEBIDA PELOS TRIPULANTES
DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN) NO
ATENDIMENTO ÀS POPULAÇÕES ISOLADAS DA
AMAZÔNIA**

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Hospitalidade, da Universidade Anhembi Morumbi, sob a orientação do Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo.

Aprovado em: 28 de junho de 2018.

Luiz Octávio de Lima Camargo / Doutor / Universidade Anhembi Morumbi

Airton José Cavenaghi / Doutor / Universidade Anhembi Morumbi

Vander Valduga / Doutor / Universidade Federal do Paraná

DEDICATÓRIA

Aos meus pais (*in memoriam*) Roberto e Maria pelo exemplo de caráter e resiliência.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por mais esta etapa cumprida.

Ao meu orientador Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo pelo exemplo acadêmico e de vida, pelos ensinamentos e apoio prestado durante o mestrado.

Ao Prof. Dr. Airton José Cavenaghi, à Profa. Dra. Roseane Barcellos Marques e à Profa. Dra. Sênia Regina Bastos pelo incentivo e a colaboração prestada.

Aos professores do mestrado Dr. Carlos Alberto Alves, Dra. Maria do Rosário Rolfsen Salles e Dr. Vander Valduga pela tolerância, ensinamentos e ajudas prestadas.

Ao Prof. Dr. Edson Luiz Gaspar pela amizade e apoio constante.

Aos amigos de jornada acadêmica Alexandre Faro, Amandio, Antônio José e Nelson Marques pela fraterna compreensão.

Ao Brigadeiro Clóvis de Athayde Bohrer pela imensa colaboração prestada com seu precioso depoimento.

Ao meu amigo Jonas Alves Corrêa pelo exemplo de caráter, obstinação e incentivo.

Ao amigo Ary Pereira Barbosa pelo seu depoimento, ajuda constante e incentivo prestado.

Aos Coronéis Fernando da Cunha Machado, Luiz Carlos Rosa e Manuel Cambeses Junior, e ao Suboficial João Alfredo de Oliveira pela disposição de colaborarem com este trabalho com seus depoimentos, para ser possível honrar o Correio Aéreo Nacional.

Aos meus companheiros de bancos escolares: Ivo de Almeida Prado Xavier, José Roberto Scheer, Marco Aurélio de Mattos e Marco Aurélio Gonçalves Mendes pela disposição e inestimável colaboração para a realização deste trabalho.

Especial agradecimento a Alessandra Gislaine Marota pelo suporte e orientações necessárias à realização deste curso.

À Universidade Anhembi Morumbi pelo incentivo à evolução acadêmica e profissional.

À minha esposa Vera Maria pela tolerância, incentivo e incansável compreensão.

Às minhas filhas Paula, Roberta, Fernanda e Rafaela pelo carinho e incentivo constante.

EPIGRAFE

**“Sempre invejei a gaivota.
Parece tão livre e desinibida voando!
Em contraste com ela, eu tenho um
trabalho enorme e encho o céu de barulho só
para permanecer no ar. Ela é artista.
Eu, o aprendiz”.**

Richard Bach

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo central analisar a hospitalidade percebida pelos tripulantes do Correio Aéreo Nacional (CAN), da Força Aérea Brasileira, no atendimento às populações isoladas da Amazônia, como hóspedes dessa região e das populações visitadas. Interessa também analisar como esses servidores públicos designados para essa missão reagem ao apelo de calor humano dessas populações e participam com as mesmas do ritual da hospitalidade. O referencial teórico centrou-se na contextualização dessa atividade, desde os primórdios da aviação até a chegada do avião no Brasil, e daí para a criação do Correio Aéreo Militar do Exército Brasileiro e do futuro Correio Aéreo Nacional (CAN) da Força Aérea Brasileira, além da contextualização teórica da hospitalidade e seus autores pertinentes. Do ponto de vista metodológico, após uma categorização pré-estabelecida baseando-se nos tempos de hospitalidade: acolhimento, hospedagem, alimentação-comensalidade e entretenimento, realizou-se uma análise de conteúdo das entrevistas semiestruturadas elaboradas, podendo-se identificar como resultado as manifestações da hospitalidade nas atividades do Correio Aéreo Nacional. Além de resgatar um momento relevante da vida nacional, este trabalho pretende inserir-se na análise da hospitalidade em situações especiais.

Palavras-chave: Hospitalidade. Correio Aéreo Nacional (CAN). Acolhimento. Comensalidade. Entretenimento.

ABSTRACT

This work has as main objective to analyze the hospitality perceived by the crew of the National Air Mail (CAN), of the Brazilian Air Force, in the service to isolated populations of the Amazon, as guests of this region and of the populations visited. It is also interesting to analyze how these government employees assigned to this mission react to the human warmth of these populations and participate with them in the ritual of hospitality. The theoretical framework focused on the contextualization of this activity, from the beginnings of aviation to the arrival of the airplane in Brazil, and from there to the creation of the Military Air Mail (CAM) of the Brazilian Army and the future National Air Mail (CAN) of the Brazilian Air Force, in addition to the theoretical contextualization of hospitality and its relevant authors. From a methodological point of view, after a pre-established categorization based on the times of hospitality: reception, lodging, meals and entertainment, a content analysis of the semi-structured interviews was elaborated, being possible to identify as a result the manifestations of hospitality in the activities of the National Air Mail. In addition to rescuing a relevant moment of national life, this work intends to insert itself in the analysis of hospitality in special situations.

Key-words: Hospitality. Correio Aéreo Nacional (CAN). Reception. Commensality. Entertainment.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|---|----|
| Figura 1 - Mapa do Mundo Helênico. | 20 |
| Figura 2 - Primeira experiência com balão de Bartolomeu de Gusmão. | 21 |
| Figura 3 - Balões de observação em operações militares. | 22 |
| Figura 4 - Balão fusiforme assimétrico. | 24 |
| Figura 5 - Júlio César e o Enchimento do aeróstato “Santa Maria de Belém. | 25 |
| Figura 6 - Santos-Dumont, Augusto Severo e Georges Sachê/Aeróstato PAX. | 26 |
| Figura 7 - Os escombros do dirigível PAX na Avenida Du Maine em Paris. | 26 |
| Figura 8 - O dirigível "NORGE" (Noruega) em 1926. | 26 |
| Figura 9 - 1898 - Balão “BRASIL”. | 28 |
| Figura 10 - 1899 - Dirigível Nº 1. | 28 |
| Figura 11 - 1899 - Dirigível Nº 2. | 28 |
| Figura 12 - 1899 - Dirigível Nº 3. | 29 |
| Figura 13 - 1900 - Dirigível Nº 4. | 29 |
| Figura 14 - 1901 - Dirigível Nº 5. | 30 |
| Figura 15 - 1901 - Dirigível Nº 6. | 30 |
| Figura 16 - Conquista do prêmio Deutsche pelo Dirigível Nº 6. | 30 |
| Figura 17 - 1902 - Dirigível Nº 7. | 31 |
| Figura 18 - 1903 - Dirigível Nº 9. | 31 |
| Figura 19 - 1905 - Dirigível Nº 10. | 31 |
| Figura 20 - 1905 - Monoplano Nº 11. | 31 |
| Figura 21 - 1905 - Helicóptero Nº 12. | 32 |
| Figura 22 - 1905 - Dirigível Nº 13. | 32 |
| Figura 23 - 1905 - Dirigível Nº 14. | 32 |
| Figura 24 - 1906 - Dirigível Nº 14 com o 14-Bis acoplado. | 32 |
| Figura 25 - 23/10/1906 - 14-Bis. | 33 |
| Figura 26 - 12/11/1906 - 14-Bis com <i>aileron</i> s. | 33 |
| Figura 27 - 1909 - Nº 20 Demoiselle. | 34 |
| Figura 28 - Avião “São Paulo” de Dimitri Sensaud de Lavaud. | 36 |
| Figura 29 - Mapa da região do Contestado. | 39 |
| Figura 30 - Pilotos do “Contestado”. | 40 |

| | |
|---|----|
| Figura 31 - O primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra. | 41 |
| Figura 32 - Mapa das rotas operadas pelo Correio Aéreo Naval em 1939. | 42 |
| Figura 33 - A Escola de Aviação Militar em 1919. | 43 |
| Figura 34 - Chegada da Missão Francesa ao Brasil. | 43 |
| Figura 35 - Sacadura Cabral e Gago Coutinho. | 44 |
| Figura 36 - JAHÚ. | 45 |
| Figura 37 - Missa na Catedral da Sé (em construção) pela chegada do Jahú. | 46 |
| Figura 38 - Os 18 do Forte. | 47 |
| Figura 39 - Dia 12 de junho de 1931. | 49 |
| Figura 40 - Cópia do primeiro aviso do Correio Aéreo Militar. | 49 |
| Figura 41 - Cartaz de propaganda do Correio Aéreo Militar. | 51 |
| Figura 42 - ROTA TOCANTINS - 1935. | 52 |
| Figura 43 - Rotas do CAM -1939, Ministério da Guerra. | 55 |
| Figura 44 - Rotas do CAN. | 57 |
| Figura 45 - <i>Consolidated</i> CA-10 CATALINA: O Anjo da Amazônia. | 59 |
| Figura 46 - Apoio médico integrado à linha do CAN. | 60 |
| Figura 47 - Habitantes locais vieram de barco, trazendo viandas com comida. | 61 |
| Figura 48 - Indígenas diante de C-47. | 62 |
| Figura 49 - Aeronave C-115 Buffalo. | 63 |
| Figura 50 - Apoio à ONG Expedicionários da Saúde, em Maturacá (AM). | 64 |
| Figura 51 - Profissionais de saúde da Força Aérea. | 65 |
| Figura 52 - Helicóptero H-60 Black Hawk da FAB. | 65 |
| Figura 53 - <i>Philemon et Baucis donnant l'hospitalite a Jupiter et Mercure.</i> | 68 |
| Figura 54- As sete obras de misericórdia. | 77 |

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

| | |
|-----------|--|
| 1º/2º GAV | 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação |
| 1º ETA | 1º Esquadrão de Transporte Aéreo |
| 7º ETA | 7º Esquadrão de Transporte Aéreo |
| ACISO | Ação Cívico-Social |
| AEROVISÃO | Revista Oficial da Força Aérea Brasileira |
| ARMY | Exército dos Estados Unidos da América |
| Av | Aviador |
| Brig | Brigadeiro-do-Ar |
| CAM | Correio Aéreo Militar |
| CAN | Correio Aéreo Nacional |
| Cel | Coronel |
| CENDOC | Centro de Documentação Aeronáutica |
| CINDACTA | Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo |
| COMAR I | I Comando Aéreo Regional (Belém/PA) |
| COMAR VII | VII Comando Aéreo Regional (Manaus/AM) |
| COMARA | Comissão de Aeroportos da Região Amazônica |
| CPDOC | Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da FGV |
| CVC | Centro Virtual Camões (Portugal) |
| E/A | Esquadrilha de Aviação |
| EAvM | Escola de Aviação Militar (Exército) |
| EAvN | Escola de Aviação Naval (Marinha) |
| EMBRAER | Empresa Brasileira de Aeronáutica |
| EMBRAPA | Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária |
| EVAM | Evacuação Aeromédica |
| FAB | Força Aérea Brasileira |
| FGV | Fundação Getúlio Vargas |
| FUNAI | Fundação Nacional do Índio |
| GMAP | Grupo Misto de Aviação Paulista |

| | |
|-----------|--|
| IBAMA | Instituto Brasileiro do Meio Ambiente |
| I GG | 1ª Grande Guerra Mundial |
| II GG | 2ª Grande Guerra Mundial |
| INCAER | Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica |
| INRAERO | Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária |
| MAer. | Ministério da Aeronáutica |
| Maj | Major |
| MUSAL | Museu Aeroespacial |
| NT | <i>New Technology</i> |
| ONG | Organização Não Governamental |
| PORTALAN | Portal do Arquivo Nacional |
| RESERVAER | Edição do Clube dos Militares da Reserva e Reformados da Aeronáutica brasileira |
| Res. | Reserva do Serviço Militar |
| Rfm. | Reformado do Serviço Militar |
| RNAS | <i>Royal Navy Air Service</i> (Serviço Aéreo da Marinha Real - Inglaterra) |
| SITAR | Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional |
| SO | Suboficial |
| SPAM | Serviço Aéreo Postal Militar |
| SUFRAMA | Superintendência da Zona Franca de Manaus |
| SUSA | Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas |
| Ten | Tenente |
| Ten Cel | Tenente-Coronel |
| USAF | Força Aérea dos Estados Unidos da América |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO | 15 |
| 1 OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO | 19 |
| 1.1 O homem voador e o mito de Ícaro | 19 |
| 1.2 Como os pássaros..... | 20 |
| 1.3 Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724) | 21 |
| 1.4 O avanço da ciência | 21 |
| 1.5 Balões de observação na guerra do Paraguai (1867) | 22 |
| 1.6 Júlio César Ribeiro de Souza (1843 - 1887) | 23 |
| 1.7 Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (1864 – 1902) | 25 |
| 1.8 Alberto Santos-Dumont (1873-1932) | 27 |
| 2 O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)..... | 35 |
| 2.1 O avião no Brasil (1910)..... | 35 |
| 2.2 Asas da Força Pública do Estado de São Paulo (1913) | 36 |
| 2.3 Guerra do Contestado (1912 - 1916) | 38 |
| 2.4 Aviação Naval (1916)..... | 40 |
| 2.5 Missão Francesa (1920)..... | 43 |
| 2.6 Sacadura Cabral e Gago Coutinho (1922) | 44 |
| 2.7 O Jahú (1926)..... | 45 |
| 2.8 O Correio Aéreo Militar (CAM)..... | 46 |
| 2.9 O Correio Aéreo Nacional (CAN) | 56 |
| 2.10 O Correio Aéreo Nacional (CAN) na Amazônia..... | 58 |
| 2.11 O Correio Aéreo Nacional (CAN) a partir dos anos 90..... | 64 |
| 3 O CAN NOS INTERSTÍCIOS DA HOSPITALIDADE..... | 67 |
| 3.1 O acolhimento, a hospedagem e a criação de vínculo | 67 |
| 3.1.1 A troca (dádiva) | 75 |
| 3.2 A alimentação e a comensalidade | 78 |
| 3.3 O entretenimento..... | 80 |
| 4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS, PESQUISA, ANÁLISE E RESULTADOS | 81 |
| 4.1 Procedimentos Metodológicos..... | 81 |
| 4.2 Pesquisa | 82 |
| 4.2.1 Entrevistas | 84 |

| | |
|---|------------|
| 4.3 Análise | 86 |
| 4.4 Resultados | 86 |
| 4.4.1 Acolhimento | 86 |
| 4.4.2 Hospedagem | 89 |
| 4.4.3 Alimentação e comensalidade | 91 |
| 4.4.4 Entretenimento | 94 |
| 4.4.5 Quadro resumo das categorias/registros valorizados/autor | 95 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 97 |
| REFERÊNCIAS | 101 |
| GLOSSÁRIO | 111 |
| APÊNDICE A - Roteiro para as Entrevistas | 124 |
| APÊNDICE B - Autorização de Entrevista de Clóvis De Athayde Bohrer..... | 127 |
| APÊNDICE C - Autorização de Entrevista de Ary Pereira Barbosa..... | 128 |
| APÊNDICE D - Autorização de Entrevista de Luiz Carlos Rosa..... | 129 |
| APÊNDICE E - Autorização de entrevista de Fernando da Cunha M. Costa | 130 |
| APÊNDICE F - Autorização de Entrevista de João Alfredo de Oliveira..... | 131 |
| APÊNDICE G - Transcrição da entrevista de Clóvis de Athayde Bohrer | 132 |
| APÊNDICE H - Transcrição da entrevista de Ary Pereira Barbosa | 141 |
| APÊNDICE I - Transcrição da entrevista de Luiz Carlos Rosa | 168 |
| APÊNDICE J - Transcrição da entrevista de Fernando da Cunha M. Costa | 174 |
| APÊNDICE K - Transcrição da entrevista de João Alfredo de Oliveira | 180 |

INTRODUÇÃO

O Brasil, com uma extensão territorial de um continente, isolou o interior do país e a Amazônia, em particular, não obstante algumas incursões desbravadoras históricas, como a de Cândido Mariano da Silva Rondon (SÁ, 2009).

Segundo Bobbio (1998, p. 632), integração nacional “significa a superação das divisões e rupturas e a união orgânica entre os membros de uma organização. De regra, esta organização é, atualmente, o Estado-nação”, complementando o autor (1998, p. 633), em um processo de criação “de uma identidade comum a todos os grupos étnicos, linguísticos, religiosos e regionais, a fim de que se sintam parte da mesma comunidade política, definido pela ciência política contemporânea como construção da nação”.

Com o advento do avião, surge o Correio Aéreo Nacional - CAN, iniciado há oitenta e sete anos, em 12 de junho de 1931, na época ainda chamado de Correio Aéreo Militar (CAM) (INCAER, 1990, p. 329), como uma nova solução para a integração de populações isoladas nesses rincões, regiões carentes, isoladas, e muitas vezes desassistidas. Pode-se, então, pensar como diz Darcy Ribeiro (1995, p. 19), que se trata de um povo novo “pela inverossímil alegria e espantosa vontade de felicidade, num povo tão sacrificado, que alenta e comove a todos os brasileiros”.

Neste sentido, o presente trabalho parte da seguinte questão de pesquisa: como a teoria da hospitalidade poderá lançar uma nova luz nas atividades do CAN, em sua tentativa de integrar populações isoladas, da sua criação até a década de 1990?

Como objetivo geral, foi proposto compreender essas atividades, no recorte temporal assinalado, sobre a ótica da hospitalidade, especificamente, identificando alguns atores, hóspedes, que permitiram a interpretação da realidade em questão e, daí ser estabelecido um marco analítico da temática da hospitalidade, percebida pelos tripulantes do CAN na integração das populações isoladas.

Existem diversos trabalhos sobre o Correio Aéreo Nacional, porém, até o momento não foi identificado nenhum que aborde as atividades do Correio Aéreo sob a ótica da hospitalidade. Nas bases consultadas (CAPES, Scopus, SciELO, etc.) somente foram identificados trabalhos produzidos sobre o conceito da hospitalidade na aviação civil, inclusive no Programa de Pós-Graduação da Universidade Anhembi Morumbi, como os de Kaperaviczus (2015), Salva (2017) e Santos (2017), o que justifica este trabalho.

No primeiro capítulo, foram apresentados os primórdios da aviação, iniciando com o mito de Ícaro e o desejo do homem em voar, tentando inicialmente copiar os pássaros para, a partir dos primeiros sonhadores e protagonistas, respaldados na ciência, ascenderem em balões até decolarem por meios próprios, já a expensas de Alberto Santos Dumont e suas máquinas voadoras. Embora não sejam essenciais para o desenrolar da dissertação, as considerações elaboradas neste capítulo foram consideradas importantes como pano de fundo para a análise do problema escolhido.

No segundo capítulo, foram trazidos fatos ligados à aviação nacional, a criação do Correio Aéreo Militar, até o surgimento do Correio Aéreo Nacional, a partir de 1941.

No terceiro capítulo, foi construída uma contextualização teórica para que fosse possível a observação, nas atividades do Correio Aéreo, das manifestações de hospitalidade, com conceitos dos autores de hospitalidade selecionados: Benveniste (1995), Binet-Montandon (2011), Boff (2005, 2006), Boutaud (2011), Caillé (2002), Camargo (2005, 2008, 2015), Cavenaghi (2016), Coulanges (1961), Godbout (1992), Gotman (2009), Grassi (2011), Grinover (2002), Kant (2006), Lashley (2004), Levinas (1988), Lugosi (2008), Mauss (2013), Montandon (2011ab), Pérol (2011), Pitt-Rivers (2012), Raffestin (1997), Raynal (2013), Rodrigues (2015), Schemeil (2011) e Telfer (2004).

No quarto capítulo, foram tratadas a metodologia, a pesquisa e a análise dos resultados. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas, elaboradas e posteriormente analisadas após a categorização pré-estabelecida com base nos tempos da hospitalidade (CAMARGO, 2015): o acolhimento, a hospedagem, a alimentação-comensalidade e o entretenimento, com tripulantes veteranos do CAN, os hóspedes. Com relação aos anfitriões têm-se encontrado certa dificuldade em contatá-los, pois decorrido um tempo considerável da fase pesquisada muitos deles não mais estão disponíveis para entrevista. A análise terá como parâmetro a técnica de análise de conteúdo, conforme Bardin (2016), Bauer (2002), Dencker (2002), Gil (1991, 2008), Gomes (2015), Marconi e Lakatos (2017), Minayo (2000) e Severino (2015).

Se faz necessário efetuar três registros. O primeiro diz respeito ao primeiro capítulo, construído para possibilitar a percepção do avanço da aviação, com suas dificuldades e progressos.

O avião está integrado no imaginário dos indivíduos, exatamente pelo sonho de voar. Teria sido muito interessante averiguar de que forma e com qual significado o avião (e não apenas na missão do CAN) ocupou as lembranças dos povos. Afinal, ‘ser

salvo' ou receber 'uma ajuda do céu' tem um significado especial, sobretudo nas populações indígenas visitadas. Muitas perguntas poderiam ter sido respondidas: quem eram aqueles seres vindos do espaço? Infelizmente, são questões, como essa, impossíveis de serem respondidas hoje, já que o CAN mudou e às populações visitadas não estão mais tão isoladas como na época que os sujeitos desta pesquisa atuaram. De qualquer forma, julgou-se oportuno manter o capítulo, nem que seja para inspirar outras pesquisas sobre a hospitalidade na aviação que acontecem no Programa.

O segundo diz respeito a um pensamento de que aquilo que aqueles agentes do Correio Aéreo faziam ou cumpriam era apenas os seus deveres e obrigações como servidores públicos, fossem civis ou militares. Mas ao se observar os depoimentos trazidos para esse trabalho, poder-se-á perceber que aquilo que faziam transcendia aos seus deveres e obrigações, tendo como referência as normas estabelecidas para cada uma dessas categorias, na fundamentação legal do servidor público civil (BRASIL, 1990), que deve: exercer com dedicação suas atribuições; ser leal à instituição; observando as normas e regulamentos; além de ser obediente às ordens legais, e ao militar da Aeronáutica que deve cumprir a sua missão estabelecida de “manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da pátria” (COMAER, 2008, p. 17), com atribuições subsidiárias realizando “missões aéreas destinadas a atender localidades ou regiões menos desenvolvidas, de difícil acesso e desprovidas de outros meios de transporte” (COMAER, 2007, p. 15), possibilitando “o apoio logístico, o transporte aéreo de pessoal e o desempenho de atividades de interesse da integração e soberania nacionais” (COMAER, 2007, p. 15). Como ressalta Telfer (2004) sobre o fato de um médico não necessariamente restringir seus cuidados com os pacientes aos protocolos que segue, as atividades dos tripulantes do CAN para com as populações visitadas extrapolavam as ordens implícitas nas suas missões.

O terceiro diz respeito exatamente à ausência de depoimentos dos anfitriões. Sem dúvida, é uma lacuna! Um dos eixos fundamentais da pesquisa em hospitalidade (CAMARGO, 2015) é a análise da cena hospitaleira do ponto de vista dos dois atores, anfitriões e hóspedes. Além das muitas dificuldades práticas. Que populações escolher? De que regiões? Como se locomover atualmente até lá? Como encontrar pessoas que participaram das épicas jornadas do CAN?

Perante a todos esses desafios foi desenvolvido este trabalho, cujos resultados foram usados para se deduzir, em um raciocínio válido para a interpretação, e que indicaram o caminho a seguir nas considerações finais deste trabalho, respondendo ao

pressuposto que caracterize a existência de manifestações de hospitalidade percebida pelos tripulantes nas atividades de integração das populações isoladas pelo CAN.

1 OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO

1.1 O homem voador e o mito de Ícaro

O turismo também está diretamente relacionado à ânsia infinita de mobilidade do homem e certamente essa ânsia gerou mitos em diferentes culturas. Entre os gregos, o primeiro a ser lembrado é de Hermes, não por acaso considerado um arquétipo do turista, e o de Héstia, da hospitalidade (ALMEIDA, 2009). Para os estudos relacionados à aviação, o mais importante, sem dúvida, é, contudo, o mito de Ícaro.

Segundo Brandão (1986, p. 9), “os símbolos são as crenças, os costumes, as leis, as obras de arte, o conhecimento científico, os esportes, as festas, todas as atividades, enfim, que formam a identidade cultural”, destacando os mitos na estruturação da consciência coletiva.

Mito, ligado à oralidade, e logos, a palavra, o verbo, segundo diversos autores, formou a mitologia que nada mais é do que o ‘logos’ aplicada sobre o mito, ou seja, uma ‘racionalização’ e ‘sistematização’ dos mitos, passadas de geração em geração por intermédio do canto do *aedo*, o cantor (BRANDÃO, 1986).

Conta o mito que Dédalo, um artífice muito talentoso (DEMGOL, 2013), foi quem construiu o labirinto para Minos, o rei de Tebas, para manter o Minotauro, um monstro com corpo de homem e cabeça de touro, filho de sua esposa, Pasífae, com o touro branco enviado por Poseidon para sacrifício. Minos, ao não sacrificar o touro, desperta a vingança de Poseidon, que faz a esposa de Minos apaixonar-se pelo touro (BRANDÃO, 1986).

No transcurso do mito, Dédalo acabou em desgraça perante Minos e foi aprisionado e encerrado, com seu filho Ícaro, dentro do Labirinto. Dédalo conseguiu fugir de sua prisão, porém não conseguiu fugir da ilha, pois o rei vigiava fortemente o mar e toda embarcação que chegava e saía da ilha.

Juntando penas de aves, Dédalo construiu seu sonho de fuga, asas, amarrando penas e colocando uma camada de cera sobre elas. Terminado seu projeto, Dédalo e Ícaro saltaram para o infinito.

Dominando o voo, Dédalo alertou ao filho que se mantivesse a uma determinada altura, não tão baixa porque a umidade tornaria as penas muito pesadas, e nem tão alta que se aproximasse do sol que derreteria a cera de suas asas.

Dédalo e Ícaro alcançam os céus da Grécia, mas Ícaro se deixando deslumbrar pela sensação de liberdade e pela beleza do voo, voou alto e teve a cera das asas derretidas pelos raios quentes do sol e se precipitou no mar Egeu, afogando-se.

Dédalo de Creta alcança Cumas, cidade grega no sul da Itália, ainda perseguido por Minos, fugindo para a Sicília (Figura 1), onde o rei Cócalo o acolheu.



Figura 1: Mapa do Mundo Helênico (adaptado pelo autor).

Fonte: BRANDÃO, 1986, p. 1.

Se, na verdade, as asas são o símbolo do deslocamento e da liberdade, é preciso ter em mente que asas não se colocam apenas, mas se adquirem ao preço de longa e não rara e perigosa educação. O erro grave de Ícaro foi a ultrapassagem dos limites.

Dédalo e seu filho Ícaro representam a vontade de voar do homem, como os pássaros, mas quando Ícaro perde o equilíbrio e é imprudente, altera a trajetória de sua vida. Segundo Brandão (1987, p. 66) “dominado por uma *hýbris*¹* incoercível, sua *démesure**, seu descomedimento não conhece fronteiras nem limites”, e morre.

1.2 Como os pássaros

No século XIII o frei franciscano inglês Roger Bacon* (1214-1294) registra que se pode fazer “máquinas voadoras de modo que um homem possa fazer girar certo

¹ Observação: As palavras ou termos que receberem o símbolo * (asterisco) estarão listados, em ordem alfabética, acompanhadas de suas explicações ou definições, no GLOSSÁRIO deste trabalho.

instrumento para que as asas artificiais batam o ar como asas de uma ave em voo” (BATISTA, 2011, p. 89).

Essa ideia volta a surgir, com mais notoriedade, no século XIV/XV, por meio de Leonardo da Vinci, que foi um indivíduo que conhecia muitas ciências, quando efetuou estudos e pesquisas anatômicas e comparou os homens e as aves.

1.3 Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724)

Segundo o Instituto Camões (CAMÕES, 2003) desde que o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, um brasileiro, em 8 de agosto de 1709, na presença de D. João V, Rei de Portugal, e da sua corte, o “Padre Voador”, como foi chamado, elevou a uns 4 metros de altura um pequeno balão (Figura 2) e, como um marco, o homem foi a passos, não tão largos, vencendo a gravidade na busca do voo do mais pesado que o ar.



Figura 2: Primeira experiência com balão de Bartolomeu Lourenço de Gusmão.
Fonte: PEREIRA, 1940 – Museu Paulista da USP.

Bartolomeu de Gusmão deixou Portugal em setembro de 1724, para falecer no Hospital de Misericórdia de Toledo, Espanha, ainda em 1724 (CAMÕES, 2003).

1.4 O avanço da ciência

O avanço da ciência a partir da metade do XVII (1650) e do século XVIII (1750) desperta a evolução das experiências e pesquisas sobre o voo.

Surge Isaac Newton* e as suas leis, a resolução geral das equações com Euler* e D'Alembert*; a equação ou o teorema de Bernoulli*, que descreve o comportamento dos fluidos; e evolui o pensamento com Montesquieu*, Voltaire*, Descartes*, Locke* e Leibnitz*. Surgem os inventos. Henry Cavendish* descobriu as propriedades do hidrogênio, o que deu grande impulso no conhecimento das combustões, e que o hidrogênio era menos denso que o ar (1766), o que proporcionou a substituição do ar aquecido nos balões e dirigíveis (CAVENDISH, 1784).

O homem continuaria no século XIX insistindo nas asas dos pássaros no corpo humano, mas procurava descobrir os segredos do voo.

1.5 Balões de observação na guerra do Paraguai (1867)

Segundo Lavenère-Wanderley (1973) durante a guerra do Paraguai, em 24 de junho de 1867, o Marquês de Caxias, Luiz Alves de Lima e Silva, empregou pela primeira vez em operações militares balões cativos (Figura 3) importados dos Estados Unidos da América para observar o movimento das tropas paraguaias (INCAER, 1988, p. 130).

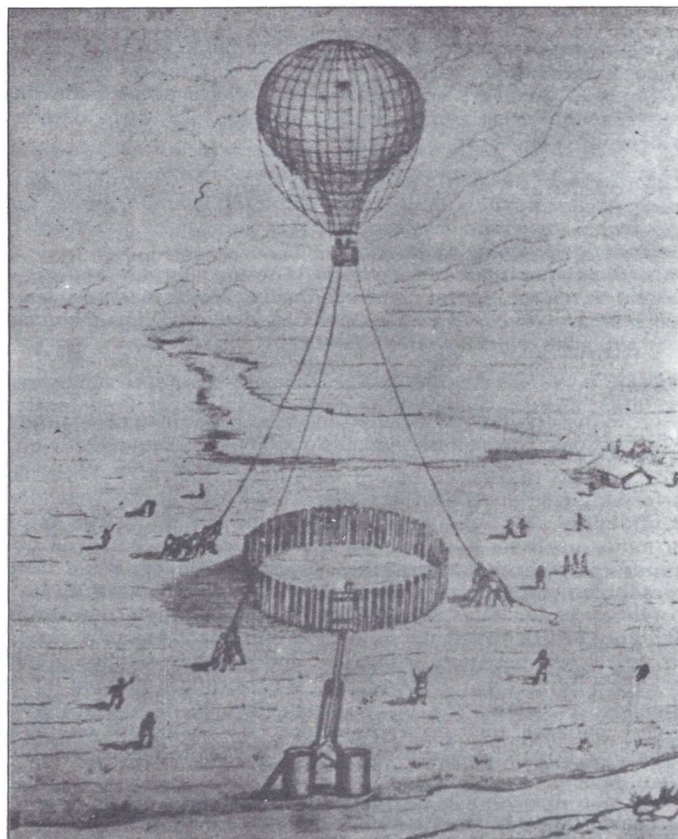


Figura 3: Balões de observação em operações militares.
Fonte: INCAER (1988, p. 129).

Vas (2012) classifica a obra de Augusto Tasso Fragoso sobre a Guerra do Paraguai, como relevante para a historiografia brasileira, ao relatar as iniciativas de Caxias no acampamento de Tuiuti*:

[...] Antes de partir, mandou construir um reduto central, para proteger os depósitos e proporcionar um derradeiro centro de resistência em caso de ataque. Além disso, criou, por meio de telégrafo elétrico, uma rede de ligações entre as unidades, o qual facilitava e garantia o comando. Em maio recebeu dois balões, destinados a permitir a observação do inimigo, que os matos fronteiros escondiam (FRAGOSO, 1959, p. 210, apud VAS, 2012, p. 37).

Vas registra (2012) pela obra de Fragoso as datas das ascensões dos balões: “O trabalho de Tasso Fragoso descreve a utilização de dois balões e suas ascensões entre os dias 24 de junho e 22 de julho de 1867” (FRAGOSO, 1959, p. 210, apud VAS, 2012, p. 37), e conclui: “O episódio da utilização de balões na Guerra do Paraguai constitui-se em excepcional feito tecnológico executado em terras sul-americanas no início da segunda metade do século XIX” (FRAGOSO, 1959, p. 210, apud VAS, 2012, p. 37).

1.6 Júlio César Ribeiro de Souza (1843 - 1887)

Júlio César Ribeiro de Souza nasceu na então província do Grão-Pará, e ingressou na Escola Militar da Praia Vermelha, na cidade do Rio de Janeiro (1862), mas com a eclosão da Guerra do Paraguai (1864) alistou-se no Batalhão dos Voluntários da Pátria e seguiu para a guerra (INCAER, 1988, p. 146).

No final da guerra voltou ao Pará (1870), e observando o movimento das asas, cabeça e cauda dos pássaros durante o voo, desenvolveu uma teoria chamada de ‘forma fusiforme assimétrica’ (volumoso na proa (A) e afilado na popa (B) (Figura 4) para os aeróstatos, onde o invólucro dos balões horizontalmente alongado teria o diâmetro proporcionalmente maior na proa, em relação à popa (VISONI; CANALLE, 2010, p. 2601-2).

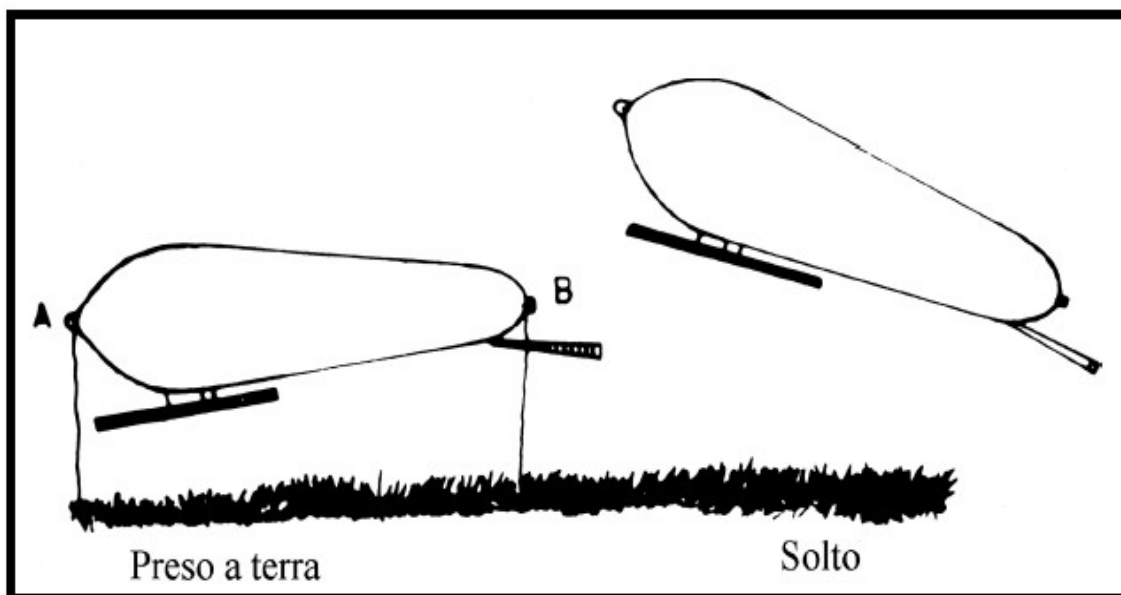


Figura 4: Balão fusiforme assimétrico.

Fonte: VISONI; CANALLE, 2010, p. 2601-2)

Em 1880 Júlio César escreveu o ‘Estudo sobre o Voo dos Pássaros – da modificação do voo natural – do ponto de apoio – do centro de gravidade – da direção dos ventos’, onde apresenta a sua teoria de voo, de movimento (INCAER, 1988, p. 152).

Com o apoio político do governo imperial, em 1881, projetou um balão dirigível, e foi a Paris apresentar sua teoria pioneira dos aeróstatos na *Société Française de Navigation Aérienne*, e construir o “Victória”, nome de sua esposa, e com este aparelho foi o primeiro a voar em linha reta (INCAER, 1988, pp. 164, 170).

Após o “Victória” construiu seu segundo dirigível, o “Santa Maria de Belém” (1882), que não ascendeu em Belém, em uma nova tentativa de voo, em 12 de julho de 1884 (Figura 5), por falta de hidrogênio, devido a um acidente no depósito de gás (INCAER, 1988, p. 170). Em 1886 retornou à França e construiu o seu terceiro e último balão, o “Cruzeiro”, que voou com sucesso. Faleceu em 14 de outubro de 1887 (INCAER, 1988, p. 194), sem o devido reconhecimento e apoio da corte imperial (INCAER, 1988, p. 193).

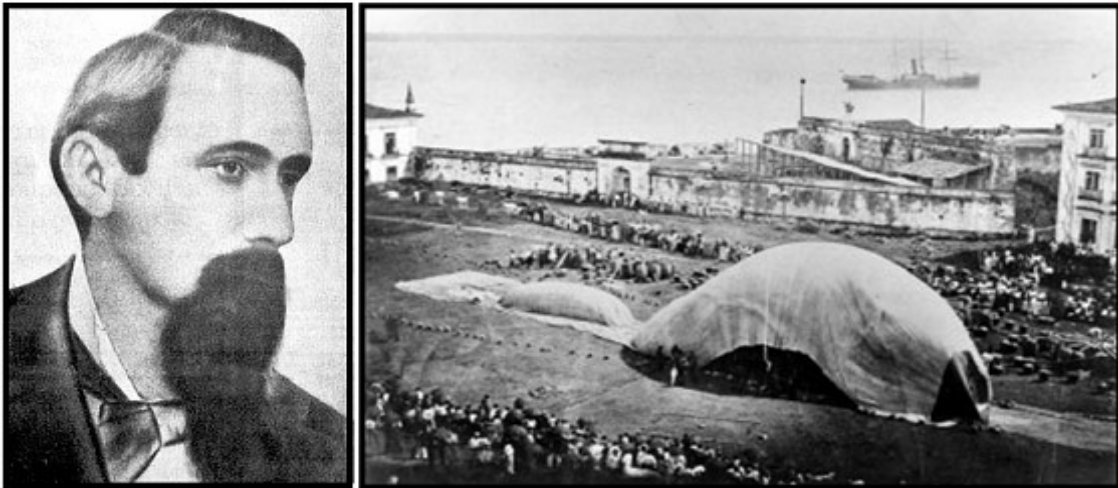


Figura 5: Júlio César e o Enchimento do aeróstato “Santa Maria de Belém” no Largo da Sé (Belém/Pará, Brasil), em 12/07/1884, e tentativa de ascensão, Fonte: FRANÇA, 2013.

1.7 Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (1864 - 1902)

Surge mais uma personalidade brasileira na aeronáutica, seguindo Bartolomeu de Gusmão e Júlio Cesar: Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, com uma nova proposição para os aeróstatos, como o seu “PAX” com uma estrutura semirrígida (a forma externa do dirigível é mantida pela pressão do gás), com o centro de tração posicionada o mais próximo do centro de resistência, tendendo ambos para a posição ideal, capaz de voar mais alto, segundo BARROS (1940, p. 24) “[...] o primeiro navio de alto ar, capaz de manter sua linha de marcha entre *Cirrus* e *Stratus**”.

Augusto Severo nasceu em Macaíba, no Rio Grande do Norte (11/01/1864), e era abolicionista e republicano, destacando-se politicamente em seu Estado, e posteriormente na Câmara Federal, no Rio de Janeiro, quando, em 1901, com o projeto do PAX pronto, seguiu para Paris atrás de seu sonho aeronáutico, como admirador das façanhas de Alberto Santos-Dumont. Anteriormente, em 1892, construiu um dirigível que batizou com o nome de Bartolomeu de Gusmão e realizou as primeiras ascensões como balão cativo, estável e equilibrado, mas que quando ascendeu livre, a estrutura do balão não resistiu e quebrou.

Construído o PAX e ensaiado em 4 e 7 de maio de 1902 (Figura 6), com sucesso, mas em 12 de maio, ao ascender em Paris, França, a 400 metros de altura, ocorre uma explosão do hidrogênio do aeróstato e a queda fatal do PAX, com Augusto Severo e seu mecânico Georges Sachê a bordo (INCAER, 1988, p. 215) (Figura 7).



Figura 6: Santos-Dumont, Augusto Severo e Georges Sachê (mecânico). O aeróstato PAX.
Fonte: MESQUITA, 2015.



Figura 7: Os escombros do dirigível PAX na Avenida Du Maine em Paris.
Fonte: MESQUITA, 2015.

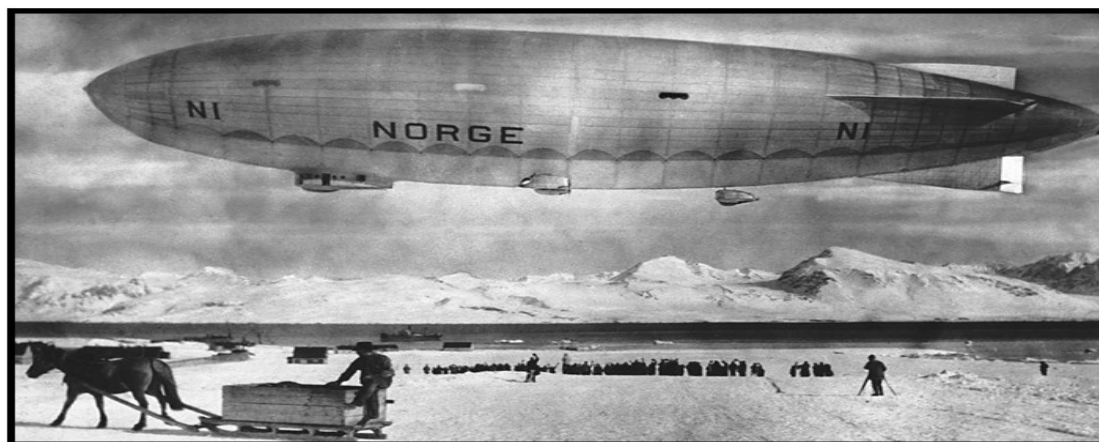


Figura 8: O dirigível "NORGE" (Noruega), 1926.
Fonte: SVALBARD, 2013.

Os conceitos de Augusto Severo vieram a ser utilizados na concepção e construção do dirigível “*Norge*” (Noruega) por Umberto Nobile*, para Roald Amundsen* que, em 12 de maio de 1926, fizeram a primeira travessia aérea do Polo Norte (Figura 8). Contudo não reconheceram a contribuição de Augusto Severo, o que despertou a censura de BARROS (1940, p. 129), “[...] bem examinada, a aeronave equipada por Nobile, naquilo que ela tem de essencial, distinto e característico, é o aeróstato semirrígido de Augusto Severo [...]”. O sistema semirrígido de Augusto

Severo caiu em desuso no final dos anos 1930, mas foi revivido pelo Zeppelin NT (*New Technology*)*, em 1997.

1.8 Alberto Santos-Dumont (1873 - 1932)

Alberto Santos-Dumont, em 1898, surge no cenário aeronáutico com um balão livre, batizado BRASIL, para, em Paris, França, ascender aos ares. Após uma sequência de dirigíveis, desejando não navegar ao sabor do vento, começa as suas aplicações motorizadas, com desafios e infortúnios, na busca de um voo do mais pesado que o ar.

Já com o projeto de Nº 14, em 1906, que serviu de plataforma para um salto maior, decola em 23 de outubro de 1906, do Campo de Bagatelle (*Parc de Bagatelle - Bois de Boulogne*), Paris, com o 14-Bis, na presença dos membros do Aeroclube de França e populares, para um memorável voo de 2 a 3 metros de altura, por 60 metros. Estava vencido o desafio do homem em alçar aos ares por meios próprios. (DUMONT, 1918; BARROS, 1940)

Dumont destacou-se nos estudos da matemática e mecânica. Era um idealista e exigente no trabalho, decidido, perseverante, não se furtando em compor com as suas equipes na execução de seus projetos, audaciosos e impossíveis para alguns.

De 1892 a 1896 se estabelece em Paris, viajando ao Brasil somente para descanso, mas em 1897, após uma curta estada no Brasil, volta à Paris já com a determinação e a motivação para ascender aos ares ao procurar Lachambre* e Machuron* para a sua iniciação, chegando a fazer vinte e cinco ascensões para adquirir experiência, e entender o comportamento do clima, das massas de ar e do ambiente, enquanto construía o seu primeiro balão, primando pela resistência e leveza do seu veículo (INCAER, 1988).

No dia 4 de julho de 1898 fez a sua primeira ascensão, de muitas, com a sua nova criação, o balão denominado “BRASIL” (Figura 9): uma ascensão perfeita, cujo sucesso não o afastava da ideia obsessiva da dirigibilidade, associada à motorização que se fazia necessária para tal intento.



Figura 9: 1898 - Balão “BRASIL”.

Fonte: ABAQUAR, 2016.

