



ATIVIDADES MILITARES NA AMAZÔNIA: FATOR DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO¹

Jefferson Miranda Rosa

Resumo: A presente pesquisa tem como campo de abrangência as questões relativas às dificuldades encontradas para a integração e o desenvolvimento da Amazônia, no Séc. XX, e os meios encontrados para tentar superá-las, dando ênfase às expedições por terra, como aquelas lideradas por Cândido Mariano da Silva Rondon, o marechal Rondon, às rotas criadas nos céus, como as voadas pelo Correio Aéreo Nacional (CAN), e ainda à infraestrutura criada para apoiá-las, como as inúmeras pistas de pouso e aeroportos construídos pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA).

Palavras-chave: Amazônia. Rondon. CAN.

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve como campo de abrangência as questões relativas às dificuldades encontradas para a integração e o desenvolvimento da Amazônia, no Séc. XX, e os meios encontrados para tentar superá-las, dando ênfase às expedições por terra, como aquelas lideradas por Cândido Mariano da Silva Rondon, o marechal Rondon, às rotas criadas nos céus, como as voadas pelo Correio Aéreo Nacional (CAN), e ainda à infraestrutura criada para apoiá-las, como as inúmeras pistas de pouso e aeroportos construídos pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA).

Mas como se relacionam as atividades empreendidas por Rondon, pelo Correio Aéreo Nacional e pela COMARA, no Séc. XX, na promoção da integração e do desenvolvimento de um território tão vasto como o da Amazônia, diminuindo o tempo dos deslocamentos entre as regiões mais isoladas e o restante do país, por meio do avião, contribuindo para a manutenção da Soberania Nacional?

¹ Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em História Militar, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em História Militar.



A região norte do país, conforme o disposto na Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2012c), apresenta aspectos de grande relevância para o Estado Brasileiro, pois, dada a sua grande extensão, constitui-se como uma região facilitadora para a atuação de grupos criminosos, permitindo a entrada de ilícitos em território nacional. Fica, portanto, evidente a necessidade de que o Estado se faça presente por meio de seus representantes legais, sejam eles militares, eclesiásticos, policiais federais, agentes de saúde, fiscais, políticos, magistrados, entre outros, de modo a assegurar a manutenção da posse desse território. Porém, as dificuldades de se estabelecer em solo Amazônico são fatores que sempre desafiaram os exploradores, que por lá se aventuraram, desde as antigas expedições das “Entradas e Bandeiras”, até expedições mais recentes, como a liderada pelo marechal Rondon, no começo do Séc. XX, conhecida por “Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas” ou “Comissão Rondon”, encarregada de ligar o Mato-Grosso com o Amazonas por meio de uma grande rede telegráfica, e que foi alvo de estudo deste trabalho.

Neste aspecto, a bibliografia selecionada para a pesquisa, incorporou jornais da época, relatos da expedição de Rondon elaborados pelos oficiais que o acompanharam, documentos privados como cartas e diários do Marechal, e imagens fotográficas da expedição. Por meio destas, tentou-se verificar as dificuldades enfrentadas tais como: a fome, o contato com os índios, os obstáculos naturais, a diversidade de pensamento no seio do próprio Exército quanto ao propósito da expedição e as soluções buscadas para viabilizar o sucesso da missão, além de buscar estabelecer a conexão com o próximo passo da integração da Amazônia ao território nacional, o qual seria desempenhado por meio do Correio Aéreo Nacional.

Com relação ao CAN, coube ressaltar o período Histórico vivenciado pelo Brasil no começo do Séc. XX, o qual proporcionou o surgimento da aviação militar no país e, logo em seguida, do chamado Correio Militar, futuro Correio Aéreo Nacional, e ainda abordar a atuação do Marechal Montenegro, um dos maiores e mais famosos heróis da saga do CAN. Para tanto, foi investigado, por meio de livros, artigos e revistas relacionados ao tema, as principais dificuldades encontradas no que diz respeito à aquisição das aeronaves, haja vista que não havia uma empresa nacional que fabricasse aviões, a formação dos pilotos, pois não havia instrutores e nem escolas de aviação, a falta de auxílios à navegação, tais como mapas e demais cartas de navegação aeronáuticas, o planejamento aventureiro das primeiras missões direcionadas para a Amazônia, e a



questão da infraestrutura inexistente para o apoio à atividade aérea, no que diz respeito à ausência de pistas de pouso e aeroportos.

