# INTEGRANDO A AMAZÔNIA: COMÁRA

Nº 60

AEROPORTOS DA RECTAD AMAZON CONSTRUCTION E DESENVOLVENDO A ANAZONIA CANTELRO DE OBRAS DA COMARA EN CARACARAI-RE

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

# Integrando a Amazônia: COMARA



## INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2021

#### FICHA TÉCNICA

#### Integrando a Amazônia: COMARA

#### Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

#### **Editor**

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

#### Autora

1º Ten QOCon HIS Elaine Gonçalves da Costa Pereira

#### Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

#### Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO

Rio de Janeiro

2021

### Apresentação

Filha da "necessidade", nascia, em 1956, uma organização ímpar no seio da Força Aérea, quer pela sua singular missão ou pelo tipo de trabalho que executa.

A Comissão de Aeroportos da Região Amazônica – COMARA – foi criada para contribuir com o desenvolvimento da malha aeroviária do país, construindo, ampliando e reformando instalações aeroportuárias na região mais inóspita do Brasil, com sustentabilidade ambiental.

A área de aproximadamente 7.000.000 km², abrangendo quase 60% do território nacional, onde caberia toda a Europa, é onde atua esse organismo dinâmico, saltando obstáculos quase intransponíveis para assentar os seus canteiros de obras e, quase que milagrosamente, fazer aparecer uma pista de pouso e demais espaços afins no meio do nada. É tarefa para alguns abnegados, cujas qualidades são dignas do maior respeito e reverência.

Ligar localidades totalmente isoladas à civilização, por meio de um aeródromo, criar a ponte entre pessoas que nunca iriam se encontrar, traduz o trabalho desenvolvido numa região onde as estradas são os rios, e a presença do avião significa muito mais do que um outro meio de comunicação...é o progresso, a sobrevivência e a vida!

Nesses 64 anos, foram centenas de obras realizadas que diminuíram distâncias e sofrimentos, permitindo contatos e abraços jamais imaginados entre pessoas que nunca trocariam carinhos e emoções.

Há que se destacar que o trabalho produzido pela COMARA ainda possibilita a fixação do nativo na região, proporcionando melhores condições de vida à sua família devido às inerentes oportunidades que a comunicação prestada pela via aérea oferta, e, sempre que necessário, permite o acesso rápido e seguro aos grandes centros do País.

Ressalta-se, ainda, a fundamental contribuição estratégica para a soberania nacional, a partir da existência de muitos e excelentes aeródromos, viabilizando os desdobramentos de unidades e a realização de operações mais próximas dos locais onde deverão atuar.

"Amazônia florestas imensas, palco verde de luta e ação, em teu seio homens valorosos constroem elos de integração."

Assim começa a Canção da COMARA, quando se refere ao "Comariano", sintetizando a labuta de homens e mulheres que têm na sua essência o que há de mais profundo nos conceitos de criatividade, improviso inteligente, superação, motivação e espírito de equipe. Eles são a COMARA. Eles são o motivo desta publicação que ora lhes ofertamos.

Boa leitura!



# Integrando a Amazônia:

# COMARA

Elaine Gonçalves da Costa Pereira

"EM TODA EMPRESA HUMANA É O PRÓPRIO HOMEM A CAUSA, O MEIO E O OBJETO DOS PROCEDIMENTOS." (COMARA, 30 ANOS)

A Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) possui uma missão única e sem igual, que é a de construir aeródromos e, ao longo dos anos, cumpriu esse papel de maneira exemplar, superando inúmeras adversidades típicas da Região Amazônica, dentre elas a topografia e o meio ambiente de selva ampliados pela deficiência de verbas e pelo transporte precário. Afinal, desbravar a floresta para construir e expandir a malha aérea com intuito de integrar a região ao Brasil não foi uma tarefa fácil. Havia um árduo trabalho pela frente e era necessário uma logística grandiosa e meticulosamente planejada para se atingir o cumprimento da missão.

Ao longo dos anos, as palavras criar, adaptar e reinventar foram constantes, mesmo que de forma involuntária no dia-a-dia da Comissão que, atualmente, possui uma grande representatividade para a aeronáutica e em geral para a Força Aérea Brasileira (FAB) em particular, tornando-se uma instituição que soube granjear com maestria o respeito não só dos amazônidas, mas do povo brasileiro.

É sobre essa organização militar (OM) que esse opúsculo trata, sendo imperioso situar o leitor traçando um breve panorama histórico de alguns eventos que culminaram na criação de tão relevante instituição.

Entre fins do século XIX e início do século XX, nota-se um verdadeiro salto na economia da Amazônia. Havia um alto investimento financeiro por conta da produção de borracha. As cidades de Belém e Manaus concentravam os recursos provenientes dessa atividade e se tornaram modelos de progresso da Região Norte. Porém, a partir de 1910, começou-se a produzir borracha no mercado asiático, derrubando o valor da matéria-prima em âmbito mundial. Esse episódio instaurou uma forte crise econômica na Região Amazônica. (MARQUES, 2013)

Por esse motivo, a Amazônia Brasileira, durante muito tempo, foi vista como problema para as autoridades do ponto de vista econômico e social, sendo uma área subdesenvolvida, porém com recursos abundantes e, em muito, desconhecidos. A preocupação, por parte do governo brasileiro, com a elaboração de políticas que abrangessem a Região, já existia desde as primeiras décadas do século XX. No entanto, tais ações foram efetivamente postas em prática após a Segunda Guerra Mundial.

Era notório que algo precisava ser feito e com a promulgação da Constituição de 1946, ficou definido que fosse reservada uma quantia de 3% da receita tributária da União para que, durante pelo menos 20 anos, fosse utilizada em um programa de investimentos na Amazônia. Isso culminou em inúmeros debates entre os especialistas de economia e agronomia. Além disso, foram realizados fóruns e debates sobre o tema, que também foi discutido no Congresso Nacional.