Do pensamento à ação, ele próprio relata (DUMONT, 1918, p. 7): “comprei um dia um triciclo a petróleo. [...] pendurei-o num galho [...] ao contrário do que se dava em terra o motor do meu triciclo, suspenso, vibrava tão agradavelmente que quase parecia parado”.

Já com a certeza de ser viável o motor movido a petróleo, Dumont iniciou os seus projetos motorizados, os dirigíveis, desmistificando a convivência do hidrogênio com os motores à explosão (INCAER, 1988).

O “Santos-Dumont 1” (Figura 10), que seria o seu protótipo, e como piloto de provas, para as mudanças fruto de seu aprendizado, desafia os seus próprios construtores: acidentou-se sem gravidade, encerrando o ciclo do N° 1, e iniciando o projeto do N°2 (INCAER, 1988).

A ascensão do N°2 foi marcada para 11 de maio de 1889 (Figura 11), e resultou em outro acidente, por contração do gás, que provocou a dobra do balão, lançando-o contra a vegetação no seu primeiro e único voo.



Figura 10: 1899 - Dirigível N° 1.

Fonte: ABAQUAR, 2016.

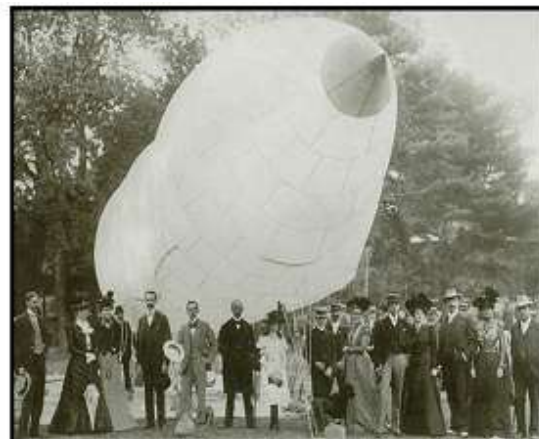


Figura 11: 1899 - Dirigível N° 2.

Fonte: ABAQUAR, 2016.

O N° 3 (Figura 12), a seguir, utilizou outro processo para evitar a dobra do balão e possibilitar maior força ascensional, utilizando o hidrogênio ou o gás de iluminação como alternativa, que neste caso, apesar de reduzir a força ascensional, barateava a operação e aumentava os locais de ascensão, antes restritos somente ao Jardim da Aclimação (INCAER, 1988).

Em 13 de novembro de 1899 realizou o primeiro voo e, após algumas manobras no Campo de Marte, circundou várias vezes a Torre Eiffel e prosseguiu para o Campo de Bagatelle, aterrando com sucesso. Segundo o seu registro (DUMONT, 1918, p. 7), “com esse novo aparelho, o meu N° 3, atravessei a cidade de Paris. De fato, com a travessia que fiz de Paris, começou-se a discutir se seria possível ir de um ponto a outro e voltar ao de partida, em balão”.

O sucesso dos voos do N° 3 ensejou além a construção do primeiro hangar da história, a de um complexo de apoio aos voos, que Dumont chamou de aeródromo, termo que perdura até os dias de hoje, e a criação de um prêmio patrocinado por Henri Deutsch de La Meurthe*, para o primeiro aeronauta que, dentro dos cinco anos seguintes, partindo de St. Cloud, que era então onde se achava o Parque do Aero Clube de Paris, e circunavesse a Torre Eiffel, voltando ao ponto de partida, tudo em menos de 30 minutos, e mais, no fim de cada ano, caso não fosse ganho o prêmio, se distribuíssem os juros do dinheiro entre os que melhores provas tivessem obtido. Esse prêmio causou um interesse geral na comunidade aeronáutica, como declarou DUMONT (1918, p. 8) “no dia seguinte à instituição do prêmio Deutsch, iniciei a construção do meu n.º 4 e de um hangar em St. Cloud”.

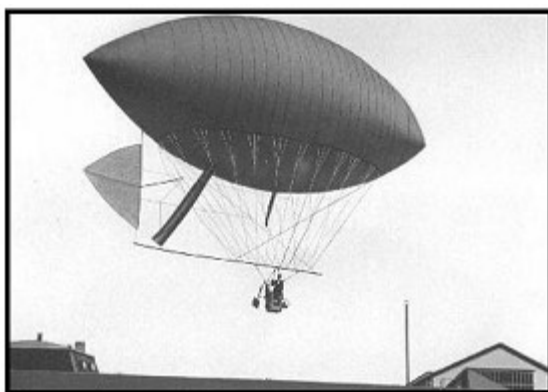


Figura 12: 1899 - Dirigível N° 3.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

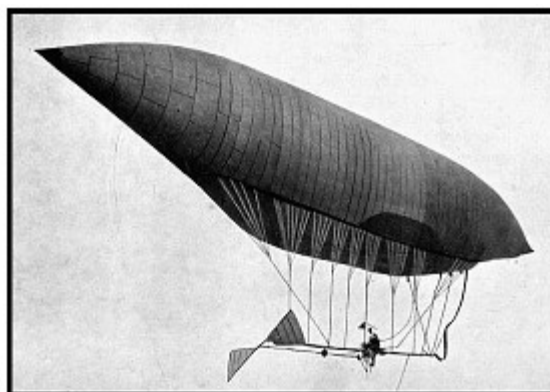


Figura 13: 1900 - Dirigível N° 4.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

O N° 4 ficou pronto em agosto de 1900 (Figura 13), e o seu primeiro voo foi um sucesso, como os voos seguintes, que considerou como testes de dirigibilidade, pois

Dumont pensava em melhorias, especialmente na potência dos motores para alcançar o prêmio Deutsch, nascendo então o dirigível N° 5 (Figura 14).

A primeira ascensão do N° 5 ocorreu em 11 de julho de 1901, recebendo inúmeros elogios e congratulações, mas como o desempenho não foi suficiente para receber o prêmio Deutsch, até mais uma queda, partiu para o dirigível N° 6 (Figura 15). Já famoso Dumont recebeu da Princesa Isabel*, em 1° de agosto de 1901, uma medalha de São Bento para protegê-lo, demonstrando o carinho e afeto por ele e pela atividade que ele desenvolvia naquele momento da história (INCAER, 1988).

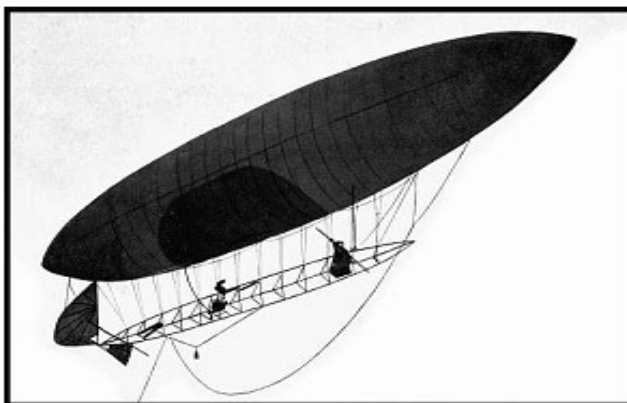


Figura 14: 1901 - Dirigível N° 5.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

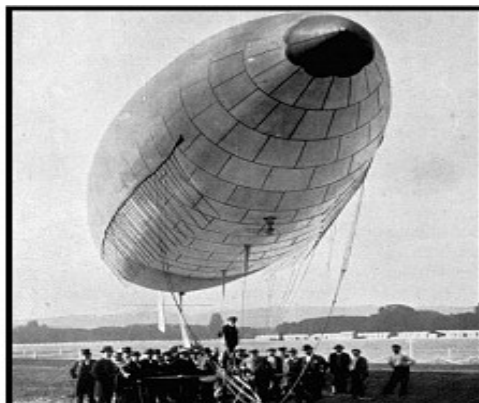


Figura 15: 1901 - Dirigível N° 6.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

O dirigível N° 6 foi construído corrigindo o problema que por três vezes interrompeu o voo de Dumont, a perda de gás. Esse dirigível concluiu o domínio da dirigibilidade dos “dirigíveis”, com o voo histórico, em 19 de outubro de 1901, e a conquista do ambicionado prêmio Deutsch (Figura 16).

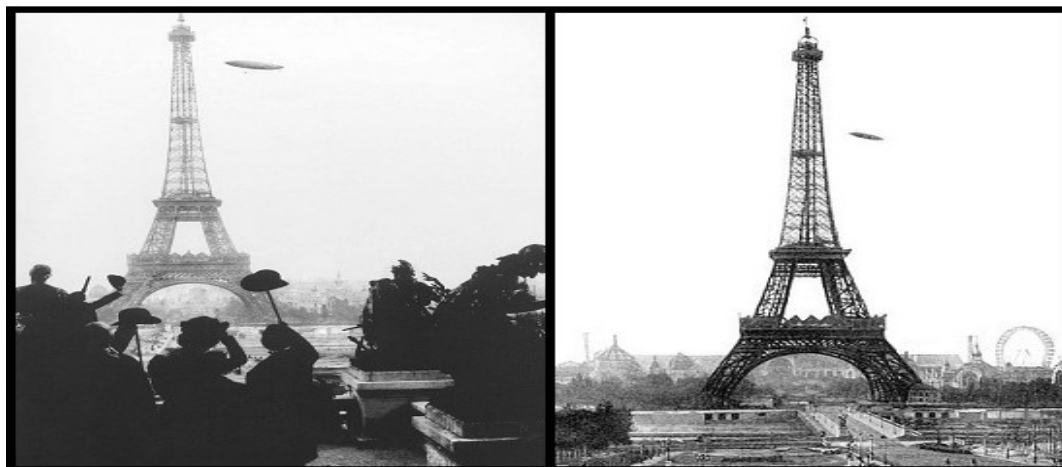


Figura 16: Conquista do prêmio Deutsch pelo Dirigível N° 6.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

A notoriedade alcançou Dumont e o N° 6, e ao atender o Príncipe de Mônaco em uma viagem ao principado, sofreu um acidente no mar, que findou a “carreira” do N° 6.

Em 1902, com um convite para participar de uma corrida aérea na Exposição de St. Louis, nos Estados Unidos, Dumont construiu o Nº 7 (Figura 17), que foi destruído em um temporal durante o transporte para a América.

O oitavo dirigível foi o Nº 9 (Figura 18), pois Dumont era supersticioso com o número 8. Era menor que os outros, mas de fácil pilotagem e manobrabilidade. Foi nesse dirigível que ocorreu o primeiro voo comandado por uma mulher, a cubana Aída D'Acosta*.

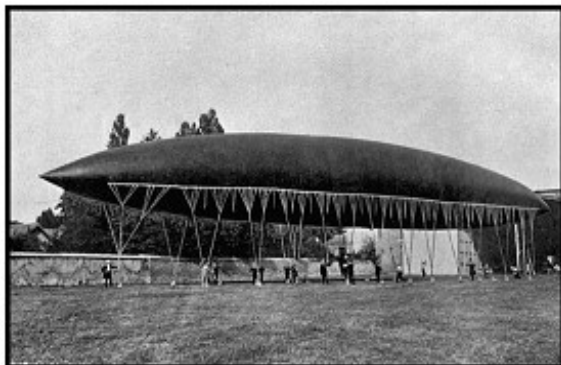


Figura 17: 1902 - Dirigível Nº 7.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

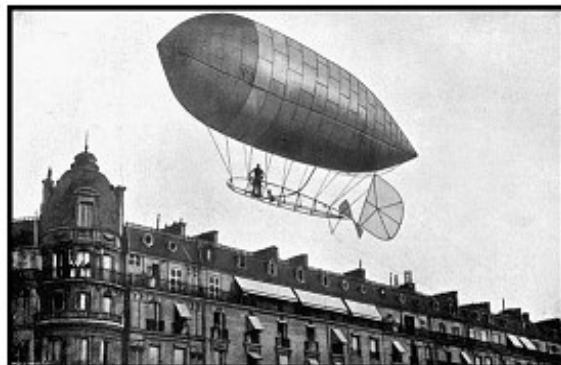


Figura 18: 1903 - Dirigível Nº 9.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

O Nº 10 (Figura 19) foi construído voltado para o transporte aéreo, chamando-o de ônibus aéreo, sendo o maior construído por Dumont. O ano de 1904 e meados de 1905 foram os anos dos projetos mais preocupados com o sistema motopropulsor, sem que ocorresse nenhum voo com o Nº 11 (Figura 20), o Nº 12 (Figura 21) e o Nº 13 (Figura 22).

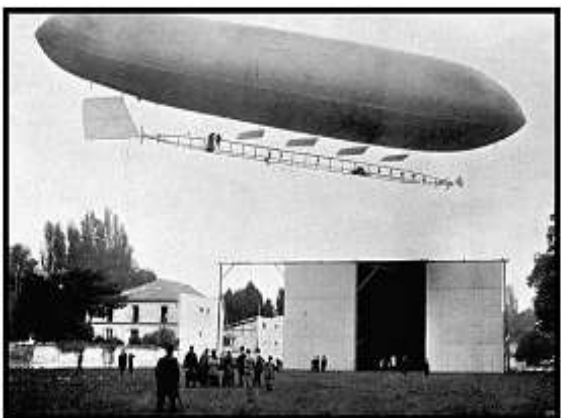


Figura 19: 1905 - Dirigível Nº 10.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

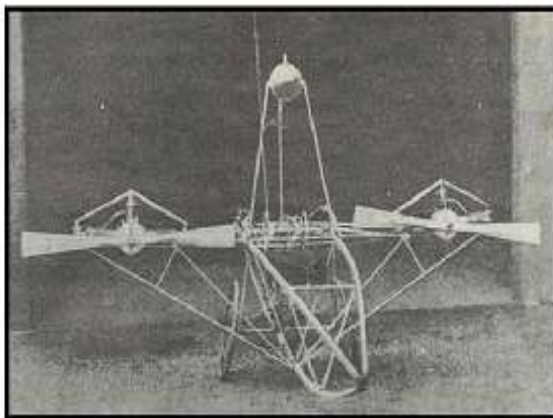


Figura 20: 1905 - Monoplano Nº 11.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

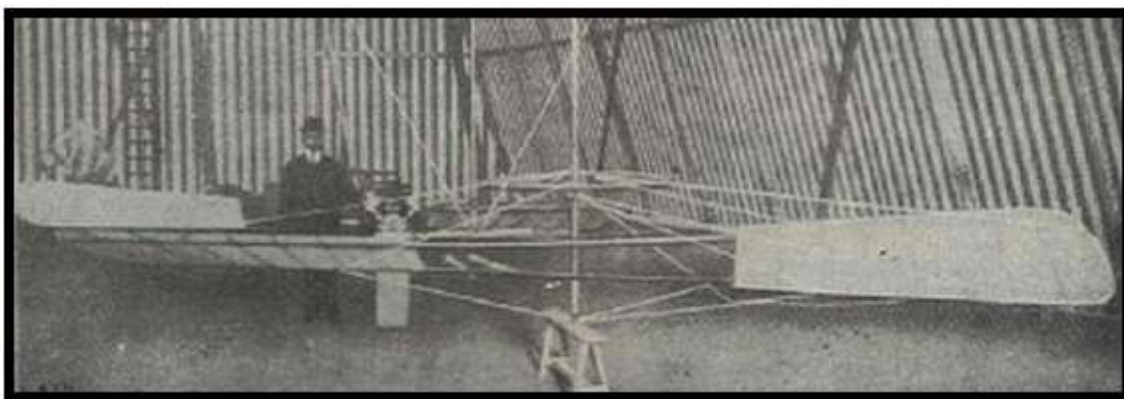


Figura 21: 1905 - Helicóptero Nº 12.
Fonte: ABAQUAR, 2016.



Figura 22: 1905 - Dirigível Nº 13.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

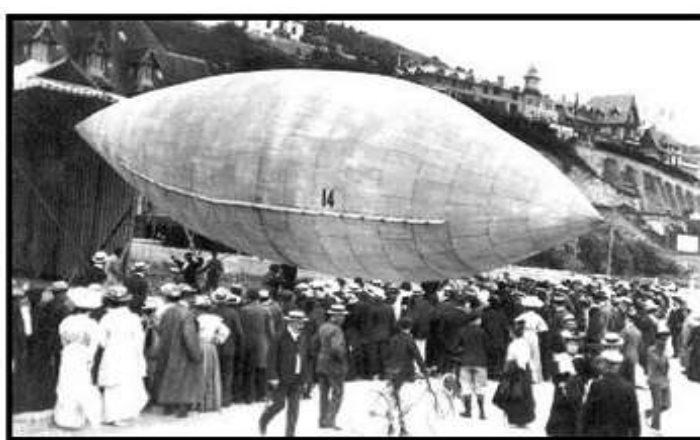


Figura 23: 1905 - Dirigível Nº 14.
Fonte: ABAQUAR, 2016.

Dumont destinou o Nº 14 (Figura 23) para testes, acoplando nele o seu aeroplano que chamou de 14-Bis (Figura 24).

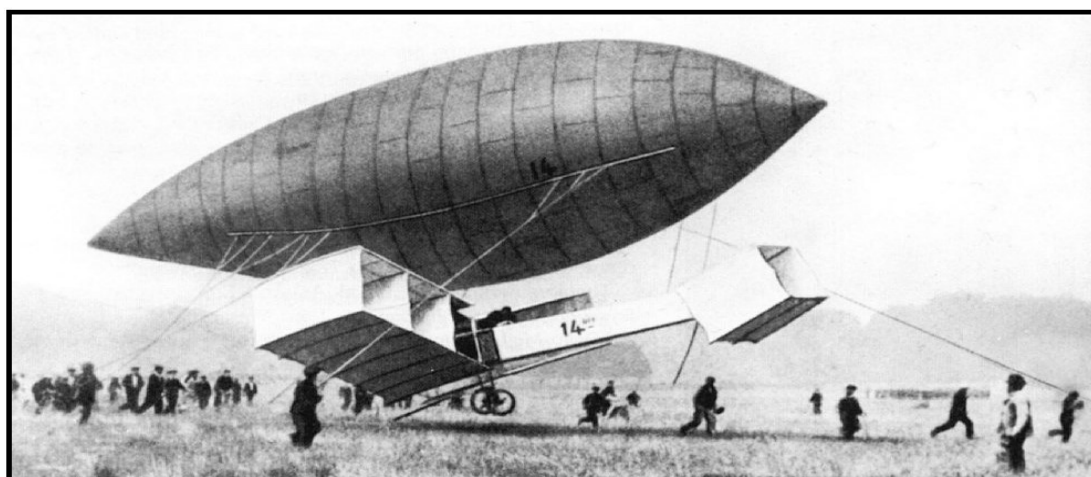


Figura 24: 1906 - Dirigível Nº 14 com o 14-Bis acoplado.
Fonte: ENGLER, 2009.

Sucessivos testes e mudanças levaram, em 23 de outubro de 1906, no Campo de *Bagatelle*, na presença de populares, jornalistas e membros do Aeroclube, ao voo, após

correr 200 metros no campo, subindo 2 a 3 metros, e aterrando a 60 metros, apesar de pequenos danos no trem de pouso, se tornando, Santos-Dumont, segundo BARROS (1940, p. 182): o “pai da aviação” (Figura 25).

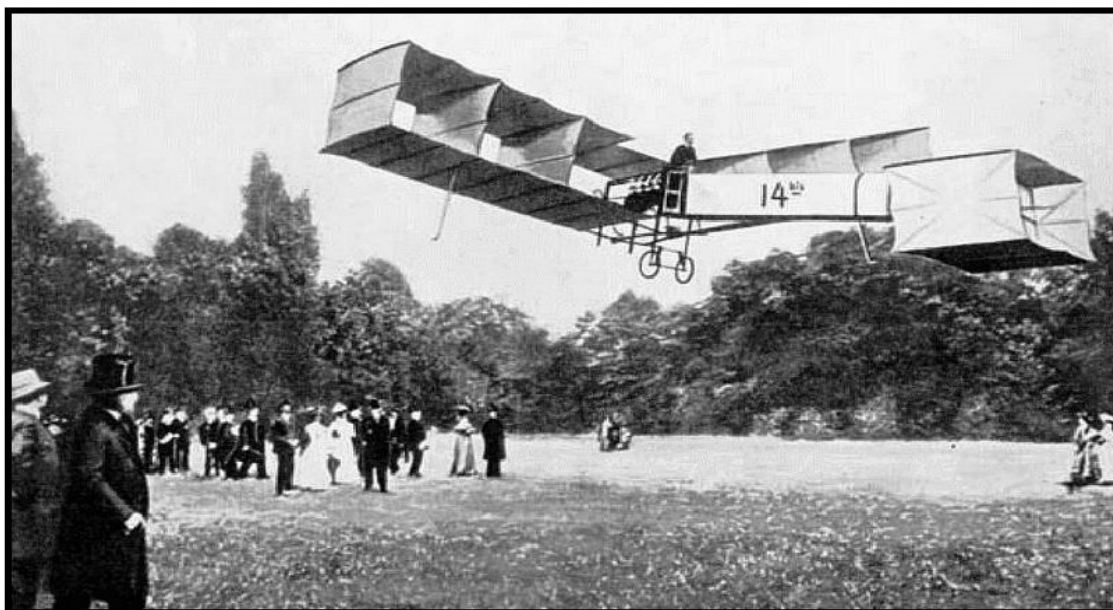


Figura 25: 23/10/1906 - 14-Bis.

Fonte: MYZONE59.COM, 2016.

Corrigindo o seu controle lateral e criando o que na atualidade chamamos de ailerons*, em 12 de novembro de 1906 (Figura 26), conseguiu superar a sua marca anterior voando 220 metros à uma altura de 6 metros, danificando novamente o trem de pouso, mas que não obscureceu o seu feito.

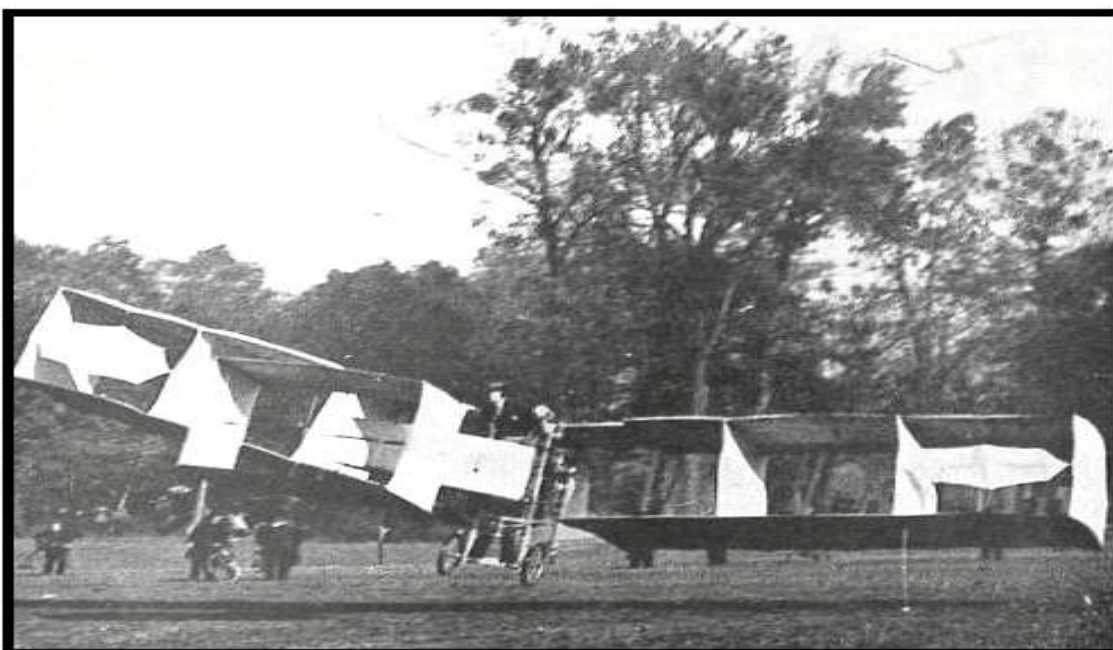


Figura 26: 12/11/1906 - 14-Bis com *aileron*s* no voo de 220 metros.

Fonte: ENGLER, 2009.

Os de N° 15 a 18 não passaram novamente de projetos ou testes, mas em aeroplanos, até o de N° 19, o *Demoiselle*, que gerou o definitivo *Demoiselle* N° 20, em abril de 1909, com mais potência, trem de pouso com amortecedores, seda japonesa, longarinas de bambu com juntas de metal, mantendo o piloto na posição sentada dos modelos anteriores.



Figura 27: 1909 - N° 20 Demoiselle.

Fonte: ENGLER, 2009.

O *Demoiselle* N° 20 (Figura 27) foi um sucesso, e gerou o N° 21 e 22, com as melhorias de potência e altitude. Segundo DUMONT (1918, p. 19) “este foi, de todos os meus aparelhos, o mais fácil de conduzir, e o que conseguiu maior popularidade”. Dumont ainda declara, discretamente, sobre o *Demoiselle*: “com ele obtive a “Carta de piloto” de monoplanos” (DUMONT, 1918, p. 19).

Em 1909 Alberto Santos-Dumont faz o seu último voo, encerrando a sua carreira de forma inesperada, como registra, “anunciei a meus amigos a intenção de pôr fim à minha carreira de aeronauta — tive a aprovação de todos” (DUMONT, 1918, p. 19), talvez pela sua saúde já fragilizada.

2 O CORREIO AÉREO NACIONAL – CAN

Este capítulo aborda fatos ocorridos desde o surgimento do avião no Brasil, até a criação do Correio Aéreo Militar (CAM) em 1931 e sua substituição posterior, em 1941, quando da criação do Ministério da Aeronáutica, pelo Correio Aéreo Nacional (CAN). Aborda, também, a fase áurea do projeto, até os anos 1980. Em função de diferentes circunstâncias tais como a evolução tecnológica dos equipamentos, de difícil utilização nas pistas precárias da Amazônia, o contingenciamento* de verbas e a própria reestruturação organizacional da Força Aérea Brasileira, o projeto continuou, mas em ritmo menos acentuado, passando também a ser regionalizado para o atendimento às áreas desassistidas, recorrendo a outros programas, como a das Ações Cívico-Sociais - ACISOs.

2.1 O avião no Brasil (1910)

Com o sucesso de Dumont na França, infelizmente sem voar no Brasil, a sua paixão contaminante por aqui chega.

O então Ministro da Guerra Hermes da Fonseca*, um grande entusiasta da arma aérea, reimplanta o balonismo no exército, enviando à França o Tenente Juventino Fernandes da Fonseca para que fizesse o curso de navegação aérea. À sua volta, Juventino se acidentou e faleceu na sua primeira ascensão no Brasil, em 20 de maio de 1908, episódio que não esmaeceu o emprego desse recurso bélico no exército brasileiro.

O primeiro voo com um avião projetado e construído no Brasil, denominado “São Paulo” (Figura 28), inspirado no modelo francês Blériot, derivado do Demoiselle de Dumont, foi realizado em Osasco, São Paulo, em 07 de janeiro de 1910, com Dimitri Sensaud de Lavaud* (ESTADO DE SÃO PAULO, 1910) e seu mecânico Lourenço Pellegatti*.

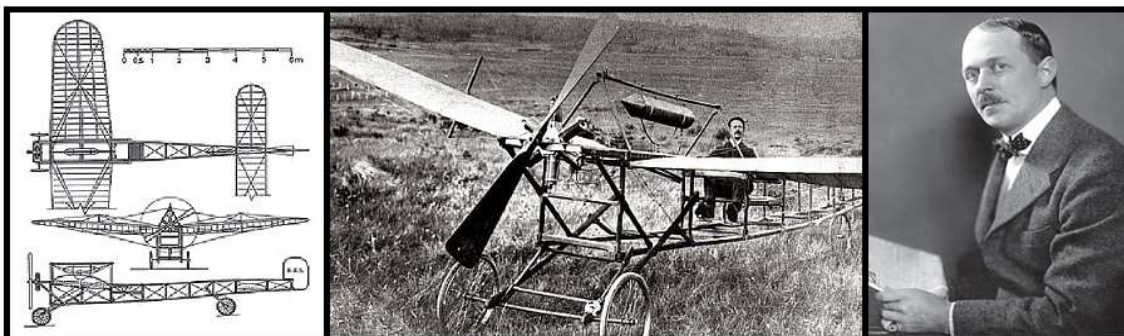


Figura 28: Avião “São Paulo” de Dimitri Sensaud de Lavaud.
Fonte: HANGAR 33, 2014.

A partir das aspirações pela criação da arma aérea, e com o apoio do meio civil foi fundado, em 14 de outubro de 1911, o Aeroclub Brasileiro, tendo como seu Presidente Honorário Alberto Santos-Dumont. De acordo com a ata da primeira reunião do Aeroclub, consta como seu objetivo (INCAER, 1988, p. 376): “permitir a fundação de uma escola de aviação e dotar o nosso Exército e nossa Marinha com aparelhos de voar mais modernos”, planejando, inclusive, uma campanha cívica, para angariar fundos com o lema “deem asas ao Brasil” (INCAER, 1988, p. 376).

Uma série de pilotos, brasileiros e estrangeiros passaram a singrar os céus do Brasil desde então. Nesta época, Ernesto Darioli, um aviador italiano, ministra as primeiras lições de voo para o Tenente de Infantaria do Exército Ricardo João Kirk, o primeiro militar aviador, que parte para a Europa em 27 de julho de 1912, para uma adequada instrução aérea militar.

Em 1913, foi criada a Escola Brasileira de Aviação no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro-RJ, por Gian Felice Gino e outros pilotos italianos, com nove aviões vindos da Europa, sendo acordado com o Ministério da Guerra brasileiro, em contrato, que oficiais da Marinha e do Exército fossem instruídos, e pudessem, assim, se lançarem aos ares. Devido a problemas financeiros e logísticos surgidos, e agravados com o início da Primeira Guerra Mundial, em 28 de julho 1914, a Escola Brasileira de Aviação encerrou as suas atividades (INCAER, 1988).

2.2 Asas da Força Pública do Estado de São Paulo (1913)

Com a eleição de Hermes da Fonseca como presidente do Brasil, e as suas intervenções nos Estados pelo país afora, inclusive com ações armadas, o então Presidente do Estado de São Paulo, Rodrigues Alves*, prevendo uma possível intervenção do governo federal em seu Estado, procurou fortalecer suas defesas,

inclusive com uma arma aérea, a aviação da Força Pública do Estado de São Paulo, e a criação de sua Escola de Aviação, em 17 de dezembro de 1913, com a finalidade de “preparar, na Força Pública, aviadores militares que, estando convenientemente instruídos, constituiriam uma secção de aviação” (CANAVÓ, 1977, p. 12), tendo como responsável o aviador Edu Chaves*.

Com as atividades aéreas extremamente reduzidas devido a Primeira Guerra Mundial, somente em 31 de dezembro de 1924 é reorganizada a arma da aviação paulista com a ativação da Esquadilha de Aviação (E/A), visando a segurança do Estado de São Paulo, pois a Revolução de 1924*, conforme diz Canavó (1977, p. 49), “[...] deixou em São Paulo profundas cicatrizes”, não só devido ao próprio conflito, como pela atuação do governo central no estado.

Em 18 de dezembro de 1930, a Aviação da Força Pública teve a sua primeira extinção, quando o governo federal determinou que, segundo Canavó (1977, p. 203), “em virtude de escapar à finalidade desta Força e devendo ser a aviação um elemento do Exército, é dissolvida, nesta data, a E/A, cujo material será entregue ao Governo Federal”.

Com a eclosão da Revolução Constitucionalista em 9 de julho de 1932, que teve como motivação a Revolução de 1930, e a entrada de Getúlio Vargas na presidência da república do Brasil, com ações e movimentos iniciais de forças federativas em São Paulo, em 15 de julho de 1932, a Esquadilha de Aviação da Força Pública do Estado de São Paulo foi reativada, por decreto do Governado Pedro de Toledo, que considera, como reproduz Canavó (1977, p. 294), ser “[...] indispensável prover a Força Pública do Estado de São Paulo de todas as armas necessárias para a consecução dos fins do movimento revolucionário constitucionalista, de que São Paulo tomou iniciativa [...]”, criando o Grupo Misto de Aviação Paulista - GMAP, o chamado ‘Gaviões de Penacho’.

Com a assinatura do armistício, os ‘Gaviões de Penacho’ tiveram suspenso o seu funcionamento, em ato de 8 de outubro de 1932, sendo comunicada à Força Pública a entrega do seu material aeronáutico (CANAVÓ, 1977). A aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo somente voltaria a voar com a criação do ‘Grupo de Rádio Patrulha Aérea João Negrão’*, em 15 de agosto de 1984.

2.3 Guerra do Contestado (1912 - 1916)

Como um registro situacional, sem uma análise histórica, registra-se o primeiro emprego da arma aérea no Brasil, quando do desmembramento de terras da província de São Paulo pela nova República, em 1893, com demarcações não muito bem definidas, e sistematicamente alteradas, gerou uma expressiva demanda, litígio, que se estenderam para o início do século XX, principalmente por se tratar de uma região rica em erva mate, que era considerada à época como o ‘ouro verde’. Com problemas de posse da terra, além de ser uma área onde estavam sendo construídas as linhas da estrada de ferro que ligaria São Paulo ao Rio Grande do Sul, esses fatos reunidos iriam contribuir para certo desordenamento socioeconômico da região, agravado, ainda, pela existência de ‘coronelismos’* e caudilhismos na região, com latifúndios, além de um contingente de miseráveis, muitos atraídos pela construção da ferrovia (GERALDO, 2016).

Associado a esses fatores registra-se a presença de um messianismo* forte, e capaz de atrair para as suas hordas cada vez mais seguidores, caboclos em sua maioria, muitos dos quais patrocinados por ‘coronéis’ ou simplesmente seguidores fiéis dos ‘messias’, que se diziam monarquistas, rebelados e que impuseram significativas derrotas às forças legais mobilizadas para a região.

A Guerra do Contestado* ocorreu entre 1912 e 1916, entre as Províncias do Paraná e de Santa Catarina (Figura 29), iniciada no governo de Hermes da Fonseca, quando o seu sucessor, Venceslau Brás (1914 - 1918), enviou tropas federais para a região, combateu e derrotou os participantes dessa guerra (VALENTINI, 2009).

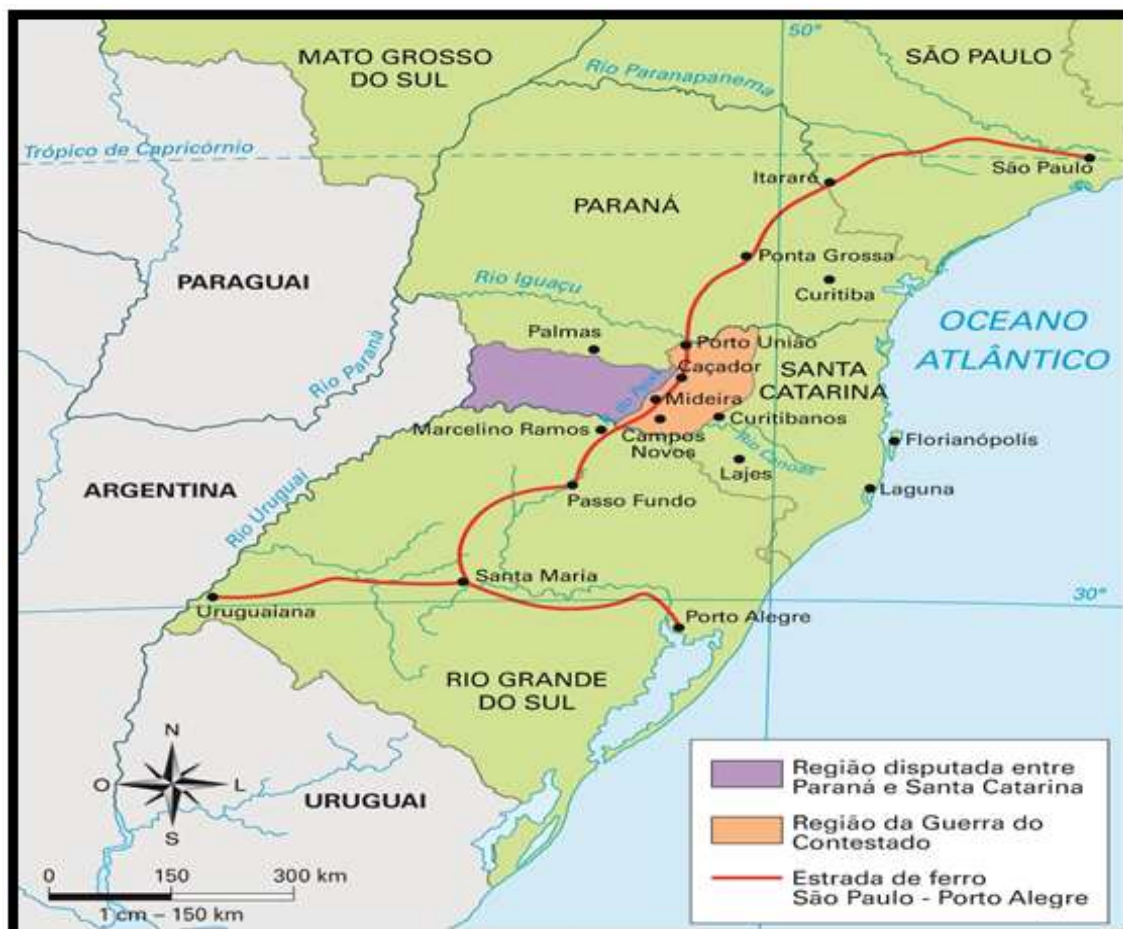


Figura 29: Mapa da região do Contestado.
Fonte: PINTEREST, 2016.

O General Setembrino de Carvalho, comandante das tropas federais, recebe cinco aviões requisitados do Aeroclube Brasileiro e da encerrada Escola Brasileira de Aviação para efetuar o reconhecimento do local de conflito, solicitando, ainda, ao Ministro da Guerra a participação do Tenente Kirk, o primeiro piloto militar brasileiro, e membro do aeroclube (PEIXOTO, 1950, p. 603).

Em 1915, os aviões e suas tripulações (Figura 30), seguindo ordens do Governo Federal, iniciaram operações aéreas na Guerra do Contestado, sendo o primeiro emprego, no Brasil, do avião como arma de guerra (CARVALHO, 1950, p. 102), mas no transcurso das missões, em 1 de março de 1915, ocorre a primeira vítima brasileira em operação aérea militar, o piloto Tenente Kirk*, que sofre um acidente fatal quando em voo pela calha do Rio do Peixe, hoje no Estado do Paraná (CARVALHO, 1950, pp. 102-103).

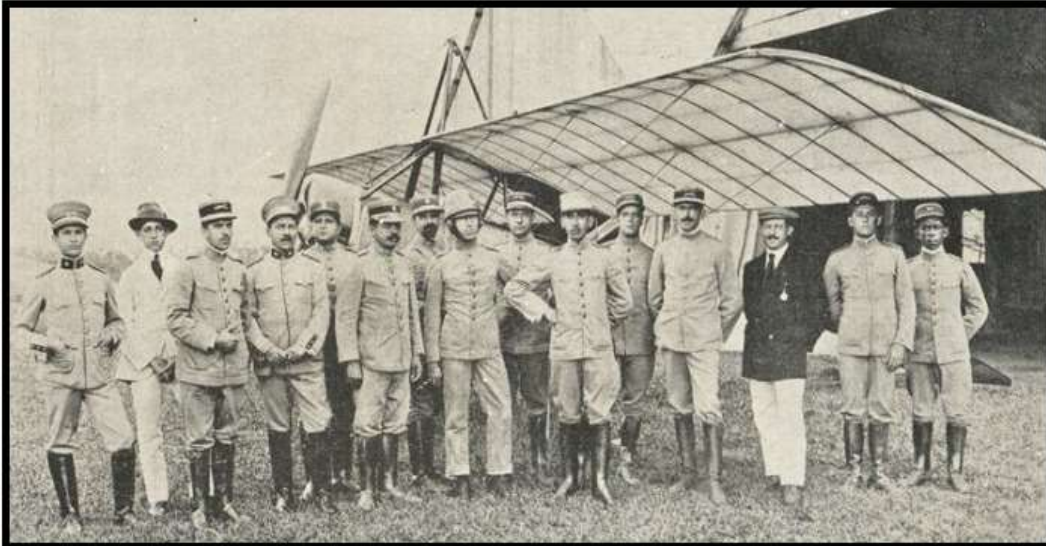


Figura 30: Pilotos do “Contestado”.

Fonte: LUCENA, 2016.

No o final de 1915 o governo erradicou os combatentes, mediando um acordo de limites, assinado pelos Estados do Paraná e de Santa Catarina, em 20 de outubro de 1916, no Rio de Janeiro, ocorrendo a homologação final do Acordo de Limites em 3 de agosto de 1917 (PEIXOTO, 1950, pp. 776-777).

2.4 Aviação Naval (1916)

No Brasil, apesar da aviação militar ter a sua origem na aviação do exército, em 1916, surgia a Escola de Aviação Naval, no litoral do Rio de Janeiro.

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha no ano de 1916, no governo de Wenceslau Brás, interessado em um programa de modernização para a Marinha, assina um contrato com a *Curtiss Aeroplane Company*, dos Estados Unidos da América, para a compra de três aerobotes* (OLIVEIRA, 1996, p. 19).

As três aeronaves chegaram ao Rio de Janeiro em 13 de julho de 1916, e começaram a ser montadas na Carreira Tamandaré, na atual Praça Mauá, no Rio de Janeiro, sob a supervisão do fabricante, ocorrendo o primeiro voo em 9 de agosto de 1916. A criação da Escola de Aviação Naval (EAvN) seria efetivada em 23 de agosto de 1916 (OLIVEIRA, 1996, p. 19).

O local inicialmente escolhido para abrigar a EAvN foi a pequena Ilha do Rijo, na Ilha do Governador, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, mas como o local não dispunha de facilidades para receber a Escola, foi transferida para a Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara.

A Aviação Naval realiza, em 15 de agosto de 1919 (Figura 31), o primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra para o envio de correspondências somente entre unidades da Marinha do Brasil, que foi transformado no Correio Aéreo Naval, em 29 de julho de 1934 (AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 79), para, em 29 de julho de 1936, reestruturado, ligar as populações litorâneas e ribeirinhas com os demais centros populosos e as capitais dos estados, e levar o Governo Federal às populações afastadas, também pela unidade nacional.



Figura 31: Primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra - Marinheiros ajudam a recolher o *Curtiss HS-2L N° 11*. Tripulado pelo Capitão-de-Corveta Carlos P. Guimarães e os Tenentes Mário Godinho e Raymundo Vasconcellos de Aboim, este avião realizou o primeiro Correio Aéreo da Esquadra, em 15 de agosto de 1919.

Fonte: AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 43.

Já em 1939 o Correio Aéreo Naval percorria o litoral do Brasil e Manaus (AM), como Corumbá (MT), especialmente a região sul do Brasil com regularidade, ligando cidades desde o Rio de Janeiro (RJ) à Rio Grande (RS), como mostra a Figura nº 32.



Figura 32: Mapa das rotas do 'Tronco Sul', operadas pelo Correio Aéreo Naval em 1939.
 Fonte: AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 79.

O Correio Aéreo Naval duraria até 1941, quando, na criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, fundiu-se com o Correio Aéreo Militar (do Exército) formando o Correio Aéreo Nacional (CAN) (ARAGÃO, 2012).

2.5 Missão Francesa (1920)

Em 1919 (LUCENA, 2016) é inaugurada a Escola de Aviação do Exército (Figura 33), mas que somente viria a ter uma estrutura essencialmente militar com a chegada da Missão Francesa ao Brasil.



Figura 33: A Escola de Aviação Militar em 1919.
Fonte: LUCENA, 2016.

Em 1920, desembarca no Rio de Janeiro a chamada Missão Francesa (Figura 34), uma equipe de participantes do conflito mundial que, dentre outras atividades, visava a modernização do Exército Brasileiro, e viria consolidar a aviação militar no Brasil, como arma de guerra, apesar de não ser muito valorizada ou priorizada pelos franceses dessa Comissão, além do interesse comercial pela venda de aviões aos brasileiros (BELLINTANI, 2009).



Figura 34: Chegada da Missão Francesa ao Brasil.
Fonte: CORREIA NETO, 2005, p. 35.

2.6 Sacadura Cabral e Gago Coutinho (1922)

A década de 20 desponta com o início dos grandes acontecimentos aeronáuticos que iriam impactar nos ideários dos nossos aviadores, a começar pela primeira travessia aérea do Atlântico Sul.

Em 1922, o Capitão de Fragata Artur Sacadura Freire Cabral, oficial da Marinha Portuguesa (1881 - 1924), como piloto, e o Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho (1869 - 1959), como navegador (Figura 35), partiram de Lisboa no hidroavião monomotor *Farey F III-D MkII*, batizado de “Lusitânia”, e percorreram 8.383km, em 62h 26min de voo, com escalas em Gando (hoje Las Palmas, nas Ilhas Canárias), São Vicente e São Tiago (Cabo Verde), Penedos de São Pedro e São Paulo, Fernando de Noronha, Recife, Salvador, Porto Seguro, Vitória e Rio de Janeiro (Brasil) (CAMBESES, 2011, p.1).