Neste contexto, foi pesquisado o surgimento e as enormes dificuldades logísticas da chamada Comissão de Aeroportos da Região Amazônica, a COMARA, criada com o propósito de preencher o vasto território amazônico com grandes obras de engenharia, as quais serviriam para tornar mais segura a operação dos bravos aviadores que por aquelas terras se aventuravam, levando o progresso e a esperança aos mais necessitados, fortalecendo a presença do Estado no norte do país.

A relevância de um trabalho nesta perspectiva está em buscar demonstrar a fundamental importância da presença militar para integração e desenvolvimento da Amazônia, auxiliando na manutenção de fronteiras e ressaltando a importância de sua função cívico-social, ao longo do século XX, por meio das expedições do marechal Rondon, das missões do Correio Aéreo Nacional e das ações da Comissão de Aeroportos da Amazônia.

O trabalho apresenta uma relevância contemporânea, pois se apresenta como uma necessidade da época e do local onde se realiza, haja vista que a Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2012c), enfatizou o Norte como uma região de grande importância político-estratégica, fortalecendo a questão da presença, ocupação e desenvolvimento da referida região.

Foram levantadas informações que forneceram suporte à idéia de que as três grandes estruturas apresentadas (Comissão Rondon, CAN e COMARA) foram responsáveis pelo apoio que hoje é fornecido a diversos órgãos federais, como quartéis de fronteiras do Exército, Marinha e FUNAI, e que a continuidade de atividades como estas, de uma maneira coordenada e de forma conjunta, é de vital importância para o desenvolvimento e a integração continuada do norte do país. Tais aspectos poderão ser melhor compreendidos a partir dos resultados da presente pesquisa.

Utilizando-se o modelo dialético, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental, por meio de obras impressas, ou por meio do meio digital – no caso de obras ou documentos publicados na internet. As informações digitais foram coletadas de forma indireta, por meio das mídias onde elas foram publicadas e/ou registradas.



A pesquisa foi explicativa, dado o aprofundamento de estudo desejado, haja vista que teve como objetivo geral analisar e correlacionar aspectos que envolveram diferentes variáveis ou fenômenos, no caso as atividades empreendidas por Rondon, pelo Correio Aéreo Nacional e pela COMARA, no século XX, no intuito de se confirmar e justificar as razões da ocorrência das referidas atividades.

Após a obtenção das fontes, por meio da consulta a documentos e bibliografias, o próximo passo foi lê-las para estabelecer relações entre as informações com o problema proposto. À medida que foram lidas, foram feitos registros sistemáticos acerca das consultas realizadas e também apontamentos acerca do conteúdo das fontes.

A pesquisa iniciou-se com a análise da obra Rondon, O Marechal Da Floresta, da autoria de Todd A. Diacon, chefe do Departamento de História da Universidade do Tennessee, em Knoxville, Estados Unidos. A bibliografia selecionada para a pesquisa, incorporou jornais da época, relatos da expedição de Rondon elaborados pelos oficiais que o acompanharam, documentos privados como cartas e diários do Marechal, e imagens fotográficas da expedição. Por meio destas, tentou-se verificar as dificuldades enfrentadas tais como: a fome, o contato com os índios, os obstáculos naturais, e a própria atuação do marechal como um projeto político de integração nacional.

Dando prosseguimento à pesquisa, foram verificados os arquivos do site do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica – INCAER, onde foram procurados artigos e revistas antigas em formato digital, que possibilitassem um retorno ao passado histórico do Brasil do início do século XX, sob a perspectiva da Força Aérea Brasileira, e que auxiliassem a compreensão do contexto político e militar que possibilitou o surgimento do Correio Aéreo Nacional, e o seu papel de portador da presença do Estado central aos rincões mais distantes da Amazônia.

Ainda com relação ao CAN, foi feito um estudo da obra Montenegro - As Aventuras do Marechal que fez uma Revolução nos Céus do Brasil, da autoria do jornalista e escritor Fernando Morais, por meio da qual foram buscados pontos marcantes da carreira e da vida do marechal Montenegro, que contribuíssem para torná-lo um dos pioneiros do Correio Aéreo no Brasil. Por meio da ótica do marechal, foram levantadas as dificuldades e problemas vivenciados pelos aviadores quando do início da Aviação Militar, principalmente quando da elaboração das primeiras rotas do CAN, em um

período em que eram escassos todos os meios de apoio à navegação aérea, demonstrando o quão importante foi o trabalho daqueles pioneiros para as gerações seguintes.