Os debates resultaram na criação da Comissão Especial de Valorização da Amazônia. Como frutos, foram elaborados uma gama de projetos. Por exemplo, o proposto, em 1949, cuja obra propunha um modelo de Plano de Valorização da Amazônia diferente ao que circulava naquele momento. A ideia era a criação da Superintendência de Valorização da Amazônia que atuaria como uma fundação executora. O texto se tornou anteprojeto de lei em 1951 e foi aprovado e sancionado em 1953. (MARQUES, 2013)

Em linhas gerais, a Superintendência deveria propor uma distribuição de recursos da região, orientar a aplicação dos mesmos e fornecer diretrizes para a criação de um órgão que seria encarregado de coordenar e elaborar um plano de valorização econômica da Amazônia. A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, ou SPVEA, como ficou conhecida, estava subordinada ao Presidente da República e pôde ser considerada a primeira instituição destinada ao desenvolvimento da Região. A sede foi instalada na cidade de Belém, no Pará, com autonomia administrativa. Considera-se, inclusive, que:

> "A SPVEA foi uma inovação no planejamento brasileiro: uma instituição regional responsável por elaborar políticas de desenvolvimento de uma região, envolvendo diversas unidades federativas, níveis de governo e setores da economia." (MARQUES, 2013:170)

Tal plano foi efetivamente definido por meio da Lei nº 1.806, de 6 de janeiro de 1953, sendo denominado Plano de Valorização Econômica da Amazônia, constituindo assim um "sistema de medidas, serviços, empreendimentos e obras", que se destinava a fomentar o desenvolvimento da produção "extrativa e agrícola pecuária, mineral, industrial e o das relações de troca", com intuito de elevar a qualidade de vida e bem-estar econômico da população da região e da expansão da riqueza do país. Os princípios básicos foram assim definidos:

- "1) Criar na Amazônia uma produção de alimentos, pelo menos equivalente às suas necessidades de consumo;
- 2) completar a economia brasileira, produzindo na Amazônia, no limite de suas possibilidades, matérias primas e produtos alimentares importados pelo país;
- 3) promover a exploração das riquezas energéticas e minerais da região;
- 4) desenvolver a exportação das matérias-primas regionais;
- 5) converter, gradualmente, a economia extrativista, praticada nas cidades, em economia agrícola e industrial;
- 6) estimular a criação de riqueza e sua movimentação através de sistema de crédito e transporte adequado;
- 7) elevar o nível de vida e de cultura técnica e política de suas populações." (Revista de Engenharia Militar, 1958:15)

A Lei ainda definia os limites geográficos e de atuação na Amazônia Brasileira para fins de planejamento econômico de execução do Plano, sendo, então, definido que:

"A Amazônia brasileira, para efeito de planejamento econômico e execução do Plano definido nesta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Pará e do Amazonas, pelos territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e ainda, a parte do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo de

16°, a do Estado de Goiás a norte do paralelo de 13° e a do Maranhão a oeste do meridiano de 44°." (Lei n° 1.806, de 6 de janeiro de 1953)

A maneira utilizada para conseguir abranger a amplitude do raio de atuação da SPVEA foi criar uma estrutura descentralizada que, além da sede, contaria com outras divisões situadas em Manaus e em Cuiabá.

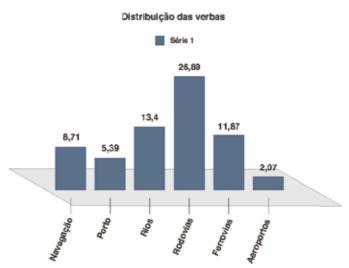


Fachada do prédio do Palacete Rita Bezerra que foi Sede da SPVEA. (Fonte: Acervo SO Moreira)

Entre os trabalhos realizados, podem ser elencados: a elaboração de um programa de emergência para a aplicação de recursos previstos e, em seguida, a criação de um plano de ação quinquenal. Em ambas as ações, estavam preconizadas dotações para aeroportos. O Plano Quinquenal, como ficou conhecido, foi desenvolvido em um curto espaço de tempo. Publicado em 1955, tinha dois volumes que contemplavam as mais diversas áreas como: saúde, educação, transportes, e deveria ser cumprido entre os anos de 1955-1959. Foi enca-

minhado ao Congresso Nacional em 1954 e, até 1960, não havia sido aprovado por questões meramente políticas.

Porém, o texto previa que, com relação à área dos transportes, a preferência foi dada ao transporte fluvial, ferroviário e rodoviário. As verbas foram distribuídas pela subcomissão de transportes, comunicações, energia e distribuição. Na esfera dos transportes a divisão ficou da seguinte maneira:



Quadro elaborado a partir de informações do Plano Quinquenal (1955-1959). Volume II, 1955.

O transporte aéreo, embora ainda pequeno e precário, exercia um papel fundamental, pois era por meio de aeronaves que se conseguia chegar aos rincões da Amazônia para prestar apoio a população, trazendo intercâmbio social e comercial. Para diminuir as dificuldades existentes, o Plano de Valorização proporcionava facilidade de crédito para a aquisição de aviões e equipamentos de manutenção.

Nota-se que, durante o período de cheia, havia maior mobilidade por meio de barcos. Porém, no período de estiagem, ocorria de determinados núcleos ficarem sem assistência, e quem fazia esse transporte, em muitas situações, era a Força Aérea Brasileira. Na década de 50, existiam, na Amazônia, dezessete aeródromos e apenas os de Manaus e Belém eram asfaltados. O tráfego aéreo ficava a cargo das aeronaves Canso A e aos PBY-5 Catalina pertencentes à frota da FAB e também da Compania Panair, com diversos pousos sendo realizados na água. (COMARA, 30 anos, 1986).

Os Catalinas da FAB, nos idos dos anos 50, cooperavam também com o Exército Brasileiro (EB). Para isso, executavam missões de patrulha, além de apoiar os pelotões do EB, por meio do Correio Aéreo de Fronteira e do Transporte Militar

do Alto Amazonas, transportando itens como medicamentos, víveres, materiais e os próprios militares da Força Amiga. Por serem as únicas aeronaves que poderiam pousar na água, o papel empregado pelas aeronaves da Força Aérea era essencial. (Revista de Engenharia Militar, 1958:15).