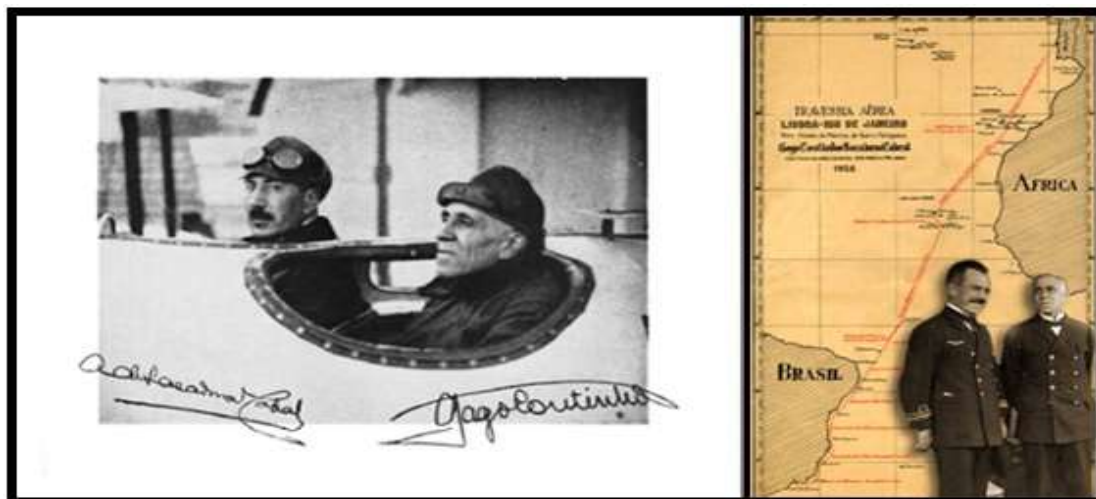


Figura 35: Sacadura Cabral e Gago Coutinho.
Fonte: CAMBESES, 2011, p. 1.

As motivações de aventura dos navegadores, às manifestações de vínculo, são retratadas por Cambeses (2011):

Dadas as seculares relações de amizade entre Portugal e o Brasil – afinidades culturais de língua, de religiosidade e de sentimentos –, e as constantes tentativas para uma maior aproximação entre as duas nações irmãs despertaram em Sacadura Cabral, alma de aviador e de desbravador, o desejo incontido de tentar a viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro, repetindo, assim, pelo ar, a viagem marítima do célebre navegador português Pedro Álvares Cabral, alguns séculos antes. Assim, a evocação do passado, com a descoberta do Brasil, em 1500, passou a ser uma referência obrigatória no quotidiano dos protagonistas e observadores da heroica viagem (CAMBESES, 2011, p. 3).

2.7 O Jahú (1926)

Ainda na década de 20, precisamente no ano de 1927, retorna o Brasil às páginas da história da aviação: O hidroavião *Savoia-Marchetti S55* (versão C) denominado de JAHÚ*, chega ao Brasil vindo de mais uma travessia intercontinental, tendo decolado de Gênova, na Itália, em outubro de 1926, com uma série de percalços, de sabotagens, e o descaso do próprio governo brasileiro.

Segundo Kaperaviczus (2014, p. 20-21), retribuindo o feito de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, [...] “o piloto brasileiro João Ribeiro de Barros* e sua tripulação, em 1927, repetem a proeza [...], [...] sendo recebidos como verdadeiros heróis com a mais calorosa recepção do povo brasileiro”.

Após a chegada do JAHÚ (Figura 36) em São Paulo, em 01 de agosto de 1927, o Comandante João Ribeiro, e a sua tripulação, recebe a acolhida da população paulistana, quando é celebrada uma missa na Catedral da Sé (Figura 37), ainda não concluída, em sua homenagem, inclusive com a colocação, sobre o templo em construção, ainda sem a cúpula, uma réplica do JAHÚ.



Figura 36: JAHÚ.

Fonte: TAGLIAVINI, 2011.



Figura 37: REVERÊNCIA: Missa na Catedral da Sé (em construção) pela chegada do Jahú, em agosto de 1927. Acervo Museu de Jaú.

Fonte: MACHADO, 2016, p. 22.

2.8 O Correio Aéreo Militar (CAM)

Em 13 de janeiro de 1927 foi sancionada pelo Presidente Washington Luiz a criação da Arma da Aviação do Exército, a Quinta Arma, uma pretensão dos militares, desde 1919, com o nascimento da Escola de Aviação que, com a presença da Missão Militar Francesa, é estabelecida uma doutrina aérea brasileira e os diversos regulamentos, acompanhando a estruturação e a organização da aviação militar, com as primeiras turmas de Cadetes da Arma de Aviação.

Neste ano de 1927, a Missão Francesa inicia formalmente a instrução na Escola de Aviação Militar (EAvm) do Exército, mas impunha aos pilotos brasileiros uma rígida restrição, impedindo-os de voar para além dos limites do Campo dos Afonsos, independentemente da capacidade técnica de pilotagem, ou mesmo das horas de voo acumuladas pelos pilotos.

Os voos longos somente os pilotos franceses podiam fazer. Mas acontecia que os jovens aviadores brasileiros carregavam o espírito do ‘Tenentismo’, um espírito nacionalista militar com a presença significativa de tenentes, que viria a gerar movimentos rebeldes como os ‘18 do Forte’* (Figura 38), a ‘Revolta Paulista de 1924’* (A Revolução Esquecida), e a ‘Coluna Prestes’*, uma irreverência que se fazia presente nos quartéis, nos hangares e nas pistas.



Figura 38: Os 18 do Forte. Da esquerda para direita: Eduardo Gomes, Mário Cárpenter, Newton Prado e Otávio Corrêa.

Fonte: CHAGAS, 1946, p. 64.

Julgando-se prontos para ascenderem aos ares, contando com o apoio do então Ministro da Guerra, General José Fernandes Leite de Castro, possuidor de um pensamento próprio sobre o emprego das forças armadas na conjuntura brasileira em tempos de paz, inclusive utilizando o correio aéreo, os pilotos logo conseguiriam realizar os seus sonhos: voar para além do Campo dos Afonsos, que além de permitir o seu adestramento, iria contribuir para a integração do Brasil.

Encerrando os anos 20, já com novos aviões incorporados, e apesar da participação ativa das Forças Armadas na revolução de 1930, a aviação teve uma participação considerada modesta no conflito.

Os velhos aviadores iniciaram, no início da década de 30, os voos primários para as longínquas terras, adentrando nesse país continente, e muitos pagariam com a vida, segundo Siqueira (1989, p. 21), “a audácia daquelas investidas”.

Ainda segundo Siqueira (1989, p. 23), “os aviões, com seus frágeis motores, limitados a pequenas altitudes e sem comunicação com o mundo externo, eram minúsculas embarcações solitárias, à mercê de todo tipo de imprevisto”.

O Brasil, pela sua imensidão, era uma colcha de retalhos de grupos de pessoas, dizendo Siqueira (1989):

Do centro para cima ele era um arquipélago de comunidades, lembrando tempos antigos, em que as cidades-estados eram ilhas da humanidade, estranhas umas às outras, na vivência de um egoísmo irracional e, quase sempre em lutas pacíficas ou belicosas. Nessa situação, que milagre teria mantido o país integrado (SIQUEIRA, 1989, p. 23-24).

No livro ‘O que eu vi o que nós veremos’, sobre a predestinação do avião, diz Dumont (1918):

Estou convencido que os obstáculos de tempo e distância serão removidos. As cidades exiladas da América do Sul entrarão em contato direto com o mundo de hoje. Os países distantes se encontrarão, apesar das barreiras de montanhas, rios e florestas. Os Estados Unidos e os países sul-americanos se conhecerão tão bem, como a Inglaterra e a França se conhecem. A distância entre Nova York e o Rio de Janeiro, que é agora de mais de vinte dias de viagem por mar, será reduzida a 2 ou 3 dias. Anulados o tempo e a distância, as relações comerciais, por tanto tempo retardadas, se desenvolverão espontaneamente. Teremos facilidades para as comunicações rápidas. Chegaremos a um contato mais íntimo. Seremos mais fortes, nos nossos laços de compreensão e amizade (DUMONT, p. 20, 1918).

Em 12 de junho de 1931, no Campo dos Afonsos, tripulantes do Grupo Misto de Aviação, criado em 21 de março de 1931, os Tenentes Néelson Freire Lavenère-Wanderley e Casimiro Montenegro Filho, na aeronave *Curtiss Fledgling* K-263 realizam o primeiro voo do Correio Aéreo Militar (CAM) entre o Rio de Janeiro e São Paulo, conduzindo a primeira mala postal (duas cartas), em um voo que durou aproximadamente três horas (Figura 39).

O Correio Aéreo Militar era subordinado à Esquadrilha de Treinamento do Grupo Misto de Aviação comandado pelo então Major Eduardo Gomes* que, segundo Siqueira (1989, p. 53), “postado naquele dia e naquele local, com a tensão e as aflições do comandante que vê a partida de uma missão pioneira, nunca poderia supor que a empresa que se inaugurava haveria de atravessar os anos [...]”.

Segundo Siqueira (1989, p. 53), fazendo alusão ao primeiro voo do CAM, “rompia-se o cilindro dos Afonsos e uma nova era de integração nacional começava”.

Conseguindo criar uma linha entre o Rio e São Paulo (Figura 40), o primeiro degrau estava alcançado, e poder-se-ia prosseguir para os rincões do Brasil, para o Centro-Oeste, Norte e Nordeste, buscando a integração do país, um ideal do ‘tenentismo’.

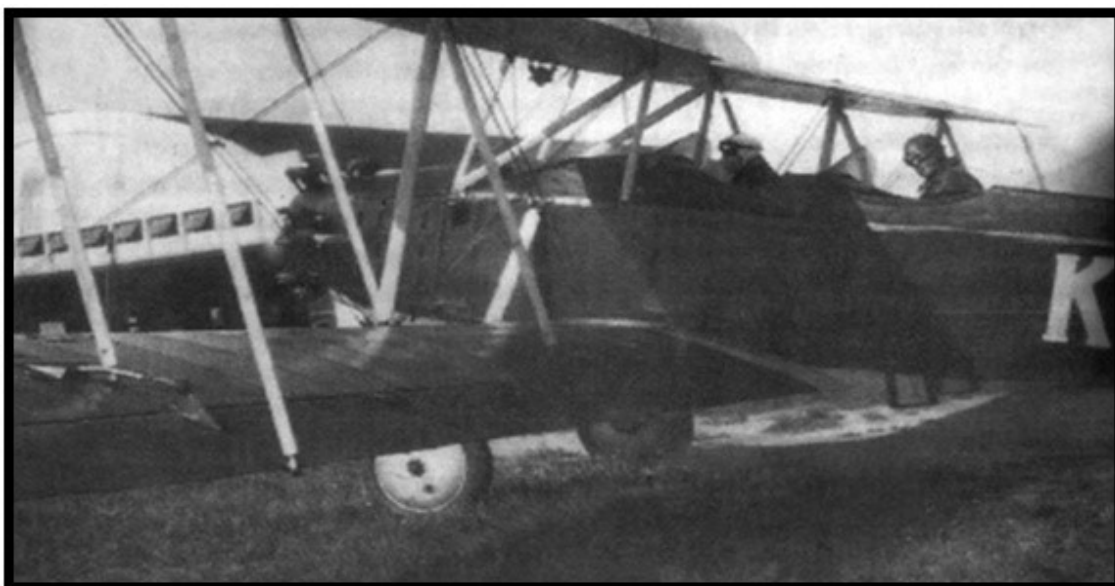


Figura 39: Dia 12 de junho de 1931: Montenegro no *cockpit* dianteiro e Nelson Wanderley no de trás.

Fonte: MORAIS, 2006, p. 36.

Correio Aereo Militar

Linha Rio-S. Paulo

PARTIDAS DO RIO: 2^o, 4^o e 6^o feiras, às 12^h,30
 PARTIDAS DE S. PAULO: 3^o, 5^o e Sabados, às 12^h,30

HORARIO DO FECHAMENTO DA MALA AEREA

CORREIO GERAL 11,30 horas

| | |
|---|--|
| <p>SUCURSAIS</p> <p>Botafogo 10,15 horas Praça Duque de Caxias 10,30 " Praça Municipal 10,30 " Estação de Sá 10,15 " Vila Isabel 10,15 " São Cristóvam 10,15 " Avenida Rio Branco 11 "</p> | <p>AGENCIAS</p> <p>Copacabana 10,15 horas Estação D. Pedro II 10,30 " Arsenal de Marinha 10,40 " Largo de Santa Rita 10,30 " Praça II de Junho 10,30 " Praça 15 de Novembro 10,40 " Largo da Lapa 10,30 "</p> |
|---|--|

Sôbre-taxa aerea 500 réis para cada 10 gramas de cartas ou 20 gramas de encomendas postais

A entrega é feita em S. Paulo no mesmo dia, na distribuição das 16 horas

Figura 40: 1931 - Cópia do primeiro aviso do Correio Aéreo Militar.

Fonte: SOUZA, 1986, p. 247.

Montenegro (MORAIS, 2006) relata em suas memórias que os seus voos, sem a tecnologia contemporânea, transformavam-se em uma verdadeira aventura:

Como não era aconselhável confiar cegamente na bússola de bordo – e como não havia mapas suficientemente precisos para orientar a missão – os dois guiavam-se pelo traçado da estrada de ferro que serpenteava lá embaixo. Era uma forma peculiar de orientação, que se tornaria comum em todas as rotas posteriores e que os pilotos do Correio Aéreo logo apelidariam, com bom humor, de navegação *ferrodômica* (MORAIS, 2006, p. 43).

O Brasil se dividia no moderno e no colonial, no do litoral e no do interiorano, no alimentado e no faminto, no estudado e no ignorante, não havia qualquer distribuição socioeconômica. Deveria haver a expansão territorial e a integração para justificar a nacionalidade e a unidade nacional.

Montenegro retrata (MORAIS, 2006) o que se passava com esses jovens pilotos que estavam, não só cumprindo as suas missões como correio aéreo, mas, transportando solidariedade, pois, o contato com as comunidades criava um vínculo que chamava de “cumplicidade entre os dois lados, embora fossem eles pessoas de mundos opostos” (MORAIS, 2006, p. 44).

Segundo Moraes (2006, p. 44), sistematicamente eram requisitados para “transportar doentes e feridos de uma cidade pequena para onde houvesse um hospital e levar vacinas, soros e remédios para debelar epidemias em lugarejos sem qualquer outro tipo de assistência médica ou sanitária”.

Esses jovens pilotos, frutos do modernismo da década de 20, ainda não muito distante, com o avião que simbolizava toda essa pujança jovial, como brasileiros patriotas e nacionalistas que eram e se sentiam, buscavam a integração nacional, a descoberta de novos caminhos.

Os anos 30 é a década de expansão do correio aéreo, fase conturbada politicamente, na qual os militares, sistematicamente, se envolviam direta ou indiretamente na política nacional, num processo acentuadamente nacionalista.

No mesmo ano de sua criação, 1931, o Correio Aéreo Militar se estenderia até a cidade de Goiás (Figura 41) com escalas na capital do estado de São Paulo, em Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Itapemirim e Vianópolis, para, no ano seguinte, prosseguir em direção ao Mato Grosso, via São Paulo e Campo Grande, com escalas em Bauru, Penápolis e Três Lagoas, e para o Paraná, de São Paulo para Curitiba.



Figura 41: Cartaz de propaganda do Correio Aéreo Militar.

Fonte: SOUZA, 1986, p. 246.

Com a Revolução Constitucionalista de 1932, as atividades do correio são interrompidas, não somente pelo estado beligerante, como também pela própria necessidade de renovação dos equipamentos aéreos, o que viria ocorrer.

Em 1934, voando para Belo Horizonte e Curvelo (MG), seguindo pelo vale do rio São Francisco, com escalas em Corinto (MG), Pirapora (MG), Januária (MG), Carinhanha (BA), Lapa (Bom Jesus da Lapa - BA), Rio Branco (BA), Barra (BA), Xique-Xique (BA), Remanso (BA), Juazeiro (BA), Petrolina (PE), Iguatu (CE), para chegar à Fortaleza (CE); “esta linha foi inaugurada por José Sampaio de Macedo em companhia de Nelson F. Lavenère-Wanderley, num avião *WACCO-CSO*, sendo mais tarde prolongada para Teresina (PI)” (SOUZA, 1986, p. 51).

Em 1935, a expansão continuava, se iniciando a famosa ROTA TOCANTINS (Figura 42), do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, até Belém do Para, pelo Oeste, por sobre, de certa forma, o rio Tocantins. A rota era assim traçada: Rio de Janeiro,

Ribeirão Preto (SP), Uberaba (MG), Araguari (MG), Ipameri (GO), Luziânia (GO), Formosa (GO), Alto Paraíso de Goiás (GO), Cavalcante (GO), Paranã – antiga Palma (TO), Peixe (TO), Porto Nacional (GO), Tocantínia (GO), Pedro Afonso (GO), Carolina (MA), Tocantinópolis (GO), Imperatriz (MA), Marabá (PA), Tucuruí (PA), Baião (PA), Cametá (PA) e Belém (PA).



Figura 42: Rota Tocantins – 1935.
 Fonte: CAMBESES, 2017, p. 5.

Em Porto Nacional, hoje no estado de Tocantins, ao norte de Goiás, o Major Aviador Lysias Rodrigues (2001) registra o acolhimento da comunidade:

Ao aterrar os foguetes, palmas e vivas atroaram, enquanto a charanga local se manifestava a plenos pulmões. Depois, os discursos de saudação, cujo “*leit-motif*” eram sempre as inúmeras promessas governamentais, nunca cumpridas, e o espanto do cumprimento da promessa da linha aérea por essa cidade (RODRIGUES. 2001, p. 233).

Em Carolina (MA), Souza (1986) reproduz o relato do Major Aviador Lysias:

Um espanto cheio de curiosidades se estampava em todos os rostos, desde os das autoridades vestidas a capricho, ao humilde vaqueiro do sertão de roupa e chapéu de couro. Pululavam os párias vestidos de calção esfrangalhado e chapéu de palmeira buriti*. Uns a pé, outros em jericos, aqueles a cavalo, todos embasbacados, se dirigiam para o avião para vê-lo de perto, como duvidando ainda da realidade (SOUZA, 1986, p. 117).

No retorno da viagem, novamente em Carolina (MA), ainda registra Souza (1986) o depoimento de Lysias:

Era muito grande a quantidade de povo que nos esperava, porque Marabá pelo rádio avisara de nossa partida. A distribuição aí, como em Marabá, dos jornais do dia, de Belém do Pará, foi um sucesso extraordinário. [...] tal fato deve ter marcado o início de uma nova era no Tocantins: ler o jornal de Belém, no mesmo dia em Carolina, antes do meio dia!... (SOUZA, 1986, p. 121).

Já em Paulo Afonso (BA), o próprio Lysias Rodrigues (2001) relata o efusivo e caloroso acolhimento aos militares:

Ao rolarmos o avião para junto do portão que dá ingresso à cidade, vimos que todos estavam enfarpelados*. Pensamos que era alguma solenidade, pois hoje é dia 19 de novembro. Apresentados às autoridades locais, dirigimo-nos para o local do almoço. Ao entrar no portal da casa, estacamos assustados com um grito: Senhores aviadores! Era a professora local, que em frases rebuscadas nos saúda pela viagem que fazíamos. Apertamos-lhe cordialmente a mão e, antes que pudéssemos sequer agradecer, fomos empurrados para a sala de almoço. Moças de destaque local, vestidas de verde amarelo, com grandes laços verde e amarelo nos cabelos, serviam a grande mesa, onde inúmeras pessoas se sentaram (RODRIGUES, 2001, p. 240-241).

Siqueira (1989) faz uma distinção muito significativa entre linha e rota, determinando que rota é o traçado sobre o terreno sobrevoado, mas a linha tem um outro significado, mais nobre, “é o conjunto de todos os elementos de ordem material, e até mesmo espiritual, que suportam o avião em sua rota” (SIQUEIRA, 1989, p. 81).

Expondo todo o sentimento vigente entre aqueles pilotos, ao voarem por esse Brasil a fora, Siqueira (1989) se comovia ao relatar o que por lá encontrava, como acolhimento:

Conhecíamos apenas a sombra acolhedora de alguma árvore próxima, quando não as próprias asas do avião. Vez ou outra desfrutávamos o luxo do calor da hospitalidade humilde, porém sincera, da casa de um guarda-campo ou de algum desconhecido das proximidades. O aconchego de um lar estranho é dádiva que não tem preço para um viajante cansado. Um copo d'água, nas linhas de então tinha muito mais valor e mais sabor do que as taças de champanha dos aviões de agora. Um cafezinho em sala de chão de terra e banco tosco era servido com mais prazer do que os manjares opíparos das linhas de hoje (SIQUEIRA, 1989, p. 81).

Em 1937 o CAM chega também a Campo Grande (MS) e Cuiabá (MT), estendendo, daí, para o Oiapoque (AP), via Belém (PA).

Em 10 de novembro de 1937, foi outorgada uma nova Constituição, e decretado uma nova fase denominada de Estado Novo, que era o complemento da Revolução de 1930, que trouxe Vargas ao poder.

No seu discurso à meia noite de 31 de dezembro de 1937, intitulado 'No limiar do ano de 1938', o país ouviria pelo rádio, em cadeia nacional, uma saudação aos brasileiros, e Getúlio Vargas mobilizando o país em uma campanha de integração nacional: 'A Marcha para o Oeste'. Nas palavras de Vargas (1938):

A civilização brasileira, mercê dos fatores geográficos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizaram os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, o marco das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir obstáculos, encurtar distâncias, abrir caminhos e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação. O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste (VARGAS, 1938, p. 124).

A partir de 1938 a expansão continua pelos rincões do Brasil e surge a linha RIO-BRASIL CENTRAL

Outras tantas rotas sobrevêm (Figura 43), algumas internacionais pelos países limítrofes: Paraguai e Bolívia, e para o sudeste e sul do país, pelo interior do Rio Grande do Sul.



Figura 43: Rotas do CAM - 1939, Ministério da Guerra.

Fonte: HARPYA, 2016.

Encerrava-se a década de 30, com o CAM preste a completar dez anos de existência, com uma malha aérea considerável pelo território nacional, tendo em vista os novos equipamentos e a infraestrutura já sendo criada pelo Brasil a fora, integrando mais e mais o país.

Não era de se estranhar que ao assumir o compromisso de integração nacional na instauração do Estado Novo, a chamada ‘Marcha para o Oeste’, como no discurso de passagem do ano de 1937 para o ano de 1938, Getúlio Vargas coloca naturalmente a aviação como protagonista dessa estratégia, para continuar a atingir as localidades distantes do Brasil e marcar a presença do seu governo no país.

Face aos últimos acontecimentos na Europa, onde a aviação se torna um vetor extremamente significativo nas atividades bélicas, seja na defesa ou mesmo nos movimentos das tropas, a exemplo do que sucede, na época, na França e Inglaterra, e na própria Alemanha Nazista, começa a surgir no Brasil o pensamento e o movimento para a criação de uma força própria da aviação militar, desvinculada do Exército e da Marinha.

Para tanto, em 20 de janeiro de 1941 é criado o Ministério da Aeronáutica (MAer.) e a Força Aérea Brasileira, e é nomeado como o seu Ministro de Estado o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho*, uma pessoa de confiança do então Presidente Getúlio Vargas, um não militar.

Com relação à nomeação de um civil para o Ministério da Aeronáutica, Montenegro (MORAIS, 2006, p. 91) relata essa passagem: “apesar da desconfiança inicial por parte dos aviadores, Salgado Filho pôs imediatamente em ação o trabalho de organização do Ministério da Aeronáutica [...]”.

Com o novo Ministério é extinta a Aviação Naval e a Aviação Militar do Exército Brasileiro, surgindo a Força Aérea Brasileira, com a conseqüente extinção do Correio Aéreo Militar (CAM), surgindo em seu lugar o Correio Aéreo Nacional (CAN).

2.9 O Correio Aéreo Nacional (CAN)

A criação da Força Aérea Brasileira (FAB), em 1941, trouxe uma série de modificações, não só de uma nova estrutura organizacional, como uma nova estrutura de pessoal e de material, além de muitas outras mudanças ansiadas pelos já não tão jovens oficiais, que as aguardavam com ansiedade, como a substituição do Correio Aéreo Militar (CAM) e do Correio Naval pelo Correio Aéreo Nacional (CAN), não interrompendo as operações de integração nacional já em curso (INCAER, 1991).

A partir do rompimento das relações diplomáticas com os países do EIXO (Alemanha e Itália), em janeiro de 1942, pressionado pelo clamor popular advindo do

afundamento de navios brasileiros nas costas brasileiras do atlântico, o Governo Vargas, em 31 de agosto de 1942, decreta o estado de guerra contra a Alemanha e a Itália.

Como consequência do esforço de guerra as atividades do Correio Aéreo Nacional foram afetadas, reduzidas consideravelmente.

A partir de 1944 a FAB inicia o recebimento do que havia de moderno no transporte aéreo, o Douglas DC-3 ou C-47*, com bons instrumentos, com maior autonomia de voo e com maior capacidade no transporte de pessoal e material, excelente para as missões do Correio Aéreo, na incursão para as regiões mais desprovidas e carentes, apesar de somente operar em terra, em aeródromos, não necessariamente bem estruturados: foi o início do ápice do CAN (INCAER, 2005).

Em 1947 o C-47 do CAN atinge o distante Acre, voando da cidade do Rio de Janeiro para São Paulo, daí para Campo Grande (MS), Cáceres (MT), Vila Bela (MT), Forte Príncipe da Beira (RO), Guajará Mirim (RO), Porto Velho (RO), Abunã (RO), Rio Branco (AC), Brasiléia (AC), Tarauacá (AC), Sena Madureira (AC) e Cruzeiro do Sul (AC), que está a 632 km da capital Rio Branco, para um Brasil mais longínquo, mais afastado, isolado e olvidado. O CAN voava mais longe e mais rápido nas suas rotas (Figura 44) (SIQUEIRA, 1985).



Figura 44: Rotas do CAN.

Fonte: CAMBESES, 2016, p. 11.

2.10 O Correio Aéreo Nacional (CAN) na Amazônia

Voltando-se um pouco na história, em consequência do Estado de Guerra contra a Alemanha e a Itália, em 17 de agosto de 1944, foi criado o 1º Grupo de Patrulha pelo Decreto-Lei nº 6.796 (BRASIL, 1944), com sede em Belém, equipado com hidroaviões Catalina* (INCAER, 2005), para patrulhar o litoral norte do Brasil, e a foz do rio Amazonas, com a presença de aviões, pilotos e equipagens americanas na época ainda vinculadas ao Exército Americano*.

A 2ª Grande Guerra (II GG) traz um avanço para a jovem Força Aérea, com equipamentos aéreos e de apoio à navegação aérea, criando bases de apoio e permitindo uma atualização radical perante os equipamentos existentes, principalmente ao substituir os arcaicos aviões do CAN, além de capacitar as equipagens brasileiras, pilotos e mecânicos, no que de moderno existia à época.

Terminada a II GG, os americanos desocuparam as instalações que utilizavam em Belém, na área de “*Val-de-Cans Field*”, e a Base Aérea de Belém da FAB deixa as suas antigas instalações no Bairro do Souza, na cidade de Belém, e efetua a mudança para Val-de-Cans* (BARBOSA, 2013), onde, em 1947, foi instalado o Núcleo do Parque de Aeronáutica de Belém (unidade de manutenção de aeronaves), e todos os Catalinas do Grupo de Patrulha, que eram baseados no Galeão, no Rio de Janeiro, e que patrulhavam o outro segmento do litoral do Brasil, foram transferidos para Belém, para missões de patrulha.

Em 24 de março de 1947 foi extinto o 1º Grupo de Patrulha pelo Decreto nº 22.802 (BRASIL, 1947), e criado o 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação (1º/2º GAV) (INCAER, 2005, p. 111).

Dificuldades naturais surgiram na área de logística do pós-guerra para atender os novos equipamentos recebidos, e paralisou todos os Catalinas em 1948, e a sua reativação só foi iniciada em 1949, no Núcleo de Parque de Aeronáutica de Belém, sendo atingida em 1952 a plena disponibilidade das aeronaves (BARBOSA, 2013).

O então Capitão Aviador Feliu Tavares, piloto do CAN na Linha do Acre, em 1952, descreve um episódio de acolhimento que chamou de ‘Pétalas de Rosas’, registrado por Siqueira (1985):

Estamos no terceiro dia, quarta-feira. Primeira etapa: Rio Branco – Vila Feijó. Descemos com todo o cuidado, pois aí começam os campos pequenos e quando molhados fiam impraticáveis; felizmente é inverno no Acre, quando as chuvas são bem escassas. Ao saltar do

avião, nova surpresa: lá está o prefeito, o Dr. Cruz, promotor, e uma ala com moças e jovens meninas estudantes, que com seu inconfundível uniforme de saia azul-marinho e blusa branca, batem palmas e gritam: “Viva a FAB”. [...] quando estamos passando entre as duas alas de mocinhas de Vila Feijó, em coluna por um, com nosso uniforme “de briga”, o macacão de voo, num itinerário de mais ou menos 40 metros, somos brindados por uma chuva de pétalas de rosas proporcionada por aquelas meninas acreanas de Vila Feijó. É realmente um momento misto de inesperado e emocionante (SIQUEIRA, 1985, p.138-139).

Os Catalinas anfíbios do 1º/2º GAV, da Base Aérea de Belém, apesar de seus equipamentos de patrulha, atuavam no transporte Militar do Alto Amazonas com viagens administrativas e missões de apoio às unidades do exército brasileiro na fronteira do país, além de missões de apoio humanitário, que foram interrompidas em 1948, e reiniciadas em 1952, em virtude da crise logística do pós-guerra. Com a ativação do Destacamento de Base Aérea de Manaus, alguns Catalinas foram deslocados e baseados em Manaus, Estado do Amazonas, a partir de janeiro de 1954 até fevereiro de 1955, quando esse destacamento foi desativado por dificuldades de infraestrutura (INCAER, 2014).

Mas o CAN se fazia presente e permanecia na Amazônia, nos seus rios, nas suas barrancas e com seu povo, que por vezes, desconfiado, o observa de longe, como se vê na reprodução da Figura 45.



Figura 45: *Consolidated* CA-10 CATALINA: “O Anjo da Amazônia”.

Fonte: CATALINAS NO BRASIL, 2016.

Em 1956, no Governo de Juscelino Kubitschek, o Ministro da Saúde Maurício Medeiros, a partir da iniciativa do médico e indigenista Noel Nutels*, criou o Serviço

de Unidades Sanitárias Aéreas (SUSA) para atender aos índios e às populações com acesso difícil às localidades mais estruturadas na área da saúde, e com o apoio da FAB, que criou o Correio Aéreo Sanitário, ligado ao Correio Aéreo Nacional, transportava material e equipes de saúde do governo (Figura 46), existindo até 1964 (COSTA, 1987).



Figura 46: Apoio médico integrado à linha do CAN.

Fonte: CATALINAS NO BRASIL, 2016.

Ainda em 1956, idealizada pelo Brigadeiro Eduardo Gomes, é criada a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA)* pelo Brigadeiro Henrique Fleiuss, então Ministro da Aeronáutica, em razão da necessidade de implantação de uma malha aeroviária na Amazônia, e com o objetivo de integrar esta região ao restante do país e reduzir o isolamento das dispersas comunidades nela existentes, contribuindo para a soberania nacional e o progresso do Brasil (INCAER, 2014). Sua criação se deu pelo Decreto nº 40.551, de 12 de dezembro de 1956 (BRASIL, 1956).

A partir de 1º de janeiro de 1957, somente algumas aeronaves Catalinas anfíbias permaneceram com os equipamentos para patrulha, e outras, aliviadas dos equipamentos militares de patrulha, cumpriam missões de apoio e transporte.

O Brigadeiro Camarão*, em 1958, iniciou o CAN na região Amazônica, como interligação das rotas do CAN provenientes do Sul, nas linhas do Comando de Transporte Aéreo (COMTA), criado em 1951 (BRASIL, 1951). Com mais de uma dezena de rotas, para prover as necessidades da Amazônia, alcançando quase 100 destinos (AEROVISÃO, 2007).

De 1959 em diante o 1º/2º Grupo de Aviação incrementa a sua operação no Correio Aéreo do Alto Amazonas, com um total de 14 (quatorze) linhas, abrangendo toda extensão territorial da então 1ª Zona Aérea, que compreendia toda Região Amazônica. Estas missões geraram o famoso trinômio FAB/Missionário/Índio e FAB/Fundação Nacional do Índio (FUNAI)/Índio que, por muitos anos, nortearam as missões do 1º/2º GAV (INCAER, 2014).

Os anos 60 foram tão conturbados quanto os anos da Primeira República (1889 a 1930) e da Segunda República ou da ‘Era Vargas’ (1930 a 1945), mas foi a década mais operacional dessa aviação, quando toda a grande Região Amazônica era coberta integralmente pelos aviões Catalinas e pelos C-47 Douglas (INCAER, 2014).

Em 1968 foram adquiridos os turboélices C-115 Búfalos, que possuíam a capacidade de efetuar decolagens e pousos curtos em terra, adequados para operarem em áreas desprovidas de boas infraestruturas aeroportuárias, como na Amazônia, e algumas delas foram baseadas em Manaus, e eram empregadas em missões de apoio aos Pelotões Especiais de Fronteira do Exército Brasileiro e às comunidades carentes e indígenas no interior da Amazônia, também cumprindo missões do CAN (AEROVISÃO, 2011, 2015).

Em paralelo, o governo nacional promovia e apoiava projetos que levavam jovens universitários para essas regiões, para conhecerem essa realidade, o chamado ‘Projeto Rondon’*, que doavam seus préstimos às populações, como as do Alto Rio Negro, na localidade de Uaupés, na base da cachoeira de Camanaus - no rio Negro, voando com o Catalina, quando recebidas pela comunidade com refeições regionais (fevereiro de 1968), como observado na figura 47 (CATALINAS NO BRASIL, 2016).



Figura 47: Habitantes locais vieram de barco trazendo viandas* com comida quente. Fonte: CATALINAS NO BRASIL, 2016.

Em 12 de maio de 1969 foi desativado o 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação – 1º/2 GAV, e ativado, em seu lugar o recém-criado 1º Esquadrão de Transporte Aéreo – 1º ETA, na Base Aérea de Belém (BARBOSA, 2013).

Com o encarecimento da manutenção das aeronaves mais antigas, e a própria obsolescência desses equipamentos, cumprindo a sua vida útil, se fez necessário o encerramento das atividades dos Catalinas e dos C-47, agravado pela chamada segunda crise mundial do petróleo, já no final dos anos 1970, que associada à política econômica adotada, fez a dívida externa de o Brasil aumentar, caminhando para a moratória dos anos 1980, impactando nos investimentos na área militar e seu reequipamento.

Os Catalinas que atuaram no patrulhamento do litoral brasileiro durante o conflito mundial, e no pós-guerra foram incorporados ao Correio Aéreo Nacional para o transporte de cargas e pessoal, foram desativados oficialmente, no dia 12 de junho de 1982, na Base Aérea dos Afonsos, Rio de Janeiro (CATALINAS NO BRASIL, 2016), e o C-47 (Figura 48), somente em 10 de junho de 1983, quando foi realizado seu o último voo.



Figura 48: Indígenas diante de C-47.

Fonte: CAMBESES, 2016, p. 9.

O Correio Aéreo Nacional voando na Amazônia, com a desativação dos Catalinas e dos Douglas C-47, perdeu dois equipamentos, que constituíam a ‘espinha dorsal’ do CAN nessa região, ficando essa atividade com os C-95 Bandeirantes (EMBRAER 110) e os C-98 *Caravans* (Cessna 208), aviões menores e com algumas restrições, se comparados com os C-47 que pousavam em qualquer pista em terra e com os Catalinas anfíbios, que pousavam na água (AEROVISÃO, 2011, 2015).

As missões do 1º ETA de Belém em prol do CAN na Amazônia prosseguiram, mas a partir de 30 de maio de 1984 os voos para a Amazônia Ocidental*, ficaram a cargo das aeronaves da Base Aérea de Manaus, subordinadas ao VII Comando Aéreo

Regional (COMAR VII). Recentemente com a incorporação do C-97 Brasília (Embraer 120), o 1º Esquadrão de Transporte Aéreo de Belém, ampliou o leque de missões de apoio logístico à Região Amazônica, parte oriental.

Os C-115 Búfalos (*De Havilland Canada DHC-5*) (Figura 49: cumprindo o seu ciclo natural de vida tiveram a sua desativação iniciada em 2005, que de forma gradual se encerrou em 2008, sendo substituídos, posteriormente, pelos cargueiros C-105 Amazonas (Airbus CASA C-295), que possui outras características, diferentes das aeronaves anteriores, que cumpre as missões herdadas para o CAN (AEROVISÃO, 2011).



Figura 49: Aeronave C-115 Buffalo. 1º/9º Grupo de Aviação (Manaus/AM).
Fonte: BARBOSA, 2013.

O Sétimo Esquadrão de Transporte Aéreo (7º ETA), criado em 4 de julho de 1983, e sediado na Base Aérea de Manaus (CUNHA, 2016), desenvolve suas atividades de transporte aéreo e logístico com as aeronaves (C-97 Brasília, C-95 Bandeirante e C-98 *Caravan*), em apoio aos pelotões de fronteira do Exército Brasileiro (EB), organizações públicas e comunidades.

Com o interesse das tradicionais empresas aéreas em buscar novos mercados, já na era do jato (desde 1960), frente à gradativa desaceleração da força aérea na circulação por essas áreas, pelos motivos já citados, e acompanhando a iniciativa do governo em criar o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), em 1975 (esses recursos pararam de ser recolhidos em 1999), com subsídios oficiais* para o incentivo e a compensação das linhas aéreas deficitárias do SITAR, surge a aviação

regional, com empresas provenientes das tidas como grandes regulares da época, ou outras criadas para esse fim específico, nas regiões estabelecidas, especificamente na região Amazônica, a mais carente e desprovida de integração. Percebe-se, daí, nesse movimento, um fator inibidor do crescimento das operações do CAN, com a pujança operacional de outrora (DE CASTRO, 2011).

2.11 O Correio Aéreo Nacional (CAN) a partir dos anos 90

As crises econômicas se sucederam, e os interesses estatais priorizam as iniciativas regionais da aviação civil, já à frente da volumétrica e carente demanda amazônica.

O CAN também mudou. Os aviões anfíbios não mais voam, e somente existem os turboélices e jatos, muitos dos quais não podem operar plenamente nas pequenas ou despreparadas pistas, e se operam, correm riscos de incidentes ou acidentes aeronáuticos, apesar de ser o CAN constitucionalmente vivo (BRASIL, 1988), e operado pela Força Aérea Brasileira (BRASIL, 1999).

As ajudas humanitárias persistem com muita intensidade e abnegação, por iniciativa própria da Força Aérea Brasileira, ou por solicitação dos governos locais, ou em apoio às ONG (Organização Não Governamental), como os ‘Expedicionários da Saúde’* (Figura 50), para atenderem aos anseios daquelas pessoas carentes em transporte, em atendimento médico e outras necessidades.



Figura 50: Apoio à ONG “Expedicionários da Saúde” em Maturacá (AM).
Fonte: AEROVISÃO, 2015, p. 41.

Sistematicamente são implementadas Ações Cívico-Sociais (ACISO) e Evacuações Aeromédicas (EVAMs). Nas ACISOs, equipes multidisciplinares estruturadas com profissionais da saúde (Figura 51) levam para o interior os atendimentos médicos e odontológicos para comunidades indígenas e ribeirinhas, e nas chamadas operações EVAMs, quando são transportadas pessoas com os mais variados problemas de saúde, em diversos equipamentos como o Helicóptero H-60 Black Hawk* (Figura 52), de áreas remotas para os centros com maior capacidade para atendê-los, onde recebem o tratamento médico necessário, muitos dos quais urgentes.



Figura 51: Profissionais de saúde da Força Aérea auxiliam no atendimento das populações atendidas pelas linhas do Correio Aéreo.
Fonte: AEROVISÃO, 2011, p. 42.



Figura 52: Helicóptero H-60 Black Hawk da FAB em EVAM.
Fonte: AEROVISÃO, 2015, p. 40.

Após a passagem do tempo, contemplando décadas e a própria virada do século, a assertiva de como fica o CAN nunca foi tão atual, conforme Cambeses (2008):

São hoje outras as aeronaves de nosso Correio Aéreo Nacional, e outros os bravos tripulantes que as conduzem, porém, o espírito de sacrifício, a determinação, o entusiasmo, o profissionalismo, o idealismo e o acendrado patriotismo de seus pioneiros serão eternos paradigmas a nortear as novas gerações, no incontido e benfazejo desejo de ajudar a integrar o País em todos os seus quadrantes (CAMBESES, 2008, p. 24).

A regionalização das operações aéreas militares foi a solução encontrada, em função dos contingenciamentos governamentais, para não desamparar quem ainda precisa do CAN.

Cada um dos órgãos regionais do Comando da Aeronáutica sediados, basicamente, em Belém e Manaus, com os seus meios aéreos, ainda apoiam as comunidades, o povo da selva, que continuam isolados dos centros mais desenvolvidos.

3 O CAN NOS INTERSTÍCIOS DA HOSPITALIDADE

Este capítulo tem como objetivo uma contextualização teórica capaz de dar conta do desafio de reler a experiência do Correio Aéreo Nacional (CAN) à luz das teorias da hospitalidade. Há algumas peculiaridades a serem ressaltadas logo de início.

A mais importante é sem dúvida o fato de que a cena hospitaleira marcada pelo contato do CAN com as populações isoladas tem a sua gênese na inspiração e em projeto do hóspede e não do anfitrião. Nasce a partir da constatação pela Aeronáutica de que é insuportável que populações inteiras permaneçam isoladas dos grandes centros e padecendo de graves problemas de assistência e de integração.

O CAN é uma iniciativa, assim, em grande parte assemelhada aos programas de atendimento aos moradores de rua, imigrantes sem documentos e outros grupos da população desassistida que não dispõem nem mesmo das condições de pedir hospitalidade. Pode-se dizer, assim, que o CAN consiste naquilo que Camargo (2015) chamou de interstício de hospitalidade em meio à inospitalidade dominante.

Assim sendo, valem para este estudo os conceitos admitidos para qualquer cena hospitaleira como acolhimento e a criação do vínculo, a alimentação e a comensalidade, a troca (dádiva).

3.1 O acolhimento, a hospedagem e a criação de vínculo

No acolhimento de Outrem, acolho o Altíssimo ao qual a minha liberdade se subordina, mas essa subordinação não é uma ausência: empenha-se em toda a tarefa pessoal da minha iniciativa moral (sem a qual a verdade do juízo não pode produzir-se), na atenção a Outrem enquanto unicidade e rosto (que o visível do político deixa invisível) e que só pode produzir-se na unicidade de um eu (LEVINAS, 1988, p. 297).

Para um entendimento da gênese da hospitalidade, Leonardo Boff (2005) apresenta o mito de Báucis e Filêmon, apresentado em uma tradução livre para o português, no que chamou de hospitalidade fundamental, narrado pelo romano Públio Ovídio (43-37 d.C.), no livro “*Metamorphoses*” (livro VIII, p. 620-720), e descrito por René Gouast* (GOUAST, 1972 apud BOFF, 2005, p. 78).

Diz o mito que Júpiter (Zeus), o Senhor do Olimpo, e Mercúrio (Hermes), seu filho, decidiram, disfarçados de pobres, vir a terra e, como andarilhos, circularem entre os mortais para verem como se comportava a humanidade. Eles vagaram por lugares e

gente, pedindo ajuda, mas negada por todos com quem cruzavam. Os deuses foram maltratados e ofendidos, sequer olhados nos olhos. Passaram sede e fome.

Cansados e rejeitados por todos, Júpiter (Zeus) e Mercúrio (Hermes) só queriam um mínimo de hospitalidade, água fresca para beberem, uma refeição quente para comerem, além de banharem os pés em água morna e o descanso em uma cama.

Chegando a Frígia*, província pobre romana, lugar para onde eram enviados os rebeldes e criminosos do império, encontraram ali um casal de velhos, Filêmon e Báucis, que, apesar da pobreza, viviam felizes em uma humilde, mas limpa choupana no topo de uma colina. O casal fazia tudo junto, sempre um auxiliando ao outro.

Quando os deuses chegaram e bateram à porta como meros mortais, foram recebidos por Filêmon com um largo sorriso, os convidando a entrar, pois eles estariam com fome e cansados, indo Báucis a lhes oferecer cadeiras para descanso e água para lhes matar a sede. Na volta, começou a lavar os pés dos dois andarilhos. Filêmon foi à horta e colheu folhas e legumes, e Báucis usando o último pedaço de toucinho que tinham, preparou uma refeição – queriam até matar o seu único ganso, cena retratada na figura 53, mas os deuses lhe impediram. Os deuses ficaram comovidos vendo toda aquela hospitalidade – o casal lhes dava tudo, do pouco que tinham.



Figura 53: *Philemon et Baucis donnant l'hospitalite a Jupiter et Mercure.*
Fonte: RESTOUT*, 1769.

Depois da refeição o casal ofereceu a sua própria cama para que eles dormissem. Neste instante uma grande tempestade apareceu e o casal saiu para ajudar os vizinhos. De repente, a tempestade parou e a velha choupana do casal se transformou num brilhante templo de mármore, com colunas na entrada, e o teto reluzindo como o sol. Então Júpiter (Zeus) e Mercúrio (Hermes) se revelaram como divindades e o casal, espantado, mas cheios de alegria, os reverenciaram, postando-se de joelhos, em sinal de adoração. Foi quando os deuses lhe permitiram que eles fizessem um pedido, para cada um dos deuses. Os dois pediram juntos a Júpiter (Zeus): queriam servi-los nesse templo pelo tempo que a eles restasse de vida, e a Mercúrio (Hermes) que morressem juntos, pois assim não precisariam um cuidar da tumba do outro. Foram atendidos, Filêmon foi transformado em um carvalho e Báucis em uma tília*. “Suas copas e galhos se entrelaçaram no alto, e assim ficaram abraçados e unidos para sempre” (BOFF, 2005, p. 84).