Por meio deste resgate ao passado, buscou-se construir um panorama do que foi e o que significava o desbravamento da Amazônia aos olhos da nova república que surgia, no início do Séc. XX, bem como a sua preocupação por ocupar seu próprio território e delimitar suas fronteiras, demonstrando a contribuição da herança deixada por aquelas primeiras missões e expedições, de maneira conjunta, para o nível de integração e desenvolvimento apresentado na região norte nos dias de hoje.

O desenvolvimento do cenário de fundo que implicou na pesquisa como um todo, analisou a questão da ocupação pelo Estado de seu próprio território, como um processo social e institucional que garante a sua soberania. Para tal, foi realizada a leitura e análise de documentos contemporâneos como a Estratégia Nacional de Defesa (END), a Política Nacional de Defesa (PND) e o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN).

No decorrer da pesquisa surgiu uma inquietação, não antecipada pelo Projeto da presente pesquisa, no sentido de se desejar compreender qual das facetas do poder estaria melhor relacionada ao contexto pesquisado para robustecer o referencial teórico que pudesse ter servido como incentivo para as aventuras e empreitadas realizadas pelos pioneiros. Foi então realizado o estudo da obra Poder Aéreo, do autor Carlos Eduardo Valle Rosa, que fornece fundamentos de emprego do Poder Aéreo, além de definições de teoria, doutrina e guerra aérea, e do Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER), que apresenta as principais metas da Aeronáutica nos próximos vinte anos.

O trabalho teve como objetivo geral demonstrar, de maneira explicativa, a existência de relações entre as expedições do Marechal Rondon, as missões do Correio Aéreo Nacional e as ações da COMARA, servindo como fatores de integração e desenvolvimento da Amazônia no Séc. XX.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

2.1 Apresentação dos dados e referencial teórico:

Segundo Sun Tzu, a guerra é um assunto de vital importância para o Estado e pode significar a sobrevivência ou a ruína, vida ou morte (TZU, 2006). Em se tratando do domínio do ar por uma nação soberana, Rosa (2014), define poder aéreo em sua obra como sendo: “a habilidade de proteger e empregar forças militares no ar e no espaço, ou

de uma plataforma ou míssil operando acima da superfície da Terra” e que “...poder aéreo não é somente executado pelas forças aéreas mas inclui também as capacidades aéreas providas por outros serviços (Exército, Marinha ou Fuzileiros Navais.)”. Podemos extrapolar o conceito observando que não se trata apenas do emprego de aeronaves, mas de todo um contexto que oferece suporte ao desenvolvimento da atividade aérea. Daí vem, por consequência, a necessidade do desenvolvimento de uma infraestrutura que torne viável essa grande empreitada.

Se seguirmos pelos caminhos dos Princípios de Guerra, aplicados à Guerra Aérea, Rosa (2012, p.160) enumera os seguintes:

- a) Cooperação;
- b) Economia de Forças;
- c) Exploração;
- d) Flexibilidade;
- e) Manobra;
- f) Massa;
- g) Moral e liderança;
- h) Objetivo;
- i) Ofensiva;
- j) Prontidão;
- k) Segurança;
- l) Simplicidade;
- m) Surpresa;
- n) Sustentabilidade; e
- o) Unidade de Comando.

Dentre os que mais possuem afinidade com o tema apresentado e o escopo delimitado pelo presente estudo, podemos destacar a Manobra, a Prontidão, e a Sustentabilidade.

Por Prontidão podemos entender como um estado de constante vigilância, com tropas preparadas, que reduz o tempo de resposta, evitando quebra de continuidade na transição entre o tempo de paz e o tempo de conflito (Rosa, 2012).

Como exemplo histórico da importância da Prontidão podemos citar os equívocos cometidos pela inobservância desse princípio entre os britânicos na 1ª Guerra Mundial.

Por não darem a devida atenção ao preparo e treinamento de seus pilotos, muitos aviadores morreram em acidentes fora de combate e em voos de instrução. Seus inimigos alemães, pelo contrário, mesmo com o fim da guerra, mantiveram o treinamento de pilotos ainda que tivessem que voar em aeronaves esportivas ou planadores, de modo a adquirir experiência para o futuro. Fato esse que se concretizou com a eclosão da 2ª Guerra Mundial, ocasião em que, esses já experientes e adestrados pilotos, passaram a integrar a famosa Luftwaffe (Rosa, 2012).