As missões ocorriam quinzenalmente levando suporte às unidades sediadas:

> "em Macapá/AP, Clevelândia do Norte/AP, Boa Vista/RR, Tabatinga/AM, Cucuí/AM, Porto Velho/RO, Forte Príncipe da Beira/ RO, Guajará Mirim/RO, Rio Branco/AC, e Cruzeiro do Sul/AC." (BARBOSA, S/D: slide 29)

O primeiro Plano Quinquenal redigido ainda previa a construção de 20 pistas pioneiras e 12 pistas de 1500 metros de comprimento com solo estabilizado. Já um segundo plano, atualizado posteriormente, propunha a construção de 31 pistas com 1500 metros. O custo girava em torno de 5 bilhões de cruzeiros, providos à Superintendência em prestações de 500 milhões de cruzeiros durante uma década. No entanto, por se tratar de uma região muitas vezes inóspita, fez-se necessário realizar estudos mais apurados da área a ser construída, além de traçar um Plano Diretor de Aeroportos. Logo, ficou decidido que esse trabalho deveria ser feito por um órgão superintendente da SPVEA, e pelo Comando da 1ª Zona Aérea. (COMARA 50 anos, 2007)

No Livro Histórico da COMARA, fica posto que a denominação dada a essa parceria foi Comissão Mista FAB/SPVEA (CMFS). No documento ainda consta que o responsável pela Comissão era o Comandante da 1ª Zona Aérea, portanto os trabalhos eram realizados no âmbito daquela OM e versavam, sobretudo, na responsabilidade de projetar e construir aeroportos com o intuito de promover integração.

Cabe elucidar que a 1ª Zona Aérea era a maior em extensão territorial, abrangendo 50% do território nacional, estando, assim, sob a sua tutela os Estados do Pará, Amazonas, e do Acre; a parte do estado de Mato Grosso correspondente ao Município de Aripunã; e os territórios federais do Amapá, de Roraima e Rondônia. (Decreto nº 53.077, 1963)

Na época em que foi criada, a CMFS era comandada pelo Major Aviador João Guilherme. Aos poucos, aumentava o efetivo de pessoal especializado. Para isso, uma oficina-escola foi criada com o intuito de formar pessoal capacitado a operar os equipamentos utilizados nas obras e também fazer a manutenção nos mesmos.

O efetivo militar foi composto, inicialmente, por militares do 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação (1º/2º GAv), além de engenheiros e topógrafos civis e militares do efetivo do Exército Brasileiro. Em entrevista concedida à revista O Comariano, publicado em 1988, o Cabo José Cecim Rassy lem-

brou um pouco da própria trajetória como integrante da COMARA, logo nos primeiros anos, enquanto ela ainda era uma Comissão Mista. Ele conta que, na época, servia na Base Aérea de Belém e estava prestes a completar dez anos de serviço e ser licenciado. Porém, o Comandante da 1ª Zona Aérea, o Brigadeiro Antônio Alves Cabral, havia assinado na SPVEA um convênio entre a Superintendência e a FAB em que ambas as instituições concordavam que deveriam ser construídos aeroportos na Amazônia.

Vendo a necessidade de mão de obra, o Brigadeiro determinou que todos os cabos que estavam prestes a ser desligados naquele ano, deveriam prestar concurso para tratoristas. O cabo conta que, passado o certame, foi iniciada, em fins de 1955, uma oficina-escola instalada na 1ª Zona Aérea. O curso durou três meses. Após esse período, os concluintes receberam um trator que seria o instrumento de trabalho para auxiliar na nobre missão de construir aeroportos.

As dificuldades eram imensas. Havia uma grande falta de infraestrutura e graves problemas financeiros. A verba utilizada pela Comissão era oriunda da SPVEA e dividida em quatro quotas. Entretanto, mesmo com todas as dificuldades, destacava-se o profissionalismo e o empenho dos envolvidos na gerência e na execução das obras, pois em meio a tantas adversidades, se esmeravam para cumprir a missão.

Com tantas dificuldades e com um território tão vasto, fez-se necessário traçar estratégias. Logo, para melhor auxiliar no desempenho das metas propostas, foi instalado, na Comissão, um órgão de intendência que era o responsável por controlar as verbas, atendendo assim as regulamentações em vigor tanto na Força Aérea Brasileira, quanto na Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Porém, havia muito trabalho a ser feito e uma urgente necessidade de se construir pistas ao longo da Região Amazônica, uma vez que o transporte aéreo era visto como a melhor maneira de integrar a área.

Foi com o reconhecimento dessa necessidade, aliada ao cumprimento das metas propostas que, entre outros fatores, foi criada a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA). Cabe frisar que na ocasião em que a Comissão foi instituída, a SPVEA já vinha enfrentando alguns percalços. Entre esses, notava-se a dificuldade de um único órgão gerir e atuar na imensidão da Floresta Amazônica. Havia, também, a dependência do Congresso Nacional para aprovar os planos da Superintendência e, no que tange a criação da COMARA, havia uma insuficiência de verbas que a SPVEA designava para o transporte aéreo.

#### Missão e organização

Isso posto, compreende-se que a COMARA nasceu do sonho de incrementar o desenvolvimento do norte do Brasil, expandindo a malha aérea por meio de um órgão com representativi-

dade na região. Sendo assim, a Comissão foi oficialmente criada, no âmbito do Ministério da Aeronáutica, por meio do Decreto nº 40.551, de 12 de dezembro de 1956.

Inicialmente, foi mantida a mesma organização, as mesmas normas e todo o planejamento pautado anteriormente, sendo inclusive mantida como um órgão que atua sobre duas frentes: a civil e a militar, funcionando com moldes de uma empresa de engenharia, o que traz grande flexibilidade e dinâmica administrativa. O objetivo era o de "otimizar custos, aperfeiçoar métodos de trabalho e maximizar resultados." (Revista da DIRENG, 1992:33)

Para comandar a Comissão, o Chefe do Estado Maior da 1ª Zona Aérea, Tenente-Coronel João Camarão Telles Ribeiro, designou o Major Protásio Lopes de Oliveira. As dificuldades geográficas, as intempéries e a atmosfera insalubre, como já mencionado, eram muitas e a missão era essencialmente nobre e necessária, uma vez que se tratava da única OM criada com uma finalidade tão específica: construir aeroportos em locais onde, se não fosse o trabalho realizado pela Força Aérea, permaneceriam isolados. Afinal, o intuito era de integrar a região a partir da construção de pistas e aeródromos levando o progresso e a infraestrutura, inclusive serviços de saúde para muitas comunidades em que foram instalados canteiros em áreas próximas.