Segundo Grinover (2002, p. 26), no “*Oxford English Dictionary*, hospitalidade significa a recepção e o entretenimento de hóspedes, visitantes, estrangeiros, derivada de hospício, casa de repouso para viajantes e peregrinos da Idade Média”, dizendo ainda que, “a hospitalidade supõe a acolhida; é uma das leis superiores da humanidade, é uma lei universal. Acolher é permitir, em certas condições, a inclusão do outro no próprio espaço” (GRINOVER, 2002, p. 32).

Quando se ouve ou se fala em hospitalidade, no senso comum, o imaginário leva a um raciocínio simples e imediato, reflexivo, ao que os franceses chamam de “*bon geste*”, um bom gesto. Mas a hospitalidade é mais do que isso.

Observando-se e utilizando-se a etimologia, segundo Benveniste (1995, p. 87), diferentemente do que se encontra nos dicionários, para analisar o significado de hospitalidade é preciso estar atento aos elementos que a compõem: “em latim, hóspede se diz *hostis* e *hospes* [...]”, “a noção primitiva significava por *hostis* é a da igualdade por **compensação**: é *hostis* quem compensa minha dádiva com outra dádiva” (grifo nosso).

Diz ainda Benveniste (1995, p. 87) que: “a partir daí, o latim adota um novo nome para o hóspede: *hostis-pet**, que talvez deva ser interpretado a partir de um *hosti* – abstrato: hospitalidade”, significando para Benveniste (1995, p. 94) aquele que representa simbolicamente e acima de tudo, a hospitalidade, e que “[...] está ligado a outro (*hostis* tem sempre um valor recíproco) pela obrigação de **compensar** certo préstimo de que foi beneficiário” (grifo nosso), além de ser carregada (a palavra), mais

de que a sua própria etimologia, de um sentido (significado) social mais amplo do que se possa imaginar, ou, pelo contrário, fácil de imaginar. Segundo Mauss “a hospitalidade, como fenômeno, é um fato social total” (MAUSS, 2013, p.53; CAVENAGHI, 2016, p. 461).

Camargo (2015, p. 47) cita Derrida: “não existe vínculo social nem cultura sem um princípio de hospitalidade”, e consolida o seu pensamento afirmando que “a relação interpessoal é o componente básico da cena hospitaleira” (CAMARGO, 2015 p. 48), ficando óbvio que a interação entre os homens, e conseqüente socialização, é significativa como “um fator de hominização” (CAMARGO, 2008, p. 22).

Para Camargo (2008) a hospitalidade, na sua existência, é fato social e valor:

Há uma diferença entre entender a hospitalidade como algo desejável que aconteça num encontro (noção adjetiva) e entendê-la como um conjunto de peripécias que sempre acontecem (noção substantiva). No primeiro caso, confunde-se um juízo de realidade, o fato (o que é) e um juízo de valor (o que deve ser). Hospitalidade seria, então, **um atributo de determinados encontros entre anfitriões e hóspedes**, o chamado encontro hospitaleiro, mas não necessariamente de todos os encontros (grifo nosso). No segundo caso, juízos de realidade e de valor são entendidos separadamente para poderem ser melhor colocados em perspectiva, posteriormente (CAMARGO, 2008, p. 19).

Além da relação interpessoal, a hospitalidade também é um rito, como se entende, um conjunto de atividades estruturadas, composto de normas, regras, símbolos, gestos e atividades que irão compor um ritual; e ritual é a aplicação, a operacionalização do que está estabelecido, é a cerimônia, a prática do rito.

Segundo Camargo (2015, p. 55) “o rito ordena, classifica e prioriza as tarefas do cotidiano, conferindo ao indivíduo o sentimento de viver em uma sociedade organizada e fora do caos”. Daí Camargo (2005) estabelecer um paralelo entre a hospitalidade e uma cena teatral, onde o “ritual com dois atores”, com “uma marcação precisa”, que ocupa o espaço e contracena continuamente, como em um teatro, e na hospitalidade, o espetáculo “é o ritual do vínculo humano” (CAMARGO, 2005, p. 16), pois, ainda segundo afirma Camargo (2015, p. 56), “a distância maior ou menor que se guarda do anfitrião ou de outro convidado tem um sentido especial: pode mostrar afabilidade, interesse ou, inversamente, tédio e mau humor”.

Segundo Godbout (1992, p. 11), os ritos da hospitalidade, antes de tudo, e por tudo, “servem para marcar a fronteira, móvel, mas sempre presente, para marcar o lugar social de hospitalidade, e para balizar e enquadrar os comportamentos a fim de tornar a experiência menos difícil”.

Coexistir com o semelhante pressupõe o estabelecimento de regras, inicialmente fruto da própria natureza humana, e de seus valores e leis estabelecidas nesse convívio, muitas não necessariamente escritas, mas que ordenam e disciplinam o vínculo, e delimitam espaços, consolidando essas relações sociais nos grupos, e entre os outros grupos, segundo Montandon (2011a, p. 31): “a hospitalidade é uma maneira de viver em conjunto, regida por regras, ritos e leis”.

Camargo (2005, p. 52-56) em suas reflexões sociais sobre tempo e espaço da hospitalidade, no campo teórico, para o estudo da hospitalidade humana, especificamente no receber/acolher doméstico analisa “os pequenos gestos do cotidiano”, levando “em conta as dimensões sociológicas, psicológicas e antropológicas da hospitalidade”, e considera como mitos* da hospitalidade: “o imaginário presente no ato humano de receber pessoas”; repleto de mitos que explicam o ritual de aceitação ou admissão, e diz: “Héstia*, a deusa da hospitalidade, está em permanente interação com Hermes, o deus da viagem, e cuida do fogo aceso do lar para iluminar e aquecer moradores e hóspedes” (CAMARGO, 2005, p. 52-56).

Em Levinas (1988, p. 38), “o modo como o *outro* se apresenta, ultrapassando *a ideia do outro em mim*, chamamo-lo, de fato, rosto”, uma expressão que derrama imagens (como uma linguagem), sempre presentes no pensamento, com o seu entendimento de que o rosto se abre para outras perspectivas que nos leva para um entendimento ou compreensão do ser, dissociada da sua própria compreensão e do seu poder, significando “a anterioridade filosófica do ente sobre o ser”. Diz ainda Levinas (1988, p. 208) que, a revelação, o aparecimento, “do rosto como rosto abre a humanidade. O rosto na sua nudez de rosto apresenta-me a penúria do pobre e do estrangeiro; [...] o pobre e o estrangeiro, apresenta-se como igual”. Segundo o autor (1988, p. 209), “no acolhimento do rosto [...] instaura-se a igualdade”.

Consolidar ou estabelecer vínculos é hospitalidade, é compensação. Como diz Grassi (2011, p. 45) “a hospitalidade é gesto de compensação, de igualização, de proteção, num mundo em que o estrangeiro originalmente não tem lugar”. É o hóspede que se apresenta à soleira, à porta da casa ou da cidade, podendo ser um inimigo, um desvalido ou uma divindade, neste caso, como as sociedades arcaicas entendiam, dizendo, ainda, “o convite, a acolhida, a caridade, a solidariedade, parecem ser formas vizinhas e derivadas de uma forma inicial de hospitalidade” (GRASSI, 2011, p. 45).

Segundo Grassi (2011):

O estrangeiro é revestido de uma identidade negativa, é o não nacional, o não cidadão, o sem-teto, o sem-documentos, às vezes o inimigo político ou social. A estraneidade traz em si um perigo. Por essas razões, aquele que é diferente é parado na soleira, nas entradas, e dificilmente transpõe as portas que conduzem ao centro ordenado da cidade (GRASSI, 2011, p. 47).

Quando Montandon (2011b, p. 1303) escreve sobre a visita, o faz na dimensão privada, mas se torna óbvio que seus conceitos, paradigmas, que estabelece são perfeitamente aplicados nas, como ele próprio diz, “[...] visitas oficiais nos meios diplomáticos e administrativos [...]”, como é o caso das visitas do CAN às comunidades isoladas na imensidão desse nosso Brasil. Essas visitas não são longas, são reduzidas, como são todas as missões de voo.

Ainda conforme autor (2011b, p. 1303), “as visitas fazem parte dos lugares de memória, pois é um modo de interação social quase desaparecida em nossos dias”, mas que se fazia presente, e até o faz, fora dessa escala temporal estabelecida por Montandon (2011b) no século XIX, através de seus códigos e tratados e, conforme Camargo (2015), momentos de vínculo, de interação.

Em Levinas (1988, p. 286), “as relações sociais [...] são o desdobramento original da Relação que já não se oferece ao olhar que abrangeria os seus termos, mas *se completa* de Mim ao outro no frente a frente”.

Segundo Montandon (2011b, p. 1303) as “visitas e recepções são momentos de hospitalidade importantes dentro da vida social”, afirmando, ainda, que as culturas e os momentos do tempo desenham suas formas e maneiras, mas mantêm a sua forma original, ancestrais.

O encontro estabelece o vínculo, que será mais ou menos profundo na medida em que o ato se desenvolva e se estabeleça, alcançando a cada um desses personagens naquilo que, em cada um, preencha as suas expectativas e, porque não, os seus desejos, tangíveis ou intangíveis, como diz Montandon (2011b, p. 1303), “no seu sentido tradicional preciso, a visita por parte do convidado [...]”, é “[...] um sinal de cortesia exigido pela etiqueta e pelo *savoir-vivre** [...]”.

As visitas obedecem a ritos, e são perfeitamente compreendidos pelo senso comum*, e se exercem, de forma cronológica, por datas e eventos, em uma representatividade sociocultural independente de determinada sociedade, vinculada no tempo ou na época histórica, pois faz parte do homem civilizado, do homem social.

A visita, seja protocolar ou administrativa, como diz Montandon (2011b, p. 1304) “têm uma função fática*, ela demonstra que a relação social existe e continua a existir”.

E aquele que é visitado? Segundo Gotman (RAYNAL, 2013) tanto o hóspede como o anfitrião devem honrar um ao outro. Montandon (2011b, p. 1306) destaca, lembrando Mauss, na qual a troca é um “exercício das prestações e contraprestações”, parceiras, em um ciclo virtuoso, que permite ao anfitrião extravasar, em certas circunstâncias, ao honrar o seu hóspede, o seu lado narcisista, pois está satisfazendo a ele mesmo, honrando a si próprio, lembrando Grassi (2011), de que a hospitalidade humilde se vincula à dimensão sagrada da hospitalidade, simbolicamente de acesso ao divino.

Raffestin (1997, p. 166), com relação à transposição do externo para o interno, à chegada e entrada no território do outro diz: “a passagem da exterioridade para a interioridade supõe uma autorização ou um convite controlado por um rito, justamente o da hospitalidade”, que “autoriza a transgressão do limite sem recorrer à violência” (RAFFESTIN, 1997, p. 166).

A aceitação do estrangeiro, no acolhimento ao outro, pode representar um desafio a quem o acolhe, o anfitrião, como também ao próprio estrangeiro, o hóspede, ao ser recebido, o que normalmente gera um momento de tensão nessa iniciação, em função do próprio *status* dos personagens. Uma ameaça percebida pelo anfitrião nessa fase inaugural, não muito presente na literatura, mas factível, é a de ser transformado pelo estrangeiro, e de não ter preservada a sua cultura ou a sua identidade. Portanto, pode haver a possibilidade de ser comprometida, contaminada, a hospitalidade, potencializando a hostilidade, antagonicamente sempre presente à chegada do estrangeiro (*hospes* e *hostis*), tornando-se um perigo real ou obstáculo ao acolhimento. Inicialmente a hospitalidade acontece numa situação de desigualdade, com os *status* diferenciados para, em seguida, ao pisar em terras estranhas o estrangeiro, o hóspede, se tornar igual.

Por isso, se percebe que o acolhimento é tratado de maneira particular e cautelosa, e Binet-Montandon (2011) registra, considerando o tempo de permanência do hóspede, tempo esse que passado o transformará não mais em um hóspede, e sim, em igual:

A acolhida pode ser definida de fato como o momento inaugural e decisivo da hospitalidade: tal definição assinala de imediato a questão

essencial das relações entre acolhida e o tempo; a pontuação temporal da acolhida é acompanhada, numa perspectiva antropológica, pelos rituais de contato e de passagem em que o hospedeiro acolhe à porta o estrangeiro; [...] (BINET-MONTANDON, 2011, p. 1171).

Grassi (2011), referindo-se a Kant (2006) na sua obra ‘Para a paz perpétua’, mostra como ele estabelece condições para o hóspede, permitindo que se possa lidar com o hóspede no fator tempo, e, de certa forma, se trabalhe com a incondicionalidade e a condicionalidade, para que se possa distinguir aquilo que ele chamou de direito de visita e direito de residência:

Não há nenhum *direito de hóspede* no que se possa basear esta exigência (para isto seria necessário um contrato especialmente generoso, pelo qual se limitasse o tempo de ‘hospedagem’), mas um *direito de visita*, direito a apresentar-se à sociedade, que têm todos os homens em virtude do direito da propriedade em comum da superfície da terra, sobre a qual o ser humano não pode estender-se até o infinito, por ser uma superfície esférica, tendo que suportarem-se uns juntos aos outros e não tendo ninguém originariamente mais direito que o outro a estar em um determinado lugar da terra (KANT, 2006, p. 79).

O fato de, na chegada do estrangeiro, do hóspede, ele ser acolhido com certa pompa pela comunidade, é uma deferência de seu anfitrião, e pode ser justificada pelo registro de Pitt-Rivers (2012), como um legado dos ancestrais:

O convidado é honrado pelo convite. Suas obrigações recíprocas são, em essência, inespecíficas, como aquelas entre parentes espirituais ou irmãos; cada um deve realizar os desejos do outro. Para essa medida, a relação é recíproca. Mas essa reciprocidade não obscurece a distinção entre os papéis (PITT-RIVERS, 2012, p. 513).

Ainda com Pitt-Rivers (2012), nas leis da hospitalidade, o hóspede irá violá-la se insultar o seu anfitrião ou se demonstrar alguma hostilidade ou rivalidade; se apropriar-se das funções do anfitrião; ou recusar o que lhe é oferecido, lembrando o autor (2012, p. 515), “comida e bebida sempre têm valor ritual, pois a ingestão das mesmas coisas cria um vínculo”⁵².

A partir do momento em que se é acolhido e chamado para o convívio, partilhar à mesa indicaria implicitamente que se faz parte daquele grupo, daquela família.

⁵² “Food and drink always have ritual value, for the ingestion together of a common substance creates a bond” (PITT-RIVERS, 2012, p. 515).

3.1.1 A troca (dádiva)

Sabê-lo, se tens um amigo em quem confias e se queres obter um bom resultado, debes juntar a tua alma à sua e trocar os presentes e visitá-lo com frequência⁵³ (MAUSS, 2013, p. 53-54).

Segundo Mauss (2013, p.53-54), "na civilização escandinava e em muitas outras, as trocas e os contratos são feitos sob a forma de presentes, voluntários em teoria, mas na realidade obrigatoriamente dados e retribuídos". Na estrofe que serve de epígrafe a este subcapítulo, a troca é mostrada como uma ferramenta para a manutenção do vínculo.

Segundo Camargo (2008, p. 23), é possível estabelecer duas vertentes para a troca: a comercial e a baseada na dádiva, sendo ambas um “cenário onde acontecem situações, (des)encontro entre quem recebe e quem é recebido, dependendo do quanto e de como foram obedecidas às regras ancestrais, não escritas [...]”, impregnadas como se fossem instintivas.

Camargo (2015, p. 59) diz que “o tema da troca é central na antropologia e na sociologia econômica, pois é uma das bases da relação interpessoal”, e sempre será, e a partir daí é possível “inferir que na relação interpessoal acontecem trocas de bens tangíveis e intangíveis: aquele que recebe troca algo com aquele que é recebido” (CAMARGO, 2015, p. 59).

Comercialmente a contrapartida estabelecida o é contratualmente, pela troca, é o pagamento pecuniário, de forma justa e equilibrada (libera o anfitrião das obrigações da dádiva), o que difere da troca estabelecida pela dádiva, desequilibrada por excelência, devida, segundo Gotman (2009, p. 8), à “temporalidade exigida pela troca de dádivas e contradádivas [que] implica uma alternância de posição na qual o doador é dominante para, em seguida, tornar-se recebedor, dominado”.

Gotman (2009) estabelece, então, a comparação entre a troca comercial e a troca pela dádiva: “da dádiva à relação comercial, o devido substitui a dádiva. A atenção e o serviço são contratuais e não objetos de dádiva, e o cliente é qualificado pelas exigências relacionadas à regra do preço justo que mediatiza as relações sociais” (GOTMAN, 2009, p. 7).

⁵³ Uma das estrofes do *Havamál*, um dos velhos poemas da *Eda* Escandinava, que reúne as tradições mitológicas e lendárias dos antigos povos escandinavos (MAUSS, 2013, p. 53).

Segundo Camargo (2008, p. 24): “contrariamente à troca comercial, saldada pelo pagamento [...] o sistema da dádiva é infinito, nunca equilibrado, cada protagonista sendo sucessivamente preso à troca pela dádiva que recebeu, alternando assimetrias”.

Em Camargo (2015, p. 45), a encenação autêntica ou planejada pode ser resultado do vínculo estabelecido pela troca, “[...] pode ser não apenas uma atitude ética como estética [...], mas também pode, de forma velada ou clara esconder um interesse material (um negócio) ou imaterial (prestígio, fausto, poder)”.

A hospitalidade, segundo Camargo (2008) envolve sempre algum tipo de troca e, como tal, sua abordagem conduz naturalmente a Marcel Mauss*, e à troca baseada no dar-receber-retribuir (MAUSS, 2013; LÉVI-STRAUSS, 2013).

O sistema da dádiva, assimétrico na sua essência, não leva em conta o valor do que é trocado, e sim a troca, como ato, que é mais significativa (a troca) pelo vínculo, ou aliança, que estabelece.

Caillé* (2002) define a dádiva sob dois prismas: um sociológico e outro geral:

1º) definição sociológica: qualquer prestação de bens ou serviços efetuados sem garantia de retorno, tendo em vista a **criação, manutenção ou regeneração do vínculo social** (grifo nosso). Na relação de dádiva, o vínculo é mais importante do que o bem. 2º) definição geral: toda ação ou prestação efetuada sem expectativa, garantia ou certeza de retorno; por esse fato, comporta uma dimensão de “gratuidade”. O paradigma da dádiva insiste sobre a importância, positiva e normativa, sociológica, econômica, ética, política e filosófica desse tipo de ação e de prestação (CAILLÉ, 2002, p.192).

A partir do alinhamento com a definição sociológica proposta por Caillé (2002), corroborada com a de Camargo (2008, 2015), percebe-se que toda e qualquer assertiva que possa vir a dissociar a dádiva da sua condição e necessidade natural do ser humano de sociabilizar-se é e será mera especulação, pois, segundo Godbout (1992):

É recordar simplesmente que, antes mesmo de poder desempenhar funções econômicas, políticas ou administrativas, os seres humanos devem ter-se constituído como pessoas, quer dizer, não como somas mais ou menos heterogêneas de papéis ou funções particulares, mas como unidades autónomas dotadas de um mínimo de coerência própria (GODBOUT, 1992, p. 24).

Dar e receber parecem ser extremamente fáceis no imaginário do homem (ser) comum, mas o retribuir se transforma numa grande questão para os estudiosos e pesquisadores. Se for considerada a existência de um *gap* temporal entre o dar-receber e o retribuir, sem que haja a necessidade premente de fazê-lo imediatamente, pode-se assimilar o entendimento dessa trilogia – dar, receber e retribuir, como um ciclo virtuoso, que poderá ou não ser continuado nas gerações descendentes e futuras.

Seria a dádiva desinteressada? Segundo Caillé (2002, p. 194) ela não é desinteressada, “simplesmente, ela dá o privilégio aos interesses de amizade (de aliança, sentimentos de amor, solidariedade, etc.) e de prazer e/ou de criatividade sobre os interesses instrumentais e sobre a obrigação ou a compulsão”.

Apesar de parecerem sinônimos, deve-se entender a diferença que existe entre solidariedade e a caridade. Como registra Grassi (2011), nos séculos XVII e XVIII, a hospitalidade era sinônimo da caridade, e apresenta a definição que consta nos dicionários da época, o dicionário de *Richelet* e o dicionário de *Furetière** que definem a hospitalidade (*hospitalité*): “é a caridade que consiste em receber e recolher alguém em casa”; como também “é a caridade que se exerce para com os passantes e os pobres, alojando-os e alimentando-os. Uma das mais belas virtudes é exercer a hospitalidade”.

Pérol (2011) cita São Cipriano de Cartago*, e o relaciona à hospitalidade através dos atos ou obras que o cristianismo espera de seus devotos: abrigar os sem abrigo, alimentar os famintos, dar de beber a quem tem sede, vestir os despidos, visitar os doentes, os cativos, e sepultar os mortos; dar de beber, alimentar e abrigar são “atos característicos da hospitalidade, que constitui, assim, uma das manifestações mais evidentes da caridade” (PÉROL, 2011, p. 1283), como retratado na Figura 54.



Figura 54: As sete obras de misericórdia.

Fonte: FRANCKEN*, 1613-1617.

O tempo poderá suscitar, principalmente nos críticos da dádiva, que o dar, receber e retribuir não existe mais, e que a sua existência não passa de um devaneio filosófico das ciências sociais, dos saudosistas das sociedades ditas arcaicas, como se

hoje não se trocassem mais presentes materiais e imateriais. E haverão de concordar com Caillé (2002, p. 201), quando diz que “a dádiva é o meio pelo qual se estabelece o pacto associativo”.

3.2 A alimentação e a comensalidade

De acordo com Boff (2005), para que a comensalidade seja completa se faz necessário que esteja ligada às virtudes humanas: da hospitalidade, do acolhimento e da convivência, considerando, ainda Boff (2005), que a mais virtuosa é a hospitalidade, justificando-se no mito de Báucis e Filêmon, alegoria da hospitalidade, que evidencia a hospitalidade como caminho para a partilha de experiências, de comida, de bebida, da casa e da vida.

Comer é uma forma de comunhão com as pessoas, com a Terra e o universo. Por isso o comer é cercado de ritos e símbolos. Especialmente vale para a comensalidade, pois ela expressa a sociabilidade que é característica da espécie humana. A comensalidade está vinculada essencialmente à hospitalidade. Não se acolhe alguém como hóspede sem convidá-lo à mesa e fazê-lo comensal (BOFF, 2006, p. 60).

Não se pode furtar em citar Boutaud (2011, p. 1213), quando afirma, e com propriedade, que “comer juntos assume, então, um significado ritual e simbólico muito superior à simples satisfação de uma necessidade alimentar”, e como conceitua a comensalidade: “essa forma de partilha, de troca e de reconhecimento” (BOUTAUD, 2011, p. 1213).

Selwyn (2004, p. 26) reforça a reflexão de Boutaud (2011), quando diz, e se incluiu a comensalidade, que “os atos relacionados com a hospitalidade desse modo, consolidam estruturas de relações, afirmando-as simbolicamente, ou (no caso de estabelecimento de uma nova estrutura de relações) são estruturalmente transformativas”.

E, até por isso, que a toda e qualquer recepção ou homenagem ao hóspede que possa ser feita à sua chegada, o é através de uma refeição revestida de toda pompa e cerimonial próprio àquela comunidade e a sua cultura, um banquete, onde, normalmente, é oferecido tudo que existe de melhor em se tratando de comida e bebida, seja no convívio do lar ou do grupo social, no luxo ou na simplicidade ou humildade do anfitrião.

Grassi (2011, p. 45) registra como expressão de hospitalidade e compensação na admissão a um espaço “a instalação de um ritual de acolhida”; e comenta a refeição no mundo grego como um ritual de acolhimento: “como toda refeição, a refeição homérica se apresenta como o rito fundamental da hospitalidade. Sem partilha da refeição não há admissão do estrangeiro” (GRASSI, 2011, p. 50), consolidando o valor atribuído à comensalidade como distinção ao hóspede: “a mesa fixa uma ordem social, solda uma comunidade de eleitos reunidos por uma etiqueta de mesa e de conversação que, ela mesma, pereniza fundamentalmente a distinção social”.

Segundo Schemel (2011, p. 1197), “os banquetes são redes de sociabilidade, escolas de civilidade e pontes entre o universo doméstico e o universo político, o privado e o público, o profano e o sagrado”.

Citando Ariès*, Boutaud (2011) lembra que no ritual da refeição compartilhada entram em cena os dois eixos essenciais da humanização: a horizontal, ligada à força de agregação e de coesão da comensalidade, e a vertical, com base nas hierarquias e na definição de papéis, mas, também, em valores e estética (busca pela beleza e pelo bom gosto).

Cada ágape, cada banquete ou refeição à mesa trazem, em si, uma intenção maior do anfitrião em surpreender e, desta forma, referendar o seu hóspede, homenageá-lo através de seus sentidos, no campo da percepção, sejam fisiológicos ou cognitivos.

Segundo Boutaud (2011, p. 1219), “essa encenação espetacular da mesa, da refeição, deve ultrapassar a capacidade de atenção do indivíduo, deixá-lo admirado, impressioná-lo, surpreendê-lo pela vista e todos os sentidos, antes mesmo de saciá-lo”.

A comensalidade é mais uma cena desse espetáculo teatral chamado hospitalidade com manifestações de convivialidade; a comensalidade integra, estabelece, ou consolida vínculos, como diz Boutaud (2011, p. 1215), “se a relação em torno da mesa cria um laço, com maior frequência ainda fortalece o laço existente”.

Ao longo do tempo, desde o *symposium** dos gregos, ou dos banquetes dos romanos, a reunião em torno da bebida e da comida tinham a sua simbologia através dos seus rituais, no imaginário dos homens. Segundo Boutaud (2011, p. 1221), tinham uma simbologia social própria da comensalidade que “nos levou a reconhecer todo o seu poder de encantamento, de fascinação, de arrebatamento [...]”.

Em Coulanges (1961, p. 133), na antiguidade o culto era o que estabelecia o vínculo que, “consistia em nutrir os deuses, em dar-lhes tudo o que lhes lisonjeasse os sentidos: carnes, bolos, vinhos, perfumes, roupas, joias, danças e música, [e que] em

troca, exigiam deles benefícios e serviços”, e que o banquete público “devia ser realizado em comum, por todos os cidadãos, em honra das divindades protetoras” (COULANGES, 1961, p. 137) e, ainda, segundo Coulanges (1961, p. 139), “a associação humana era uma religião; seu símbolo era o banquete público”.

Lashley (2004, p. 11) afirma que determinados comportamentos alimentares, de consumo, nos definem como civilizados, e como tal, um instrumento, se não o mais importante, para o estabelecimento do vínculo social: “as atividades associadas ao ato de comer e beber ajuda a estabelecer muitas características humanas básicas”.

3.3 O entretenimento

Segundo Camargo (2015, p. 57) “a cena hospitaleira é marcada por uma troca de dádivas e contradádivas”, e se pode, segundo o próprio Camargo (2015), considerar o entretenimento como uma “nova contradádiva do anfitrião”, quando busca dar ao seu hóspede o que de melhor possui.

Entreter o hóspede é uma das necessidades do processo hospitaleiro, segundo Telfer (2004, p.56) e, como tal, um bom hospedeiro “será alguém que deixará seus hóspedes felizes – ou tão felizes quantos seus esforços e ajudas forem capazes – enquanto estiverem sob sua atenção”. Completando, segundo a autora (2004), as palavras hospitalidade e entretenimento podem ser consideradas equivalentes em certas circunstâncias.

Segundo Lugosi (2008, p. 140, apud King, 1995), “ao longo da história, a hospitalidade estava inseparavelmente ligada ao entretenimento e à divertida interação entre o anfitrião e o hóspede”.

Rodrigues (2015, p. 21) diz que “o espaço da hospitalidade gerido, pelo anfitrião hospitaleiro, é um espaço de verdade e de genuinidade, pois em nome da felicidade do hóspede o melhor é disposto: alimento, tempo, espaço, entretenimento, companhia, e etc.”.

Portando, pode-se considerar o entretenimento como uma atividade para se estabelecer ou consolidar o vínculo social, entre os diversos atores da cena hospitaleira, ampliando a comunicação e a convivência lúdica entre eles.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS, PESQUISA, ANÁLISE E RESULTADOS

4.1 Procedimentos Metodológicos

A metodologia aplicada a qualquer segmento da ciência pode ser estabelecida como os procedimentos necessários para a obtenção de dados e a análise das observações para determinar e explicar o fato observado. O conhecimento é determinado pela investigação do pesquisador, por intermédio de métodos conhecidos e/ou adaptados ao objeto, sem deixar de usar a perspicácia e a criatividade, com novas abordagens do mundo social, se necessário.

Segundo Dencker (2002, p. 259), “[...] a construção do conhecimento é historicamente determinada e está condicionada pelo referencial teórico interpretativo do pesquisador, no momento em que realiza a pesquisa [...]”. Ainda segundo Dencker (2002, p. 264), “a pesquisa é a ferramenta que permitirá o diálogo, a comunicação com a realidade, a base necessária de conhecimento sobre a qual se fundamentarão as ações”.

A pesquisa científica é o instrumento primordial a ser utilizado pelo ser humano para construir o conhecimento científico, e, mediante uma metodologia e da aplicação de suas técnicas, procurará entender, explicar e interagir com o seu semelhante e com a natureza. Muitas questões normalmente permeadas pelo senso comum precisam de uma validação contextual para, daí, passarem para o universo do conhecimento científico e ter o reconhecimento no curso da ciência humana.

Segundo Minayo (2000, p. 23), “se a teoria, se as técnicas são indispensáveis para a investigação social, a capacidade criadora e a experiência do pesquisador jogam também um papel importante”, completando, o seu conceito de pesquisa social, como: “[...] a atividade básica das Ciências na sua indagação e descoberta da realidade”.

Com relação ao pesquisador, enfatiza Dencker (2002, p. 269), “as relações que inferimos entre as variáveis empíricas observadas são produto do espírito humano, resultado do pensamento e da interpretação realizada pelo pesquisador”. Segundo Gil (1991, p. 19), “pode-se definir pesquisa como o procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”, e com relação à operacionalização da pesquisa afirma, ainda que, “é desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa de métodos, técnicas e outros procedimentos científicos”.

Nessa busca científica, o pesquisador passa a ter uma importância significativa, que refletirá no seu trabalho para a ciência, como reflexão do conhecimento humano em contínua interação social.

Esse trabalho se iniciou a partir de uma pesquisa sobre a história da aviação, até a criação do CAN e seu desenvolvimento, contextualizadas teoricamente com os estudos da hospitalidade.

A parte empírica da pesquisa foi de natureza qualitativa, pois segundo Marconi e Lakatos (2017, p. 303), “o estudo qualitativo desenvolve-se numa situação natural, oferecendo riqueza de dados descritivos, bem como focalizando a realidade de forma complexa e contextualizada”, lançando-se mão de entrevistas semiestruturadas com veteranos da Força Aérea Brasileira que atuaram no CAN. Esses depoimentos formam o corpus da pesquisa, que obedeceu às seguintes fases: a elaboração do referencial teórico consubstanciado nos tempos de hospitalidade de Camargo (2015); as criadas categorias de análise inseridas nas entrevistas; e uma análise temática dos resultados.

Ainda com relação aos procedimentos metodológicos, Gomes (2016, p. 79) destaca que normalmente o material deve ser decomposto nas categorias previamente descritas, para, na etapa seguinte, os resultados serem inferidos pelo pesquisador, e os interpreta “com auxílio da fundamentação teórica adotada”.

4.2 Pesquisa

A pesquisa aqui pode ser considerada exploratória pelo fato de o tema deste trabalho, de acordo com Gil (2008), ser pouco explorado, além de não ter sido observado sob a lente da hospitalidade.

A construção do referencial teórico foi realizada a partir do mito de Ícaro aos primórdios da aviação, cruzando, ou navegando pelos antecessores de Alberto Santos Dumont, e os próprios feitos de Dumont, abordando o início da aviação no Brasil, até o início da aviação militar e o surgimento do Correio Aéreo Militar, que deu origem ao Correio Aéreo Nacional, a partir da criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira em 1941. Mediante uma pesquisa bibliográfica, utilizando-se de livros, revistas, artigos científicos, dissertações e teses, além de *sites* eletrônicos, foi possível o acesso ao passado, mas de maneira cautelosa e escrupulosa, para, na sequência, poder-se apresentar uma contextualização afim, dentro dos conceitos da hospitalidade e suas dimensões, que viessem estruturar o objeto principal desse trabalho, as manifestações de

hospitalidade na integração de populações isoladas com o Correio Aéreo Nacional (CAN).

O procedimento metodológico de pesquisa estabelecido para as entrevistas foi a análise de conteúdo, pois segundo Marconi e Lakatos (2017, p. 308), “hoje, interessa-se também por documentos institucionais e transcrições de entrevistas”.

Foram estabelecidas categorias antes das entrevistas, determinadas para permitir, e ao mesmo tempo delimitar as questões e os tópicos para análise dos depoimentos colhidos. Segundo Gomes (2016, p. 80), a categorização “pode ser realizada previamente, exigindo um conhecimento sólido por parte do pesquisador”.

Segundo Bardin (2016, p. 147) a categorização é “uma operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto, por diferenciação e, em seguida, por reagrupamento segundo o gênero (analogia), com os critérios previamente definidos”, sendo considerada pelo mesmo autor (2016, p. 148) de extrema importância “em toda e qualquer atividade científica”. Em princípio, estas categorias foram os tempos da hospitalidade segundo Camargo (2015): o acolhimento, a hospedagem e a alimentação-comensalidade e o entretenimento.

Na categoria acolhimento, focou-se na recepção das comunidades ou missões religiosas à chegada dos voos ou dos tripulantes do CAN que integravam essas populações isoladas, para que se pudesse, inclusive, registrar se essas tripulações trocavam algum agrado ou presente que os emocionavam, ofertado por eles ou pelas pessoas das comunidades ou missões, ou por seus representantes, como boas-vindas na localidade, ou em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, por serem do CAN, ou participarem de voos de integração dessas populações isoladas visitadas.

Na categoria hospedagem, procurou-se conhecer, apesar de nesses tipos de voos não se pernoitar habitualmente nas localidades intermediárias (escalas), como ocorriam esses pernoites e as peripécias que cercavam essa hospedagem.

Na categoria alimentação e comensalidade procurou-se levantar como os tripulantes eram alimentados pela população local ou pelas missões religiosas, quando ocorria, e se as tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com essas comunidades, os anfitriões - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos. Procurou-se, também conhecer se a alimentação oferecida era diferente ou não dos hábitos alimentares dessas tripulações, se regionais, especiais ou exóticas.

Na categoria entretenimento procurou-se conhecer, no encontro das tripulações do CAN com as populações locais, se a recepção era marcada por uma ambiência de festa e de alegria, e que episódios podem ser lembrados pelos veteranos da Força Aérea Brasileira, além de, quando existiam comemorações, se as tripulações eram convidadas para as festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou nos voos de integração de populações isoladas.

4.2.1 Entrevistas

Foram utilizadas entrevistas, com o objetivo de se obter diferentes percepções das manifestações de hospitalidade nas atividades desenvolvidas pelo CAN perante as populações isoladas, segundo Bauer (2002, p. 70), “uma amostra do espectro dos pontos de vista”.

Foi eleito o tipo de entrevista temática que, ainda segundo Bauer (2002, p. 198), “são definidas como características dos textos que implicam um juízo humano”, no caso, tratando das experiências dos entrevistados nas atividades do Correio Aéreo.

Foi utilizada a técnica do roteiro que, como define Gil (2008, p. 121), é composta “[...] por um conjunto de questões que são submetidas às pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado etc.”.

O roteiro estabelecido continha questões abertas, para que relatassem fatos, o que sentiram e fizeram como testemunhas que foram dessa página de nossa história, não os inibindo de contar suas histórias, ou de seus companheiros de jornadas, apesar de ser considerada a possibilidade de divagações, por obra do caráter subjetivo e discricionário.

As entrevistas foram semiestruturadas, montadas a partir de perguntas ligadas aos tempos de hospitalidade definidos, de forma idêntica para todos os entrevistados, para facilitar o tratamento dos dados apurados, sendo conduzidas com cuidado, desde a elaboração das questões até a transmissão das instruções aos entrevistados.

A seleção dos participantes das entrevistas foi efetuada levando-se em conta o conhecimento, a vivência e a atuação dos partícipes nas atividades do CAN, considerando, ainda, as facilidades de acesso e a disponibilidade desses veteranos sêniores da Força Aérea, domiciliados de Norte a Sul do Brasil, viabilizada pela relação

deste autor com esses integrantes, companheiros de outras tantas jornadas aeronáuticas, inclusive voando também nas asas do Correio Aéreo Nacional⁵⁴. Segundo Severino (2015, p. 214-215), “a temática deve ser realmente uma problemática vivenciada pelo pesquisador, ela deve lhe dizer respeito. Não, obviamente, num nível puramente sentimental, mas no nível de avaliação da relevância e da significação”.

As gravações digitais foram realizadas por meio de contatos telefônicos, com duração não inferior a uma hora, sempre respeitando os limites físicos e psicológicos dos entrevistados, com retornos frequentes, além da troca sistemática de mensagens eletrônicas após a transcrição, procurando a validação, sobretudo, para preservar a clareza da comunicação e a fidelidade das informações. Cabe registrar que algumas correções foram efetuadas, como foram as adequações de leitura, procurando se manter a fidelidade das manifestações.

Foram entrevistados:

- o Brigadeiro Reformado (Rfm.) Clóvis de Athayde Bohrer (doravante chamado de Athayde), Oficial General da Força Aérea Brasileira e historiador, Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, e ocupante da Cadeira Nº 4 dessa Academia, cujo Patrono é o Sr. Eduardo Pacheco Chaves (Edu Chaves), e voou no CAN durante grande parte da sua carreira na Força Aérea Brasileira, de 1948 a 1970, e foi Comandante da Academia da Força Aérea;
- o Coronel Rfm. Ary Pereira Barbosa (doravante chamado de Ary), Oficial Superior da Força Aérea Brasileira, que voou no CAN de 1961 a 1983;
- o Coronel Rfm. Luiz Carlos Rosa (doravante chamado de Luiz Carlos), Oficial Superior da Força Aérea Brasileira, que voou no CAN da Amazônia de 1975 a 1995, e foi Comandante do 1º/9º Grupo de Aviação sediado em Manaus/AM;
- o Coronel Rfm. Fernando da Cunha Machado Costa (doravante chamado de Fernando), Oficial Superior da Força Aérea Brasileira, que voou no CAN de 1975 a 1986;
- o Suboficial Rfm. João Alfredo de Oliveira (doravante chamado de João Alfredo), que foi Radiotelegrafista de Voo (RTVO), e que voou no CAN da Amazônia de 1971 a 1985.

⁵⁴ O autor deste trabalho voou no CAN em dois períodos, de 1976 a 1980, e de 1985 a 1990, como foi também gestor do Correio Aéreo Nacional no Galeão, Rio de Janeiro/RJ.

As transcrições das entrevistas supracitadas, com as autorizações para as suas publicações e utilizações estão apresentadas no final desse trabalho, na íntegra, como anexos.

4.3 Análise

A análise do *corpus* adotada foi temática, que segundo Bardin (2016, p. 201), “é rápida e eficaz na condição de se aplicar a discursos diretos (significações manifestas) e simples”, e se desdobrará em três etapas, segundo Marconi e Lakatos (2017, p. 309): “a pré-análise (seleção do material e definição dos procedimentos a serem seguidos), a exploração do material, e o tratamento dos dados e interpretação”.

De acordo com Gomes (2016, p. 83), na análise temática a redação deverá ser efetuada por tema, como o foi, para que haja sentido e “articulação com os conceitos teóricos que orientam a análise” propriamente dita. Sugerindo ainda o autor (2016, p. 83): “nessa redação podemos entremear parte dos textos de análise com nossas conclusões, dados de outros estudos e conceitos teóricos”.

Segundo Bauer (2002, p. 85) “o objetivo amplo da análise é procurar sentidos e compreensão”.

As fontes originais que foram avaliadas, o foram de situações vivenciadas. Todo esse conteúdo foi criado por pessoas, sendo usado para deduzir, um raciocínio válido para a interpretação.

4.4 Resultados

Os resultados obtidos após a análise das entrevistas foram agrupados nas categorias estabelecidas, para que fosse possível atender o objetivo geral proposto, de compreender as atividades do CAN, sob a hospitalidade, na temática da hospitalidade, percebida pelos tripulantes do CAN na integração das populações isoladas.

4.4.1 Acolhimento

Os entrevistados concordaram que as localidades afastadas somente podiam ser alcançadas por via aérea ou através de rios nem sempre navegáveis durante todo o ano, e a chegada de uma aeronave do CAN tinha um significado maior do que a simples

chegada de novos visitantes, ao trazer para as comunidades afastadas dos grandes centros, muitas das quais desassistidas, a sensação que alguém se lembrava delas ou olhava por elas, na esperança de que um dia o olhar do Governo se tornasse habitual.

Como disse Athayde, um dos sujeitos pesquisados, nessas ocasiões a recepção e esse acolhimento proporcionados davam aos tripulantes a percepção que existia um sentimento de gratidão expressa pelos anfitriões “através do brilho em seus olhos e o sorriso tímido que nos dirigiam”, e que era “motivo de profunda emoção” essa percepção, despertando a convicção do que significava para essas comunidades a presença do CAN.

Outro entrevistado, João Alfredo relatou que “o acolhimento das comunidades era sempre cercado de muitos carinhos e satisfações”, observando no rosto dos anfitriões, uma manifestação compreendida como um gesto de boas-vindas ao CAN.

A recepção, o acolhimento que proporcionavam às tripulações do CAN constituía um sentimento puro de gratidão, e os levava a externar seu agradecimento da forma que as suas condições permitiam, ofertando algum artesanato simples, sem qualquer valor material, mas com grande significado para eles, doadores da ‘coisa’, e que se vendo como anfitriões, ofertavam outros produtos por eles colhidos ou preparados, como frutas, peixes, castanha-do-pará, doces da região, exemplares da fauna local, de sua estimação, como pássaros, micos ou pequenos macacos, papagaios ou araras (naquela época não havia as restrições, hoje vigentes, por parte do IBAMA*).

Outro entrevistado, Ary diz que no acolhimento “as fisionomias eram marcadas pela curiosidade, incerteza e esperança, com os olhares brilhantes da expectativa dos que aguardavam parentes, amigos, até uma encomenda”.

Segundo Grinover (2002, p.32), “a hospitalidade supõe a acolhida; é uma das leis superiores da humanidade, é uma lei universal”, acontecendo o que Camargo (2008, p. 19) chama de atributo da hospitalidade, “um atributo de determinados encontros entre anfitriões e hóspedes, o chamado encontro hospitaleiro”. Em Camargo (2005, p. 21) “o dom deve ser recebido, aceito. Recusar um presente, uma honraria, uma lembrança é algo que ainda soa insultuoso mesmo em nossos dias”, e pode provocar a hostilidade.

Segundo Fernando “as demonstrações de reconhecimento eram constantes, tanto por parte das populações indígenas como por parte dos habitantes de outras etnias das localidades visitadas”.

Segundo Ary, as tripulações recebiam agradecimentos por aquilo que lhes chegava como assistência e apoio, por intermédio de “palavras e manifestações,

convites para visitas às suas casas, e até pela oferta de algo que possuíam, como um *paneirinho** de castanhas do Pará”.

Os entrevistados eram unânimes em afirmar que os gestos partindo de pessoas simples os levavam à emoção, pois viam estampados nos rostos e olhares dos locais a gratidão pelo apoio que recebiam.

Em Levinas (1988, p. 38), “o modo como o *outro* se apresenta, ultrapassando a *ideia do outro em mim*, chamamo-lo, de fato, rosto”, uma expressão que derrama imagens (como uma linguagem), sempre presentes no pensamento, com o seu entendimento de que o rosto se abre para outras perspectivas que leva para um entendimento ou compreensão do ser, dissociada da sua própria compreensão e do seu poder, significando “a anterioridade filosófica do ente sobre o ser”. Diz ainda Levinas (1988, p. 208) que, a revelação, o aparecimento, “do rosto como rosto abre a humanidade. O rosto na sua nudez de rosto apresenta-me a penúria do pobre e do estrangeiro; [...] o pobre e o estrangeiro, apresenta-se como igual”, completando, diz o autor (1988, p. 209), “no acolhimento do rosto [...] instaura-se a igualdade”.

Esta importância de reconhecer o rosto do outro, como semblante, foi um destaque dos entrevistados.

Segundo Camargo (2008, 2015), toda e qualquer afirmativa que possa vir a dissociar a dádiva da sua condição e necessidade natural do ser humano de sociabilizar-se constituem mera especulação: “a relação interpessoal é o componente básico da *cena hospitaleira*”, deixando óbvio que a interação entre os homens, e a consequente socialização é significativa como “um fator de *hominização*” e a hospitalidade, na sua existência, é fato social e valor.

Ainda segundo Camargo (2008, p. 19) a “hospitalidade seria toda forma de encontro entre alguém que recebe e alguém que é recebido, mesmo que aquilo que se passe nesse encontro não mereça o adjetivo *hospitaleiro*”.

Nesses interstícios da hospitalidade é possível “inferir que na relação interpessoal acontecem trocas de bens tangíveis e intangíveis: aquele que recebe troca algo com aquele que é recebido” (CAMARGO, 2015, p. 59).

Porque não se perceber essas manifestações de hospitalidade? Um atributo?