Por Manobra podemos entender como a capacidade de movimentar forças de forma rápida entre posições-chave, de modo a reforçar a capacidade ofensiva ou defensiva, a critério dos comandantes militares. No sentido estratégico, “busca colocar o inimigo em desvantagem nos fatores tempo e espaço” (Rosa, 2012, p.173).

Como exemplo histórico da importância da Manobra podemos citar o conceito denominado *blitzkrieg*, ou “Guerra Relâmpago”, que ficou famoso ao ser empregado pelos alemães durante a 2ª Guerra Mundial. Um emprego combinado de Força Aérea com as forças terrestres aerotransportadas (tropas paraquedistas), em uma cadência ritimada, eliminava a resistência aérea inimiga ao mesmo tempo em que as linhas de suprimento eram interditadas em solo. Uma combinação letal (Rosa, 2012).

Por Sustentabilidade podemos entender como capacidade de resistir apesar das dificuldades logísticas (material, pessoal e suprimentos). A palavra-chave é apoio. É daí que vem a idéia de bases aéreas ou bases terrestres de apoio. O posicionamento estratégico de bases de apoio permite elevar os índices de disponibilidade de aeronaves, estoques de alimentos, estoques de combustível, estoques de material bélico o que contribui para o aumento da duração das tropas em combate (Rosa, 2012).

Como exemplo histórico da importância da Sustentabilidade podemos citar a Batalha de Stalingrado, durante a 2ª Guerra Mundial. O rigoroso inverno russo de mais de 40 graus abaixo de zero, congelou as vias de acesso, estradas, veículos, paralisando as linhas de suprimento alemãs, negando o avanço das tropas. Dos 500 mil militares que iniciaram a jornada, apenas 150 mil regressaram à Alemanha (Rosa, 2012).

O governo do Brasil elaborou uma série de documentos oficiais com ações voltadas para a proteção e desenvolvimento da Amazônia, sob a ótica do Ministério da Defesa. Todos eles juntos compõem um mosaico que denota a questão da importância da



presença militar na Amazônia para a manutenção da Soberania Nacional, conforme propõe esclarecer o problema de pesquisa do presente trabalho.

A Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2012c), apresenta os Objetivos Nacionais de Defesa como sendo:

- a) garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial;
- b) defender os interesses nacionais as pessoas, os bens e os recursos brasileiros no exterior;
- c) contribuir para a preservação da coesão e da unidade nacionais;
- d) contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais;
- e) intensificar a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais;
- f) manter Forças Armadas modernas, integradas, adestradas e balanceadas, e com crescente profissionalização, operando de forma conjunta e adequadamente desdobradas no território nacional;
- g) conscientizar a sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do País;
- h) desenvolver a indústria nacional de defesa, orientada para a obtenção da autonomia em tecnologias indispensáveis;
- i) estruturar as Forças Armadas em torno de capacidades, dotando-as de pessoal e material compatíveis com os planejamentos estratégicos e operacionais; e
- j) desenvolver o potencial de logística de defesa e de mobilização nacional.

A Estratégia Nacional de Defesa deixa bem claro em seu texto a importância dada pelo governo federal à manutenção da presença militar na Amazônia, e fornece diretrizes claras para a Marinha e o Exército:

Sem desconsiderar a necessidade de defender as maiores concentrações demográficas e os maiores centros industriais do País, a Marinha deverá estar mais presente na região da foz do Rio Amazonas e nas grandes bacias fluviais do Amazonas e do Paraguai-Paraná. Deverá o Exército agrupar suas reservas regionais nas respectivas áreas, para possibilitar a resposta imediata na crise ou na guerra. (BRASIL, 2012a)

O Livro Branco da Defesa Nacional cita o trabalho dos rondonistas, profissionais de várias áreas que, seguindo os passos do Marechal Rondon, levam conhecimento



técnico-especializado à Região Norte do País, favorecendo a integração e o desenvolvimento, amibos temas do presente trabalho:

As equipes de “rondonistas” trabalham, sempre que possível, formando multiplicadores — produtores, agentes públicos, professores e lideranças locais — e realizando ações que produzam efeitos duradouros para a população, a economia, o meio ambiente e a administração local. (BRASIL, 2012b)

A Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, atribui responsabilidade às Forças Armadas para a atuação nas fronteiras do Brasil, e prevê que:

[...] cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes [...] atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos fronteiriços e ambientais”. (BRASIL, 2016)

No Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER) a Força Aérea Brasileira deixa claro que a sua aeronave mais moderna, o KC-390, desenvolvido pela EMBRAER e orgulho nacional, será empregada com o propósito semelhante àquele idealizado pelo Marechal Montenegro nas missões do CAN, ou seja, continuar o processo de integração do Estado Brasileiro:

Além das missões especificamente militares, o KC-390 permitirá integrar o Estado Brasileiro, por meio de diversas ações como o apoio aos pelotões de fronteira, às reservas indígenas e às localidades de difícil acesso na região amazônica; o transporte de material e pessoal em regiões carentes; o apoio a calamidades públicas e incêndios florestais; e o apoio aos diversos órgãos do Estado Brasileiro, para a realização de missões de rotina e monitoramento de projetos. (BRASIL, 2018)

Para compreender a grandeza e a importância do trabalho que envolve uma política de fronteira com bases sólidas e duradouras, e o impacto que ela representa para o país, faz-se necessário um retorno ao passado histórico do Brasil do início do Séc. XX, no qual um jovem oficial do Exército brasileiro recebeu a missão de construir uma infraestrutura de estradas e linhas telegráficas, visando estabelecer a presença física do Estado central em um rincão isolado da bacia amazônica. Esse homem foi Cândido Mariano da Silva Rondon, o marechal Rondon, e a natureza de sua obra pode ser evidenciada no seguinte trecho:

A Comissão Rondon é um exemplo crucial dos problemas e das complexidades inerentes à expansão da autoridade do Estado central no Brasil e à construção de um tipo específico de nação brasileira. A expansão da autoridade do Estado central relaciona-se à presença crescente de autoridades do governo central em uma vasta região, o noroeste do Brasil, onde dominavam os proprietários de terras e as autoridades locais, e onde muitos de seus habitantes nada sabiam

sobre o governo no Rio de Janeiro. Movidas, em grande medida, por preocupações militares (as dificuldades do Brasil durante a Guerra do Paraguai, 1865-1870) e pelo mercado (o surto de demanda pela borracha natural da Amazônia), as autoridades do Estado central destinaram novos recursos para defender o noroeste brasileiro mediante desenvolvimento de infraestrutura, expansão da presença militar e planos de colonização. (DIACON, 2006, p.11).

É preciso esclarecer que, no início do Séc. XX, além de não dispor da malha ferroviária e rodoviária, existente nos dias de hoje, o país não possuía o apoio aéreo para o trâmite dos serviços prestados pelos correios, fator de grande importância para a integração de qualquer país. Em meados de 1931, o marechal Casimiro Montenegro Filho, ainda tenente, recebeu ordens de seus superiores para fazer os estudos de campo necessários para viabilizar a rota do Correio Militar entre o Rio de Janeiro e Goiás. Durante suas viagens exploratórias por terra, constatou a carência de estradas e ferrovias, e a falta de mapas e cartas aéreas para viabilizar a rota, levando-o a identificar e registrar pontos marcantes no terreno para que lhe servissem de referência durante o voo, conforme o trecho que se segue:

Mas a partir dali a coisa complicava. Os trilhos da estrada de ferro terminavam na antiga Pindaibinha e ainda faltavam 500 quilômetros até o final. Para percorrê-los Montenegro teve que se socorrer de uma carona em um carro do Departamento de Correio e Telégrafos. Como fazia da janela do trem, foi tomando nota das raras construções e dos acidentes geográficos que encontrava pelo caminho – uma igreja, a bifurcação de uma estrada, um rio, um curral, uma lagoa, uma serra. Esses pontos é que seriam as referências para orientar e balizar a viagem que poucas semanas depois ele realizaria no mesmo trajeto, só que pelo ar. Vencido o cerrado goiano ele conseguiu chegar à histórica e colonial Goiás Velho. No meio do caminho, em pontos considerados estratégicos para servir de base à futura rota aérea, Montenegro descia do vagão e corria para bater à porta da prefeitura local. A parte mais importante da missão consistia em persuadir os prefeitos a comprarem a idéia do Correio Aéreo e, com isso, financiarem a construção de pistas de pouso em suas cidades. (MORAIS, 2006, p.40).