Para nortear o caminho a ser trilhado, foi elaborado um Plano Diretor



Atendimento aos indígenas de Dianarium, foto de 1966. (Fonte: Acervo COMARA)

que orientava os trabalhos futuros da Comissão, nos assuntos referentes à distribuição de verbas. No documento, foi considerada a observação das rotas que já haviam sido elaboradas no plano realizado em 1953, para que as localidades antes indicadas para a fixação de rotas fossem aproveitadas, buscando por aquelas em posições estrategicamente favoráveis às ações militares ou com potencial desenvolvimento. Além disso, também foi priorizado o apoio dado às populações de fronteira e aos elementos do Exército sediados na região.

No que tange ao andamento das obras, o plano previa que fosse dada preferência para a Região Oeste da Bacia Amazônica, uma vez que naquela área outros meios de transporte eram mais difíceis em face das longas distâncias e dos regimes das águas. Previa, ainda, que fossem aproveitadas as localidades de grande movimento, com a probabilidade de servir como alternativas em caso de mau tempo, e locais com terrenos em que existissem facilidades para

se construir aeroportos e obter apoio de entidades públicas e/ou privadas ao trabalho, aproveitando eixos de maior densidade demográfica e maior desenvolvimento político-econômico. (Livro Histórico da COMARA)

O regulamento da COMARA foi publicado em julho de 1957, por meio da Portaria nº 611/GM2, que dissertava sobre instruções para a organização e o funcionamento daquela Comissão. O documento também previa que as obras de construção de aeroportos a serem realizadas com verbas do Ministério da Aeronáutica poderiam ser executadas pela COMARA.

Com relação à organização, ela foi dividida em Direção, Divisão Administrativa e Divisão Técnica. À frente da direção havia o Presidente que também era o Agente Diretor, sendo, em suma, o responsável por orientar, dirigir e fiscalizar as atividades da Comissão. Ainda eram previstos Núcleos Regionais, criados pelo Comandante da 1ª Zona Aérea, que também designava militares ou civis para ocuparem as posições de chefia. Esses Núcleos eram colocados como apoio em locais estratégicos, com a finalidade de manter pessoal e material que serviriam de apoio para os denominados Núcleos Operacionais. Esses últimos eram os órgãos responsáveis pela execução das obras, também chefiados por civis ou militares.

#### As maiores dificuldades

As dificuldades eram inúmeras e o clima era um dos maiores complicado-

res. O Coronel Aviador Luiz Felipe Machado de Sant'Anna, que foi administrador da COMARA, ao dissertar sobre a Comissão, apontou que a questão climática era, inclusive, fator decisivo na elaboração dos programas de ação, uma vez que as chuvas abundantes e por longos períodos que caíam na região, sobretudo na "estação invernosa", atrapalhavam o uso dos equipamentos de terraplanagem por, aproximadamente, seis meses, o que impossibilitava ou dificultava qualquer trabalho. Isso se dava em uma região de clima tropical úmido em que chove praticamente durante todo o ano, encharcando o solo. Sendo assim, era a natureza que condicionava o trabalho. Portanto, era necessário buscar soluções regionalizadas.

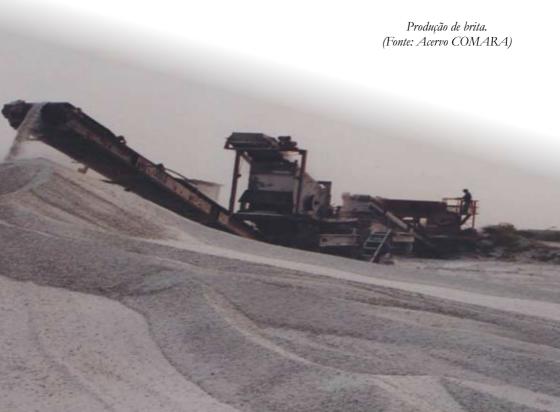
Outro ponto de extrema dificuldade levantado pelo Coronel era a questão dos transportes "o rodoviário não existe; o aéreo é caro e difícil; o fluvial é deficiente". O Rio Amazonas e seus afluentes só permitiam a navegação de embarcações de pequeno calado, na maior parte do ano, impossibilitando o transporte de equipamentos aos pontos de trabalho mais longínquos. A solução era aguardar durante meses por um navio que possuísse a tonelagem necessária para aquela ocasião. As distâncias eram muito grandes e as obras muito caras. Com tantas adversidades era necessário traçar planejamentos bem acurados, pois qualquer imprevisto atrasava a obra em cerca de um ano. (SANT'ANNA, S/D:22)

Mesmo com a grande quantidade de rios da região, não havia muita navega-

bilidade. Principalmente por questões sazonais, os rios só eram transitáveis em determinadas épocas do ano, em períodos de cheia, em média quatro meses do ano, e o único em que era possível navegar durante todo o ano é o Amazonas. (Revista de 40 anos)

Havia, ainda, grande carência de mão de obra especializada na região. Desse modo, foi preciso especializá-la, fomentando cursos aos funcionários, que, com isso, passavam a estar aptos a operar máquinas e executar as tarefas. As condições de trabalho também eram uma preocupação constante. Nos locais onde foram instalados os canteiros das obras pioneiras não havia nenhuma infraestrutura, apenas área de floresta intocada pelo homem. Portanto era necessário deslocar, ainda que minimamente, material de cozinha, fornecer alimentação, medicação, habitação, além de toda a infraestrutura da obra em questão. (SANT'ANNA, S/D)

Outro ponto de dificuldade era a própria geologia da Amazônia, que, por se tratar de uma área com uma planície sedimentar, não eram encontradas pedreiras para a fabricação de brita. Dessa maneira, para realizar muitas obras, foi necessário transportar britas de outros locais, e quando se pensa em Amazônia, as grandes distâncias se tornam ainda maiores devido à dificuldade de acesso (COMARA em Revista, 1996).