Camargo (2008, p. 19) diz: “hospitalidade seria, então, um atributo de determinados encontros entre anfitriões e hóspedes, o chamado encontro *hospitaleiro* [...]”.

Segundo Gotman (RAYNAL, 2013) tanto o hóspede como o anfitrião devem honrar um ao outro. Montandon (2011, p. 1306) destaca, lembrando Mauss, que a troca é um “exercício das prestações e contraprestações”, parceiras, em um ciclo virtuoso, que permite ao anfitrião extravasar, em certas circunstâncias, ao honrar o seu hóspede, o seu lado narcisista, pois está satisfazendo a ele mesmo, honrando a si próprio.

O sistema da dádiva, assimétrico na sua essência, não leva em conta o valor do que é trocado, e sim a troca, como ato, que é mais significativa (a troca) pelo vínculo, ou aliança, que estabelece.

Considerando Camargo (2015, p. 45), que “os domínios da hospitalidade acontecem na realidade nos **interstícios** de um cotidiano” (grifo nosso), pode-se recorrer à Baptista (2002, p. 161-162) para consolidar a existência da hospitalidade nessas circunstâncias, “**as práticas da hospitalidade contribuem decisivamente para dar uma configuração antropológica aos chamados não lugares**, potencializando a humanização de espaços de trânsito como [...] trem, aeroportos [...]” (grifo nosso), o que nos enquadra nas próprias conceituações de Augé (2012) que atribui o nome de lugar ao termo lugar antropológico.

Ao lembrar Baptista (2002) que, na busca da felicidade no convívio com o outro, gerencia-se o tempo e o espaço, registra-se a sua proposição de “[...] evidenciar a necessidade de criar e alimentar lugares de hospitalidade onde, [...] surgem a consciência de um destino comum e o sentido de responsabilidade que motiva a ação solidária” (BAPTISTA, 2002, p. 158).

4.4.2 Hospedagem

Os entrevistados concordaram que normalmente não havia necessidade de acomodação, na medida em que se chegava e se saía no mesmo dia. A acomodação acontecia basicamente quando havia, nas localidades, as instalações do Exército Brasileiro nos Batalhões e Pelotões de Fronteira, que possuíam alojamentos para o trânsito de visitantes e eram usados pelas tripulações do CAN. Segundo Luiz Carlos as acomodações dos militares “eram acomodações simples, mas muito bem cuidadas”.

Luiz Carlos registra que as missões religiosas na região Amazônica também apoiavam, quando necessário, e em determinadas rotas, as tripulações do CAN na hospedagem, principalmente nas Missões localizadas na região do alto do Rio Negro (Prelazia do Rio Negro*). Quando não ocorriam pernoites nos quartéis ou nas missões

religiosas, todos nas comunidades se mobilizavam, e assim que era possível, sem obstáculos ou dificuldades, a oferta da hospedagem chegava às tripulações do CAN.

Segundo os entrevistados quando não havia locais específicos e destinados aos eventuais pernoites dos visitantes passantes, como um hotel, uma pousada ou albergue, mesmo em simples ou mesmo rústicas ou precária instalações, como Zeus e Hermes chegando a Frígia, de forma satisfatória o problema era resolvido, pois a população procurava a melhor solução para resolver o problema.

Segundo João Alfredo, “prefeitos e religiosos que prestavam apoios aos indígenas e o pessoal responsável pelos núcleos de proteção ao voo, fosse militar ou civil, logo se movimentavam, e no momento propício todos estavam acomodados [...]”. Era o que ocorria pelo interior pobre do Acre: Xapurí, Sena Madureira, Cruzeiro do Sul ou Brasiléia, entre outras.

Seria a dádiva desinteressada? Segundo Caillé (2002, p. 194) ela não é desinteressada, “simplesmente, ela dá o privilégio aos interesses de amizade (de aliança, sentimentos de amor, solidariedade, etc.) e de prazer e/ou de criatividade sobre os interesses instrumentais e sobre a obrigação ou a compulsão”.

Segundo Camargo (2005, p. 20) a dádiva conduz consigo algum interesse, embora não monetizado ou material. Em todas as comunidades por onde passava o CAN, fossem tripulantes ou até os passageiros dos aviões do CAN, todos eram hospedados, conforme diz João Alfredo “com muita solidariedade, com atos de simpatia e bondade e, em um passe de mágica todos estavam acomodados”, no que existia de melhor na comunidade, ora provido pelas autoridades ou pela própria população das localidades.

Nas palavras de Athayde, “sempre aparecia alguém que tinha em sua casa um cômodo disponível ou tinha conhecimento de um amigo que o possuía, mesmo que de forma precária, poderia alojar tripulantes e passageiros”.

De acordo com Boff (2005, p. 102), ainda com o mito de Zeus e Hermes, de “tão expressivo quanto lavar os pés, dar de comer e beber superabundantemente é oferecer a própria cama para o repouso de estranhos”, é uma dimensão da hospitalidade.

Em Pitt-Rivers (2012, p. 513) “o anfitrião pede a honra da companhia do hóspede – (e isso não é apenas uma fórmula modesta: ele ganha honra por meio do número e da qualidade dos seus convidados)⁵⁵”.

De acordo com Montandon (2011b, p. 1303), as “visitas e recepções são momentos de hospitalidade importantes dentro da vida social”, afirmando, ainda, que as culturas e os momentos do tempo desenham suas formas e maneiras, mas mantêm a sua forma original.

Voltando a Caillé (2002), a dádiva se faz bem presente nestas manifestações, até porque se percebe, sobremaneira, ser mais destacada a construção ou manutenção do vínculo entre o anfitrião, a comunidade e as tripulações do CAN, seus hóspedes.

4.4.3 Alimentação e comensalidade

Normalmente, as tripulações do CAN nos locais por onde passavam e não encontravam pousadas onde pudessem se alimentar, e existiam estabelecimentos do Exército ou da Força Aérea Brasileira, nas simples unidades militares chamadas de “fronteiras”, ou até nas missões religiosas ou canteiros de obras da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA*), ali eram recebidos e se alimentavam.

Segundo Ary, nas localidades das Missões Religiosas (Tapurucuara, Taracua, Içana, e Pari-Cachoeira), “em cada amerissagem intermediária, nos aguardava um sem número de iguarias/sucos, servidos no flutuante por alunas do Colégio da Missão”, tendo uma lembrança: “em Uaupés, face ao horário da passagem por ali, tínhamos o almoço, também servido no flutuante por alunas do Colégio da Missão”.

Os entrevistados são unânimes em declarar terem a percepção de serem alimentados com júbilo pelas comunidades civis ou militares, mesmo em simples campos de pouso ou nas barrancas dos rios onde as comunidades faziam chegar de barco às tripulações, comidas quentes em viandas.

Athayde relata que nesses campos de aviação, com construções precárias, havia sempre “uma mesa com frescos de frutas da região e pratos típicos diversos preparados pela comunidade”, além de nas missões receberem, preparados pelos próprios

⁵⁵ “The host requests the honour of the guest’s company — (and this is not merely a self-effacing formula: he gains honour through the number and quality of his guests)” (PITT-RIVERS, 2012, p. 513).

religiosos, mormente freiras, “o jantar e o café da manhã, simples, mas fartos e confeccionados com especial atenção e carinho”.

Segundo Ary, “nas Missões Religiosas em locais de pernoite das Linhas do CAN, era de praxe o convite para o jantar, na residência do Padres/Frades ou na sala de jantar do Colégio”, e o cardápio dos jantares variava de acordo com a época da cheia ou da seca dos rios.

Ary relata que, na abundância, o cardápio do jantar oferecia “três opções: galinha caipira, peixes nobres (filhote de pirarara, pirarucu, tambaqui ou tucunaré) e carne de caça (anta, capivara, porco do mato, tartaruga, até jacaré), com saladas de legumes e hortaliças, feijão ou fava, arroz, acompanhamentos vários (abóbora, batata inglesa e doce, inhame, mandioca, quiabo, vagem, etc.), e a imprescindível farinha d’água de fabricação caseira; água, sucos, e sobremesas de doces caseiros e compotas regionais (creme de bacuri, de cupuaçu, de graviola), além das frutas. “Um banquete e tudo muito gostoso”. Na manhã do dia seguinte, diz Ary, “tínhamos café com sucos de frutas regionais, pão caseiro, rosquinhas de trigo e brevidades, tapiquinhas (feitas da goma da mandioca), ovos mexidos, queijos e bolos”, completando: “se provássemos de tudo, não cumpriríamos a decolagem (em função do peso)”.

Ary traz uma curiosidade da realização da linha de Tabatinga, no Alto Solimões: “o jantar era competitivo e combinado entre os anfitriões, ou seja, num dia era na residência do Comandante de Fronteira, em Tabatinga/Brasil, e no outro era na residência do Dr. Ozéas Martins - Vice-Cônsul do Brasil em Leticia/Colômbia”.

Como se viu em Boff (2006, p.16), na comensalidade pode-se destacar, como importantes características, a solidariedade e a cooperação, na interação e construção das relações humanas, pois coube ao homem iniciar as características básicas da espécie humana, diferente de outras espécies.

Cabe aqui lembrar Boutaud (2011, p. 1213), quando afirma que “comer juntos assume, então, um significado ritual e simbólico muito superior à simples satisfação de uma necessidade alimentar”, e como conceitua a comensalidade: “essa forma de partilha, de troca e de reconhecimento”.

Ao se reforçar a reflexão de Boutaud (2011), assinala-se Selwyn (2004) quando diz que as ações ligadas à hospitalidade fortalecem as novas ou existentes relações, como podem transformá-las.

Como disse também João Alfredo em sua entrevista, nas cidades do interior onde se tinha uma autoridade constituída, também “era tradição o jantar ser com o prefeito”.

Segundo Boutaud (2011) é no ritual da refeição compartilhada que entram em cena os dois eixos essenciais da humanização: a horizontal, ligada à força de agregação e de coesão da comensalidade, e a vertical, com base nas hierarquias e na definição de papéis.

João Alfredo relata também, que em uma aldeia dos Mundurukus*, localizada na cidade de Cururu, nas margens do rio de mesmo nome (Cururu), um afluente do rio Tapajós, entre as localidades de Jacareacanga e Cachimbo, era um deleite a hora da refeição com os religiosos da missão religiosa que ali estava, e que “em mesa longa, serviam dezenas de iguarias feitas com carne de animais, domésticos e silvestres, oferecidos pelos índios [...]”, o que despertava a constante vontade das tripulações em fazerem um pernoite nesse local, quando por essa rota voavam, para desfrutarem dessas calorosas e saborosas refeições.

Como disse Fernando, “a inclusão de iguarias regionais nos cardápios era obrigatória”, mas como a maioria das rotas que voou eram ao longo dos rios “[...] o prato forte era sempre à base de peixes e doces”, com diferentes modos de preparo que estavam acostumados, mas eram boas as lembranças desses momentos, sem maiores surpresas fisiológicas após essas refeições.

Complementando, Athayde relata em seu depoimento acerca da comensalidade: “as tripulações, normalmente davam-se bem com a alimentação que lhes era proporcionada, isto, certamente se devia ao cuidado das pessoas que tinham a incumbência de prepara-las, e ao esmero com que a faziam”.

A comensalidade é mais uma cena desse espetáculo teatral chamado hospitalidade, com manifestações de convivialidade; a comensalidade integra, estabelece, ou consolida vínculos, como já disse Boutaud (2011, p. 1215), “se a relação em torno da mesa cria um laço, com maior frequência ainda fortalece o laço existente”.

Cabe, enfim, citar Schemeil (2011, p. 1197), “os banquetes são redes de sociabilidade, escolas de civilidade e pontes entre o universo doméstico e o universo político, o privado e o público, o profano e o sagrado”.

4.4.4 Entretenimento

Segundo Pitt-Rivers (2012), na chegada, os hóspedes, por uma deferência de seu anfitrião, devem ser acolhidos com certa pompa pela comunidade.

Percebeu-se que os tripulantes do CAN entrevistados são comedidos nesse quesito, mas são unânimes em declarar terem a percepção de que seus anfitriões demonstravam alegria em os acolherem e buscavam deixá-los felizes.

Athayde declarou que quando em contato com os indígenas, nos ambientes em que eram recepcionados, percebia-os alegres, porém mais retraídos do que festivos, apesar de prestativos, mas quando a estadia coincidia com uma data festiva da comunidade, os tripulantes eram agraciados com um convite para estarem com eles em locais públicos.

Durante a passagem do CAN pelas localidades, João Alfredo confirma que os convites efetuados às tripulações para atividades da comunidade o eram “em locais públicos, como pequenos clubes, prefeituras, nos próprios quartéis do Exército ou mesmo em casas comuns”.

Segundo Ary, “nos locais de pernoite, essas ‘festas’ se revestiam de algum desdobramento por parte do anfitrião, principal ou não, atendido por aquela ‘visita oficial’ da tripulação”, relatando que “nas Unidades do Exército, éramos distinguidos com o convite para participar de um jogo de futebol (pelada) com os integrantes da Guarnição, seguida de um lauto jantar para colocar em dia as notícias do Brasil”.

Já nas Missões Religiosas, diz Ary, “era obrigatório o convite para um jogo de futebol contra a ‘seleção’ dos indígenas, e as apresentações de danças do folclore indígena dos alunos e alunas ou do coral das alunas em cantos folclóricos e religiosos”. Destacando o convite “para o caxiri*, feito pela Irmã Irene – Diretora do Colégio da Missão Salesiana, quando em Iauaretê”.

Nas declarações dos entrevistados é percebida também a necessidade que tinham de descanso como um fator inibidor de maior participação nas manifestações das comunidades, pois as atividades do voo se iniciavam muito cedo.

4.3.5 Quadro resumo das categorias/registros valorizados/autor

Referenciando-se nos textos destacados das entrevistas e lançados nas análises, serão resumidos os registros valorizados das categorias utilizadas, sumariadas no Quadro 1.

Quadro 1: Categorias e registros valorizados/autor

| Categorias | Registros Valorizados/Autor |
|----------------------------------|---|
| Acolhimento | <p>Através do brilho em seus olhos e o sorriso tímido que nos dirigiam, e que era motivo de profunda emoção. Athayde</p> <p>O acolhimento das comunidades era sempre cercado de muitos carinhos e satisfações. João Alfredo</p> <p>As fisionomias eram marcadas pela curiosidade, incerteza e esperança, com os olhares brilhantes da expectativa dos que aguardavam parentes, amigos, até uma encomenda. Ary</p> <p>As demonstrações de reconhecimento eram constantes, tanto por parte das populações indígenas como por parte dos habitantes de outras etnias das localidades visitadas. Fernando</p> <p>As tripulações do CAN/AM recebiam agradecimentos de todos os que se julgavam reconhecidos por aquilo que lhes chegava na forma de assistência e apoio. Palavras e manifestações, convites para visitas às suas casas, e até pela oferta de algo que possuíam, como um panecinho* de castanhas do Pará. Ary</p> |
| Hospedagem | <p>As acomodações dos militares eram acomodações simples, mas muito bem cuidadas. Luiz Carlos</p> <p>Prefeitos e religiosos que prestavam apoios aos indígenas e o pessoal responsável pelos núcleos de proteção ao voo, fosse militar ou civil, logo se movimentavam, e no momento propício todos estavam acomodados [...]. João Alfredo</p> <p>Com muita solidariedade, com atos de simpatia e bondade e, em um passe de mágica todos estavam acomodados. João Alfredo</p> <p>Sempre aparecia alguém que tinha em sua casa um cômodo disponível ou tinha conhecimento de um amigo que o possuía, mesmo que de forma precária, poderia alojar tripulantes e passageiros. Athayde</p> |
| Alimentação/Comensalidade | <p>Nas localidades das Missões Religiosas (Tapurucuará, Taracuí, Içana, e Pari-Cachoeira), em cada amerissagem intermediária, nos aguardava um sem número de iguarias/sucos, servidos no flutuante por alunas do Colégio da Missão. Ary</p> <p>Uma lembrança: em Uaupés, face ao horário da passagem por ali, tínhamos o almoço, também servido no flutuante por alunas do Colégio da Missão. Ary</p> <p>Com construções precárias, havia sempre uma mesa com refresco de frutas da região e pratos típicos diversos preparados pela comunidade, além de nas missões receberem, preparados pelos próprios religiosos, mormente freiras, o jantar e o café da manhã, simples, mas fartos e confeccionados com especial atenção e carinho. Athayde</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Alimentação/Comensalidade</p> | <p>Nas Missões Religiosas em locais de pernoite das Linhas do CAN, era de praxe o convite para o jantar, na residência do Padres/Frades ou na sala de jantar do Colégio, e o cardápio dos jantares variava de acordo com a época da cheia ou da seca dos rios. Ary</p> <p>Tínhamos café com sucos de frutas regionais, pão caseiro, rosquinhas de trigo e brevidades, tapiquinhas (feitas da goma da mandioca), ovos mexidos, queijos e bolos”, completando: se provássemos de tudo, não cumpriríamos a decolagem (em função do peso). Ary</p> <p>Na linha de Tabatinga, no Alto Solimões: o jantar era competitivo e combinado entre os anfitriões, ou seja, num dia era na residência do Comandante de Fronteira, em Tabatinga/Brasil, e no outro era na residência do Dr. Ozéas Martins - Vice-Cônsul do Brasil em Letícia/Colômbia. Ary</p> <p>Nas cidades do interior onde se tinha uma autoridade constituída, também era tradição o jantar ser com o prefeito. João Alfredo</p> <p>Na aldeia dos Mundurucus*, [...] era um deleite a hora da refeição com os religiosos da missão religiosa que ali estava, e que em mesa longa, serviam dezenas de iguarias feitas com carne de animais, domésticos e silvestres, oferecidos pelos índios [...]. João Alfredo</p> <p>As tripulações, normalmente davam-se bem com a alimentação que lhes era proporcionada, isto, certamente se devia ao cuidado das pessoas que tinham a incumbência de prepara-las, e ao esmero com que a faziam. Athayde</p> |
| <p>Entretenimento</p> | <p>Em contato com os indígenas, nos ambientes em que eram recepcionados, percebia-os alegres, porém mais retraídos do que festivos, apesar de prestativos, mas quando a estadia coincidia com uma data festiva da comunidade, os tripulantes eram agraciados com um convite para estarem com eles em locais públicos. Athayde</p> <p>Nos locais de pernoite, essas ‘festas’ se revestiam de algum desdobramento por parte do anfitrião, principal ou não, atendido por aquela ‘visita oficial’ da tripulação, relatando que nas Unidades do Exército, éramos distinguidos com o convite para participar de um jogo de futebol (pelada) com os integrantes da Guarnição, seguida de um lauto jantar para colocar em dia as notícias do Brasil. Ary</p> <p>Nas Missões Religiosas era obrigatório o convite para um jogo de futebol contra a ‘seleção’ dos indígenas, e as apresentações de danças do folclore indígena dos alunos e alunas ou do coral das alunas em cantos folclóricos e religiosos. Ary</p> |

Fonte: Elaborado pelo autor com base em BARDIN (2016).

Ao se observar os registros valorizados no Quadro 1, perante cada uma das categorizações estabelecidas, poder-se-á identificar, de maneira objetiva e direta, as manifestações da hospitalidade nas atividades do CAN por intermédio dos depoimentos daqueles que as vivenciaram, deduzindo-se, fundamentalmente, pela natureza sociológica, psicológica e histórica desses depoimentos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho partiu da seguinte questão de pesquisa: como a teoria da hospitalidade poderá lançar uma nova luz nas atividades do CAN, em sua tentativa de integrar populações isoladas, da sua criação até a década de 1990? E teve como objetivo geral, a proposta de compreender essas atividades, no recorte temporal assinalado, sobre a ótica da hospitalidade, identificando através de alguns atores, os hóspedes, a interpretação dessa realidade e, daí estabelecer um marco analítico da temática da hospitalidade, percebida pelos tripulantes do CAN na integração das populações isoladas.

A aviação é um assunto apaixonante, mesmo para aqueles que não participam ou participaram das atividades aéreas. No início, falou-se de lacuna por não ter sido possível ouvir os anfitriões, principalmente das populações mais isoladas, para quem o imaginário ligado às aeronaves é intenso. Mas, mesmo nas populações urbanas atuais, já familiarizadas com o avião, este não deixa de ativar áreas recônditas do imaginário, nem que seja em torno do medo de voar.

O emprego da aviação teve seu início não muito distante do momento contemporâneo, se for considerado que o primeiro voo do homem em uma máquina mais pesada que o ar, decolando por meios próprios, se deu em 23 de outubro de 1906, no 14 Bis, engenho de Alberto Santos Dumont, cuja trajetória aqui é registrada, como também é registrado aqueles que o antecederam.

Neste trabalho, foram observados os acontecimentos que marcaram a história da aeronáutica, desde a mitologia à chegada do avião ao Brasil, com o ideário e a inteligência de cada um dos precursores desse salto da humanidade para os ares, e que escreveram seus nomes na história, muitos dos quais pagando com a própria vida o seu pioneirismo.

O amadurecimento do emprego da aeronave, não somente como arma de guerra, possibilitou o desdobramento de sua utilização como vetor social, ao buscar, mesmo que obedecendo à interesses políticos, como uma ferramenta de propaganda do ‘nacionalismo’ de Estado da época, à integração de brasileiros isolados, e até esquecidos, carentes de atenção e assistência.

As aventuras dos pilotos que atravessavam o oceano e eram ovacionados pela sociedade brasileira por onde passavam veio a ter um significado meramente de colocar o Brasil nas manchetes, e de destacar os avanços aeronáuticos vigentes, além de ser uma

ação de intercâmbio diplomático, e significar uma destemida aventura aérea - propaganda. Poderia ter significado, mais do que a propaganda, um incentivo à indústria aeronáutica brasileira, o que só veio a acontecer, infelizmente, com a criação da EMBRAER no final da década de 1960.

Nada disso faz parte da história conhecida do turismo. As viagens, dentro dos estudos turísticos, costumam contemplar o viajante, o turista. O transporte faz parte da infraestrutura. Contudo, não se pode desconsiderar as várias áreas limítrofes que também podem ser consideradas relevantes, como o são, por exemplo, os casos daqueles que viajaram ou viajam para desbravar destinos insólitos, ou para ajudar pessoas isoladas sejam como voluntários (o segmento do volunturismo), sejam como profissionais, que é o caso que aqui interessa, o do Correio Aéreo Nacional, que surgiu em 12 de junho de 1931, como Correio Aéreo Militar (CAM) que, após a criação da Força Aérea Brasileira em 1941, tornou-se o Correio Aéreo Nacional (CAN) para continuar a integrar áreas isoladas do país, sobretudo na Amazônia.

Ao se colocar a história do CAN perante os pensamentos dos diversos autores da hospitalidade aqui apresentados, e seus conceitos e observações, mormente sobre o acolhimento, a hospedagem, a alimentação e comensalidade, e o entretenimento, tempos de hospitalidade, de imediato se vislumbra a possibilidade de se dar sentido ao papel do CAN perante as comunidades isoladas, especialmente na hileia amazônica, sob a ótica da hospitalidade, na percepção de seus tripulantes, os hóspedes.

Os entrevistados descrevem as dificuldades não apenas as populações tinham para se movimentarem nessas regiões e para alcançarem as suas localidades afastadas, indo ou vindo dos maiores centros, e que somente o faziam por via aérea ou através de rios nem sempre navegáveis durante todo o ano, para que se possa entender o que significava para essas comunidades a chegada de uma aeronave do CAN, mais que a simples chegada de novos visitantes, trazendo a percepção de que eram lembrados, não totalmente esquecidos.

O estabelecimento do vínculo era uma constante, e o relacionamento interpessoal uma realidade. Como se colocou na introdução, a voz dos anfitriões, necessária nos estudos de hospitalidade, foi ouvida através do depoimento dos hóspedes, os sujeitos entrevistados. A lacuna se deveu a motivos de ordem operacional, logística e de custo e fica como sugestão para futuros estudos já que uma das conclusões do presente estudo é que uma experiência tão marcante, segundo os relatos obtidos, e tão necessária à integração nacional, certamente está a merecer novas pesquisas. A

abundância de opiniões, de impressões, a fartura de detalhes transmitidos mostra que até mesmo o material ora trazido pode merecer novas reflexões no futuro.

A pesquisa consistiu na análise dos depoimentos de profissionais participantes do CAN. Já que se pretendia analisar essa atividade do ponto de vista da hospitalidade, as suas percepções, nas categorias que foram previamente escolhidas e que consistem nos chamados tempos da hospitalidade: acolher, hospedar, alimentar e entreter.

Na categoria acolhimento, ao se focar na recepção das tripulações do CAN que integravam essas populações isoladas, foram registradas as trocas e os presentes ofertados pelas comunidades e missões religiosas aos tripulantes, como reconhecimento por serem do CAN integrando essas populações visitadas, supondo-se hospitalidade, uma forma de encontro.

Na categoria hospedagem, conheceu-se como ocorriam esses pernoites e o que cercava essa hospedagem, uma dimensão da hospitalidade, ao cederem, algumas vezes, a sua própria casa.

Na categoria alimentação e comensalidade conheceu-se como eram alimentados os tripulantes, e quando e como compartilhavam essas refeições com essas comunidades, os anfitriões - nas residências, nas missões religiosas, descrevendo a percepção de júbilo em compartilhar, construindo ou consolidando relações de convivialidade, ações ligadas à hospitalidade.

Na categoria entretenimento conheceu-se, no encontro das tripulações do CAN com as populações, momentos de interação nas cenas hospitaleiras, com manifestações de alegria, com episódios marcantes para os entrevistados, honrados pelos anfitriões.

Num país cuja história está repleta de hostilidade para com as populações autóctones, como aquelas dos que se aventuraram a desbravar o interior - a crueldade dos bandeirantes, a opressão dos seringueiros, a destruição dos quilombos, o genocídio indígena - ao se reler a saga desses personagens que se arriscaram em aeronaves às vezes frágeis, inicialmente, em campos de pouso rudimentares ou rios nem sempre amistosos, com os desafios que tinham pela frente, percebe-se estar diante daquilo que, como lembra Camargo (2015), constitui um interstício, uma fresta de hospitalidade num cenário hostil.

O que se queria saber também – e isto foi considerado essencial até mesmo pela ausência de depoimentos dos anfitriões – era como funcionários públicos que, dentro da tradição militar, deixam-se guiar por rígidos protocolos, reagiram face ao apelo do calor humano das comunidades visitadas! Limitar-se-iam aos protocolos ou deixariam

transbordar para além da obrigação profissional o reconhecimento desse calor humano? O próprio interesse dos entrevistados em participar da pesquisa e o carinho com que guardam recordações dessa época não deixam dúvidas de que anfitriões e hóspedes portaram-se adequadamente nas inúmeras cenas hospitaleiras. Os depoimentos daqueles que vivenciaram essa história revelaram a hospitabilidade dominante neste cenário, e a imensa satisfação desses profissionais ao darem e receberem o carinho dessas populações, as verdadeiras trocas.

Conhecer o pioneirismo do CAN e aquilo o que ele representou e que representa na atualidade para as populações isoladas, mesmo que tenha a sua atuação, de certa forma, sido adaptada à realidade econômica atual do país, é essencial para que se possa reconhecer o valor social de suas atividades, e sob a luz da hospitalidade, compreender o papel de seus participantes nessa história, bem como a existência de hospitalidade nos interstícios de suas atividades. Afinal, com este trabalho foi possível efetuar uma reflexão sobre as atividades do CAN sob uma nova perspectiva, um novo ‘olhar’, sob a lente da hospitalidade.

Acredita-se não se encerrar com este trabalho a exploração deste tema, podendo ser possível aplicar esta descoberta em outras dimensões da hospitalidade, por intermédio de novas pesquisas e outros estudos, pois o Correio Aéreo Nacional, apesar de institucional, carrega com ele um forte apelo da hospitalidade incondicional.

REFERÊNCIAS

- ABAQUAR Cult. **A saga e as invenções de Santos-Dumont**. Juiz de Fora, MG: 2016. Disponível em: <<http://www.abaquarcult.com/single-post/2016/08/22/A-SAGA-E-AS-INVEN%C3%87%C3%95ES-DE-SANTOS-DUMONT>>. Acesso em: 12 dez. 2016.
- AEROVISÃO. Brasília: **REVISTA CECOMSAER**, abr./mai./jun. 2007. n. 219, p. 10-13. Disponível em: <[http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/files/Aerovisao219-\(1\).pdf](http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/files/Aerovisao219-(1).pdf)>. Acesso em: 06 set. 2016.
- _____. Brasília: **REVISTA CECOMSAER**, abr./mai./jun. 2011. n. 230, p. 10-11, p. 42. Disponível em: <<http://docslide.com.br/download/link/aerovisao-a-revista-oficial-da-forca-aerea-brasileira-ed-230>>. Acesso em: 06 set. 2016.
- _____. Brasília: **REVISTA CECOMSAER**, out./nov./dez. 2015. n. 246, p. 40-41. Disponível em: <<https://docslide.com.br/download/link/aerovisao-no-246-outnovdez-2015>>. Acesso em: 06 set. 2016.
- ALMEIDA, Juliana Vieira de. **Uma odisseia em busca de Héstia: do turismo à hospitalidade pelos caminhos das representações sociais**. 2009. 151 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2009. Disponível em: <http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/bitstream/123456789/14321/1/JulianaVA_TESE.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2017.
- ARAGÃO, Isabel Lopez. O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo. Rio de Janeiro: **Revista UNIFA**, 2012. v. 25, n. 31, p. 111-118. Disponível em: <https://www.unifa.aer.mil.br/site/novo_portal/revista/31/31_edicao_2_2012.pdf>. Acesso em: 06 set. 2016.
- ARIÈS, Philippe. *Le bon goût est-il soluble dans la modernité?* In: GANG, Gong; _____. *Le goût*. Paris: *Desclée de Brouwer*, 2000. p. 61-115.
- ARQUIVO NACIONAL. **Descrição do Fundo**: Salgado Filho. 1. ed. 2012. Disponível em: <<http://www.portalan.arquivonacional.gov.br/media/Salgado%20Filho%20final%2017%20dez.pdf>>. Acesso em 29 ago. 2016.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.
- AVIAÇÃO NAVAL. **100 anos da aviação naval no Brasil**. FGV Projetos. Rio de Janeiro: 2016. Disponível em: <https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/pdf_baixa_-_aviacao_naval_0.pdf>. Acesso em: 06 set. 2016.
- BAPTISTA, Isabel. Lugares de hospitalidade. In: DIAS, Celia Maria de Moraes (Org.). **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002. p. 157-164.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2016.
- BARROS, Domingos. **Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1940.

- BATISTA, William. **Memória da ausência**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.
- BARBOSA, Ary Pereira. **A Força Aérea Brasileira na Amazônia**. Palestra, Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHIMEX). Rio de Janeiro: 30 jul. 2013. Disponível em: <http://catalinasnobrasil.com.br/site/files/A_FAB_na_Amazonia.pdf>. Acesso em: 1 mar. 2018.
- BAUER, Martin W. e GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis/RJ: Vozes, 2002.
- BELLINTANI, Adriana Iop. **O Exército brasileiro e a missão militar francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)**. Tese (Doutorado em História) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/3811>>. Acesso em 09 set. 2016.
- BENVENISTE, Emile. **O vocabulário das instituições indo-europeias**. Campinas: UNICAMP, 1995. v. 2, p. 87-101.
- BINET-MONTANDON, Christiane. Acolhida – uma construção do vínculo social. In: MONTANDON, Alain (Org.). **O livro da hospitalidade - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, p. 1171-1176, 2011.
- BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de política I**. 11. ed. Brasília: Ed. Unb, 1998.
- BOFF, L. Virtudes para um outro mundo possível: **hospitalidade, direito e deveres de todos**. Petrópolis: Vozes, v. 1, 2005.
- _____. Virtudes para um outro mundo possível: **comer e beber juntos e viver em paz**. Petrópolis: Vozes, v. 3, 2006.
- BOUTAUD, Jean Jacques. Comensalidade: compartilhar a mesa. In: MONTANDON, Alain. (Org.). **O livro da hospitalidade - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, 2011. p. 1213-1230.
- BRANDÃO, Junito de Souza. **Mitologia Grega**, vol. I. Petrópolis: Vozes, 1986.
- _____. **Mitologia Grega**, vol. III. Petrópolis: Vozes, 1987.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 6.796, de 17 de agosto de 1944. Cria Unidades de Aviação. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 19 ago.1944, Seção 1, p. 14537. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6796-17-agosto-1944-382903-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 07 set. 2016.
- _____. Decreto nº 22.802, de 24 de março de 1947. Extingue Unidades Aéreas. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 26 mar. 1947, Seção 1, p. 4105. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-22802-24-marco-1947-378553-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 07 set. 2016.

_____. Decreto nº 29.640, de 5 de junho de 1951. Organiza o Comando de Transporte Aéreo. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 9 jun. 1951, Seção 1, p. 8738. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-29640-5-junho-1951-336984-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 07 set. 2016.

BRASIL. Decreto nº 40.551, de 12 de dezembro de 1956. Cria, no Ministério da Aeronáutica, a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 20 dez. 1956, Seção 1, p. 24215. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-40551-12-dezembro-1956-342467-norma-pe.html>>. Acesso em: 07 set. 2016.

_____. Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. **Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, e legislação correlata**. Brasília, DF: 1990, Art. 116/117. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8112compilado.htm>. Acesso em: 07 dez. 2017.

CAILLÉ, Alain. Dádiva e Associação. In: MARTINS, Paulo H. (Org.) **A dádiva entre os modernos: discussão sobre os fundamentos e as regras do social**. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 191-205.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. **Hospitalidade**. 2. ed. revista. São Paulo: ALEPH, 2005.

_____. A pesquisa em hospitalidade. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, jul./dez. 2008. ano 5, n. 2, p. 15-51.

_____. Os interstícios da hospitalidade. **Revista Hospitalidade**. São Paulo: mai. 2015. v. 12, n. especial, p. 42-69.

CAMBESES, Manuel Junior. A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. Palestra proferida no **XI Congresso Internacional FIDEHAE**, Lisboa: 2011. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/travessia-aerea.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2016.

_____. **A saga do Correio Aéreo Nacional**. Opúsculo. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_can.pdf>. Acesso em: 11 out. 2016.

_____. **Lysias Augusto Rodrigues, pioneiro do Correio Aéreo Nacional**. Opúsculo. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2017. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_lyusias_rodrigues.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2017.

CAMÕES, Instituto. **Ciência em Portugal**. Lisboa: 2003. Disponível em: <<http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/p2.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

CANAVÓ FILHO, José; MELO, Gilberto de Oliveira. **Asas e glórias de São Paulo**. 1. ed. São Paulo: IMESP, 1977.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias: dados para a história do Brasil**. Rio de Janeiro, 1950. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/imagens/dossies/contestado/CARVALHOMarechalSetembrinode.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

CATALINAS NO BRASIL. Belém: Disponível em: <<http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/>>. Acesso em: 09 set. 2016.

CAVENDISH, Henry. Experiments on Air. By Henry Cavendish, Esq. FRS & SA. **Philosophical Transactions of the Royal Society of London**, v. 74, 1784. p. 119-153. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/106582?seq=35#page_scan_tab_contents>. Acesso em: 07 ago. 2018.

CHAGAS, Paulo Pinheiro. **O Brigadeiro da Libertação**. Rio de Janeiro: Zello Valverde, 1946. p. 154-162-163.

CAVENAGHI, Airton José. Marcel Mauss e a historiografia cultural: um resgate contemporâneo. **Revista Brasileira de Pesquisa de Turismo**, São Paulo: set./dez. 2016. v. 10, n. 3, p. 459-474. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.7784/rbtur.v10i3.1132>>. Acesso em: 01 out. 2016.

COMAER. **Missão da Aeronáutica – ICA 11-1**. Brasília, DF: 2007.

_____. **Concepção Estratégica, Força Aérea 100 - DCA 11-45**. Brasília, DF: 2016.

CORREIA NETO, Jonas. Missão Militar Francesa. **Revista Da Cultura**, FUNCEB-Fundação Cultural Exército Brasileiro. Brasília: 2005. n. 8, p. 34-39. Disponível em: <http://www.funceb.org.br/images/revista/17_4p2s.pdf>. Acesso em: 05 set. 2016.

COSTA, Dina Czeresnia. **Política Indigenista e assistência à saúde Noel Nutels e o Serviço de Unidades Sanitárias Aéreas**. Rio de Janeiro: Cadernos de Saúde Pública, out./dez. 1987. v. 3 n. 4. p. 388-401.

COULANGES, Denys Fustel de. **A Cidade Antiga (1830-1889)**. São Paulo: Ed. Edameris, 1961.

CUNHA, Rudney. **7º Esquadrão de Transporte Aéreo "Cobra"**. Disponível em: <<http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/br/eta7.html>>. Acesso em 7 ago. 2016.

DA COSTA, Mauro Gomes. Os povos indígenas do Alto Rio Negro/AM e as missões civilizatórias salesianas: evangelização e civilização. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo: jul. 2011.

DE CASTRO RIBEIRO, Sergio. **Análise do Desenvolvimento do Transporte Aéreo Regional no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011. <http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/SergioDeCastroRibeiro.pdf>. Acesso em: 18 dez. 2017.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. Metodologia científica. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (Org.). **Turismo Como aprender, como ensinar**. São Paulo: SENAC, 2002. v. 1, p. 257-280.

DUMONT, Alberto Santos. **O que eu vi o que nós veremos**. 1918. Disponível em: <http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumond.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2016.

ENGLER, Nick. **Help with Homework**. *Wright Brothers Aeroplane Company*. n.d. Bookworks, Inc. Web. 2009. Disponível em: <http://www.wright-brothers.org/History_Wing/History_of_the_Airplane/Decade_After/Wake_Up_Call/Wake_Up_Call_1.htm>. Acesso em: 13 dez. 2016.

ESTADO DE SÃO PAULO, O (jornal). **A aviação em S. Paulo**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 08 jan. 1910. p. 7. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/personalidade/745/#!/19100108-11350-nac-0007-999-7-not/tela/fullscreen>>. Acesso em: 12 set. 2016.

FRAGOSO, Augusto Tasso **História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai**. 2. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1959. v. 3.

FRANÇA, André S. **Voando com os pássaros**. Belém: 2013. Disponível em: <<http://profplanck.blogspot.com.br/2013/05/voando-com-os-passaros.html>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

FRANCKEN, Frans II. **As sete obras de misericórdia**. The State Hermitage Museum (St. Petersburg, Russia). Flanders, Bélgica, 1613-1617. Disponível em: <<http://www.hermitagemuseum.org/wps/portal/hermitage/digital-collection/01.+Paintings/30521/?lng=en>>. Acesso em: 20 out. 2016.

GERALDO, Alcyr Lintz. **O Avião na Campanha do Contestado**. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/est-militares/aviao-contestado.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GODBOUT, Jacques T.; CAILLÉ, Alain; CABRERA, José Pedro. **O espírito da dádiva**. Lisboa: Instituto Piaget, 1992.

GOMES, Romeu. Análise e interpretação de dados de pesquisa qualitativa. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis/RJ: Vozes, 2016. p. 72-95.

GOTMAN, Anne. O Comércio da hospitalidade é possível? Tradução Luiz Octávio de Lima Camargo. **Revista Hospitalidade**. São Paulo: jun./dez. 2009. v. 6, n. 2, p. 3-27.

GRASSI, Marie-Claire. Transpor a Soleira. In: MONTANDON, Alain (Org.). **O livro da hospitalidade - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, 2011. p. 45-53.

GRINOVER, Lúcio. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In: DIAS, Célia M. (Org.). **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.

HANGAR 33. **Dimitri Sensaud de Lavaud: O Primeiro Voador do Brasil**. São Paulo: 2014. Disponível em: <Disponível em: <<http://blog.hangar33.com.br/dimitri-sensaud-de-lavaud-o-primeiro-voador-do-brasil/>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

HARPYA. **Rotas do CAM – 1939**. Harpya Leilões - Antiguidades, Niterói, RJ: 2016. Disponível em: <<http://www.harpyaleiloes.com.br/peca.asp?ID=1927615&ctd=23&tot=&tipo=40>>. Acesso em: 05 set. 2016.

INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 1, 1988.

INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 2, 1990.

_____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 3, 1991.

_____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 4, 2005.

_____. **Maj-Brig-do-Ar Lysias Augusto Rodrigues: Pioneiro do Correio Aéreo Nacional - Patrono do INCAER**. Rio de Janeiro: INCAER, 2017. Disponível em: <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysius_rodrigues.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2017.

KANT, Immanuel. **Para a paz perpétua – estudo introdutório**. Rianxo, Espanha: Instituto Galego de Estudos de Segurança Internacional e da Paz, Ensaios sobre Paz e Conflitos, v. 5, 2006.

KAPERAVICZUS, Alexandre Faro. **A Evolução da Hospitalidade na Aviação: Do Voo do “Jahú” aos Tempos Atuais de Competição entre empresas tradicionais e “Low-Cost”**. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://periodicos.anhembi.br/arquivos/trabalhos001/435274.pdf>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

LAKATOS, Eva Maris; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 7. ed. 2017

LASHLEY, Conrad. Para um entendimento teórico. In: _____; MORRISON, Alison (Org.). **Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado**. São Paulo: Manole, 2004. p. 1-24.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. Os balões de observação da guerra do Paraguai. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB**, abr./jun. 1973. n. 299.

LEVINAS, Emmanuel. **Totalidade e infinito**. Lisboa: Edições 70, 1988.

LÉVI-STRAUSS, Claude. Introdução à obra de Marcel Mauss. In: MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a dádiva**. Lisboa: Edições 70, 2013. p. 7-50 (reimpressão).

LUCENA, Felipe. **História do Campo dos Afonsos**. Diário do Rio de Janeiro.com, 14 jan. 2016. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-campo-dos-afonsos/>>. Acesso em: Acesso em 05 set. 2016.

LUGOSI, Peter. Hospitality Spaces, Hospitable Moments: Consumer Encounters and Affective Experiences in Commercial Settings, **Journal of Foodservice**, v. 19, n. 2, 2008, p. 139-149.

MACHADO, Gisele. O voo do João de Barros. **Revista APARTES**-Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: mar./abr. 2016. n. 19. Disponível em: <file:///E:/BANCA%20DO%20MESTRADO/revista_APARTES_N19_MARABR16.pdf>. Acesso em: 06 set. 2016.

MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a dádiva**. Lisboa: Edições 70, 2013. p. 51-223.

MESQUITA, Valério. **Cento e treze anos da tragédia do PAX**. Macaíba, RN: 2015. Disponível em: <<http://senadinhomacaiba.com.br/blog/cento-e-treze-anos-da-tragedia-do-pax/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec; Rio de Janeiro: Abrasco, 2000.

MONTANDON, Alain. Espelhos da Hospitalidade. In: _____ (Org.). **O livro da hospitalidade - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, 2011a. p. 31-37.

_____. Convidar/Receber. In: _____ (Org.). **O livro da hospitalidade - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, 2011b. p. 1303-1309.

MORAIS, Fernando. **Montenegro**. Biografia. São Paulo: Planeta, 2006.

MYZONE59.COM. **Alberto Santos-Dumont: un pionnier aviateur**. França: 2016. Disponível em: <<http://www.myzone59.com/alberto-santos-dumont-un-pionnier-aviateur/>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

NAVAL. **A História do Correio Aéreo Naval**. Portal naval.com. Disponível em: <http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist11_CAN.htm>. Acesso em 06 set. 2016.

OLIVEIRA, José Maria do Amaral. **Aviação Naval Brasileira: Sonhos e Realidades**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: v. 116 n. 7/9, p. 11-50, jul./set. 1996. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1996_00241.pdf>. Acesso em 05 set. 2016.

PEIXOTO, Dermeval. **Campanha do Contestado: episódios e impressões**. Rio de Janeiro, 1950. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/imagens/dossies/contestado/DERMEVALPeixoto.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

PEREIRA, Bernardino Souza. **Primeira experiência com balão de Bartolomeu Lourenço de Gusmão**. Museu Paulista da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1940. Disponível em: <<http://gutolacaz.com.br/grafica/sd/pintura.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

PÉROL, Céline. Amar e Agir. In: MONTANDON, Alain (Org.). **O livro da hospitalidade** - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas. São Paulo: SENAC, 2011. p. 1281-1293.

PINTEREST. **A guerra do contestado**. Disponível em: <<https://uk.pinterest.com/explore/a-guerra-do-contestado-943559480444/>>. Acesso em 05 set. 2016.

PITT-RIVERS, Julian. *The law of hospitality*. In: *The Fate of Shechem or The Politics of Sex: Essays in the Anthropology of the Mediterranean*. University of Edinburgh. Edinburgh, Scotland, UK: HAU, Journal of Ethnographic Theory, 2012, v. 1. n.1. p. 501-517 (*reprint*). Disponível em: <<http://www.haujournal.org/index.php/hau/article/viewFile/99/120>>. Acesso em: 26 set. 2016.

RAFFESTIN, Claude. **Réinventer l'hospitalité. Communications**. Paris: Editions du Seuil, 1997. n. 65, p. 165-174. Tradução: Marielys Siqueira Bueno.

RAYNAL, Marie. Entrevista com Anne Gotman. **Revista Hospitalidade**. São Paulo: 2013. v. 10, n. 1, p. 146-157.

RESTOUT, Jean-Bernard. **Philemon et Baucis donnant l'hospitalite a Jupiter et Mercure**. Musée des Beaux-Arts de Tours. Paris: 1769. Disponível em: <http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/joconde_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_1=REF&VALUE_1=02650000759>. Acesso em: 17 jun. 2017.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro: A formação e o sentido do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RODRIGUES, Lysias Augusto. **Roteiro do Tocantins**. 4. ed. Palmas, TO: Alexandre Acampora, 2001.