Se em um trecho central, como a rota entre o Rio de Janeiro e Goiás, a operação já seria precária, é de se imaginar o quão mais complexo seria desempenhar tal atividade em uma região bem menos explorada e conhecida como o norte do país.

Além das questões já levantadas, era necessário que fosse criada uma comissão, capaz de projetar, construir, equipar e recuperar os aeroportos da região amazônica e executar obras civis para órgãos da administração federal, estadual ou municipal, pois, sem pistas de pouso e sem aeroportos, ficaria muito mais complicado falar em rotas aéreas e Correio Aéreo. Sendo assim, visando suprir essa necessidade, foi criada a COMARA



(Comissão de Aeroportos da Região Amazônica), por meio do Decreto nº 40.551 de 12 de dezembro de 1956.

Com relação à COMARA, é necessário salientar que sua história começou em 1953, com a missão de implantar a malha aeroviária na região amazônica, conforme preconizado pela antiga Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Essa tarefa evoluiu para uma Comissão Mista FAB/SPVEA, sob autoridade do Comando da 1ª Zona Aérea, depois renomeado para Primeiro Comando Aéreo Regional (I COMAR), cujo Quartel- General era sediado em Belém, PA. Por muitos anos a presidência da COMARA foi exercida pelo comandante do I COMAR, um oficial general de 3 estrelas da FAB, que acumulava as duas funções (REVISTA COMARA, 2005).

No período da década de 50, existiam apenas 17 aeroportos por toda a Amazônia e apenas dois deles, Manaus e Belém eram asfaltados. Pistas asfaltadas são mais resistentes. Isso significa que aeronaves maiores, com maior capacidade de transporte de carga e passageiros, portanto mais pesadas, que exigiam pistas asfaltadas, não podiam conduzir suas atividades nas localidades mais afastadas, limitando o apoio, a integração e o desenvolvimento (REVISTA COMARA, 2005).

Em 1956 a Comissão Mista foi renomeada para Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. A COMARA enfrentou desafios semelhantes aos enfrentados pelo Marechal Rondon no que tange ao desbravamento. Alguns locais designados para atuação da Comissão não possuíam qualquer vestígio de desenvolvimento, habitação ou infraestrutura.

Da data de sua criação aos dias de hoje, foram criadas mais de 170 (cento e setenta) pistas de pouso além de mais de 70 (setenta) obras de reformas de vias públicas e instalações aeroportuárias. De modo a ser capaz de cumprir a sua missão a COMARA conta com uma sede administrativa em Belém (onde os projetos são elaborados por engenheiros), com os Destacamentos de apoio à COMARA (DACO) em Manaus, São Gabriel da Cachoeira e Tabatinga-AM, e com os Destacamentos Canteiros de Obras (DECO). Os DACO tem a função de receber recursos humanos e material de construção, transportados em balsas e aeronaves vindos de Belém-PA. Funcionam como depósitos regionais. Os DECO ficam localizados onde a obra é efetivamente realizada e recebem materiais, mão-de-obra e insumos vindos dos DACO. As balsas carregam veículos e

máquinas como: tratores, caminhões, escavadeiras, ônibus, além de insumos como areia, brita e pedras para construção. Elas dependem do regime dos rios para navegarem, o que limita o transporte em poucas épocas do ano e torna o planejamento vital para o sucesso da sua missão.

2.2 Análise:

Os trabalhos da Comissão Rondon se relacionam com o Princípio de Guerra da Prontidão, aplicado à Guerra Aérea, pois durante o tempo de paz, Rondon se preparou para a guerra. Ele antecipou, com sua visão estratégica e empreendedora, a necessidade de conectar a Amazônia com o centro decisório do país e isso deveria ser feito em tempo de paz. Uma grande parcela do efetivo do Exército foi mobilizado para trabalho exclusivo da Comissão Rondon. Se o Brasil estivesse em guerra, não haveria como dispor desses recursos humanos e o conflito seria travado sem que fosse possível fortalecer a integração do território, como o Marechal desejava, ou seja o país não teria a prontidão almejada. Também se relaciona, contemporaneamente, com a Estratégia Nacional de Defesa, que traz em seu texto o papel do Exército para que seja obtida a prontidão: “Deverá o Exército agrupar suas reservas regionais nas respectivas áreas, para possibilitar a resposta imediata na crise ou na guerra” (BRASIL, 2012a).