Isso posto, fica nítido que, com relação aos trabalhos realizados, executar uma obra era uma verdadeira epopéia, tanto pelos motivos já expostos, quanto pelos que surgiam no dia a dia dos canteiros. A COMARA, ao longo da história, precisou se adaptar, se reinventar e inovar. No âmbito da FAB, tal missão era uma novidade. Foi necessário montar e/ou adaptar toda estrutura para cumprir tal incumbência.

O Tenente-Coronel Engenheiro Francisco Moacir F. Mesquita, ao escrever para a Revista da DIRENG, mostrou um caso bastante característico da versatilidade comariana, ao dissertar sobre a implantação de aeródromos da Calha Norte, ou seja, da região situada ao norte das calhas dos Rios Negro e Amazonas. De acordo com ele, não havia possibilidade de mobilização de equipamentos de terraplanagem de grande porte, pois o material deveria ter peso e dimensão compatível com a capacidade de transporte da aeronave C-115 Buffalo, avião com características ideais para a região, pela capacidade de operar em pistas precárias e de dimensões reduzidas. A solução encontrada, foi adaptar os equipamentos, reduzindo assim a dimensão e peso, o que provocou a utilização de tratores scrapers, carregadeiras e niveladoras construídas sob medida para a Comissão. Esse é apenas um exemplo entre tantos. Há registros de pontes construídas artesanalmente, e da elaboração e implantação de centrais de britagem como as de Monte Alegre (PA) e a de Moura (AM).

#### REGULAMENTAÇÃO E MODIFICAÇÕES

Em 1961, foi publicada uma portaria modificando a regulamentação da COMARA que havia sido promulgada em 1957. Amparada na experiência obtida nos quatro anos anteriores, verificou-se a necessidade de descentralizar a gestão e os assuntos pertinentes às frentes patrimoniais e financeiras da COMARA, do Quartel General da 1ª Zona Aérea. Tal decisão foi tomada porque a antiga gestão ultrapassava os cargos correspondentes à administração da Unidade em que estava vinculada. Ou seja, não se poderia aceitar que um órgão subsidiário tivesse um volume administrativo maior que a organização centralizadora. A legislação ainda previa um maior estreitamento, a nível técnico, das relações entre a COMARA e a Diretoria de Engenharia. Essa medida visava o aprimoramento na consecução das missões atribuídas à Comissão (Portaria nº 883, 1961).

No ano seguinte, a COMARA foi elevada a categoria de Unidade Administrativa, por meio da Portaria nº 401, de 12 de abril de 1962, cumprindo assim o que estava previsto em legislação desde 1952. Foi determinado, ainda, que o pessoal que pertencia ao efetivo deveria ser adido à 1ª Zona Aérea para fins de vencimentos, vantagens, salários e alimentação.

A Comissão funcionava no edifício do Quartel General, até o ano de 1965, pois o número de atividades e responsabilidades que a envolviam aumentaram de tal maneira, que se verificou a necessidade de instalações mais adequadas. Para sanar essa carestia, foi aprovada a reforma do antigo prédio da 1ª Zona Aérea, local ocupado pela Comissão, a partir de dezembro de 1965 até a década de 80, quando passou a utilizar o prédio que ocupa atualmente, no bairro Marambaia, na cidade de Belém do Pará.



Antigo quartel da 1ª Zona Aérea que passou a ser a sede da COMARA em 1965, antes de ser transferida para a sede atual. Quadro pintado por Amara Rocha Lopes de Oliveira. (Fonte: Foto faz parte do Acervo do SO Moreira).



Fachada da atual sede da COMARA (Fonte: Acervo COMARA)

# ALGUNS EXEMPLOS DE AEROPORTOS E PISTAS CONSTRUÍDAS PELA COMARA

Medidas como as já elencadas serviram para organizar e estruturar a Comissão. Desde a criação até o início da década de 60, obras já haviam sido realizadas, mas ainda havia muito mais a ser feito. Observa-se, nas duas décadas seguintes, a realização de inúmeras construções. Os dados a seguir¹ demonstram o volume de obras realizadas pela Comissão, nos primeiros anos de existência:

#### AEROPORTO DE MOURA

A fase inicial da construção desse aeroporto foi marcada pelo pouso do avião C-45 FAB 1512, da 1ª Zona Aérea, no dia 02 de agosto de 1956. A pista tinha as dimensões de 600m x 20m, em terreno natural.

As obras do aeroporto foram concluídas em dezembro de 1960, data em que os trabalhos foram dados como encerrados. Na cerimônia que comemorava a obra, foram dados como concluídos os seguintes trabalhos:

- Pista de 1100m x 30m, em terreno natural compactado;
- Pátio de 120m x 90m, em drenagem com faixa básica de 100m;
- Acostamento com vala de drenagem com faixa básica de 100m;
- Casa de força e de Transmissores, para o Núcleo de Proteção de Voo; e

• Caixa d'água elevada em concreto armado para 10.000 litros de água.

#### <u>Aeroporto de Tefé</u>

A fase inicial foi concluída no dia 11 de dezembro de 1956, com o pouso do primeiro avião, novamente o C-45 FAB 1512, da 1ª Zona Aérea, em uma pista de 550m x 30m. Anos mais tarde, no dia 18 de junho de 1966, foi concluída a construção da estação de passageiros. A construção esteve a cargo do Engenheiro Civil Lourival Lopes de Vasconcellos, da COMARA. Cabe mencionar que a obra teve uma duração de 56 dias úteis.

#### <u>Aeroporto de Itacoatiara</u>

A fase inicial foi concluída com uma pista de 600m x 45m, no dia 19 de fevereiro de 1957, com pouso de uma aeronave pilotada pelo Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavanére Wanderley e Major Aviador Protásio Lopes de Oliveira.