RODRIGUES, Jeferson Ferreira. **Alarga o espaço da tua tenda: uma abordagem teológica da hospitalidade inter-religiosa**. Dissertação (Mestrado em Teologia) – Faculdade de Teologia, PUCRS. Porto Alegre, 2015. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/7373/3/000470272%20-%20Texto%20completo.pdf>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

SÁ, Luiza Vieira. **Rondon: o agente público e político**. Tese (Doutorado em História) - Universidade de São Paulo. São Paulo: 2009. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?biw=1366&bih=618&q=Rondon%3A+O+Agente+P%3%BAblico+e+Pol%3%ADtico&oq=Rondon%3A+O+Agente+P%3%BAblico+e+Pol%3%ADtico&gs_l=psy-ab.12.33i160k1.1751763.1751763.0.1753983.1.1.0.0.0.587.587.5-1.1.0.dummy_maps_web_fallback...0...1.1.64.psy-ab.0.1.586...0.Lsy9vMl6W1E>. Acesso em: 07 set. 2017.

SALVA, Viviane. **Gestão de serviços em hospitalidade**: O papel do Comissário como anfitrião nas empresas aéreas brasileiras. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.anhembi.br/arquivos/trabalhos001/451355.pdf>>. Acesso em: 04 jan. 2018.

SANTOS, Antônio José Nogueira dos. **Hospitalidade e serviços a bordo de aeronaves**: O caso da Azul Linhas Aéreas. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.anhembi.br/arquivos/trabalhos001/451317.pdf>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

SCHEMEIL, Yves. Redes de Sociabilidade no Mundo. In: MONTANDON, Alain (Org.). **O livro da hospitalidade** - acolhida ao estrangeiro na história e nas culturas. São Paulo: SENAC, 2011. p. 1195-1212.

SELWYN, Tom. Uma antropologia da hospitalidade. In: LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (Org.). **Em busca da hospitalidade**: perspectivas para um mundo globalizado. São Paulo: Manole, 2004. p. 25-52.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **A Saga do Correio Aéreo**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

_____. **Caminhando com Eduardo Gomes**. Rio de Janeiro: Novas Direções, 1989.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

SOUZA, José Garcia de. **A Epopeia do Correio Aéreo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1986.

SVALBARD, Museum. **Expedição Amundsen 1926. O dirigível "NORGE"**. Svalbard og Jan Mayen, Noruega: 2013. Disponível em: <<http://bildearkiv.svalbardmuseum.no/fotoweb/archives/5000-Historiske%20bilder/Indekserte%20bilder/SVF%2004144.tif.info>>. Acesso em 12 dez. 2016.

TAGLIAVINI, Mauricio. **JAHÚ**. Museu Asas de um Sonho (TAM). São Carlos, 2011. Disponível em: <http://www.trekearth.com/gallery/South_America/Brazil/Southeast/Sao_Paulo/Sao_Carlos/photo1308217.htm>. Acesso em: 05 set. 2016.

TELFER, Elizabeth. A filosofia da hospitalidade. In: LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (Org.). **Em busca da hospitalidade**: perspectivas para um mundo globalizado. São Paulo: Manole, 2004. p. 53-78.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado: 1906–1916**. 2009. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/3882>>. Acesso em: 17 fev. 2018.

VARGAS, Getúlio Dornelles. **No limiar do ano de 1938**. Discurso. Biblioteca da Presidência da República. Rio de Janeiro: 1938. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos/1937/08.pdf/view>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

VAS, Braz Batista. Os Balões de Observação na Guerra do Paraguai: considerações historiográficas. **Revista UNIFA**. Rio de Janeiro: dez. 2012. v. 25, n. 31, p. 34-46.

VISONI, Rodrigo Moura; CANALLE, Joao Batista Garcia. O sistema de navegação aérea de Júlio César Ribeiro de Souza. **Revista Brasileira de Ensino de Física**. São Paulo: 2010, v. 32, n. 2, p. 2601-1-2601-10. Disponível em: <<file:///E:/BANCA%20DO%20MESTRADO/O%20sistema%20de%20navega%C3%A7%C3%A3o%20a%C3%A9rea%20de%20J%C3%BAlio%20C%C3%A9sar%20Ribeiro%20de%20Souza.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2017.

GLOSSÁRIO

Observação: As palavras ou termos que receberam o símbolo * (asterisco) neste trabalho, estão aqui listados, em ordem alfabética, acompanhadas de suas explicações, definições ou outras informações.

Aerobotes: são aviões caracterizados pela fuselagem em forma de casco, como de um barco. Hidroaviões são aviões com flutuadores no lugar de rodas. Disponível em: <<http://www.ebc.com.br/especiais/90anosaviacaoBR>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Aída D'Acosta: nasceu em Elberon, New Jersey, USA, e era filha de um armador cubano-americano, Ricardo D'Acosta, e de Micaela Hernandez Alba Y Alba. Santos-Dumont começou a preparar Aída para voar. Deu-lhe apenas três breves lições e resolveu deixá-la voar sozinha no dirigível N° 9, no dia 27 de julho de 1903. Aída embarcou no N° 9, em Neuilly, e voou até o pouso, bem-sucedido, no Campo de Bagatelle. Era o primeiro voo pilotado por uma mulher em uma aeronave a motor. Disponível em: <<http://www.au.af.mil/au/afri/aspj/apjinternational/apj-s/2004/3trimes04/acostaeng.htm>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

Aileron: Uma superfície móvel, geralmente perto do bordo de fuga de uma asa, que controla a rolagem da fuselagem ou os efeitos das manobras da aeronave, como curvas ou similares. Disponível em: <<http://www.dictionary.com/browse/aileron>>. Acesso em: 18 set. 2016.

Alain Caillé: é professor de sociologia e economista da Universidade de Paris X, onde dirige a especialização *Sociedade, Economia, Política e Trabalho (SEPT)* do Mestrado em Ciências Sociais e Sociologia (escola doutoral “Economia, Organizações e Sociedade”, da qual é membro do diretório) e anima o GÉODE (Grupo de estudos e de observação da democracia), laboratório de sociologia política que se fundiu ao laboratório de filosofia política contemporânea de Paris X – Nanterre, para constituir o SOPHIAPOL (sociologia, filosofia e antropologia políticas. É o fundador do movimento anti-utilitarista nas ciências sociais e dirige a *Revue du M.A.U.S.S.* Alain Caillé resume “o essencial dos argumentos” que desenvolveu “em diversos textos e, de forma mais particular, em “*Ni holisme ni individualisme*”. Marcel Mauss *et le paradigme du don*”. In: *La Revue du M.A.U.S.S. (Mouvement Anti-Utilitariste en Sciences Sociales) semestrielle, n° 8: L'obligation de donner. La découverte sociologique capitale de Marcel Mauss*, 2º semestre de 1996. Paris: *La Découverte/M.A.U.S.S.* Disponível em: <<http://www.jornaldomauss.org/periodico/?p=2177>> Acesso em: 19 set. 2016.

Alexis Machuron (1872 - 1901): foi um balonista francês, que veio a ser o instrutor de Alberto Santos Dumont. Em 1893, veio ao Brasil cuidar da construção do dirigível “Bartholomeu de Gusmão”, de Augusto Severo de Albuquerque. Construiu numerosos balões, entre os quais os aeróstatos dirigíveis de Santos Dumont. Disponível em: <http://otten.com.br/cc14/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=19>. Acesso em: 06 set. 2016.

Amazônia Ocidental: Composta pelos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, a Amazônia Ocidental detém 42,97% da extensão territorial da Amazônia Legal e comporta aproximadamente 57% das florestas da região. Disponível em:

<<http://www.suframa.gov.br/invest/zona-franca-de-manaus-amazonia-ocidental.cfm>>. Acesso em: 11 out. 2016.

Black Hawk: Helicóptero H-60 da FAB, um “buruburu”, como os índios *yanomamis* chamam os helicópteros, pousou em aldeias para tornar possível um trabalho que envolve civis e militares com o objetivo de levar qualidade de vida para os indígenas. O trabalho, sem fins lucrativos, atingiu as marcas de 237 cirurgias e 1.273 consultas médicas realizadas em Maturacá (AM), comunidade na fronteira do Brasil com a Venezuela, a mais de 850 km de Manaus (AM) (AEROVISÃO, 2015, p. 41).

Brigadeiro Camarão: Tenente-Brigadeiro-do-Ar João Camarão Telles Ribeiro (1916 – 2000), conhecido na Região Norte do país por suas iniciativas e incursões em comunidades isoladas e distantes, e o apoio ao indígena brasileiro. Em 1936 ingressou na Escola Militar do Realengo, na Arma de Aviação, e como tenente serviu no Sétimo Corpo de Base Aérea, em Belém, entre 1941 e 1942, em plena Segunda Guerra. A construção de aeródromos em áreas remotas também foi uma de suas grandes realizações. Disponível em:

<[http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/files/Aerovisao219-\(1\).pdf](http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/files/Aerovisao219-(1).pdf)>. Acesso em: 12 out. 2016.

Buriti: Conhecido como uma das mais belas palmeiras, podendo alcançar entre 20 m e 35 m de altura, o buriti se desenvolve em terrenos baixos com grande oferta de água, como margens de rios, áreas brejosas ou permanentemente inundadas. É chamada pelos povos indígenas de “árvore-da-vida” e totalmente aproveitada por comunidades em áreas de extração, geralmente coletadas para coberturas de casas rústicas e utilização em artesanato. Disponível em:

<<http://www.agencia.cnptia.embrapa.br/gestor/agroenergia/arvore/CONT000fbl23vmz02wx5eo0sawqe3flbr6im.html>>. Acesso em 29/08/2016.

Catalina: *CONSOLIDATED VULTEE 28 (PBY-5/PBY-5A/PBY-6A CATALINA, e CANSO A)*. História: Disponível em:

<<http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/historico/14-o-catalina.html>>. Acesso em: 09 set. 2016.

Caxiri: é uma bebida fermentada indígena, sempre preparada pelas mulheres, um tipo de cerveja, à base de mandioca. O caxiri é preparado em grandes quantidades durante as festas indígenas e os mutirões, ou trabalhos coletivos, na derrubada ou plantio das roças. É também uma bebida que permite ao pajé o acesso ao mundo do sobrenatural, durante os rituais do Turé e da tocai. Nestas ocasiões, tanto o pote quanto o caxiri, transformam-se em “entidades sobrenaturais”, presentes também na cosmologia indígena.

Fonte: Dicionário de Palavras Brasileiras de Origem Indígena – Clóvis Chiaradia.

Disponível em: <<http://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/caxiri/>>. Acesso em: 13 ago. 2017.

Charles-Louis de Secondat, barão de La Brède e de Montesquieu, conhecido como Montesquieu (1689/1755), foi um político, filósofo e escritor francês. Disponível em:

<<http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/Montesqu.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Cirrus e Stratus: *Cirrus* são nuvens altas, finas e compridas, que formam estruturas alongadas e permitem inferir a direção do vento àquela altitude. A sua presença é normalmente indicadora de bom tempo. *Stratus* é uma camada uniforme de nuvens

baixas que habitualmente cobre todo o céu, com ar estável, e estão associadas à precipitação fraca ou moderadas, e lembra um nevoeiro que não chega a tocar no chão (se um nevoeiro espesso ascender originam nuvens *Stratus*). Disponível em: <<http://fisica.ufpr.br/grimm/aposmeteo/cap6/cap6-2-2.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Coluna Prestes: foi um movimento que ocorreu entre os anos de 1925 e 1927. Teve este nome, pois um dos líderes foi o capitão Luís Carlos Prestes. A principal causa foi a insatisfação de parte dos militares (tenentismo) com a forma que o Brasil era governado na década de 1920. O objetivo principal era derrubar o governo do presidente Arthur Bernardes. O movimento teve início na cidade de Alegrete (sul do Rio Grande do Sul) e após dois anos e meio, e percorrer 11 estados, terminou dividido. Um grupo foi para a Bolívia, enquanto outro foi para o Paraguai. Embora não tenha conseguido derrubar o governo, a ‘Coluna Prestes’ foi um movimento que enfraqueceu politicamente a República Velha, abrindo caminho para a Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas ao poder. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/CrisePolitica/ColunaPrestes>>. Acesso em 15/09/2016.

COMARA: Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2015/12/comissao-de-aeroportos-da-regiao-amazonica-ja-realizou-mais-de-200-obras>>. Acesso em: 12 out. 2016.

COMARA: Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2015/12/comissao-de-aeroportos-da-regiao-amazonica-ja-realizou-mais-de-200-obras>>. Acesso em: 12 out. 2016.

Em 1953 foi criada a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), e em 1955 a Comissão Mista Força Aérea Brasileira/SPVEA. Em dezembro de 1956, esse grupo tornou-se a COMARA, com a missão de projetar, equipar e construir aeroportos na Amazônia, além de realizar obras civis para órgãos da administração federal, estadual e municipal, de acordo com os interesses do então Ministério da Aeronáutica, hoje Comando da Aeronáutica. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/comara/index.php/historico>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

Contingenciamento: consiste no retardamento ou, ainda, na inexecução de parte da programação de despesa prevista na Lei Orçamentária Anual (LOA) em função da insuficiência de receitas. Normalmente, no início de cada ano, o Governo Federal emite um Decreto limitando os valores autorizados na LOA, relativos às despesas discricionárias ou não legalmente obrigatórias (investimentos e custeio em geral). Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/servicos/faq/orcamento-da-uniao/elaboracao-e-execucao-do-orcamento/o-que-e-contingenciamento>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

Coronelismo: A partir da criação da Guarda Nacional, uma milícia, após a abdicação de D. Pedro I, 1831, os seus comandantes eram escolhidos por eleição, em todo o território nacional, e nomeados pelo governo imperial, com a patente de coronéis, e eram normalmente patrocinados ou sendo os próprios fazendeiros mais poderosos. Os oficiais eram os capatazes das suas fazendas e pessoas de importância ou aliados políticos e, os soldados, eram escolhidos entre os agregados, peões e capangas dos fazendeiros. Com a Revolução de 1930 o coronelismo começa a perder o seu poder no país, graças à campanha de presidente **Getúlio Vargas** de combater este sistema autoritário.

Disponível em:

<<http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/9682/FERNANDALOVATO.pdf?sequence=1>> Acesso em: 05 set. 2016.

Daniel Bernoulli: (1700-1782) foi um importante matemático, físico e professor suíço. Desenvolveu o "Princípio da Hidrodinâmica". A equação de Bernoulli é utilizada para descrever o comportamento dos fluidos em movimento no interior de um tubo. A equação de Bernoulli é a principal equação dos estudos da Mecânica dos fluidos e explica, por exemplo, como os aviões mantêm-se no ar. Disponível em: <<https://www.famousscientists.org/daniel-bernoulli/>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Démesure (francês): Perda de senso de proporção, exagero excessivo. Loucura, excesso de confiança, orgulho se apodera de um herói fictício (BRANDÃO, 1987, p. 66).

Dimitri Sensaud de Lavaud: (1882-1947) se dedicou ao longo de quatro anos ao seu ambicioso projeto de construção de um avião. Era aficionado por engenharia mecânica e encomendara na Europa dezenas de publicações científicas. Disponível em: <http://istoe.com.br/79207_O+PRIMEIRO+VOO+NO+PAIS/>. Acesso em: 13 dez. 2016.

DOUGLAS DC-3 ou C-47: é um avião com capacidade para 3 tripulantes e 28 passageiros, destinado a missões de transporte. Voou pela primeira vez em 1935, sendo construídos mais de 13.000 aparelhos (dos quais 485 pelo Japão e 2.000 pela União Soviética, durante a Segunda Guerra Mundial), que operaram continuamente por mais de meio século. A Força Aérea Brasileira utilizou esses aviões, de 1944 a 1983, em missões do Correio Aéreo Nacional, onde cumpriram importante papel na integração da Amazônia brasileira. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/musal/index.php/anvs/294-douglas-dc-3>>. Acesso em: 09 set. 2016.

Edu Chaves: Eduardo Pacheco Chaves (1887 – 1975) foi aviador pioneiro nas ligações aéreas entre São Paulo e Santos; São Paulo e Rio de Janeiro, e também entre o Rio e Buenos Aires, Argentina. Em 28 de julho de 1911 recebe a sua licença de piloto da *Federation Aeronautique Internationale*. Disponível em: <<https://www.dci.com.br/opiniao/2.249/direto-da-redac-o-a-saga-de-edu-chaves-que-deu-asas-ao-brasil-1.522868>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

Eduardo Gomes: O Marechal-do-Ar Eduardo Gomes (1896 – 1981) foi aviador, militar e político brasileiro. Em 1922 participou do movimento conhecido como ‘Os 18 do Forte’, e em 1932 assume o comando das Forças da Aviação Militar (Exército) que defendem o governo federal na Revolução Constitucionalista de São Paulo. É patrono da Força Aérea Brasileira. Foi Ministro da Aeronáutica no governo de Café Filho (1954-1955) e no governo de Castelo Branco (1964-1967) (SIQUEIRA, 1989).

Enfarpelados: Flexão de enfarpelar, que significa vestido com roupa nova, diferente da usadas habitualmente; empetecado; embonecado. Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/enfarpelado>>. Acesso em 19/09/2016.

Exército Americano: A aviação militar americana separou-se do Exército Americano (ARMY) em 18/09/1947, constituindo a Força Aérea Americana (USAF). Disponível

em: <<https://forum.warthunder.com/index.php?/topic/177095-o-anivers%C3%A1rio-da-usaf/>>. Acesso em: 09 set. 2016.

Expedicionários da Saúde: É uma ONG, uma organização brasileira sem fins lucrativos, criada em 2003 por um grupo de médicos voluntários dispostos a levar medicina especializada, principalmente atendimento cirúrgico, às regiões isoladas favorecendo populações indígenas. Disponível em: <<http://www.iafortopedia.com.br/expedicionarios-da-saude/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

Fática: do grego *phátis* (o que se diz). Diz-se da função da linguagem que busca assegurar o contato entre falante e destinatário, como no uso de expressões como: Alô? Está me ouvindo? Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/f%C3%A1tico>> Acesso em: 20 out. 2016.

François Marie Arouet: mais conhecido como Voltaire (1694 /1778), foi um escritor, ensaísta e filósofo iluminista (movimento cultural da elite intelectual europeia do século XVIII que procurou mobilizar o poder da razão, a fim de reformar a sociedade e o conhecimento herdado da tradição medieval) francês. Disponível em: <<http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/FrancoMr.htm>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Frans Francken II (1581 -1642): o ‘Jovem’ (1581 -1642), foi um pintor belga de uma família de artistas. Ele desempenhou um papel importante no desenvolvimento da arte flamenga na primeira metade do século XVII através de suas inovações na pintura de gênero, e introdução de novos assuntos. Disponível em: <<http://www.sabercultural.com/template/pintores/Francken-II-Frans-O-Jovem-1.html>> Acesso em: 20 out. 2016.

Frígia: (em grego, *Φρυγία*) foi um reino da antiguidade situado na parte centro-oeste da Anatólia (atual Turquia). Foi devastada por invasores cimérios, em 690 a.C., e brevemente conquistada por sua vizinha Lídia, passando dentro do império persa de Ciro II da Pérsia, do império de Alexandre e seus sucessores, e pelo rei de Pérgamo (atual Turquia), que ao aliar-se aos romanos, fez com que, no primeiro século, a Frígia passasse a ser uma região interiorana das províncias romanas da Galácia e da Ásia. A língua frígia sobreviveu até o século VI d.C. Disponível em: <<http://povosdaantiguidade.blogspot.com.br/2009/12/frigios.html>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

Furetière: A palavra dicionário tem sua origem no latim medieval *dictionarius*, significando coleção de palavras. No entanto mesmo tendo origem latina, a tradição de colecionar e organizar palavras em forma de listas remonta ao tempo dos Acádios, povo habitante da região central da Mesopotâmia, no século VII a C. No século XVII, o "grand siècle" da civilização francesa, vários são os dicionários monolíngues do francês de boa qualidade para a época: o dicionário *Richelet* (1680), o dicionário *Furetière* (1690) e o dicionário da Academia Francesa (1694). No século XVIII além da nova versão do Dicionário da Academia (1718) e do excelente *Dictionnaire de Trévoux*, um dos mais importantes feitos lexicográficos (Lexicografia: ciência ou estudo da elaboração, revisão e redação de dicionários, glossários, entre outros) da época, uma obra dos enciclopedistas franceses. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/trama/article/viewFile/961/824>>. Acesso em: 21 out. 2016.

Gosport: O Sistema “*Gosport*”: uma reorganização completa dos métodos de treinamento de voo da Escola de *Gosport*, UK, criado por Robert Raymond Smith Barry (1886 - 1949), um oficial do *Royal Flying Corps*, atual *Royal Air Force*, que foi adotado em todo o mundo. O currículo combinava o treinamento em sala de aula e a instrução de voo duplo. Os alunos eram expostos, em ambientes controlados, às manobras potencialmente perigosas, do tipo “parafuso”, até que pudessem aprender a se recuperar de erros de julgamento. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/uk-england-21321362>>. Acesso em 06/09/2016.

Guerra do Contestado: Iniciada em outubro de 1912, na Região Sul do país, a Guerra do Contestado foi um conflito armado que opôs as forças dos governos federal e estadual, aos sertanejos que viviam na região disputada pelos estados de Santa Catarina e do Paraná. Estendeu-se por 4 anos, até 1916, e estima-se que tenha deixado mais de 10 mil mortos. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/contestado/abertura>> Acesso em: 05 set. 2016.

Henri Lachambre (1846 - 1904): foi um fabricante francês de balões. Construiu balões para os brasileiros Júlio César Ribeiro de Souza, em 1881 e 1883, Alberto Santos Dumont, de 1898 a 1904, e Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, em 1902. Lachambre forneceu balões ao US Signal Corps (USA) e à expedição ao ártico de Salomon August Andrée, em 1897. Trabalhou com Alberto Santos-Dumont que voou com o seu primeiro balão em 1898 (o “Brasil”). Disponível em: <<https://www.loc.gov/item/2002722670/>>. Acesso em: 06 set. 2016.

Henry Cavendish (1731-1810): nasceu em Nice, na França. Ele foi um físico e químico. Disponível em: <<https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/5064/Henry%20Cavendish>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Henry Deutsch de Meurthe (1846 - 1919): era um apaixonado pela aviação e foi o cofundador, em 1898, do Aeroclube da França. Patrocinava muitos prêmios de incentivo aos aeronautas. Disponível em: <<http://www.aerosteles.net/stelefr-montmartre-deutsch>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

Hermes da Fonseca (1855 – 1923): foi militar e político. Sobrinho de Deodoro da Fonseca apoiou a proclamação da república. Em 1904, assumiu o comando da Escola Militar de Realengo, que formava os oficiais do exército brasileiro. Desempenhou vários cargos governamentais até se tornar Ministro da Guerra, no governo de Afonso Pena (1906-1909). Na eleição de 1 de março de 1910, contra o candidato Rui Barbosa, foi eleito. Ao deixar a presidência, em novembro de 1914, viajou para a Europa, afastando-se da política. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/biografias/hermes_da_fonseca>. Acesso em: 16 jul. 2017.

Héstia: O mito de Héstia (Vesta para os romanos) e Hermes (Mercúrio para os romanos): Héstia é a deusa grega do fogo sagrado, da pira doméstica e da cidade. Filha de Cronos e Rheia era a divindade do lar, zelando pela família e pelos laços familiares. Zeus concedeu-lhe a honra de ser venerada nos lares, pela chama viva no centro da casa. Era a expressão da estabilidade, protegendo as cidades e as famílias, proporcionando iluminação, calor e aquecimento. A imagem do fogo sagrado é compartilhada com Hermes, que era também o deus dos viajantes, protetor da magia e da adivinhação, da

sorte e das mudanças de vida. A conexão de Héstia e Hermes é relativa a espaço. No Mundo Grego antigo, a parte externa dos lares tinha como proteção a "Herma", uma coluna que representava Hermes. Assim, Hermes e Héstia eram associados na proteção do sagrado lar; enquanto Hermes protege o exterior, Héstia protege o interior. Através do acolhimento e da proteção, Héstia é o símbolo mítico da hospitalidade. A condição de guardiã das imagens de Héstia faz-nos entrar em conexão com outro aspecto dessa divindade, o da hospitalidade. Propiciando um lugar de união de congregação, Héstia oferece hospitalidade às imagens, elas são como espíritos que se corporificam ou se personificam através do acolhimento e do aconchego da lareira de Héstia. Personificar é um modo de conhecer; é uma possibilidade de se estabelecer um relacionamento fecundo com o inconsciente (ALMEIDA, 2009).

Hýbris (grego): Falta de medida que resulta em exagero ou excesso nas palavras, sentimentos ou atitude (BRANDÃO, 1987, p. 66).

IBAMA: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, órgão federal criado pela Lei nº 7.735 de 22/02/1989, é uma autarquia vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). Seus objetivos são a preservação, a melhoria e a recuperação da qualidade ambiental, além de assegurar o desenvolvimento econômico, com o uso sustentável dos recursos naturais. O IBAMA é resultado da fusão de quatro entidades que, até então, atuavam separadamente na área ambiental, e que tiveram suas atribuições fundidas no novo órgão: Secretaria do Meio Ambiente (SEMA), Superintendência da Borracha (SUDHEVEA), Superintendência da Pesca (SUDEPE) e Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF). Disponível em: <<http://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/27857-o-que-e-o-ibama/>>. Acesso em 08/09/2017.

Isaac Newton (1642-1727): foi um cientista inglês. Descobriu a Lei da Gravitação Universal. Disponível em: <https://www.ebiografia.com/isaac_newton/>. Acesso em: 05 set. 2016.

Jahú (na ortografia da época): foi o nome dado pelo Comandante João Ribeiro de Barros à aeronave da travessia, em homenagem à sua cidade natal, a atual Jaú-SP. Disponível em:

<http://www.camarajau.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=273&Itemid=100>. Acesso em 05/09/2016.

Jean le Rond d'Alembert (1717/1783): desenvolveu trabalhos sobre o cálculo integral, e seus principais feitos foram no campo da astronomia e da matemática, com estudos de equações com derivadas parciais e seu uso na física. Disponível em: <<http://ecalculo.if.usp.br/historia/dalembert.htm>>. Acesso em: 05 set. 2016.

João Negrão (1901 - 1978): Coronel João Negrão foi um militar da Força Pública do Estado de São Paulo, atual Polícia Militar do Estado de São Paulo, que participou da heroica travessia do Oceano Atlântico a bordo hidroavião JAHÚ (1926 - 1927), como copiloto do comandante João Ribeiro de Barros. Na época ele tinha vinte e seis anos de idade e era Tenente Aviador da Esquadrilha da Aviação da Força Pública de São Paulo. Disponível em:

<<http://www.ahimtb.org.br/POLICIA%20MILITAR%20DE%20SÃO%20PAULO%20SINTESE.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

João Ribeiro de Barros (1900-1947): Comandante do hidroavião JAHÚ, com o qual cruzou o Oceano Atlântico em 1927, no memorável reide internacional "Gênova – Santo Amaro", tendo como tripulantes o navegador e Copiloto João Negrão e o mecânico Vasco Cinquini, substituído por Mendonça, já no Brasil. Disponível em: <http://www.camarajau.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=273&Itemid=100>. Acesso em 05/09/2016.

Joaquim Pedro Salgado Filho: Salgado Filho nasceu a 02/07/1888, em Porto Alegre, Rio Grande do Sul e faleceu no mesmo estado em 30/07/1950. Bacharel em ciências jurídicas e sociais pela Faculdade do Rio de Janeiro foi ministro interino da Educação e Saúde Pública (1932), e ministro do Trabalho, Indústria e Comércio (1932-1935). Foi deputado pelas classes liberais à Assembleia Legislativa, ministro do Supremo Tribunal Militar (1938-1941) e da Aeronáutica (1941-1945). Arquivo Nacional. Descrição do Fundo: Salgado Filho. 1ª edição, 2012. Disponível em: <<http://www.portalan.arquivonacional.gov.br/media/Salgado%20Filho%20final%2017%20dez.pdf>>. Acesso em 29/08/2016.

John Locke (1632/1704) foi um filósofo inglês e ideólogo do liberalismo, sendo considerado um dos líderes da doutrina filosófica conhecida como empirismo e um dos ideólogos do iluminismo. Disponível em: <https://www.ebiografia.com/john_locke/>. Acesso em: 05 set. 2016.

Kirk, Ricardo João (1874-1915), foi Tenente de Infantaria do Exército e o primeiro aviador militar brasileiro, sendo também o primeiro que empregou o avião como arma de guerra no Brasil. Foi declarado alferes em 1893, e promovido ao posto de Primeiro-Tenente em 1898. Entusiasta da aviação, voou, pela primeira vez, em um avião pilotado por Roland Garros sob os auspícios da *Queen Aviation Company Limited*, de Nova York, empresa de demonstrações aéreas que chegara ao Rio de Janeiro com seis aviões e diversos ases da aviação francesa. Acidentou-se e faleceu na Guerra do Contestado.

Leonhard Euler (1707-1783): foi um importante matemático e cientista suíço, considerado um dos maiores estudiosos da matemática. Uma de suas maiores realizações foi o desenvolvimento do método dos algoritmos e a introdução da função gama, a analogia entre o cálculo infinitesimal e o cálculo das diferenças finitas, quando discutiu minuciosamente todos os aspectos formais do Cálculo Diferencial e Integral, da época. Disponível em: <<http://ecalculo.if.usp.br/historia/euler.htm>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Lourenço Pellegatti (1891 – 1976): em São Paulo estudou no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo e foi um dos indicados para trabalhar na construção das grades do Teatro Municipal de São Paulo. Durante muitos anos esteve à frente de uma indústria de máquinas têxteis de sua propriedade, no bairro da Lapa. Pellegatti foi o mecânico, que junto com Dimitri construíram o São Paulo. Disponível em: <http://hid0141.blogspot.com.br/2010/07/dimitri-sensaud-de-lavaud-o-pioneiro_15.html>. Acesso em: 13 dez. 2016.

Marcel Mauss (1872-1950): Marcel Israël Mauss nasceu em Epinal/França em 10 de maio de 1872. Estudou filosofia na Universidade de Bordeaux e na Escola Pratique de Hautes Études de Paris, no mesmo período em que Durkheim trabalhou como seu primeiro professor. Pertenceu à primeira geração de etnólogos, sociólogos e folcloristas comparativistas juntamente com Paul Rivet, Lucien Lévi-Bruhl, Robert Hertz, entre

outros, que se reuniam, desde 1896, em torno da revista *Annee Sociologique*. Disponível em: <<http://teoriasantropologicas.com/2011/01/24/marcel-mauss-1872-1950/>>. Acesso em: 18 set. 2016.

Messianismo: é um movimento ou sistema ideológico que prega a salvação da humanidade por intermédio da entronização de um messias que pode ser um indivíduo, uma classe ou uma ideia. Disponível em: <http://www.unicamp.br/~aulas/Conjunto%20I/4_10.pdf>. Acesso em: 05 set. 2016.

Mito (definição): O mito conta uma história sagrada; ele relata um evento que teve lugar no momento crítico, o tempo fabuloso do "princípio". Em outras palavras, o mito conta como, através das ações de seres sobrenaturais, uma realidade passou a existir, total realidade, Cosmos, ou apenas um fragmento: uma ilha, uma espécie vegetal, o comportamento humano, uma instituição. É sempre a história de uma "criação": ele relata como algo foi produzido, começou a ser. [...] Os mitos revelam, assim, sua atividade criadora e revelar a sacralidade (ou simplesmente "sobrenaturalidade") de suas obras. Em suma, os mitos descrevem as diversas e por vezes dramáticas irrupções do sagrado (ou "sobrenatural") no mundo. É essa irrupção do sagrado que realmente estabelece o mundo e o fato de como é hoje (tradução livre). ELIADE, Mircea. *Aspects du mythe*. Paris: NRF/Gallimard, 1963, Coll. Idées, p. 15. Disponível em: <<http://agora.qc.ca/dossiers/Mythe>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

Mundurukus: povo de tradição guerreira, dominavam culturalmente a região do Vale do Tapajós, que nos primeiros tempos de contato e durante o século XIX era conhecida como Mundurukânia. Hoje, suas guerras contemporâneas estão voltadas para garantir a integridade de seu território ameaçado pelas pressões das atividades ilegais dos garimpos de ouro, pelos projetos hidrelétricos e a construção de uma grande hidrovia no Tapajós. Disponível em: <<https://pib.socioambiental.org/pt/povo/munduruku/print>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

Noel Nutels: O trabalho de Noel Nutels junto aos índios se iniciou como médico na 'Expedição Roncador-Xingu' (1943-1948), organizada no governo Vargas, dentro da 'Marcha para o Oeste' (1938-1945), e durante a segunda guerra mundial, com o objetivo de desbravar terras ainda desconhecidas entre o Brasil Central e a Amazônia, intimamente articulada com a proposta de trabalho dos Vilas Boas naquele período.

Paneirinho: É um cesto amazônico feito de talas de guarimã (uma espécie de cana de colmo liso e reto, que oferece superfícies planas, flexíveis, que suportam o corte de talas milimétricas), como é conhecido no baixo amazonas e zona Bragantina do Pará. É confeccionado em traçado hexagonal formando estrelas de Davi. A palavra paneiro é híbrida, vem do tupy - PANÁ (cesto) com o sufixo português - EIRO que expressa uso, finalidade e profissão (paná + eiro = Paneiro). No passado, os caboclos ribeirinhos embalavam farinha em paneiros que eram forrados com as folhas do guarimã. Carregase e guarda-se nos paneiros roupas e alimentos, até animais são transportados em paneiros na Amazônia. Disponível em: <<http://pedropaulofloresta.blogspot.com.br/2011/06/paneiro.html>>. Acesso em 22/09/2017.

Pet (hosti-pet): significa originalmente a identidade pessoal (BENVENISTE, 1995, p. 87).

Philippe Ariès (1914 - 1984): foi um importante historiador e medievalista francês, escrevendo sobre a família e a infância. Ariès escreveu vários livros sobre a vida diária comum. *Disponível em:* <<http://editoraunesp.com.br/catalogo/9788539304714,o-tempo-da-historia>> *Acesso em:* 20 out. 2016.

Prelazia do Rio Negro: Ação missionária salesiana (Congregação religiosa da Igreja Católica Apostólica Romana, fundada em 1859, por São João Bosco) junto aos povos indígenas do Alto Rio Negro/Amazonas/Brasil, região do Noroeste Amazônico. Criada pela Santa Sé, em 1910, a Prefeitura Apostólica do Rio Negro (Amazonas) foi confiada à Ordem Salesiana, em 1914, cujos membros passaram a atuar na vila de São Gabriel da Cachoeira, a partir de 1916 (COSTA, 2009 *apud* DA COSTA, 2011, p. 1).

Princesa Isabel: Isabel Cristina Leopoldina Augusta Micaela Gabriela Rafaela Gonzaga de Bragança e Bourbon d'Orléans (1846 –1921) foi filha do imperador Pedro II do Brasil e sua herdeira provisória, e recebeu o título de Princesa Isabel. Casou em 1864, com o príncipe francês Gastão, Conde d'Eu. A princesa serviu três vezes como regente do império enquanto seu pai viajava pelo exterior. Durante a sua terceira regência promoveu a abolição da escravidão com a Lei Áurea, em 1888. Com a proclamação da República em 1889, junto com a sua família foram exilados na França, vivendo nesse país até a sua morte. *Disponível em:* <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/personalidades,princesa-isabel,742,0.htm>>. *Acesso em:* 13 dez. 2016.

Projeto Rondon: A ideia de levar a juventude universitária a conhecer a realidade brasileira e a participar do processo de desenvolvimento surgiu em 1966, durante reunião realizada no Rio de Janeiro, com a participação de universidades do então Estado da Guanabara, do Ministério da Educação e Cultural e de especialistas em educação. O Projeto Rondon foi semeado em 11 de julho de 1967, quando uma equipe formada por 30 universitários e dois professores de universidades do antigo Estado da Guanabara, conheceram de perto a realidade amazônica no então território federal de Rondônia. A primeira missão teve a duração de 28 dias. *Disponível em:* <<http://www.projektorondon.defesa.gov.br/portal/index/pagina/id/9718/area/C/module/default>>. *Acesso em:* 30 out. 2016.

René Descartes (1596/1650) foi um filósofo, físico e matemático francês. Fez estudos nas áreas da Epistemologia e Metafísica. É considerado o pioneiro no pensamento filosófico moderno. Desenvolveu o Método Cartesiano no qual defende que só se deve considerar algo como verdadeiramente existente, caso possa ser comprovada sua existência. *Disponível em:* <https://www.ebiografia.com/rene_descartes/>. *Acesso em:* 05 set. 2016.

René Gouast (1897-1980): pseudônimo de René Pierre Lasne, um pintor e escritor francês. *Disponível em:* <http://data.bnf.fr/10829059/rene_lasne/>. *Acesso em:* 15 jun. 2017.

Restout: Jean-Bernard **Restout** (1732-1797), pintor histórico francês e gravador de buril (instrumento usado para gravar em metais e madeira).

Revolta dos 18 do Forte de Copacabana foi uma revolta tenentista ocorrida na cidade do Rio de Janeiro (capital do Brasil na época) em 5 de julho de 1922. Foi a primeira revolta tenentista da República Velha. Teve a participação de 17 militares e um civil. O

descontentamento dos tenentes com o monopólio político do poder no Brasil por parte das oligarquias (principalmente ricos fazendeiros) de Minas Gerais e São Paulo, levou ao levante do Forte de Copacabana e da Escola Militar, 5 de julho de 1922. O forte foi bombardeado e a rendição dos rebeldes foi exigida. O Tenente Siqueira Campos e um grupo de militares rebeldes pegaram armas e marcharam pelas ruas em direção à sede do governo federal. Durante a marcha alguns militares desistiram, ficando apenas 17 que receberam o apoio de um civil, totalizando 18. Os rebeldes foram cercados pela tropa do governo, e após forte tiroteio na praia de Copacabana, somente Siqueira Campos e Eduardo Gomes sobreviveram e foram presos. Os outros dezesseis integrantes do movimento foram mortos no combate (CHAGAS, 1946).

Revolução de 1924, também chamada de **Revolta Paulista de 1924**, ou **Revolta Esquecida**, é uma segunda etapa do **Tenentismo** (movimento formado em geral por militares de média e baixa patente que questionavam o sistema vigente no país, mesmo sem defender uma causa ideológica específica, que teve início em 1922 na capital brasileira). A ideia dessa revolta dos tenentes chegou a São Paulo, na madrugada de 5 de julho, por ser o centro econômico mais desenvolvido do país, e possuir uma Força Pública poderosa, com oficiais a favor do movimento. A cidade de São Paulo foi bombardeada por aviões do governo federal (leal ao presidente Artur Bernardes) em vários pontos da cidade, como a Mooca, o Brás e Perdizes. Sem poderio militar equivalente, os rebeldes retiraram-se para Bauru. Vencidos, os revoltosos marcharam, então, rumo ao sul do país e uniram-se aos oficiais gaúchos comandados por Luís Carlos Prestes, muitos aderindo à “Coluna Prestes”. Disponível em:

<<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/os-noventa-anos-da-revolucao-de-1924-9458.html>>. Acesso em 15/09/2016.

Roald Amundsen Engelbregt Gravning (1872 – 1928) foi um explorador norueguês das regiões polares. Ele liderou a expedição para a Antártica e a primeira que alcançou o Polo Sul. Ele também fez parte da primeira expedição aérea que voou sobre o Polo Norte. Disponível em:

<http://frammuseum.no/polar_history/explorers/roald_engelbregt_gravning_amundsen_1872-1928>. Acesso em: 05 set. 2016.

Rodrigues Alves: Francisco de Paula Rodrigues Alves (1848-1919) foi advogado e político brasileiro, sendo Conselheiro do Império, Presidente da Província de São Paulo de 1887 a 1888, Presidente do Estado de São Paulo de 1900 a 1902; eleito, governou como Presidente do Brasil de 1902 a 1906, sendo novamente Presidente do Estado de São Paulo de 1912 a 1916. Em 1918 foi eleito novamente Presidente da República, entretanto, com a saúde debilitada não teve condições de tomar posse, acabou falecendo no Rio de Janeiro no dia 16 de janeiro de 1919. Disponível em:

<<http://atlas.fgv.br/verbetes/rodrigues-alves>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

Roger Bacon, também conhecido como “Doctor Mirabilis” (Doutor Admirável) um dos mais famosos frades franciscanos de seu tempo, morre em 7 de novembro de 1294 em Oxford. Filósofo inglês, Bacon deu considerável ênfase ao empirismo e é tido como um dos primeiros defensores do moderno método científico apesar de estudos posteriores ligar Bacon às tradições da alquimia e do ocultismo. Disponível em:

<<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/17659/hoje+na+historia+1294+-+morre+o+frade+franciscano+roger+bacon.shtml>>. Acesso em: 05 set. 2016.

São Cipriano de Cartago: Tásccio Cecílio Cipriano, nasceu no norte da África, provavelmente em Cartago, entre os anos 200 e 210 d.C. Filho de família abastada recebeu formação superior, dedicando-se à oratória e advocacia. Converteu-se ao Cristianismo, já adulto, por volta de 245. Três anos depois foi eleito bispo de Cartago. Foi degolado nas imediações da cidade, na presença de grande multidão de cristãos e pagãos, em 14 de setembro de 258. Cipriano divulga por volta do outono do ano de 251, um livro de conduta cristã denominado: "*Catholicae Ecclesiae Unitate*" - "A Unidade da Igreja Católica". Disponível em: <http://www.ecclesia.com.br/biblioteca/pais_da_igreja/s_cipriano.html> Acesso em: 20 out. 2016.

Savoir-vivre: saber viver; arte de viver bem; boas maneiras; civilidade; cortesia; e educação. (tradução livre do autor).

Senso comum: é, assim, ametódico, assistemático, oral, subjetivo e heterogêneo, caracterizando-se também como um conjunto desagregado de ideias e opiniões difusas e disperso. Não reflete criticamente sobre a totalidade, uma vez que é construído de modo imediato, a partir de experiências, vivências, crenças e valores. Daí sua tendência conservadora, conformista e ideológica. Disponível em: <http://www2.anhembri.br/html/ead01/metodologia_pesq_cientifica_80/lu02/lo2/index.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

Subsídios Oficiais: A partir de um adicional tarifário de 3% sobre bilhetes aéreos vendidos nas grandes empresas, para utilizá-lo basicamente nessa subvenção, dentre outras. Disponível em: <<https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/revista-em-discussao-ediao-novembro-2010/materias/incentivos-oficiais-a-aviaao-regional-existiram-entre-1975-e-1999.aspx>>. Acesso em: 11 out. 2016.

Symposium: *Latim symposium, du grec sumposion, de sumpinein, boire ensemble. Chez les Grecs, second partie d'un banquet ou d'un festin, consacrée à la boisson, aux jeux, chansons, danses et intermèdes divers.* Tradução livre do francês para o português: Latim *symposium*, do grego *sympósion*, beber juntos. Entre os gregos, a segunda parte de um banquete ou festa dedicada à bebida, jogos, canções, danças e vários interlúdios. Disponível em: <<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/symposion/76093>>. Acesso em: 03 out. 2016.

Tília: é uma planta medicinal presente no hemisfério norte, onde o ambiente é propício para o seu desenvolvimento. A tília serve para ajudar no tratamento de pressão alta, tensão nervosa, bronquite, catarro, cansaço, má digestão, dispepsia, epilepsia, dor de cabeça, sarampo, gripe, resfriado, dor de estômago, febre, ansiedade, enxaqueca, infecções na pele, insônia e espasmos. Disponível em: <<http://www.mundobaforma.com.br/tilia-para-que-serve-beneficios-e-propriedades/>>. Acesso em: 18 jun. 2017.

Tuiuti: Lago Tuiuti, no Paraguai, onde, em suas margens e pântanos, ocorreu a maior, a mais sangrenta e também uma das mais importantes batalhas da Guerra do Paraguai. Disponível em: <<https://seuhistory.com/hoje-na-historia/travada-batalha-de-tuiuti-mais-sangrenta-da-guerra-do-paraguai>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Umberto Nobile (1855 – 1978): foi um aviador italiano, engenheiro aeronáutico e explorador ártico. Nobile foi um desenvolvedor e promotor de aeronaves semirrígidas

durante o período entre as duas grandes guerras mundiais. Disponível em: <<http://biografieonline.it/biografia-umberto-nobile>>. Acesso em: 05 set. 2016.

Val-de-Cans: A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) divulga uma versão sobre o nome Val-de- Cans: “segundo o escritor Olavo Guimarães Freire, a designação do tradicional bairro de Belém é uma alusão ao nome de um antigo povoado habitado por negros alforriados ou foragidos de quilombos, quase todos idosos e de cabelos brancos. Há registros também de que em 1895, uma comitiva do então governador Lauro Sodré navegou de Belém à Vila de Pinheiro, hoje bairro de Icoaraci, em uma gaiola, e avistou uma multidão de negros – quase todos de cabelos brancos –, assistindo à passagem da comitiva fluvial. Admirado, o governador exclamou: Isto é um verdadeiro Val-de- Cans. Em latim, em tradução livre, seria um vale de pessoas idosas, de cabelos brancos. A expressão acabou por batizar o local.” Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-belem-val-de-cans-julio-cezar-ribeiro/sobre-o-aeroporto/historico/>>. Acesso em: 09 set. 2016.