Os trabalhos da Comissão Rondon se relacionam com o Princípio de Guerra da Manobra, aplicado à Guerra Aérea, pois o árduo trabalho realizado pelos membros da comissão, abrindo caminho por terra pela mata virgem, com pesados terçados, sem maquinário, sujeitos a todo tipo de infecções, malária, ataques de piranhas na travessia de rios, enfim, tudo isso contribuiu para que no futuro o Exército tivesse a capacidade de realizar suas manobras, ou seja: “movimentar forças de forma rápida entre posições-chave, de modo a reforçar a capacidade ofensiva ou defensiva, a critério dos comandantes militares” (Rosa, 2012, p.173).

Os trabalhos da Comissão Rondon se relacionam com o Princípio de Guerra da Sustentabilidade, aplicado à Guerra Aérea, pois seus trabalhos favoreceram os surgimento de acampamentos, pequenos destacamentos e bases de apoio que no futuro dariam lugar a quartéis do Exército e Pelotões Especiais de Fronteira (PEF), permitindo a sustentação de operações prolongadas na região, ou seja, o apoio necessário. Esse apoio pode ser traduzido por hospitais, almoxarifados com reservas de alimentos e víveres para a tropa, paióis com munição, garagens para viaturas, alojamentos para repouso, que contribuem



para que a sustentabilidade seja mantida, ou seja: “resistir apesar das dificuldades logísticas (material, pessoal e suprimentos)” (Rosa, 2012).

Os trabalhos do Marechal Montenegro no CAN se relacionam com o Princípio de Guerra da Prontidão, aplicado à Guerra Aérea, pois em tempo de paz, Montenegro identificou a necessidade de preparar diversos campos de pouso para fazer bom uso de um novo aparato tecnológico, o avião, que na sua ótica seria uma solução viável para conectar pontos distantes do Brasil, onde não havia estradas e cuja viagem fluvial demoraria meses para ser concluída. Em caso de guerra o tempo de resposta para se apoiar e defender essas localidades distantes seria inadmissível. Era vital a criação de aeroportos, pistas de pouso, e manter aeronaves estrategicamente posicionadas e distribuídas em todo o território para que a prontidão fosse obtida, ou seja: um estado de constante vigilância, com tropas preparadas, que reduz o tempo de resposta, evitando quebra de continuidade na transição entre o tempo de paz e o tempo de conflito (Rosa, 2012).

Os trabalhos do Marechal Montenegro no CAN se relacionam com o Princípio de Guerra da Manobra, aplicado à Guerra Aérea, pois mesmo as aeronaves da época, armadas com metralhadoras, constituíam-se como meios de ataque e defesa de pontos estratégicos, que poderiam atingir objetivos mais rapidamente se comparados aos veículos de combate do modal terrestre, utilizados pelo Exército. Em paralelo, também se relacionam, contemporaneamente, com o Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER), uma vez que a aeronave KC-390 permitirá movimentar um grande número de tropas, entre posições-chave da Amazônia, em um período de tempo bastante reduzido, por se tratar de uma aeronave capaz de atingir 900km/h. O que nada mais é do que a continuidade da visão de Montenegro, porém, executada com os recursos tecnológicos mais avançados de nosso tempo. O que nos permite concluir que, apesar da passagem do tempo, a necessidade de ações dessa natureza persiste e continua oportuna.

Os trabalhos do Marechal Montenegro no CAN se relacionam com o Princípio de Guerra da Sustentabilidade, aplicado à Guerra Aérea, pois ao multiplicar a quantidade de pistas de pouso e aeroportos, convencendo as prefeituras locais da importância do modal aéreo para o desenvolvimento de seus municípios, Montenegro contribuiu para abrir caminhos para um apoio mais eficiente à atividade aérea. Suas ações permitiram que no futuro surgissem Bases Aéreas, com hangares para proteção e manutenção de aeronaves, depósitos de combustível para aumentar a autonomia de voo, onde antes não havia apoio



nenhum, além de motivar toda uma geração de novos aviadores a seguir seus passos. Ele foi um verdadeiro pioneiro que fez jus a seu lugar na História Militar.