Os trabalhos de construção do aeroporto foram considerados concluídos no ano seguinte, no dia 29 de agosto de 1958, sendo então entregues as seguintes construções:

- Pista de 1500m x 45m, com base de piçarra compactada;
- Pátio de estacionamento de 120m x 70m, com base de piçarra compactada;
- Estação de passageiros definitiva, tipo K2, em a alvenaria, de acordo com projeto da Diretoria de Engenharia;

<sup>1</sup> Dados retirados e adaptados do Livro Histórico do COMARA.

- Casas para o Núcleo de Proteção ao Voo, composta de casa de força, casa dos transmissores e casa de residência de operador; e
- Sistema de água completo, composto de caixa d'água elevada, em concreto armado, para 10.000 litros com distribuição pelos prédios e ligada a um poço tipo amazonas, com bomba de elevação.

#### Aeroporto de Boa Vista

As obras de construção tiveram a sua fase inicial concluída, no dia 02 de abril de 1957, entregando uma pista de 1500m x 30m. No dia 20 de dezembro de 1960, os trabalhos da construção do aeroporto foram encerrados.

Na ocasião, foram considerados concluídos os seguintes trabalhos:

- Pista de 1500m x 45m, com base de piçarra compactada;
- Pátio de estacionamento de 120m x 70m, com base de piçarra compactada;
- Casas para o Núcleo de Proteção ao Voo, composta de: casa de força, casa de transmissores e casa de residência do operador; e
- Sistema de água completo, composto de caixa d'água elevada, em concreto armado, para 10.000 litros com distribuição pelos prédios e ligada a um poço tipo amazonas, com bomba de elevação.

#### <u>Aeroporto de São Luiz</u>

Foi concluída a recuperação das bases da pista 09/27, pistas de táxis e pátios de estacionamento, no dia 23 de julho de 1957, com cerimônia presidida, no Aeroporto do Tirirical, pelo Comandante da 1ª Zona Aérea e Presidente da COMARA, o Brigadeiro Francisco de Assis de Oliveira Borges.

#### AEROPORTO DE GILBUÉS

Foi concluído o encascalhamento da pista de 900m x 20m, no dia 24 de abril de 1959, serviço executado pela COMARA, para permitir a utilização deste aeroporto nas épocas chuvosas.

#### Aeroporto de Boca do Acre

Foi concluída a fase inicial com uma pista que media 900m x 30m, sendo o primeiro pouso realizado pela aeronave C-45 FAB 1437, pilotada pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira e Major Aviador José Rubens Drumond, no dia 15 de novembro de 1959.

#### AEROPORTO DE TABATINGA

A fase inicial foi concluída com uma pista que media 900m x 30m. O evento contou com o pouso da aeronave C-45 FAB 2829, pilotada pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira e Capitão Aviador Fred Dávila Hofmann, no dia 23 de novembro de 1959.

#### Aeroporto de Porto Nacional

A fase pioneira da construção da pista foi concluída com o tamanho de 1500m x 30m, operada a partir do dia 04 de fevereiro de 1960. Continha, ainda, a estação de passageiros e o sistema d'água em fase provisória. Em outubro de 1964, foram entregues à 6ª Zona Aé-

rea e à Diretoria de Rotas as edificações do Aeroporto de Porto Nacional, construídas sob a responsabilidade do Engenheiro Lourival da COMARA.

#### Aeroporto de Barra de Corda

Esse aeroporto teve a sua pista inaugurada no dia 24 de maio de 1960, medindo 1500m x 30m, e um pátio de 120m x 90m, em base de piçarra, com estação de passageiros definitiva.

#### Estrada Júlio César

A abertura total da estrada que liga o Aeroporto de Val-de-Cães e a Base Aérea de Belém à Avenida Tito Franco se deu no dia 13 de dezembro de 1960, quando foi concluída a pavimentação do último trecho da referida estrada.

#### <u>Aeroporto de Teresina</u>

A abertura ao tráfego do Aeroporto de Teresina se deu no dia 20 de janeiro de 1962, quando foi concluída a pavimentação da pista de concreto asfáltico, com 1800m x 45m, com as cabeceiras e o pátio de 12m x 70m em concreto cimento.

Algumas aeronaves da Força Aérea foram utilizadas no evento: um C-47, um CA-10 Catalina e um C-45, da 1ª Zona Aérea; além de três F-80, da Base Aérea de Fortaleza; três jatos Paris; seis B-26, da Base Aérea de Natal; um B-17 da Base Aérea de Recife, um P2V-5 Netuno, da Base Aérea de Salvador e um P-16 do 1º Grupo de Aviação Embarcada, da Base Aérea de Santa Cruz.

No ano seguinte, mais precisamente no dia 9 de julho de 1963, em solenidade no Aeroporto de Teresina, foi colocado a pedra fundamental da estação de passageiros, cuja construção ficou a cargo da COMARA. A obra da estação foi inaugurada em 1967, em grande solenidade.

#### Aeroporto de Humaitá

Teve a sua fase inicial concluída com o pouso da aeronave C-45 FAB 2854, no dia 20 de junho de 1963, pilotada pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira e 1º Ten Bertucio. A pista concluída pela COMARA media 1000m x 30m.

#### <u>Aeroporto de Carauari</u>

Teve a sua fase inicial concluída com o pouso de C-45 FAB 2854, no dia 23 de junho de 1963, pilotado pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira e 1º Ten Bertucio, com pista de 1000m x 30m.

#### <u>Aeroportos de Uaupés</u>

Teve a sua fase inicial concluída com o pouso do C-45 FAB 2854, no dia 27 de agosto de 1963, pilotado pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira, e 1º Tenente João Carlos.

#### Aeroporto de Parintins

Em julho de 1964, o Aeroporto de Parintins foi homologado para aeronaves CA-10 e C-47 e entregue ao tráfego com a pista empirraçada, e concluída a construção da estação de passageiros. A

solenidade contou com a presença do Administrador da COMARA, Tenente-Coronel Aviador Luiz Felipe Machado de Sant'Anna e autoridades locais.