Viandas: utensílios removíveis para transporte de alimentos cozidos, em porções separadas. Disponível em: <<https://dicionariocriativo.com.br/significado/vianda>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

Zeppelin NT (*New Technology*): é uma classe de aeronaves cheias de hélio fabricadas desde a década de 1990 pela empresa alemã Zeppelin Luftschifftechnik GmbH em Friedrichshafen, Alemanha. Disponível em: <<https://zeppelin-nt.de/en/zeppelin-NT/technology.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

APÊNDICE A - Roteiro para as entrevistas

A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN).

Considera-se como da mesma categoria os voos do CAN e os voos de integração de populações isoladas.

1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva!

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva!

Categoria Acolhimento

3) Como era o **acolhimento**, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que os emocionavam, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

Categoria Hospedagem

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, neste caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

8.2) Passavam bem com essas comidas?

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

Descreva essas experiências em detalhes!

Categoria Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Impressão ou Percepção

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

APÊNDICE C - Autorização de entrevista de Ary Pereira Barbosa**AUTORIZAÇÃO DE ENTREVISTA PARA TRABALHO CIENTÍFICO**

Prezado Cel. Ary Pereira Barbosa, eu agradeço a atenção e a contribuição para o desenvolvimento deste projeto científico, orientado pela Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo para o Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi (SP/SP).

O título do meu trabalho é “A hospitalidade na integração de populações isoladas: o Correio Aéreo Nacional (CAN)”, para que possamos detectar como se inserem os conceitos da hospitalidade nessa importante atividade.

Gostaria de solicitar a sua autorização para tratar academicamente o conteúdo da sua entrevista, de acordo com sua determinação.

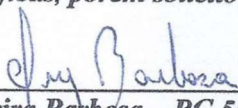
Os dados enviados serão analisados em termos metodológicos e publicados, por isso, também solicito a sua autorização para utiliza-los em apresentações, eventos e outras publicações científicas.

Para dar andamento ao projeto, peço que avalie a proposta, preencha um dos tópicos a seguir, assine e date este documento.

(X) Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, como autorizo que meu nome seja citado no trabalho.

() Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, porém solicito que meu nome não seja citado no trabalho.

Ciente:



Ary Pereira Barbosa – RG 562.423 SSP/DF

Data: 21 de setembro de 2017

Agradeço e subscrevo-me.

Atenciosamente,



Roberto Moreira Calçada Junior

RG: 205.218 do C.Aer.

Celular: (11) 983836367

E-mail: robcalcada@gmail.com

APÊNDICE D - Autorização de entrevista de Luiz Carlos Rosa

AUTORIZAÇÃO DE ENTREVISTA PARA TRABALHO CIENTÍFICO

Prezado Cel. Luiz Carlos Rosa, agradeço a atenção e a contribuição para o desenvolvimento deste projeto científico, orientado pela Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo para o Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi (SP/SP).

O título do meu trabalho é “A hospitalidade na integração de populações isoladas: o Correio Aéreo Nacional (CAN)”, para que possamos detectar como se inserem os conceitos da hospitalidade nessa importante atividade.

Gostaria de solicitar a sua autorização para tratar academicamente o conteúdo da sua entrevista, de acordo com sua determinação.

Os dados enviados serão analisados em termos metodológicos e publicados. Por isso, também solicito sua autorização para utiliza-los em apresentações, eventos e outras publicações científicas.

Para dar andamento ao projeto, peço que avalie a proposta, preencha um dos tópicos a seguir, assine e date este documento.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, como autorizo que meu nome seja citado no trabalho.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, porém solicito que meu nome não seja citado no trabalho.

Ciente: _____

Data: 31/ JULHO / 2017

Agradeço e subscrevo-me.

Atenciosamente,

Roberto Moreira Calçada Júnior

RG: 205.218 do CAer.

Celular: (11) 983836367

E-mail: robcalcada@gmail.com


Luiz Carlos Rosa
Cel. Av. R/1
Chefe PAA-PIPAR-Uberlândia

APÊNDICE E - Autorização de entrevista de Fernando da Cunha Machado Costa**AUTORIZAÇÃO DE ENTREVISTA PARA TRABALHO CIENTÍFICO**

Prezado Cel. Fernando da Cunha Machado Costa, agradeço a atenção e a contribuição para o desenvolvimento deste projeto científico, orientado pela Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo para o Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi (SP/SP).

O título do meu trabalho é “A hospitalidade na integração de populações isoladas: o Correio Aéreo Nacional (CAN)”, para que possamos detectar como se inserem os conceitos da hospitalidade nessa importante atividade.

Gostaria de solicitar a sua autorização para tratar academicamente o conteúdo da sua entrevista, de acordo com sua determinação.

Os dados enviados serão analisados em termos metodológicos e publicados. Por isso, também solicito sua autorização para utiliza-los em apresentações, eventos e outras publicações científicas.

Para dar andamento ao projeto, peço que avalie a proposta, preencha um dos tópicos a seguir, assine e date este documento.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, como autorizo que meu nome seja citado no trabalho.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, porém solicito que meu nome não seja citado no trabalho.

Ciente: _____

Data: 24/7/2017

Agradeço e subscrevo-me.

Atenciosamente,

Roberto Moreira Calçada Junior

RG: 205.218 do CAer.

Celular: (11) 983836367

E-mail: robcalcada@gmail.com

APÊNDICE F - Autorização de entrevista de João Alfredo de Oliveira

AUTORIZAÇÃO DE ENTREVISTA PARA TRABALHO CIENTÍFICO

Prezado Sr. João Alfredo de Oliveira, agradeço a atenção e a contribuição para o desenvolvimento deste projeto científico, orientado pela Prof. Dr. Luiz Octávio de Lima Camargo para o Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi (SP/SP).

O título do meu trabalho é “A hospitalidade na integração de populações isoladas: o Correio Aéreo Nacional (CAN)”, para que possamos detectar como se inserem os conceitos da hospitalidade nessa importante atividade.

Gostaria de solicitar a sua autorização para tratar academicamente o conteúdo da sua entrevista, de acordo com sua determinação.

Os dados enviados serão analisados em termos metodológicos e publicados. Por isso, também solicito sua autorização para utiliza-los em apresentações, eventos e outras publicações científicas.

Para dar andamento ao projeto, peço que avalie a proposta, preencha um dos tópicos a seguir, assine e date este documento.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, como autorizo que meu nome seja citado no trabalho.

Autorizo a utilização acadêmica dos dados enviados em apresentações, eventos e publicações científicas, porém solicito que meu nome não seja citado no trabalho.

Ciente: _____

Data: 25 de Julho 2017

Agradeço e subscrevo-me.

Atenciosamente,



João Alfredo de Oliveira.

RG: 219.251 do CAer.

Celular: (91) 981433654

E-mail: sortvoalfredo@yahoo.com.br



APÊNDICE G – Transcrição da entrevista de Clóvis de Athayde Bohrer**17 de novembro de 2016 – 02 de fevereiro de 2017****A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES
ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)****Respostas aos quesitos:****1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?****Descreva!**

Voei no CAN durante grande parte da minha carreira na Força Aérea Brasileira, de 1948 a 1970, de Tenente a Coronel, exceto nos 2 anos em que comandi o 5º Grupo de Aviação em Natal, tendo a oportunidade de concorrer à escala de diversas Linhas do CAN que cobriam, praticamente, todo o território nacional, o que, em muitos períodos, ocorreu simultaneamente com os voos que realizava em aeronaves orgânicas das Unidades em que servia.

Minha 1ª missão no CAN teve início em 08 de junho de 1948, quando, servindo em Salvador, realizei a linha denominada “Litoral Norte”, que partia de Recife e tinha como ponto final a cidade do Rio de Janeiro, e previa 10 escalas: Maceió, Penedo, Aracaju, Salvador, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, Caravelas e Vitória, encerrando-se no Rio de Janeiro, sendo o regresso pela mesma rota.

A aeronave utilizada era o Beechcraft bimotor, T-7 ou C-45.

Durante os 2 anos em que servi em Salvador (1948 e 1949), apesar dos voos no equipamento orgânico do 1º/7º Grupo de Aviação – aeronaves de Bombardeio Médio B-25J, concorri regularmente à escala do CAN na linha “Litoral Norte”.

Após a minha transferência para o Quartel General da 5ª Zona Aérea, sediado em Porto Alegre, continuei concorrendo à escala do CAN na linha denominada “Litoral Sul”, na qual eram utilizadas as mesmas aeronaves T-7 ou C-45, que compreendia o trajeto do Rio de Janeiro até Porto Alegre, pelo litoral, em um circuito fechado pelo interior do Rio Grande do Sul, com retorno ao Rio de Janeiro, também pelo litoral, e previa 21 escalas: Santos, Paranaguá, Florianópolis, Araranguá, Porto Alegre, Pelotas, Rio

Grande, Santa Vitória do Palmar, Jaguarão, Bagé, Dom Pedrito, Livramento, Quaraí, Uruguaiana, Itaqui, São Borja, Santo Ângelo, Cruz Alta, Passo Fundo, Santa Maria, Cachoeira do Sul, Porto Alegre e , daí, para o Rio de Janeiro, percorrendo a mesma rota da ida.

De 1959 a 1963, período em que servi na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, como Instrutor, passei a concorrer aos voos nas Linhas do CAN que partiam do Rio de Janeiro nas quais eram utilizadas aeronaves Douglas C-47. Entre elas podem ser citadas Brasília, Uruguaiana, Belém Litoral, Mato Grosso, São Francisco, Araguaia, Xingu, Tocantins, Acre e Boa Vista.

Posteriormente, durante o período em que servi no Comando de Transporte Aéreo (COMTA), de 1966 e 1967, e quando retornei à ECEMAR como Instrutor, em 1968 e 1969, voei o C-54 (DC-4), aeronave que, na época, era utilizada nas Linhas-Tronco em território nacional e nas linhas para países da América do Sul e para os Estados Unidos, indo também para o Canal de Suez, em apoio ao Contingente Brasileiro que lá se encontrava destacado à serviço das Nações Unidas.

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva!

Resumindo o que mencionei no item anterior a respeito desta pergunta:

- Nas Linhas Litoral Norte e Litoral Sul voei as aeronaves T-7 e C45; e
- Nas demais Linhas voei aeronaves C-47 e C-54, todas pertencentes às Unidades subordinadas ao então denominado Comando de Transporte Aéreo, que tinha, como uma de suas missões, a realização dos voos do CAN.

Categoria Acolhimento

3) Como era o acolhimento, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Nas localidades situadas longe dos grandes centros, muitas das quais somente podiam ser alcançadas por via aérea ou através de rios, nem sempre navegáveis, e que, em sua grande maioria não contavam com o apoio da aviação comercial, a chegada de uma aeronave do CAN não se constituía apenas uma novidade. Ela significava muito mais, pois trazia consigo, para aquelas populações desassistidas, a certeza de que não estavam esquecidas, de que alguém zelava por elas, bem como a esperança de que aqueles esporádicos apoio e atenções que a FAB lhes proporcionava, um dia se tornariam uma ação de rotina dos Órgãos Governamentais.

A FAB levava até elas socorro médico, apoio em transporte em casos de emergência, contato com a civilização através de jornais, revistas e publicações diversas que traziam em suas aeronaves e que lhes eram entregues.

Em resumo: traziam vida e esperança àquelas populações para as quais o limite do conhecimento era as matas que as cercavam.

Em certas ocasiões a recepção e o acolhimento que nos proporcionavam, o sentimento de gratidão que expressavam através do brilho em seus olhos e o sorriso tímido que nos dirigiam, eram, para nós, inúmeras vezes, motivo de profunda emoção por constatarmos o que, realmente, para os que ali estavam, significava nossa presença.

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que os emocionavam, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Sim e frequentemente.

As populações das comunidades localizadas longe dos grandes centros, quase sempre pouco assistidas pelos Órgãos que deveriam fazê-lo, viam nas aeronaves do CAN e nas suas tripulações, máquinas e homens que ali estavam para assisti-los, para levar-lhes apoio e esperança de uma vida melhor. Viam naqueles homens-pilotos e demais tripulantes, muito mais do que militares e profissionais. Percebiam que ali estavam figuras humanas para as quais a maior recompensa era constatar que estavam sendo úteis aos seus compatriotas, levando-lhes, além de recursos material que poderiam lhes proporcionar melhores condições de vida, o calor humano da solidariedade, remédio,

muitas vezes, muito mais eficaz do que medicamentos ou recursos que os ajudavam a melhor enfrentar as dificuldades com que permanentemente se defrontavam.

Isto os levava a externar seu agradecimento da forma que suas condições o permitiam, como oferta de algum artesanato simples, muitas vezes sem qualquer valor material, produtos por eles cultivados ou preparados, como frutas e peixes, exemplares da fauna local, às vezes de estimação, como pássaros, papagaios ou araras (naquela época não havia as restrições, hoje vigentes, por parte do Ibama) , gestos que, principalmente quando partiam de pessoas mais humildes, levavam-nos, muitas vezes, à emoção pois sentíamos, estampados em seus gestos e olhares, sua gratidão pelo apoio que recebiam. Era, sem qualquer exagero, a melhor recompensa que poderíamos receber por algo que tivéssemos feito.

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

Nas viagens do CAN, em rotas de integração de populações isoladas, era comum e se constituía mesmo procedimento de rotina, levarmos algo que evidenciasse não apenas nosso desejo de retribuir a forma atenciosa, às vezes até carinhosa, como sempre nos recebiam como, igualmente, que lhes proporcionasse novos conhecimentos em relação à Terra que era tão nossa como deles.

Assim, conduzíamos pacotes que eram preparados pelo Setor competente do CAN contendo jornais, revistas e outras publicações que regularmente nos eram fornecidas pelas respectivas editoras, objetos que eram, sempre, ansiosamente aguardados.

Era, também, relativamente comum, levarmos café em pó que era fornecido, com essa finalidade, por órgãos governamentais como o antigo Instituto Brasileiro do Café e/ou outros.

Muitas vezes, também, em determinadas rotas, os tripulantes levavam, como oferta pessoal, para distribuição restrita entre os integrantes das comunidades isoladas, utensílios que lhes eram de grande utilidade, como anzóis, fio de nylon para pesca e mesmo facões – produtos que eram muito apreciados. Roupas, novas ou usadas, eventualmente eram distribuídas. Vez por outra, ao repetirmos determinada rota, levávamos cópias de fotos tiradas com membros da comunidade, artigo que fazia grande sucesso particularmente nas comunidades indígenas.

Categoria Hospedagem

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, neste caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

Realmente era raro ocorrer pernoite em localidades distintas daquelas estabelecidas na programação dos voos.

Quando, no entanto, tal fato acontecia, podíamos estar diante de 2 situações distintas: haver, na localidade, locais especificamente destinados a eventuais pernoites de forasteiros, como hotel, pousada ou albergue ou não existir, ali, qualquer facilidade semelhante.

No primeiro caso, mesmo as mais simples ou mesmo rústicas instalações, satisfatória ou precariamente, resolviam o problema. No segundo, a situação assumia aspectos mais difíceis. Se apenas a tripulação estivesse envolvida não haveria maior problema, pois ela se compunha de, no máximo, quatro ou cinco pessoas, dois ou três oficiais e dois sargentos. Mas tinha que ser considerado que, normalmente, as aeronaves em voos do CAN conduziam passageiros que, muitas vezes, eram acompanhados por crianças.

Quando tal fato ocorria, o que, como mencionei anteriormente, apesar de raro, a população se mobilizava para encontrar uma forma que resolvesse a situação. Sempre aparecia alguém que tinha em sua casa um cômodo disponível ou tinha conhecimento de um amigo que o possuía, mesmo de forma precária, poderia alojar tripulantes e passageiros. O uso de redes para dormir, muito comum no interior, tornava mais fácil, ou menos difícil, contornar a situação.

Os sargentos mecânicos, na realidade, eram os que menos preocupavam, pois em ocasiões como a citada, preferiam ficar alojados no interior da própria aeronave.

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

Também no que se refere à alimentação tinha que ser considerado o fato de que a bordo existiam, além da tripulação, passageiros.

A tripulação, além do lanche que rotineiramente era preparado no local de origem do voo ou do último pernoite, trazia a bordo, justamente para casos de emergência, produtos não perecíveis, acondicionados industrialmente. Este material era consumido quando havia dificuldade na obtenção, em outra fonte, da alimentação indispensável.

Quanto aos passageiros, muitos traziam, desde seu local de origem, alimentos já prontos como sanduiches, biscoitos, muitas vezes frango assado, que eram utilizados nessas ocasiões. Além disto, da mesma forma que para o pernoite, sempre havia, entre a população, alguém que tomava para si a responsabilidade de encontrar uma solução para o problema.

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

Havia sempre o desejo dos seus integrantes de deixar evidente seu apreço pelas tripulações que ali estavam. Assim, normalmente, em todo lugar em que chegávamos havia, sempre, nas rústicas instalações dos campos de pouso, uma mesa com refresco de frutas da região e pratos típicos diversos preparados pela comunidade.

Ao longo de várias rotas que atendiam o interior do País, havia comunidades religiosas, geralmente de freiras católicas. Nesses locais, normalmente, nossos pernoites eram realizados em acomodações por elas preparadas e de uso exclusivo das tripulações do CAN. Convidados também para o jantar e o café da manhã, simples, mas fartos e confeccionados com especial atenção e carinho, preparados pelos próprios religiosos mormente freiras.

Veza ou outra, em localidades maiores, particularmente onde existiam unidades do Exército, recebíamos convite de alguma autoridade para jantar. Na realidade, não estimulávamos esse procedimento, pois, normalmente, chegávamos cansadíssimos e ávidos por uma boa cama...

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

As comidas que normalmente nos serviam pouco diferiam daquelas a que estávamos acostumados a consumir. Às vezes, como peixe, por exemplo, eram confeccionadas de modo diverso daquele a que estávamos habituados, mas não chego a classifica-las como exóticas.

8.2) Passavam bem com essas comidas?

As tripulações, normalmente, davam-se bem com a alimentação que lhes era proporcionada, isto, certamente, se devia ao cuidado das pessoas que tinham a incumbência de prepara-las, e ao esmero com que o faziam.

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

As refeições de rotina normalmente eram servidas às tripulações em ambiente privado.

Categoria Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

O ambiente em que éramos normalmente recebidos, principalmente nas comunidades indígenas, não pode ser definido como festivo. Prefiro denomina-lo alegre.

Na ocasião, seus integrantes, mesmo retraídos, mostravam-se particularmente prestativos, sempre prontos a ajudar naquilo que deles necessitássemos.

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Quando nossos pernoites coincidiam com a realização de alguma festividade na respectiva localidade, éramos, geralmente, distinguidos com um especial convite por parte dos respectivos responsáveis, geralmente em locais públicos. Procurávamos,

sempre, atende-los, mas limitávamos nossa presença ao mínimo indispensável pois, como mencionei anteriormente, nosso maior desejo, nessas ocasiões, era termos uma cama à nossa disposição pois, inclusive, tínhamos nova jornada no dia seguinte. E os voos, naquela época, devido ao equipamento utilizado e aos locais onde operávamos, eram bastante cansativos.

Impressão ou Percepção

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Os voos no CAN, particularmente quando passei a concorrer às suas linhas que se estendiam para o interior do País, trouxeram, para mim, uma bagagem de conhecimentos extraordinária. Além do crescimento técnico-profissional, consequência do equipamento que passei o voar, pude melhor conhecer o nosso País, seu povo, suas necessidades, seus anseios, e constatar o que realmente os voos do CAN significavam para aquelas populações que, muitas vezes, nem sabiam que existia um Governo Central que deveria, que tinha a obrigação de lhes proporcionar um mínimo de bem estar, levando-lhes saúde e lhes assegurando condições de vida que lhes permitisse a obtenção dos meios indispensáveis à sua sobrevivência.

Em resumo: progredi profissionalmente, conheci a realidade brasileira o que, sem dúvida, teve grande influência no meu modo de agir quando atingi postos mais elevados na Força Aérea Brasileira, e concorreu para melhor me preparar para as funções de maior responsabilidade que desempenhei na minha Corporação.

Como Chefe do Serviço do Correio Aéreo Nacional, função que desempenhei como Tenente-Coronel nos anos de 1966 e 1967, quando servi no Comando de Transporte Aéreo, tive oportunidade de colocar em execução algumas medidas, fruto das observações feitas e da experiência adquirida nos meus vinte anos de voos no CAN.

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Para as comunidades localizadas em pontos remotos do País, o significado dos voos do CAN permanece o mesmo de 85 anos atrás.

Seus integrantes continuam a ver nas aeronaves da FAB e nas suas tripulações o único elemento, o elemento abençoado que pode, e o faz com satisfação, profissionalismo e amor, ajudar na solução dos inúmeros problemas que as afligem, particularmente os relativos à saúde, nosso Bem maior que a todos se sobrepõem.

Ainda existem muitos pontos do País que, praticamente, só podem ser alcançados por via aérea, e, nas respectivas comunidades que, quase sempre, não dispõem dos mínimos recursos, mencionar transporte aéreo é se referir à Força Aérea Brasileira, não apenas por não existir, normalmente, a operação da aviação civil como, também, considerando seu elevado custo, jamais poderem sequer pensar em delas se utilizar. Assim, na prática, só podem, mesmo, é contar com a FAB que, quando pode, presta atendimento através do CAN, sem qualquer custo para o beneficiado.

A título de curiosidade, desejo mencionar que a FAB, há pouco mais de um ano, adquiriu duas UTIs Móveis, especialmente preparadas para serem instaladas em aeronaves Caravan, que ficam em Manaus para serem utilizadas na Amazônia, quando necessário.

APÊNDICE H – Transcrição da entrevista de Ary Pereira Barbosa
13 de dezembro de 2016 - 07 de setembro de 2017

**A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES
ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)**

Respostas aos quesitos:

1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva!

– No período do 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação (1º/2º GAv).

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva!

– Quando e de onde para onde:

Em 1º de agosto de 1961, foi publicada a minha transferência para o 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação (1º/2º GAv), e no dia 09 de agosto fui desligado da Base Aérea de Fortaleza (BAFZ), para, em 06 de setembro, apresentar-me ao Ten Cel Av CAMARÃO (João Camarão Telles Ribeiro), que estava respondendo pelo Comando da Base Aérea de Belém (BABE) – sede do Esquadrão de CATALINAS. Daí uma nova apresentação ao Cmt. do 1º/2º GAv, o Maj Av Aires (Moacir Carvalho Aires), indo conhecer a minha primeira Unidade Aérea, onde servi na FAB.

Após a minha qualificação, em 21 de dezembro de 1961, como 2º Piloto (2P) de CATALINA (CA-10 - PBY-5ª) da FAB, se iniciou a minha formação em viagens do CAN na Amazônia (CAN/AM), a fim de desenvolver a experiência operacional na aeronave e adquirir o conhecimento das diferentes pistas de pouso em terra e nas hidros pistas da Amazônia, indispensáveis ao preparo para me tornar Primeiro Piloto (1P) de CATALINA. Para tanto, eram necessários realizar, no mínimo, quinhentas horas de voo na aeronave, três missões do CAN/AM em rotas com preponderância de operação em hidro pistas, e mais três com preponderância em pistas de pouso em terra. Além disso,

teria que ser aprovado numa prova de conhecimentos técnicos da aeronave e em duas viagens de cheque (verificação de aptidão operacional em rota) nas missões do CAN/AM. Minha primeira missão no CAN/AM foi no dia 11 de janeiro de 1962, no CA-10 6525, realizando a Linha Principal da Amazônia – 12, para Jacareacanga (LPA-12 Jacareacanga na rota Belém/Porto de Moz/Altamira/Santarém/Cururu/Jacareacanga (pernoite), na ida, e, por Jacareacanga/Cachimbo/Cururu/Jacareacanga/Santarém/Belém, no regresso, tendo como 1º Piloto o 2º Ten Av DIAS FILHO (Eurico de Oliveira Dias Filho).

Continuando, também recebi instrução para tornar-me operacional no C-47 – DOUGLAS DAKOTA, e no C-45 – BEECHCRAFT (inicialmente, como 2º Piloto, de ambas as aeronaves), a fim de completar o trio de aeronaves de suporte das Linhas do CAN/AM.

No período, de 1961 a março de 1966, quando fui transferido para o 1º Grupo de Aviação Embarcada, sediado em Santa Cruz, Rio de Janeiro, cumpri todas as etapas de qualificação exigidas para operar como 1º Piloto, Instrutor, e Checador de CA-10 e C-47, conhecendo em detalhes das rotas de todas as Linhas do CAN/AM, além de inúmeros outros voos pelos rincões da Amazônia, em missões extras de Salvamento de Vida Humana (SVH) ou Missão de Misericórdia (MMI), estas caracterizadas pela emergência do apoio necessário às pessoas ou comunidades carentes.

Em 1968, já no Posto de Capitão Aviador, fui convidado pelo Maj Av Sérgio FÁVERO – então Comandante do 1º/2º GAv, a voltar a servir naquela Unidade Aérea na função de seu Oficial de Operações, tendo novamente a felicidade de voar suas aeronaves, e vivenciar as inesgotáveis experiências do CAN/AM.

Em 12 de maio de 1969, com a desativação do 1º/2º GAv. e criação do 1º Esquadrão de Transporte Aéreo (1º ETA), sediado no mesmo local (Base Aérea de Belém - BABE), continuei sob o mesmo Comando (Maj Av FÁVERO), e na mesma função (Oficial de Operações), para realizar as modificações exigidas pela melhoria do rendimento operacional do seu emprego no CAN/AM.

De maio ao final de dezembro de 1969, voltei a participar das atividades do CAN/AM, inclusive do planejamento para reformulação das Linhas realizadas até então. O excepcional trabalho realizado pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), desde a sua criação em 1956, com a abertura de inúmeros campos de pouso em locais já com hidro pistas, e em outros pontos remotos da Hileia, possibilitou a reprogramação e a expansão do emprego das aeronaves no CAN/AM, com utilização maior do C-47 – DOUGLAS DAKOTA. Foram criadas dez Linhas Internas da Amazônia (LIA) e cinco Linhas Externas da Amazônia (LEA). As LIAs substituíram as antigas

LPAs, mantendo as rotas, porém, programando o emprego mais frequente do C-47 nas localidades com pistas em terra, recém-construídas. Os CATALINAS mantiveram sua operação nos antigos locais, com hidro pistas, e em novos locais carentes de apoio, em face dessa reprogramação do esforço aéreo.

As LEAs eram Linhas de apoio logístico e ressuprimento das operações realizadas, partindo de Belém/PA e buscando polos desenvolvidos, para atender às suas necessidades no Rio de Janeiro, São Paulo e Recife.

Em dezembro de 1969 fui transferido para o Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), em Natal/RN.

A partir de maio de 1970 e até o final de 1972, como Major Aviador servindo no CFPM, passei a concorrer à Escala de Voo do CAN pelo 2º Esquadrão de Transporte Aéreo (2º ETA), sediado na Base Aérea de Recife (BARF) e dotado de aeronaves C-47 – DOUGLAS DAKOTA. Suas Linhas eram direcionadas ao apoio das Unidades da Aeronáutica (Bases Aéreas e Destacamentos de Aeronáutica), das Prefeituras, e das localidades carentes situadas na Região Nordeste.

De abril de 1980 a abril de 1983, servindo em Brasília/DF, já como Tenente-Coronel Aviador, voei as aeronaves C-95 BANDEIRANTE do 6º Esquadrão de Transporte Aéreo (6º ETA), em missões do CAN na Região Centro-Oeste. Suas Linhas eram de apoio aos Destacamentos de Aeronáutica, às Prefeituras, e às localidades carentes situadas na Região, similarmente às operações do 2º ETA, em 1970.

Categoria Acolhimento

3) Como era o acolhimento, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Nas chegadas dos voos do CAN/AM a recepção era sempre muito movimentada!

Nas localidades interioranas com pista de pouso em terra, era preciso controlar o acesso das pessoas e a sua proximidade da aeronave que estacionava – tarefa complicada para os que disso se encarregavam, pois, em nenhuma delas havia terminal ou aeroporto, somente a área da pista e a maioria até sem pátio de estacionamento.

Cortados os motores e aberta a porta de acesso aos passageiros e cargas do CATALINA ou do C-47, as manifestações que ouvíamos, e as expressões que víamos.

As fisionomias eram marcadas pela curiosidade, incerteza e esperança, com os olhares brilhantes da expectativa dos que aguardavam parentes, amigos, até uma encomenda, pronunciados nos dias anteriores pelos “Avisos ao Interior” da Rádio Difusora do Amazonas, em Manaus, eram inesquecíveis. Lembro-me de uma chegada de CATALINA, em Tabatinga/AM, quando tivemos que permanecer sobrevoando o Rio Amazonas, enquanto um aguaceiro despencava sobre a pista. Essa pista se caracterizava pelo terreno impermeável e de difícil absorção da água e, após uma chuva, o Comandante do Destacamento da COMARA agitava uma bandeira vermelha quando interpretava que o pouso seria perigoso naquela “piscina”. O vento carregou o aguaceiro para oeste, liberando a área da pista, mas não vimos a bandeira vermelha agitada, e, “Seja o que DEUS quiser!”, numa quase amerissagem, conseguimos que a aeronave não saísse pelas laterais, nem “varasse” a pista! Com muito cuidado, conduzimos o CATALINA para o local de estacionamento, onde as pessoas nos aguardavam, muitos “molhados”; cortamos os motores e ouvimos/vimos uma efusiva e prolongada salva de palmas!

Em tempos muito difíceis, quando os serviços de correios e telégrafos eram reconhecidamente precários e a comunicação telefônica para o interior não passava de um sonho, as ondas potentes da Rádio Difusora alcançavam os mais distantes pontos do nosso território, transmitindo mensagens ansiosamente aguardadas pelos amazônicos. O programa “Avisos ao Interior” – um “correio de voz” de hoje, embora unilateral – ia ao ar pela manhã, à tarde, e à noite, transmitindo todo tipo de mensagens de interesse coletivo e particular: partidas de transportes fluviais e aéreos desde Manaus, previsão de chegada em pontos da viagem, solicitações de lá para cá e daqui para lá, informações sobre as condições do tempo, recado pessoais de todo tipo, etc.

Nas localidades com hidro pista, com a chegada do CATALINA no flutuante, ou na boia (onde eram presas as aeronaves que estavam no rio), naturalmente o acesso dos moradores era restrito, porém, na margem do rio as manifestações e as expressões tinham as mesmas características.

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que os emocionavam, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou

até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

As tripulações do CAN/AM recebiam agradecimentos de todos os que se julgavam reconhecidos por aquilo que lhes chegava na forma de assistência e apoio. Palavras e manifestações, convites para visitas às suas casas, e até pela oferta de algo que possuíam, como um *paneirinho*⁹¹ de castanhas do Pará.

O espírito que imbuía os anônimos do CAN/AM não comportava o recebimento de recompensas! Por vezes, era complicada a tarefa de agradecer uma oferta e explicar o porquê sem que o ofertante se sentisse ofendido.

Entretanto, algumas exceções se registravam e de bom grado, por exemplo: nas viagens ao Cururu/PA quando, por ordem do Frei Plácido – Chefe da Missão Franciscana naquele local, era colocado no CATALINA, como carga ali embarcada, um “*paneirinho*” de castanhas do Pará – recém tiradas do ouriço – para cada tripulante.

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

O presentear não era uma ação integrante das tarefas das tripulações do CAN/AM, entretanto, algumas iniciativas pessoais eram assim consideradas por aqueles que algumas coisas recebiam na chegada da aeronave: revistas doadas e separadas pelos integrantes do 1º/2º GAv., ou adquiridas na passagem por Manaus, como produto de uma “*vaquinha*” dos tripulantes, assim como jornais locais, que eram entregues nas Unidades do Exército e nas Missões religiosas na rota realizada.

⁹¹ *Paneirinho* é um cesto amazônico feito de talas de guarimã (uma espécie de cana de colmo liso e reto, que oferece superfícies planas, flexíveis, que suportam o corte de talas milimétricas), como é conhecido no baixo amazonas e zona Bragantina do Pará. É confeccionado em traçado hexagonal formando estrelas de Davi. A palavra *paneiro* é híbrida, vem do tupy - PANÁ (cesto) com o sufixo português - EIRO que expressa uso, finalidade e profissão (paná + eiro = *Paneiro*). No passado, os caboclos ribeirinhos embalavam farinha em *paneiros* que eram forrados com as folhas do guarimã. Carrega-se e guarda-se nos *paneiros* roupas e alimentos, até animais são transportados em *paneiros* na Amazônia. Disponível em: <<http://pedropaulofloresta.blogspot.com.br/2011/06/paneiro.html>>. Acesso em 22/09/2017.

Algumas grades de cerveja oferecidas ao Frei Cirilo – Chefe da Missão Franciscana de Tiriós, no desembarque da Linha para aquela localidade, era por ele considerado um presente, embora fossem enviadas “em mãos” por um seu conterrâneo alemão que trabalhava na Cervejaria CERPA, em Belém/PA.

Também era considerado um presente, pelo Frei Cirilo, a guarda e a manutenção, em Belém, em perfeitas condições de uso, de sua moto NSU com “*side-car*” (um tipo de barquinha presa ao lado da moto), sob a responsabilidade do 3º Sargento BITAR do efetivo do 1º/2º GAv, eleito seu homem de confiança.

Categoria Hospedagem

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, neste caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

Tanto nas Unidades do Exército quanto nas Missões Religiosas, as acomodações primavam pela simplicidade, porém, esmeradas na limpeza e no conforto: roupas de cama limpinhas e toalhas cheirosas. Num canto do aposento, normalmente sobre uma mezinha, uma bilha com água e copos, além de algumas revistas levadas pelas tripulações que por ali passaram antes, como se fora uma mensagem de boas-vindas e agradecimento. Umas antigas, outras nem tanto, mas serviam como terapia ocupacional para as horas ociosas seguintes e nas conversas sobre como replanejar a missão interrompida.

Em outras localidades, normalmente, a hospedagem nos era indicada pelo Prefeito, quando a Prefeitura não dispunha de acomodações para tal finalidade. E, no caso dessa indicação, tudo se podia esperar!

Foi o acontecido, em setembro de 1962, com a tripulação do CATALINA que fazia a distribuição de tropas federais para a garantia de segurança das eleições na calha do Rio AMAZONAS, próximo à trílice fronteira Brasil/Peru/Colômbia: Partindo de Tabatinga/AM, Grupos de Combate (dez homens) do 5º Pelotão de Fronteira ali sediado seriam distribuídos nas sedes dos municípios vizinhos: Benjamim Constant, Atalaia do Norte, São Paulo de Olivença, Santo Antônio do Içá, e Fonte Boa.

Decolando ao nascer do sol, foi feita a primeira leva para Benjamim Constant e Atalaia do Norte. Com algum atraso na previsão, devido ao mau tempo na área, a decolagem para

a segunda leva teve que ser realizada na parte da tarde. Trinta homens, com equipamentos e armamentos, foram “apertadinhos” no CATALINA até Fonte Boa, e daí, melhor acomodados, até Santo Antônio do Içá e São Paulo de Olivença. Na chegada, em São Paulo de Olivença, apesar da chuva que caía, foi feita a amerissagem e o desembarque da tropa. O Prefeito, agradecido, nos informou que, ao fazer contato com Tabatinga para saber sobre a nossa posição, recebera a notícia de que chovia muito por lá, estando a pista impraticável e o aeródromo de Letícia fechado para pouso por instrumentos. Com esses dados recebidos e a proximidade do pôr do sol não houve alternativa senão decidir pelo pernoite naquele local, aí o inesperado!

Desfazendo-se em desculpas, o Prefeito nos comunicou não existir hotel nem pensão que pudesse nos hospedar; apenas, o imóvel da Prefeitura onde já instalara os militares do Exército. Tudo bem, ficaremos juntos! Complementando, explicou que aquela acomodação era de emergência para atender aos doentes e necessitados que por ali transitassem sem lugar para pernoitar. Nada contra, fomos ver o “hotel”! Uma pequena casa, com varanda, um só cômodo espaçoso, e dois “banheiros” (área diminuta, com uma privada sem vaso sanitário e um cano sem chuveiro, saindo da parede lateral). E, surpresa: No cômodo existiam doze redes armadas, em três andares, três em cada canto, com um espaço aberto no centro para as prováveis “matulas”. Ali já estavam os equipamentos e armamentos dos integrantes da tropa, e, dez das redes ocupadas. Pelo espírito de companheirismo da tripulação, foi sorteado “no palitinho” o privilégio da ocupação das duas redes restantes, enquanto os demais dormiriam no avião. No dia seguinte o difícil foi escolher, pelas impressões pessoais, quem teria dormido melhor.

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

No cumprimento das Linhas do CAN/AM as tripulações conviviam com os extremos na rotina da alimentação diária. Iam dos “voos da fome”, aos dias de abundância e refeições opíparas (magníficas).

Os chamados “voos da fome” eram as LPAs-5 Juruá, e as LPAs-6 Purus que, partindo de Manaus/AM, apoiavam localidades carentes situadas nas margens dos rios Juruá e Purus.

A LPA-5 Juruá fazia a rota Manaus, Tefé, Carauari, Eirunepê, Tarauacá, Rio Branco e Cruzeiro do Sul, e a LPA-6 Purus fazia a rota Manaus, Tapauá, Canutama, Lábrea, Pauini, Boca do Acre, Rio Branco, Xapuri e Brasília. Nas saídas de Manaus, quando tomávamos o desjejum antes do nascer do sol, o café do rancho da Base Aérea de Manaus, era colocado em garrafas térmicas comuns, logo ficava frio, e o conteúdo do lanche fornecido era pouco e insuficiente para a garantia alimentar de etapas longas como essas. Ficávamos o dia todo dentro do CATALINA. Muitas vezes, a dois mil pés de altitude (600 metros), nas etapas mais curtas, com a aeronave sacudindo e sob o calor e umidade altos, condições típicas da nossa Amazônia, os tripulantes suavam e molhavam o macacão de voo, mas, mantinham o bom humor, apesar do esforço desgastante. No regresso do Acre, quase sempre nada era obtido para comer durante a viagem, prosseguindo o dia todo pousando e decolando. Pousou no solo em Boca do Acre/AC, pousou na água em Pauini/AM (margem esquerda do rio Purus) e em Lábrea/AM (quando a pista estava em condições favoráveis o pouso era em terra). Reabastecimento: puxando com cordas os baldes de combustível para a aeronave encostada na margem, nos quais o pessoal do combustível colocava a gasolina e o óleo retirados de tambores apoiados em flutuantes na beira do rio. Saindo de Lábrea, com combustível para alcançar Manaus e uma localidade alternativa, ia-se para Canutama – o pouso era em ainda no Rio Purus – e depois para Tapauá, de onde decolávamos para Manaus – destino final dessa rota. Muito regime forçado pela primazia da escassez!

Os dias de abundância eram os de cumprimento das LPAs-2 Cucuí, e LPAs-3 Iauaretê, partindo de Manaus e subindo o Amazonas e seus afluentes da margem esquerda. A LPA-2 Cucuí fazia a rota Manaus, Barcelos, Tapurucuara, Uaupés, Içana e Cucuí, e a LPA-3 fazia a rota Manaus, Iauaretê, Tapurucuara, Uaupés, Taracua, Pari-Cachoeira e Iauaretê. Em cada amerissagem intermediária, nas localidades das Missões (Tapurucuara, Taracua, Içana, e Pari-Cachoeira) nos aguardava um sem número de iguarias/sucos, servidos no flutuante por alunas do Colégio da Missão.

Em Uaupés, face ao horário da passagem por ali, tínhamos o almoço, também servido no flutuante por alunas do Colégio da Missão.

Dava para fazer “cerimônia” durante o jantar/banquete no Pelotão de Fronteira de Cucuí (LPA-2) e na Missão Salesiana de Iauaretê (LPA-3).

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

8.2) Passavam bem com essas comidas?

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

Nas Missões Religiosas em locais de pernoite das Linhas do CAN, era de praxe o convite para o jantar, na residência do Padres/Frades ou na sala de jantar do Colégio. Nos Pelotões de fronteira eram na residência do Comandante ou no refeitório do quartel. O cardápio dos jantares – abundância ou escassez – variava de acordo com a época da cheia ou da seca dos rios.

Na cheia (fevereiro a julho, com o auge em maio) era uma fartura de pesca, de caça e das colheitas, e, especialmente, quando chegada dos regatões (o regatão da Amazônia é o pequeno comerciante que entra nos rios e igarapés com sua pequena embarcação carregada de miudezas, oferecendo esses produtos aos moradores dos rincões da região) com regularidade.

Na seca (agosto a janeiro, com auge em outubro) havia escassez da pesca, quase nenhuma caça, com a roça e o pomar minguados, e, especialmente, a ausência dos regatões.

Na abundância, o cardápio do jantar oferecia, quase sempre, as três opções: galinha caipira, peixes nobres (filhote de pirarara, pirarucu, tambaqui ou tucunaré) e carne de caça (anta, capivara, porco do mato, tartaruga, até jacaré), com saladas de legumes e hortaliças, feijão ou fava, arroz, acompanhamentos vários (abóbora, batata inglesa e doce, inhame, mandioca, quiabo, vagem, etc.), e, a imprescindível farinha d'água de fabricação caseira. Água, sucos, e sobremesas de doces caseiros e compotas regionais (creme de bacuri, de cupuaçu, de graviola), além das frutas. Um banquete e tudo muito gostoso.

Na manhã do dia seguinte, tínhamos café com sucos de frutas regionais, pão caseiro, rosquinhas de trigo e brevidades, tapiquinhas (feitas da goma da mandioca), ovos mexidos, queijos e bolos. Se provássemos de tudo, não cumpriríamos a decolagem (devido ao peso).

Na escassez, o carinho do que nos era oferecido lembrava os sabores da época da abundância.

Uma curiosidade da linha de Tabatinga (LPA-4), no Alto Solimões: o jantar era competitivo e combinado entre os anfitriões, ou seja, num dia era na residência do Comandante de Fronteira, em Tabatinga/Brasil, e no outro era na residência do Dr. Ozéas Martins - Vice-Cônsul do Brasil em Letícia/Colômbia.

Categoria Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

Nas chegadas do CAN/AM sempre era dia de festa!

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Nos locais de pernoite, essas festas se revestiam de algum desdobramento por parte do anfitrião, principal ou não, atendido por aquela visita oficial da tripulação.

Nas Unidades do Exército, éramos distinguidos com o convite para participar de um jogo de futebol (pelada) com os integrantes da Guarnição, seguida de um lauto jantar para colocar em dia as notícias do Brasil.

Nas Missões Religiosas era obrigatório o convite para um jogo de futebol contra a ‘seleção’ dos indígenas, e as apresentações de danças do folclore indígena dos alunos e alunas ou do coral das alunas em cantos folclóricos e religiosos”. Destacando o convite

para o caxiri⁹², feito pela Irmã Irene – Diretora do Colégio da Missão Salesiana, quando em Iauaretê.

E, aos convites para os lautos jantares na residência do Cônsul do Brasil, em Letícia – na Colômbia, oportunidade única em que comíamos carne de gado (em “tornedós” e bifes altos de filé mignon) nessas viagens do CAN/AM às fronteiras norte/.

Impressão ou Percepção

(Os quesitos 11 e 12 foram enviados pelo entrevistado por e-mail)

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Sem chorar para não molhar a tela do micro!

Formação da cultura viva em contato com a realidade brasileira, privilégio na constatação da sofrida saga do ribeirinho amazônico, interpretação prática do amor ao próximo, do desprendimento, da noção do cumprimento do dever, determinação diante das vicissitudes, amadurecimento como pessoa e como cidadão. Tantas influências no amalgamar do caráter de um jovem, durante um transcurso rápido de sete anos na Amazônia, despercebidas em sua fixação e em seus efeitos.

E hoje, engrandecido com a vaidade e o orgulho de ser: “CATALINEIRO” (ênfatisa o entrevistado).

CATALINEIRO é um ente fantástico, surgido na Amazônia, híbrido de homem e máquina. Os primeiros registros de sua existência remontam à década de quarenta. Tem como principais características ultrapassar limitações técnico-operacionais, enfrentar adversidades da natureza e enfrentar desafios. Seu objetivo primário é o de assistir as populações desvalidas da Região Amazônica e os bravos componentes dos Pelotões de

⁹² Caxiri: é uma bebida fermentada indígena, sempre preparada pelas mulheres, um tipo de cerveja, à base de mandioca. O caxiri é preparado em grandes quantidades durante as festas indígenas e os mutirões, ou trabalhos coletivos, na derrubada ou plantio das roças. É também uma bebida que permite ao pajé o acesso ao mundo do sobrenatural, durante os rituais do Turé e da tocai. Nestas ocasiões, tanto o pote quanto o caxiri, transformam-se em “entidades sobrenaturais”, presentes também na cosmologia indígena. Fonte: Dicionário de Palavras Brasileiras de Origem Indígena – Clóvis Chiaradia. Disponível em: <<http://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/caxiri/>>. Acesso em: 13 ago. 2017.

Fronteira. Suas aparições deixaram de ser registradas a partir dos anos 80, indicando o final do seu ciclo material. Como legado a aqueles que o sucederam, deixou o desapego a seus interesses pessoais e o comprometimento com o ideal de bem servir à Amazônia e ao Brasil (*1).

(*1) – Definição criada pelo Coronel Aviador Mario KALLFELZ – um Catalineiro, em mensagem enviada por ocasião da criação da Associação Brasileira de Catalineiros.

(*2) – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CATALINEIROS (ABRA-CAT), fundada em 17 de agosto de 2007, em Belém/PA, é pessoa jurídica de direito privado, de âmbito nacional, sem fins econômicos, e tem por finalidade integrar a comunidade dos Catalineiros (operadores, mantenedores e apoiadores das operações das aeronaves CATALINA – PBY no Brasil e DOUGLAS – C-47 na Amazônia), buscando cultivar e preservar suas tradições, seu espírito de corpo, seu patrimônio cultural e material, e divulgar seus feitos.