Com relação à atuação da COMARA, podemos dizer que seus trabalhos se relacionam com o Princípio de Guerra da Prontidão, aplicado à Guerra Aérea, pois a missão da COMARA contribui para reduzir o tempo de resposta no combate a ameaças externas, ao desempenhar ações de: “Projetar, construir, equipar e recuperar os aeroportos da Região Amazônica ou em outras Regiões do País e executar obras civis para órgãos da administração federal, estadual e municipal...” (REVISTA COMARA, 2005, p.3).

Os trabalhos da COMARA se relacionam com o Princípio de Guerra da Manobra, aplicado à Guerra Aérea, pois reforça as capacidades ofensiva e defensiva das Forças Armadas, ao construir instalações militares e outras da infraestrutura aeroportuária que poderão servir de pontos de partida para ataques ou para prover a proteção de veículos e aeronaves sob suas estruturas.

Os trabalhos da COMARA se relacionam com o Princípio de Guerra da Sustentabilidade, aplicado à Guerra Aérea, pois o permitiram um incremento significativo do apoio prestado. Como por exemplo, podemos citar a ampliação e a pavimentação de concreto da pista de pouso do Pelotão de Fronteira do Exército, chamado Ipiranga, ao norte de Tabatinga-AM. A pista de concreto, mais longa e resistente, permitiu que a aeronave C-130 da FAB, com capacidade de transporte de 8 Toneladas, pudesse operar naquela localidade. Com uma maior capacidade para transporte de pessoal e víveres, os militares e suas famílias que vivem naquele pelotão, puderam resistir por períodos mais longos sem necessidade de reabastecimento.

3 CONCLUSÕES

Concluindo, demonstrou-se de maneira explicativa a existência de relações entre as expedições do Marechal Rondon, as missões do Correio Aéreo Nacional e as ações da COMARA, as quais serviram como fatores de integração e desenvolvimento da Amazônia no Séc. XX.

Essas relações foram identificadas através de estreitas ligações com os Princípios de Guerra, aplicados à Guerra Aérea, mais especificamente a Prontidão, a Manobra e a Sustentabilidade. Tanto Rondon, quanto Montenegro e os idealizadores da COMARA,



contribuíram para aumentar a expressão do Poder Aéreo na Amazônia, sob a ótica desses três Princípios de Guerra.

As relações entre as variáveis propostas são robustecidas por documentos oficiais do governo, que deixam claro o caminho a ser seguido, reforçando a manutenção de projetos dessa natureza tanto no presente quanto no futuro, sugerindo ainda a continuidade das pesquisas e estudos relacionados ao tema.

Portanto, pode-se dizer que são acertadas as decisões políticas que criaram documentos como a Estratégia Nacional de Defesa, a Política Nacional de Defesa e o Livro Branco da defesa, pois todos eles demonstram de forma clara as intenções políticas de dar prosseguimento às ações realizadas por Rondon, Montenegro e pelos idealizadores da COMARA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**, Brasília, DF, jun 1999. Disponível em:

<<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 15 jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Assessoria de Comunicação Social. **Defesa e Meio Ambiente – Preparo com Sustentabilidade**. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/livro_verde/livro_defesa_meio_ambiente.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Assessoria de Comunicação Social. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2012a. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Assessoria de Comunicação Social. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2012b. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/livrobranco.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Assessoria de Comunicação Social. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2012c. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria nº 2.102/GC3, de 18 de dezembro de 2018. **Aprova a reedição do Plano Estratégico Militar da Aeronáutica**. Brasília, DF, 2018.



DIACON, Todd A. **Rondon, O Marechal Da Floresta**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. ISBN 8535909362

JÚNIOR, Manuel Cambeses. **A Saga do Correio Aéreo Nacional**. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_can.pdf>. Acesso em: 11 de dezembro de 2019.

MORAIS, Fernando. **Montenegro - As Aventuras do Marechal que fez uma Revolução nos Céus do Brasil**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2006. ISBN 8576652277

REVISTA COMARA: Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. Belém, PA: COMARA, ano 2005, v. Edição especial do 49º aniversário, 12 dez. 2005.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Poder Aéreo - Guia de Estudos**. Rio de Janeiro: Luzes, 2014. 468 p. ISBN 9788586739927.

TZU, Sun. **A Arte da Guerra**. São Paulo: Jardim dos Livros, 2006.