#### Aeroporto de Carolina

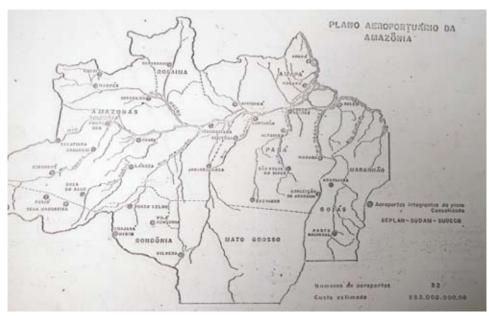
A COMARA, em 31 de março 1966, inaugurou a pista de pouso do Aeroporto de Carolina. A pista construída media 1800m x 45m. Na mesma data, o Diretor de Aeronáutica Civil, assinou portaria homologando a pista 11/29 do citado Aeroporto, para aeronaves convencionais até o porte do Douglas DC-4.

#### Aeroporto de Barcelos

O evento que marcou a inauguração da pista ocorreu em 16 de abril de 1966, quando o Tenente-Coronel Sant'Anna e o Capitão Engenheiro Ramos pousaram pela 1ª vez na pista de pouso da cidade, sendo a mesma considerada aberta ao tráfego para aviões da FAB. A nova pista possuía dimensões se 1100m x 30m, em pirraça compactada.

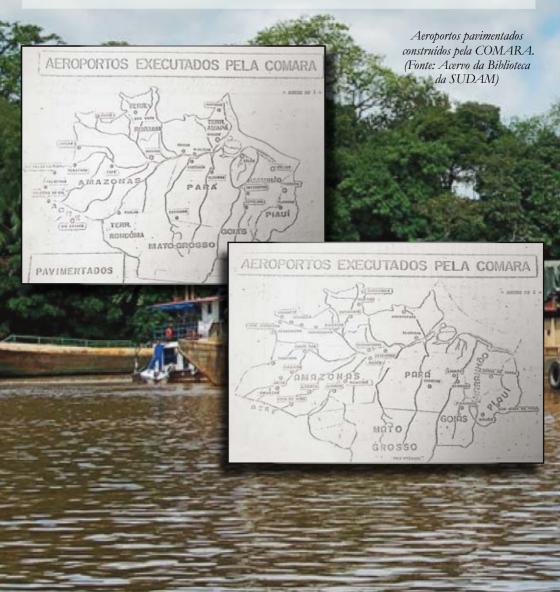
#### <u>Inauguração da pista de Porto</u> Velho

Foi inaugurada pelo Ministro da Aeronáutica Ten Brig Ar Márcio de Sousa Mello, no dia 16 de abril de 1969, a pista de pouso, o pátio de estacionamento e a estação de passageiros provisória, do Aeroporto de Porto Velho. A pista, em concreto asfáltico, usinado a quente, media 2400m x 45m, e permitiu o pouso de aviões de trem de pouso com roda dupla, até o peso roda equivalente a 15.000 kg.



Obras previstas no Plano Aeroportuário da Amazônia. (Fonte: Acervo da Biblioteca da SUDAM)

As obras mencionadas são apenas exemplos do trabalho desenvolvido. Nota-se que era necessária uma logística grandiosa para atender aos canteiros de obra e a vastidão do território brasileiro era um complicador. Para sanar isso, foi necessária a instauração de "braços" da COMARA pela região, para que se diminuíssem as distâncias. Sendo assim, foi criado o Núcleo Regional de Manaus, em junho de 1957, e também ficou decidido que se criariam Núcleos Operacionais em cada canteiro. Esses últimos atendiam as necessidades decorrentes da execução das obras e eram diretamente apoiados pelo Núcleo Regional, cuja responsabilidade era, principalmente, controlar o pessoal e suprir de forma imediata às necessidades dos canteiros.



Outra questão de crucial importância a ser levantada é que, mesmo após as obras desses aeroportos ou pistas terem sido concluídas, quem fazia as obras de manutenção eram as equipes da Comissão. E, muitas vezes, os trabalhos extrapolavam a feitura de aeródromos. Não faltaram casos em que foi necessária à construção de casas, creches, etc.

Havia também uma preocupação constante com essas equipes. A experiência contava em alguns momentos, como por exemplo, em casos de construção de pistas pioneiras, em que a preocupação permeava desde a escolha de quem chefiaria a obra até os funcionários que a executariam. Nesses casos, a preferência era por aqueles com mais experiência para suportar os obstáculos naturais, o marasmo no meio da floresta e:

"uma terra selvagem e cujo trabalho de sol-a-sol constitui o único divertimento, até que a chegada do avião transforme aquele ermo num ponto de acesso à civilização." (COMARA em Revista, p. 24)



Imagem do Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro durante missão na década de 60. (Fonte: Acervo COMARA)



Casa de força construída na Cidade de Santarém, Foto de 1966. (Fonte: Acervo COMARA)



Inauguração da nova estação de passageiros de Santarém, foto de 1967. (Fonte: Acervo COMARA)

No inicio dos anos 70, a COMARA, depois de quase 20 anos de trabalhos incansáveis, tinha uma presença forte e um merecido reconhecimento em toda Amazônia Brasileira. Afinal, nesse período, já haviam sido construídos 56 aeroportos, 28 estações de passageiros, 28 edificações para funcionamento de Núcleo de Proteção ao Voo e cerca de 300 unidades habitacionais, obras que

foram e que seriam realizadas em realizadas em cidades como "Tefé, Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Cucuí, Wapés, Porto Velho, Manicoré, Cachimbo, Palmeiras, Japurá, Tiriós, Santarém, Estirão do Equador." (FAFH COMARA, 1976:56)

Em maio de 1986, ocorreram novas alterações no regulamento da COMARA, quando lhe foram atribuídos os encargos referentes à Gestão de Finanças, de Licitações, de Registro e de Subsistência. Com relação a esta última, ficou restringida ao apoio do efetivo destacado nos canteiros de obras em localidades fora de sua sede. Ficou definido, também, que o Primeiro Comando Aéreo Regional daria apoio a Comissão em atividades administrativas como: pagamento de pessoal, alimentação do pessoal que estava sediado na cidade de Belém, recebimento, estocagem e distribuição de fardamento e material de campanha, saques de etapas e repasse de recursos para o apoio do pessoal destacado fora de sede. Como um braço da COMARA no apoio, sobretudo, logístico e para ensacar o asfalto das obras da COMARA é que, em julho de 1989, foi ativado o Destacamento de Apoio à Comissão de Aeroportos da Região Amazônica de Manaus (DACO-MN).