Na interpretação real, “Catalineiro” é todo aquele que participou do emprego das aeronaves CATALINA PBY-5, PBY-5A, e CANSO, no Brasil, e pelos C-47 DOUGLAS DAKOTA ou DC-3, na Amazônia, seja pela Força Aérea Brasileira ou pelas Empresas de Aviação Civil.

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Expressar, em opinião de vivência pessoal, tanto o significado quanto o decorrente legado da epopeia de décadas de trabalho da Força Aérea Brasileira em prol do desenvolvimento e da integração da Hileia Amazônica com seus ocupantes carentes e desassistidos é muito mais do que difícil.

Entretanto, alguns fatos podem ser resgatados no tempo como exemplos desse trabalho hercúleo e seus resultados na busca de minimizar um pouco o isolamento e o abandono da “brava gente” dessa Região. O significado, em suas dimensões, fica a cargo do juízo de valor de cada ouvinte ou leitor.

Os fatos (diz o entrevistado):

– Depoimento do 1ºS QAV BITAR (3*) no www.catalinasnobrasil.com.br (4*) –

“No início da década de cinquenta existiam, na Amazônia, apenas dezessete aeródromos, dos quais somente Manaus/AM, Santarém/PA e Belém/PA tinham cobertura asfáltica.

Em julho de 1957, em Benjamim Constant/AM, por solicitação do Comandante do 5º Pelotão de Fronteira do Exército Brasileiro (5º Pel. Front.), sediado em Tabatinga/AM, o 3º Sargento da Aeronáutica do Quadro de Artífices em Manutenção de Avião – Adão SANZOVO e eu, integrantes da Equipe de Manutenção do 1º/2º GAv., que ali trocava o motor direito do PA-10 6509, viajamos para a localidade de Estirão do Equador – margem direita do Rio Javari, fronteira com a Colômbia, a fim de fazer medições e participar das sondagens para escolha do melhor trecho de amerissagem/descolagem dos CATALINAS, o que definiria o local de construção de um novo Pelotão de Fronteira naquela área. Essa viagem foi realizada, em companhia de militares do 5º Pel. Front, em duas “voadeiras” da Unidade, num percurso de ida que durou todo um dia. O momento para definição do local para a hidro pista era propício, pois, o Rio Javari estava na cota mais baixa de suas águas (época da seca) e possibilitava uma avaliação mais realista para as operações dos CATALINAS nos limites de segurança. Chegados ao local, constatamos já existir uma área desmatada (ainda não destocada) aguardando decisão e ordem para início das construções do novo Pelotão. A partir desse local, cujo acesso ao filete d’água barrenta do Javari se fazia por uma extensa e tosca escada (degraus cavados no barranco e acabado com toros de madeira), subimos e descemos o rio algumas muitas vezes, analisando e registrando a largura das margens e o comprimento do leito possível de utilização nas operações de amerissagem e descolagem. E, concluímos que uma reta do rio (de cerca de 1500 a 1800 metros), a partir da área desmatada e rio acima (finalizada com uma curva de quase noventa graus à direita), era a mais indicada para o emprego dos CATALINAS. No ano seguinte, já amerissávamos no Estirão”.

(3*) – Sobre o Autor: Gilberto de Castro BITAR é empresário e exerce suas atividades, como Diretor de Logística, em uma empresa privada da área de construção civil, em Belém/PA. Formado 3º Sargento Mecânico de Voo (QAV) da FAB, pela Escola de Especialistas da Aeronáutica, em 1956, iniciou sua carreira militar, servindo na Amazônia, e durante 17 anos pertenceu ao efetivo do 1º/2º Grupo de Aviação e do 1º Esquadrão de Transporte Aéreo, em Belém/PA. Passou para a Reserva da Aeronáutica, em 1972, como 1S QAV, e continua nas lides aviatórias como proprietário e piloto de ultraleve anfíbio.

(4*) – Website de propriedade e gerenciamento do Coronel Aviador da Aeronáutica Ary Pereira Barbosa

– Tiriós/PA –

“No ano de 1958, o Tenente-Coronel Aviador João CAMARÃO Telles Ribeiro, então Chefe do Estado-Maior da 1ª Zona Aérea, sediado em Belém/PA, hoje Primeiro Comando Aéreo Regional (COMAR 1), planejou e obteve aprovação para a criação do Trinômio FAB/Missionário/Índio, um “acordo de cavalheiros não escrito” entre o Comando da 1ª Zona Aérea e as Dioceses e Prelazias das Missões Religiosas atuantes na Região Amazônica, com a finalidade de implantar, manter, e desenvolver núcleos de assentamento humano em áreas próximas das nossas fronteiras norte e noroeste, ainda não guarnecidas por Unidades do Exército, ali fixando os indígenas da região e garantindo a preservação dos seus costumes e da sua cultura.

Ao final desse ano, organizou uma expedição pelo rio Erepecuru (Paru de Oeste) até Tiriós (pequeno aldeamento dos índios Tyriós), na Serra do Tumucumaque, divisa Brasil/Guiana Holandesa, liderada em campo pelo então Coronel Aviador ATHOS Botelho, com apoio da Missão dos Franciscanos da Ordem dos Frades Menores, sediada em Óbidos/PA, dentre eles o etnólogo alemão Protásio Frikel, do Museu Paraense Emílio Goeldi. Como resultado dessa empreitada foi feita a escolha, a demarcação do terreno, e a abertura de uma pista rudimentar que possibilitasse o pouso de aeronaves pequenas (T-6 NORTH AMERICA e C-45 BEECHCRAFT) no transporte de pessoal e equipamento, a fim de prepará-la para operação das aeronaves do CAN/AM. A visita regular do CAN/AM era a garantia do fluxo de suprimento de víveres, medicamentos, e outros artigos necessários à sobrevivência e ao progresso do pequeno núcleo populacional. E, no terceiro trimestre de 1959, aí foi implantado um dos primeiros Trinômios da Amazônia!

Como resultado dessas ações e do trabalho diuturno e permanente desse Trinômio, foi neutralizado o êxodo, existente à época, dos índios da etnia Tyriós para o Suriname. Tiriós foi o primeiro núcleo de assentamento humano, implantado a meio caminho daquelas “terras de fronteira de ninguém (5*)”, entre Clevelândia do Norte/AP e Cucuí/AM, e o Ten Cel Av CAMARÃO não se deu por satisfeito! No início da manhã de um Sábado – 27/04/1963, pilotando o C-47 Douglas Dakota 2045, do 1º/2º GAV, pousou em Tiriós, transportando um touro e nove vacas (uma delas já prenha), com um vaqueiro para cuidar do gado e ensinar aos índios o dia-a-dia do seu manuseio. Tinha início a atividade pecuária no TRINÔMIO TIRIÓS! Com cinquenta índios, sem menores de dez anos, em 1958, evoluiu para mais de quinhentos, em 1980, com cento e sessenta crianças, e cerca de quatrocentas cabeças de gado vacum e búfalos, além da Aldeia Cuxaré, com mais de cem índios.

(5*) – Até 1960, a fronteira norte do Brasil, em seus limites com: Guiana Francesa, Suriname, Guiana (Inglesa), Venezuela, e Colômbia, era tão somente protegida pela Colônia Militar de Clevelândia (24 de março de 1919), pelo 3º Batalhão de Fronteiras de Oiapoque (1º de janeiro de 1931), ambos no então Território Federal do Amapá, e, após cerca de 4.400 km, em Cucuí (na margem esquerda do Rio Negro, na tríplice fronteira Brasil/Venezuela/Colômbia), no Estado do Amazonas, sede do 4º Pelotão Especial de Fronteira.

Hoje, em Tiriós, estão sediados: o Destacamento de Controle do Espaço Aéreo do local (DCTA-TS), um dos 26 que fazem parte do CINDACTA IV e que possui um radar com alcance de 250 milhas, capaz de controlar o espaço aéreo cobrindo as fronteiras com as Guianas e o Suriname; o 2º Batalhão de Infantaria da Selva/1º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro; um Posto da FUNAI; e a Missão dos Franciscanos da Ordem dos Frades Menores, dando continuidade ao trabalho junto aos Tyriós iniciado em 1959.

– Uaupés/AM –

Minha primeira missão, com amerissagem em Uaupés – na margem esquerda do Rio Negro, no Estado do Amazonas, foi, no dia 22 de março de 1962, no CA-10 6508, realizando a LPA-2 CUCUÍ (Linha Principal da Amazônia-2 Cucuí), com a rota Manaus/Tapurucuara/Uaupés/Içana/Cucuí (pernoite), na ida, e, pela rota inversa, no regresso dia seguinte, tendo como 1º Piloto o 2º Ten Av COUTINHO (Cláudio Nazareno Ferreira Coutinho). A localidade já era, na época, sede da Missão Salesiana de Uaupés, que ali mantinha um Colégio para os nativos da região, subordinada à Diocese de Manaus/AM. Uma única rua ligava as edificações existentes à margem do Rio Negro, próxima à Cachoeira de Camanaus. Além da escassa movimentação de transporte fluvial, apenas os CATALINA PBY-5A da FAB e da Panair do Brasil, desde 1954, aí amerissavam com alguma regularidade.

Em 1962, o Tenente-Coronel Aviador PROTÁSIO (Protásio Lopes de Oliveira) – então Administrador da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), identificou e escolheu uma área de terreno plano para a abertura de uma pista de pouso naquela localidade. Integrantes do Destacamento da COMARA de Manaus e alguns trabalhadores, contratados no local, abriram um caminho de serviço, ligando a rua da Missão à área da futura pista e foram iniciados os trabalhos. Simples assim!

Na manhã de 22 de agosto de 1963, foi realizada a primeira aterrissagem na pista de terra, então em construção, em Uaupés, pela tripulação do BEECHCRAFT C-45 2854 – Ten

Cel Av PROTÁSIO, 2º Ten Av JOÃO CARLOS (João Carlos de Oliveira Castro), e 3S QAV ROMERO (3º Sargento da Aeronáutica do Quadro de Avião Máximo ROMERO), tendo a bordo o Mar Ar EDUARDO GOMES e o Bispo Dom João Marchesi.

Hoje, estão ali instaladas as seguintes organizações militares das Forças Armadas: 2ª Brigada de Infantaria de Selva; Comando de Fronteira Rio Negro e 5º Batalhão de Infantaria de Selva; 21ª Companhia de Engenharia de Construção; Destacamento do Controle do Espaço Aéreo de São Gabriel da Cachoeira; Destacamento de Aeronáutica de São Gabriel da Cachoeira; Destacamento da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica; e Destacamento da Capitania dos Portos da Amazônia Ocidental. Segundo o IBGE (2017), a população estimada do município é de 44.553 pessoas e 82,7% das reservas de nióbio brasileiras estão situadas em São Gabriel da Cachoeira.

– Depoimento do SO QRT TE LEONE PORTO (6*) no www.catalinasnobrasil.com.br – Recordo-me de um caboclo amazonense que, usando somente calção e chapéu, com esforço conseguiu colocar uma grande tartaruga a bordo do C-47 Douglas Dakota, em Tapurucuara/AM, e, a seguir, sentou-se sobre o seu casco, recusando-se a passar para um dos bancos do avião. Só saiu de cima do bicho ao chegar em Yauaretê, onde sua família o esperava. Era assim o CAN/AM.

E lá nos idos de setenta, o índio Maku, cujo nome branco era “Brasil”, entrou no Catalina, em Uaupés, no Alto Rio Negro. Voou até Yauaretê e, lá, não desceu do avião. “Não vai descer, Brasil?”, perguntei. “Não, vou volta!”, respondeu sorridente. “Ora! Então, por que embarcou em Uaupés, se não era para ficar aqui em Yauaretê?”, questionei curioso. “Eu só queria ‘andá’ de avião.”, disse, abrindo ainda mais o sorriso. É Brasil! Foi-se a época que você podia ‘andá’ de avião!

(6*) – Sobre o Autor: Newton Marcos LEONE PORTO é professor do Curso de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Formado 3º Sargento Radiotelegrafista (QRT TE) da FAB, pela Escola de Especialistas da Aeronáutica, em julho de 1972, iniciou sua carreira servindo na Amazônia, onde participou da construção do aeródromo de Tefé. Passou para a Reserva da Aeronáutica no posto de Suboficial, em 1997. Graduado em Pedagogia pela Universidade Católica de Goiás, em 1987, e titulado Mestre em História pela Universidade Federal de Goiás, em 2004. Publicou as obras “BUNEL – uma tragédia amazônica – Ed. UBE, 1982” e “História do Transporte Aéreo no Centro-Oeste Brasileiro – Ed. da UCG, 2005”.

Esses e muitos outros podem ser apresentados sem que consigamos atingir o nível de grandeza adequado à dimensão do legado desse trabalho para os amazônicos. O Major da

Aeronáutica Especialista em Avião José ANANIAS Fernandes – “Catalineiro” literato em prosa e em verso – bem sintetizou, na forma concisa e precisa do seu registro, o que representava o CAN/AM:

“Na floresta que margeia, no rio que corre, a esperança chega. Era, também, a vinda dos novos tempos para os ignorados do mais distante pedaço do Brasil. Além da segurança de quem veio para dar nas mãos do que estão para receber, a garantia de assistir e integrar os que lá estavam, construindo, soerguendo, e assegurando novos caminhos para as gerações futuras. E, a trezentos metros de altura, sua tripulação se comovia com a visão que marcava duas civilizações no encontro do tempo da reconstrução. Era o Catalina na Amazônia” (ênfatisou).

Os que cumpriam as missões, em seu regresso das viagens, não sabiam explicar os sentimentos de satisfação e regozijo, de realização e de superação, de vontade e determinação de prosseguir e fazer mais, que transbordavam dos seus corações e dos seus pensamentos.

Diz o entrevistado: “Para aqueles e para estes, uma única certeza: Foi muito bom enquanto durou!”

Figuras enviadas pelo entrevistado:



O CA-10 6514, pousado em Cururu/PA (*), em outra ocasião, cumprindo a mesma LPA-12 do CAN/AM

(*) – Cururu/PA: Missão Religiosa Franciscana da Ordem dos Frades Menores que, desde 1912, foi instalada à margem esquerda do Rio Cururu, sendo responsável pela catequese e preservação da etnia, dos usos, e dos costumes dos índios Mundurucus.



O C-47 2014, irmão coadjuvante do CA-10, cumprindo uma LPA do CAN/AM.



A Linha de Voo do 1º ETA em 1969



Esboço das rotas das LIA



C-95A e C-95B BANDEIRANTE do 6º Esquadrão de Transporte Aéreo (6º ETA)



O CA-10 6514, em Tabatinga/AM, com a lama no pneu...



O CA-10 6527 na boia, na sede da Missão Salesiana de Içana, no Rio Içana/AM (Foto de 1962).



Imagem de um paneiro... O “paneirinho” era bem menor!



Os ouriços e as castanhas do Pará...



Imagem do Rio Amazonas, em São Paulo de Olivença (Foto 2012)



A casa do Comandante do Pelotão de Fronteira em Cucuí - local da tríplice fronteira Brasil / Venezuela / Colômbia. E também, entrada do Rio Negro no Brasil.



Vista aérea do centro de Corrente (Foto 2011)



Na seqüência do Fato anterior (na praia de Tefé...), vê-se o embarque de uma maca contendo uma criança, levada por dois homens e acompanhada por uma mulher que é a mãe a criança.

É a Missão de Misericórdia (MMI) por mim relatada no opúsculo Antes que a Memória se Vá-2, fl 17, acontecida em 13 de maio de 1966, entre Tefé e Manaus-Am.



Vista Aérea de Tabatinga/AM (Foto de 2008)



Vista Aérea do 2º Pel. Front, em Ipiranga/AM (Foto de 2007).



Vista aérea de Estirão do Equador (Foto 2013)



Vista do aeródromo de Estirão do Equador construído pela COMARA (Foto 2013)



Em 1963, o 1º Tenente Aviador DEUSDEDIT Carlos da Silva, Cmt. do CATALINA CA-10 6527, em Tiriós/PA, durante o cumprimento de uma LPA-12-Tiriós do CAN/AM, em apoio ao trabalho dos Missionários Franciscanos ali realizado. Na foto (à esquerda) o 2º Tenente Aviador LAURO Eduardo de Souza Pinto e (à direita) o Frei CIRILO – então Chefe da Missão.



Imagem da pista de Tiriós/PA (2.000X30M), construída pela COMARA e inaugurada em 21/06/2011, com as instalações do DCTA-TS (à esquerda) e do 2º BIS/1º Pel. Esp. Front (à direita)



Imagem dos PNR do 2º BIS/1º Pel. Esp. Front, construídos pela COMARA e inaugurados em 21/06/2011



A partir da esquerda: Civil da COMARA, 2º Ten Av João Carlos, Bispo D. João Marchesi, e Ten Cel Av Protásio, na pré-pista de Uaupés/AM



Mar Ar Eduardo Gomes e 2º Ten Av João Carlos na pré-pista de Uaupés/AM

“Em 23 de maio de 2011, a Força Aérea Brasileira inaugurou o Destacamento de Aeronáutica de São Gabriel da Cachoeira (DASG). Instalado na região conhecida como Cabeça de Cachorro – fronteira com a Colômbia e a Venezuela – a nova unidade será usada como Base Aérea, contando com aviões caça A-29 e AT-26, desdobrados de suas Unidades de origem e utilizados para interceptação de possíveis invasores do espaço aéreo nacional. O DASG é composto de pista de táxi, pátio operacional, hangares para equipamentos, vias de acesso, casa de força, castelo de água, e hangar principal com dois prédios anexos.”



Vista aérea do DASG



Vista aérea de São Gabriel da Cachoeira, antiga Uaupés



Imagem de passageiros no compartimento C de um CATALINA CA-10

APÊNDICE I – Transcrição da entrevista de Luiz Carlos Rosa**27 de fevereiro de 2016 - 07 de abril de 2017****A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES
ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)****Respostas aos quesitos:****1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?****Descreva!**

Na época do 1º Esquadrão do 9º Grupo de Aviação (1º/9º Gav.) sediado na Base Aérea de Manaus. As missões foram realizadas no período de 1978 a 1982, na época como Tenente e Capitão e, como Comandante do Esquadrão (Ten Cel) do 1º/9º GAv., de 1993 a 1995, totalizando 1.750 horas de voo na Amazônia, em missões de apoio ao Exército Brasileiro, Governos Estaduais (Amazonas, Pará, Rondônia, Acre e Roraima).

As missões recebiam a denominação de Linha de Transporte Aéreo (LTA), normalmente com periodicidade mensal ou quinzenal, e uma duração de três a quatro dias.

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?**Descreva!**

As missões foram efetuadas na aeronave De Havilland Corporation – DHC-5-A, batizada na FAB com C-115 BÚFFALO, de fabricação canadense. Era uma aeronave de excelente desempenho para operação em pistas curtas e não preparadas. Era capaz de pousar ou decolar de pistas com menos de duzentos metros de comprimento, com peso máximo de decolagem ou pouso.

Categoria Acolhimento.

3) Como era o acolhimento, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

As tripulações eram consideradas, muitas vezes os “Salvadores da Pátria”. Basta lembrar que transportavam Médicos, Dentistas, alimentos, remédios, correspondência e passageiros. Sempre que pousávamos em localidades em que só se chegava de avião ou barco, como nos Pelotões de Fronteira do Exército, praticamente todo o efetivo e seus familiares estavam aguardando o avião, ávidos por notícias e novidades.

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que o emocionava, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

O maior ‘agrado’ recebido pelos tripulantes era, sem sombra de dúvida, o abraço sincero e a demonstração de alegria e felicidade daquela gente. Além disso, sempre estava preparado o melhor lanche que podiam fazer com os poucos recursos que possuíam.

É muito difícil traduzir para o papel a emoção de ser útil e ajudar pessoas que, literalmente, estavam dando parte de suas vidas pelo ideal de bem servir à Pátria. Essa é a sensação do Dever Cumprido.

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

O melhor presente era, sem sombra de dúvida, o fator presença. Sabedores da falta de informações e novidades naquelas localidades, geralmente o Comandante da Missão comprava jornais e revistas antes do início da missão para serem distribuídos a cada localidade. Esse era um excelente presente.

Categoria hospedagem.

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, nesse caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

Normalmente o apoio de hospedagem era fornecido pelo próprio Exército, que possuía alojamento de trânsito para as tripulações nos Batalhões e Pelotões de Fronteira. Eram acomodações simples, mas muito bem cuidadas.

Também era recebido o apoio de missões religiosas, principalmente na região do alto Rio Negro (Prelazia do Rio Negro), quando em missões de apoio a esta instituição.

Em algumas localidades, como Boa Vista e Rio Branco, quando em missões de apoio aos Governos Estaduais, era providenciado o pernoite em hotéis daquelas cidades.

Quando não havia nenhum tipo de apoio, por exemplo, um pernoite em uma tribo indígena como Maturacá ou Parí-Cachoeira, era comum pernoitar dentro da própria aeronave, utilizando-se de redes para dormir.

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

Como no caso da hospedagem, a alimentação era fornecida pelos órgãos apoiados naquela missão. A refeição era levada até o aeroporto e embarcada para ser consumida durante a próxima etapa de voo. Assim se ganhava tempo.

O cardápio era simples, composto basicamente de alimentação regional, com seus temperos típicos, muito peixe, frango e até carne de caça (paca, capivara, jacaré, javali, etc.) e sucos regionais como açaí, cupuaçu, guaraná e etc.

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

As tripulações, por motivos óbvios, eram muito bem “recebidas e tratadas” em todas as comunidades onde pernoitavam. Sempre havia uma programação para o jantar, patrocinada pelo prefeito, comandante do Batalhão ou Pelotão de Fronteira do exército ou missionário da Prelazia, e o bate papo descontraído com aquelas pessoas, ávidas por notícias da “civilização”, eram muito prazerosas.

Como na maioria dos locais de pernoite a energia elétrica era fornecida por geradores e que eram desligados por volta de dez horas da noite, a conversa não podia se estender por muito tempo.

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

O cardápio era sempre elaborado com pratos típicos da região, basicamente à base de peixe e carne de caça. Um detalhe interessante era a colocação do tempero “coentro” em todos os pratos, inclusive no feijão, no frango, nas carnes de caça, no macarrão e, logicamente, no peixe.

8.2) Passavam bem com essas comidas?

Nas primeiras viagens para o interior, era um pouco difícil de adaptar, principalmente com os temperos diferentes dos usuais, porém, como o ser humano se acostuma fácil e rapidamente a quase todas as situações, esse detalhe não era considerado como problema.

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

Nas localidades em que o apoio era prestado pela Prelazia do Rio Negro, as refeições eram providas pelas Missões Religiosas e servidas nos refeitórios juntamente com os(as) religiosos(as) e os moradores da região, ou seja, basicamente os indígenas que trabalhavam e eram apoiados pelas Missões e eram responsáveis, inclusive, pela elaboração da comida.

Categoria e Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

Como já foi dito anteriormente, as tripulações eram sempre recebidas em clima de festa. Há, porém de se lembrar de que o dia de trabalho era muito estafante, não somente para os aeronautas, mas também para o pessoal de apoio que ajudava a carregar e descarregar o avião. Dessa forma, mesmo com o clima de festa, a necessidade de descansar sobrepujava o desejo de participar de qualquer atividade por muito tempo, fazendo com que todos se recolhessem para seus quartos para dormir.

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Com toda a certeza, as tripulações eram sempre convidadas para toda e qualquer atividade desenvolvida nas localidades de pernoite, sendo que algumas dessas atividades eram normalmente programadas para as datas dos voos de apoio. Geralmente eram realizadas em locais públicos, como pequenos clubes, prefeituras, nos próprios quartéis do Exército ou mesmo em casas comuns.

Impressão ou Percepção

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

É indescritível colocar no papel os sentimentos vividos nos seis anos vividos cumprindo uma das mais nobres missões da Força Aérea Brasileira, qual seja a de defender a Pátria através da integração de uma região que necessitou e necessita até hoje de toda a atenção de nossas autoridades constituídas.

Toda e qualquer missão era desempenhada com a certeza de estar cumprindo com o dever para com a Pátria. Poder sentir e conviver com isso é extremamente gratificante.

No final da década de 1970, a maioria das localidades em que operávamos não era servida por qualquer meio de transporte que não fosse o avião militar ou o barco. Não existiam empresas de aviação operando na região. Para se ter uma ideia das dificuldades, levava-se quarenta dias de barco e apenas três horas de avião de uma cidade como Cruzeiro do Sul, no Acre, até Manaus.

Certa vez, realizando uma missão de apoio ao Pelotão de Fronteira de Javari, o ponto habitado mais ocidental do Brasil, tivemos dificuldades de pousar devido ao mal tempo comum naquela região. Tentamos várias vezes sem obter sucesso e tivemos que cancelar o pouso. Quinze dias mais tarde, retornamos àquela localidade em outra missão e novamente tivemos problemas com as condições atmosféricas, porém, após quatro dias de insistência, conseguimos pousar transportando alimentos e demais artigos de consumo para os integrantes do Pelotão do Exército e suas famílias. Fomos recebidos por aquela gente que chorava de alegria e felicidade. Conversando com o comandante do Pelotão, um 2º Tenente recém-formado pela Academia, ele nos reportou que, para conseguirem manter a alimentação do efetivo e seus familiares, num total de quarenta pessoas, montou duas equipes para caçar e outras duas para pescar, se revezando de dia e de noite. Só assim conseguiram literalmente sobreviver. Mesmo com toda essa dificuldade, nos serviram um lanche composto por carne de jacaré frita e suco de cupuaçu, uma fruta nativa da região.

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Em minha opinião o maior legado que posso identificar para aquelas comunidades foi a certeza que tinham de não estarem sendo esquecidos. Que havia quem se preocupava em manter o apoio incondicional, e que o avião ia pousar trazendo alimentos, informações, novidades, amizade e o abraço amigo.

O Brasil deve muito aos pioneiros que deram parte de suas vidas, ou até a própria vida, para manter, integrar, povoar e defender a mais vasta e completa biodiversidade do planeta, a nossa Amazônia.

Isso é que é ser brasileiro. Isso é ter a certeza do dever cumprido.

APÊNDICE J – Transcrição da entrevista de Fernando da Cunha Machado Costa
27 de janeiro de 2016 - 13 de março de 2017

A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES
ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

Respostas aos quesitos:

1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva!

Os voos em missões em proveito do CAN e de integração de populações isoladas foram realizados no período de 1975 a 1979, todos a partir de Brasília/DF, onde se voava as aeronaves do Sexto Esquadrão de Transporte Aéreo (6º ETA). Nos anos de 1985 e 1986, os voos realizados foram a partir de Recife/PE, sede do Segundo Esquadrão de Transporte Aéreo (2º ETA).

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva!

Os voos em proveito do CAN e de integração de populações isoladas foram realizados em aeronaves C-47 Douglas, com capacidade para 25 passageiros, C-95 Bandeirante, com capacidade para 10 passageiros e C-95 A Bandeirante Cargueiro, para 20 passageiros.

Categoria Acolhimento

3) Como era o acolhimento, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Os aviões do CAN eram os verdadeiros e, por vezes, os únicos elos dessas populações com a civilização. A chegada dos aviões era vista como um importante e indispensável apoio, pois suas asas traziam esperança e conforto, não só pela ansiada correspondência (postal), bem como por transportar entes queridos e, acima de tudo, trazer a figura de um médico, sempre aguardado por uma longa fila de mulheres, crianças e homens em busca de cura para os seus males. O "consultório" se resumia a uma pequena mesa e cadeiras colocadas próximas e até sob as asas da aeronave. O atendimento, rápido e precário, contava com a distribuição de medicamentos comuns, conselhos paliativos e, nos casos de maior gravidade até na remoção dos doentes na própria aeronave para alguma localidade da rota daquela Linha do CAN, onde houvesse recursos para um atendimento efetivo.

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que o emocionava, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

As demonstrações de reconhecimento eram constantes, tanto por parte das populações indígenas como por parte dos habitantes de outras etnias das localidades visitadas. Frutas, peixes, castanha-do-pará, doces preparados pelas religiosas, enfim, eram comuns essas manifestações de apreço e carinho pelos tripulantes das aeronaves do CAN. Certa vez, no Acre, em uma localidade chamada Tarauacá, eu fiquei surpreso com o tamanho dos abacaxis que nos presentearam. Nessa mesma localidade, um senhor solicitou que transportássemos até uma enorme tartaruga, que era um presente dele para um piloto que costumava fazer aquela Linha do CAN. Cabe ressaltar que o destino do presente era a cidade de Brasília, aonde só chegaríamos após cinco dias.

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

Os presentes que os aviões levavam eram jornais de dias passados e revistas do tipo ‘gibi’, para crianças e adolescentes, doadas pelas editoras para distribuição gratuita. Os exemplares eram muito disputados, e a sua distribuição era feita pelos elementos de ligação com o CAN. Era comum o tripulante receber encomendas de coisas simples, nem sempre acompanhadas do dinheiro para a sua aquisição, as quais eram quase sempre adquiridas e encaminhadas no voo seguinte para a localidade, o que ocorria de acordo com a frequência da Linha, que poderia ser mensal e às vezes quinzenal, nas mesmas rotas.

Categoria Hospedagem

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, nesse caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

Pessoalmente não tive essa experiência, mas sei de casos onde os pernoites foram realizados até em aldeias indígenas, devido a problemas meteorológicos ou de pane nas aeronaves, se valendo dos meios disponíveis no local.

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

A alimentação dos tripulantes era feita com os lanches embarcados nas localidades onde havia apoio da FAB, e nos aeroportos visitados, quando havia algo para se comprar. A alimentação fornecida pelos residentes das localidades, normalmente só ocorria quando ali havia alguma missão religiosa. Aí a fartura era boa, e como nossas paradas eram de uma hora e até menos, sempre levávamos para bordo um farnel fornecido pelas freiras. Era muito bom, pois as freiras se esmeravam em tratar bem aqueles que tanto serviços prestavam às comunidades, bem como aproveitavam para solicitar favores e vagas adicionais nas aeronaves, além das suas cotas, mas sempre

em proveito dos necessitados. Mas, quando não havia nada, voava-se o dia inteiro só com o café da manhã, tendo algumas bolachas como lanche, voltando a se alimentar depois do último pouso do dia, que ocorria ao final da tarde.

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

A situação mais comum era o apoio das missões religiosas, onde éramos convidados para refeições. Certa vez fomos jantar com o prefeito de uma localidade, pois o mesmo já era amigo do outro piloto da missão.

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

A inclusão de iguarias regionais nos cardápios era obrigatória, no entanto, como a maioria das rotas que voei eram planejadas ao longo dos rios como o Tocantins, o Araguaia, o São Francisco e do litoral, o prato forte era sempre à base de peixes e doces.

8.2) Passavam bem com essas comidas?

Normalmente, no meu caso, sempre tive experiências agradáveis.

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

Não passei por essa experiência, a não ser da companhia de religiosas.

Categoria Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

O ambiente de alegria se instalava pela chegada da aeronave do CAN, mas não presenciei nenhuma festa em razão dessa ocorrência.

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Não tive a oportunidade de participar de nenhuma festividade relacionada com os voos do CAN.

Impressão ou Percepção

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

O fato de ter voado em missões do CAN, propiciou-me um cenário de experiências fantásticas. Sentir-se realmente útil, importante para alguém que nunca tinha visto antes e dificilmente veria depois, constituiu-se em um legado inigualável.

Lembro-me bem da minha primeira missão, quando efetuamos o pouso na localidade de Paranã, no antigo Estado de Goiás. Havia uma pista de terra, com uma área de estacionamento para a aeronave situada junto a uma árvore frondosa, tendo ao seu redor algumas casas de pau-a-pique, e nada mais. A população era constituída de negros e, imediatamente, formei um quadro que me justificasse aquele fenômeno – conclui tratar-se de um verdadeiro Quilombo, formado por descendentes de escravos fugidos das minerações e das fazendas de Goiás e Minas Gerais. Pois assim era, realmente a origem daquela comunidade.

Quanta pobreza, quanta carência, sem energia elétrica, sem nada, distante de tudo, necessitando muito daquele apoio que ali prestávamos. Como não se emocionar diante de situações como essa, como não se orgulhar pela oportunidade de vivenciar aquela experiência? Portanto, o legado para a minha vida foi muito rico e gratificante, especialmente por me permitir, pelas asas do CAN, conhecer um Brasil real, diferente de tudo o que, até então, já tinha visto e vivido.

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

O CAN constituía-se em um único elo dessas populações com a civilização. O papel de integração desempenhado pelos aviões, desde o tempo do Correio Aéreo Militar, do Exército e do Correio Aéreo Naval, da Marinha, que deram origem ao Correio Aéreo Nacional, operado pela Força Aérea Brasileira, pode ser medido, por exemplo, pela importância de receber e ler com avidez um jornal publicado há quinze dias! Como explicar, mesmo passados quarenta anos, a importância e o valor atribuído a coisas tão simples e corriqueiras. Os índios, os quilombolas, as missões religiosas, populações carentes de tudo, praticamente abandonadas por esse Brasil afora, viam nas asas do CAN a esperança de momentos melhores, a oportunidade de mitigar seus sofrimentos pelas mãos de abnegados motivados e dispostos a tudo para satisfazer as carências dessa nossa gente.

APÊNDICE K – Transcrição da entrevista de João Alfredo de Oliveira
02 de novembro de 2016 - 21 de março de 2017

A HOSPITALIDADE NA INTEGRAÇÃO DE POPULAÇÕES
ISOLADAS: O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

Respostas aos quesitos:

1) Em que época (período) voou efetuando missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva!

Meu nome é João Alfredo de Oliveira, Suboficial Ref. Aer. (Radiotelegrafista de Voo - RTVO).

- Me formei pela Escola de Especialistas de Aeronáutica – EEAr., no final de 1970, e fui classificado a pedido, na Base Aérea de Belém, sede do 1º Esquadrão de Transporte Aéreo (1º ETA), que em 1969, com a criação dos Esquadrões de Transporte Aéreo, subordinados ao Comando de Transporte Aéreo (COMTA), recebi, entre outras, a atribuição de cumprir as missões do Correio Aéreo Nacional – CAN, fazendo chegar a nossa bandeira em toda a Região Amazônica, visto que, nos anos em que comecei a voar na FAB, até a desativação dos Catalinas - CA-10 e dos Douglas - C-47, não existia Unidades Aéreas ligadas ao CAN na Base Aérea de Manaus que operava o Búfalo - C-115, aeronave não somente para as missões do CAN. Assim, o 1º ETA era o responsável pelo CAN em toda a Amazônia, perpetuando nossa fronteira do Oiapoque ao Guaporé.

- Voei efetuando missões do CAN, voos de integração de populações isoladas, de setembro de 1971 a agosto de 1985.

2) Em que tipos de aviões voou como tripulante nos voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva!

- Nas aeronaves CA-10 Catalina, C-47 Douglas e C-95 Bandeirante

Eu era Sargento Radiotelegrafista de Voo - RTVO. Como “novinho” era padrão voar em Catalinas, um avião pesado, em todos os aspectos. As atividades gerais eram “muito duras”, tanto para os pilotos, com aqueles manches espartanos que tinham que controlar para pilotar os Catalinas, como para os mecânicos de voo, sendo necessário mais de um, devido existir muitas tarefas nos aviões, nas decolagens e pousos, como também para os operadores-rádio, nem sempre em dois.

Habitualmente os mais antigos voavam C-47, o tranquilão, considerado o ‘zero pane’, se comparado ao CA-10, os Catalinas. Desde o primeiro dia da missão, na madrugada, a tripulação (os mecânicos e radiotelegrafistas), já no pré-voo em Belém, no Portal da Amazônia, surgia o que fazer, saindo para missões que atendiam toda a imensa Hileia Amazônica.

Somente após a desativação dos Catalinas, em 1982, e a dos Douglas, em 1983, por uma deferência especial do Comandante do 1º ETA determinando a instalação de equipamentos de comunicações mais potente, com mesa para RTVO, foi possível a continuidade de atividades de radiotelegrafista em missões do CAN, voando em aeronaves C-95 Bandeirante.

3) Como era o acolhimento, a recepção das comunidades ou missões à chegada dos voos e dos tripulantes do CAN ou dos voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

- O acolhimento das comunidades era sempre cercado de muitos carinhos e satisfações muito bem estampadas nos semblantes deles, demonstrando boas-vindas aos aviões da FAB, cumprindo CAN ou voos de integração das populações isoladas.

Nos locais que não existia pousadas, as alimentações eram oferecidas por órgãos da FAB, e as tripulações eram hospedadas nos quartéis do Exército Brasileiro, nos Colégios, Estabelecimentos de Ensino das Missões Religiosas, e até em Igrejas; sempre o melhor era oferecido ao pessoal cumprindo as missões do CAN.

Nas cidadezinhas interioranas era tradição o jantar ser com o Prefeito, ou em outro local por conta da prefeitura.

Nas residências era raridade, salvo no caso de atendimentos das Missões Religiosas, onde as refeições eram oferecidas no próprio local, onde também ficávamos hospedados.

Em Cururu, aldeia Munduruku localizada no rio Cururu, calha do rio Tapajós entre Jacareacanga e Cachimbo, era uma magnificência a hora do jantar. Com esplendor, em

mesa longa, onde serviam dezenas de iguarias feitas com carne de animais, domésticos e silvestres, oferecidos pelos índios, nossos distintos passageiros. Tudo com o melhor da atenção das freiras e dos padres das missões.

O pernoite em Cururu era uma obrigatoriedade imposta por todos da tripulação. Todos ficavam ávidos. Com muita intensidade, com muita vontade esperavam a hora do jantar preparado com carinho pelas religiosas.

Os Mundurukus, povo de tradição guerreira, dominavam culturalmente a região do Vale do Tapajós, que nos primeiros tempos de contato e durante o século XIX era conhecida como Mundurukânia. Hoje, suas guerras contemporâneas estão voltadas para garantir a integridade de seu território ameaçado pelas pressões das atividades ilegais dos garimpos de ouro, pelos projetos hidrelétricos e a construção de uma grande hidrovia no Tapajós.

4) As tripulações recebiam algum agrado ou presente que o emocionava, dado por pessoas ou por representantes das comunidades ou missões em reconhecimento ou agradecimento por algum feito, ou por outro significado, ou até pela simples presença na localidade, por ser do CAN ou de voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Sim. As pessoas indistintamente ficavam felizes por terem o apoio dos aviões da FAB e reconhecendo o apoio, a civilização, a esperança levada nas 'Asas do CAN', e agradeciam da melhor maneira possível.

Em poucos locais da Amazônia as tripulações recebiam agrados em reconhecimento por transportar determinado passageiro.

Pela rede de Comunicações da Telecomunicações Aeronáuticas S/A - TASA, deixadas pela PANAIR do BRASIL, e que recebiam antecipadamente pedidos de apoio rádio (via código morse), os operadores civis estavam sempre muito atentos, nos chamando mesmo antes do horário previsto para o apoio, muito interessados, mais ainda em oferecer um presente, por exemplo, uma tartaruga em troca de cada passageiro transportado.

Ocorreu um episódio na rota Vale do Juruá: Quando o C-47, monomotor, perdia altura, foi recebida a ordem para alijar tudo considerado supérfluo, até a caixa de ferramentas. Após o pouso em Tefé, o Comandante perguntou por sua tartaruga, o que o mecânico retrucou: "considerarei a criatura supérflua, e alije também".

5) Você chegou a dar algum presente para algum morador da localidade visitada?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Positivo. Os indígenas de muitos locais gostavam de receber espelhos, sabonetes e outros agrados, alguns presentes.

Cumpríamos longas missões pela Amazônia, pousando nos rios Mapuera, Negro, Alto Solimões, Jutaih, Içá, Japurá, Javari e Purus.

Em Mapuera, onde não tinha amarração para segurar a aeronave no rio, o Catalina descia ao sabor da correnteza, e os indígenas encostavam as suas canoas no avião e desciam o rio com ele amarradas, nos dois montantes do Catalina (fixados no meio de cada asa e na fuselagem).

Em Mapuera recebíamos peças do artesanato indígenas em troca de espelhos, sabonetes, principalmente o ‘Phebo’ (uma marca de sabonete), de Belém.

Categoria hospedagem.

6) Habitualmente não se pernoitava nas localidades intermediárias (escalas) por onde passavam, mas quando ocorria o pernoite, nesse caso, como essa hospedagem ocorria, e que situações especiais marcaram essa experiência?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Em uma situação especial, quando o velho Catalina, (difícil ocorrer com o Douglas) dava pane, as providências para a hospedagem, alimentação e transporte só ocorreria depois de esgotadas todas as possibilidades de sanar as panes do “Poderoso” Catalina.

Todos se movimentavam e logo as facilidades estavam à disposição das tripulações. Prefeitos e religiosos que prestavam apoios aos indígenas e o pessoal responsável pelos núcleos de proteção ao voo, fosse militar ou civil, logo se movimentavam, e no momento propício estávamos acomodados recebendo o carinho de todos das localidades onde pernoitávamos.

Qualquer localidade intermediária acolhia com satisfação o pessoal, fossem tripulantes ou passageiros dos aviões do CAN. Com muita solidariedade, com atos de simpatia e bondade e, em um passe de mágica todos estavam acomodados.

As autoridades das localidades intermediárias não mediam esforços para patrocinar o melhor para as tripulações. Cito um exemplo em Boca do Acre/AM, quando o Catalina

quebrou o cabo de aço do comando de potência de um dos motores, na corrida para a decolagem, os mecânicos, auxiliados pelo radiotelegrafista, e sob a supervisão do comandante da aeronave não conseguiram sanar a pane. Veio a ordem da Base Aérea de Belém para aguardar envio de material e pessoal especializado para trocar todo o cabo de comando de potência do motor. Ficamos alguns dias sob as expensas da prefeitura local. Passageiros também receberam atenção das autoridades, e todos, ao final, ficaram contentes e ansiosos para prosseguir viagem no Velho Catalina.

Categoria Alimentação e Comensalidade (comer acompanhado à mesa)

7) Como os tripulantes eram alimentados pela população local ou missões, quando ocorria, e quais casos podem ser ressaltados?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Os tripulantes eram bem tratados. Recebiam tudo do bom e do melhor da população local ou missões religiosas.

Normalmente as tripulações, tendo local adequado, preferia procurar jantar em restaurantes. Nas missões religiosas, canteiros de obras da COMARA, quando era necessário almoçar recebíamos total apoio de todos os órgãos locais.

8) As tripulações eram convidadas para alguma recepção ou refeição com as comunidades - nas residências, nas missões religiosas, em locais específicos ou públicos?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Sim. As tripulações recebiam toda receptividade das comunidades e das missões religiosas, em qualquer lugar, todo local que ocorresse eventos festivos.

Grandes eventos, em locais onde as tripulações pernoitavam, tinham a recepção das autoridades locais. Mesmo em quartéis ou outros locais públicos os tripulantes, oficiais e graduados, recebiam agradável tratamento, o que muito honrava os graduados.

8.1) Eram comidas diferentes do seu hábito alimentar? Eram próprias da região, especiais, exóticas?

8.2) Passavam bem com essas comidas?

8.3) Comiam junto com os povos das missões?

Não tínhamos preferência: comidas diferentes, próprias da região, especiais, exóticas que aproveitávamos para saborear e que fazia bem para a saúde.

Comíamos junto com o pessoal das missões, oficiais e graduados lado a lado.

Nas missões Salesianas do Rio Negro era habitual pernoitarmos em mais de uma dezena de locais, que davam uma atenção toda especial para as tripulações. O melhor em alimentação ocorria nas rotas do Rio Negro e seus afluentes.

Categoria e Entretenimento

9) O contato com as populações anfitriãs era marcado por uma ambiência de festa e de alegria; que episódios podem ser lembrados?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Exatamente. Os contatos com as populações anfitriãs ocorriam em ambientes muito saudáveis. Frequentávamos grandes eventos.

Nos nossos pernoites procurávamos fazer o melhor em diversões, tendo o cuidado de retornar cedo para locais de pousadas, uma vez que as decolagens, no dia seguinte, sempre ocorriam muito cedo.

10) As tripulações eram convidadas para festas ou festividades das comunidades ou missões - nas residências, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

- Exatamente. As tripulações eram convidadas para festividades das comunidades ou missões, em locais específicos ou públicos, durante as missões do CAN ou voos de integração de populações isoladas.

Mesmo nos quartéis do Exército Brasileiro (EB) os graduados das tripulações estavam presentes junto com os oficiais da tripulação, e recebiam toda a atenção dos Comandantes das Organizações Militares do EB.

Impressão ou Percepção

11) O que significou para a sua vida, como legado, voar os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Minha última impressão foi quando fiz uma viagem de recordações e estudos pela Amazônia, de maio a agosto de 2015. É que o CAN, na Amazônia, faz falta. Muitas localidades, às margens de rios, como o rio Purus, parecem que pararam no tempo e ainda esperam um “Poderoso” Catalina chegar. Meu último desejo é voar mais e muitas vezes nas Asas do CAN.

CATALINA! *Mares, Rios e Terras sentem a sua ausência.*

O certo é que desperta um orgulho em todos nós e, com certeza nos Catalineiros que já partiram para a última missão, ter participado do CAN honrando nossas instituições, fortalecendo os conceitos patrióticos da sociedade, elevando o moral necessário à imagem ilesa da Força Aérea Brasileira.

12) Na sua opinião, qual foi o significado, o legado, para as comunidades os voos do CAN ou de integração de populações isoladas?

Descreva essa experiência em detalhes!

Que passem às gerações que se seguirem um pouco do que significou, e até mesmo o que significa atualmente, o CAN. Décadas dos anos 60, anos 70 e anos 80 muitas regiões da Amazônia dependiam do Correio Aéreo Nacional, O CAN-AM.