Fachada do prédio da administração do DACO Manaus. (Fonte: Acervo COMARA)

# Novos tempos, novos meios, velhos caminhos

A década de 80 também foi marcada pelo trabalho de ampliação e pelo reforço, manutenção e reformas das pistas antes construídas. Cabe notar que, à época, elas foram dimensionadas nos mais altos padrões exigidos e adotados por órgãos internacionais, sendo revestidas com concreto asfáltico e recebendo uma infraestrutura aeroportuária moderna (COMARA 53 anos, 2009).

Para construir tantos aeroportos, até de barcos e balsas a COMARA foi munida. Como já visto, o transporte na área era um verdadeiro transtorno, por se tratar de uma região carente de ferrovias, rodovias e mais ainda de pistas de pouso. Logo, a hidrovia se apresentou como um meio de transporte viável pelos rios da Amazônia.

Em fins da década de 80, a COMARA inaugurou o Porto Raimundo Lopes Bezerra, que recebeu esse nome em homenagem a um ex-funcionário conhecido como "Brucutu". O porto foi tido como essencial para otimizar e organizar o setor de transporte fluvial da COMARA. Foram construídas áreas adequadas para os mais diversos tipos de rebocadores e balsas existentes, uma área para manutenção, assistindo assim de forma eficiente às embarcações.

A Comissão, na época, possuía doze rebocadores fluviais e mais dezessete balsas, sendo essas últimas construídas por um estaleiro contratado e tinham capacidade para 800, 1.000 e 1.100 to-

neladas. Com esses meios, foram realizadas missões entre Manaus - Belém, Manaus - Moura, Manaus - Tefé e Manaus - Tabatinga transportando insumos para os mais diversificados canteiros de obra.



Tenente-Brigadeiro Marcio de Souza e Mello e Coronel Frazão na rampa de Catalinas da Base Aérea de Belém. Local onde posteriormente foi construído o Porto Brucutu. Foto de 1966. (Fonte: Acervo COMARA)

A área em que se localiza o porto antes pertencia à Base Aérea de Belém, que utilizava uma rampa construída na Segunda Guerra Mundial para que subissem as aeronaves Catalinas. Logo, foram necessárias adaptações e o porto foi projetado para conter instalações milimetricamente pensadas para atingir as principais necessidades existentes, e prover melhores condições de trabalho para os funcionários. Como exemplo das novas instalações, ressaltam-se:

"- A construção do trapiche com rampa móvel, em andamento, facilitará

sobremaneira o serviço de carga e descarga das embarcações, independentemente da maré

- A construção do dique flutuante aproveitando a balsa 'Almerim', que fora considerada irrecuperável e estava fora de uso a mais de dois anos, facilita o serviço de manutenção e reparo das embarcações.
- Um moderno equipamento para jateamento de areia, instalado no porto, terá capacidade para atender, além das necessidades do Aquaviário, todo o serviço de manutenção de viaturas e máquinas pesadas.
- A construção da cozinha, do refeitório do vestiário e das instalações

- sanitárias, deu condições de melhorar o rendimento de trabalho e maior conforto ao funcionário, que agora responde o expediente integral no porto.
- O aterro de uma área de aproximadamente quatro mil metros quadrados, proporcionou excelentes condições de estacionamento das viaturas para serem recuperadas ou em trânsito." (O Comariano, 1988:2)

Quando da inauguração, os funcionários, mesmo sem pessoal especializado, se empenhavam na recuperação de um rebocabor, o "José Paixão", e na construção de um alojamento flutuante, equipado com cozinha, refeitório, sanitários com capacidade para





vinte homens, escritório e uma suíte para a chefia do canteiro (O Comariano, 1988). Atualmente, a COMARA possui mais um porto, o Piquiá, situado na Cidade de Manaus.



Porto da COMARA do DACO Manaus. (Fonte: Acervo COMARA)

Foram tantos anos de trabalho árduo, que na chegada dos anos 90 e na plenitude de seus 40 anos de história, a COMARA realizara inúmeras obras, algumas até em parcerias com outras empresas. Uma mudança no regulamento, ocorrida no ano de 1989, possibilitou que fossem realizadas obras em outras regiões do país e também previa tais parcerias. A tabela a seguir demonstra um resumo das obras em que a Comissão estava envolvida no ano de 1996:

Responsabilidade da obra/ convênios	Fase em 1996		
Obras de interesse do Ministério da Aeronáutica e da Presidência da República	<ul> <li>- Aeródromo de Cachimbo (em construção)</li> <li>- Aeródromo de Sucuru e Quereri (em recuperação)</li> </ul>		
Projeto Calha Norte	Aeródromos de São Joaquim, Uaicás, Yauaretê, Ericó, Baixo Mucajaí, Tunui Cachoeira, Jandú Cachoeira, Cumaru- mã, Melo Franco, Cucuí, BV-8, Tiriós, Apiaú, Amapari e Paliou		
INFRAERO (convênio)	- Aeroporto Internacional do Rio Branco - Em construção (Acre); - Manutenção nos Aeroportos de: São Gabriel da Cachoeira e Tabatinga (Amazonas), Imperatriz (Maranhão), Altamira (Pará), Porto Velho (Rondônia) e Tefé.		
COMARA	ESTRADAS: Sistema Viário da Albrás/Alunorte em Barcarena (Pará); Via da Amizade em Letícia (Colômbia); Altamira e em Marabá (Pará); Labréa (Amazonas) e em outras localidades.		

Responsabilidade da obra/ convênios	Fase em 1996		
Construções em organizações militares da FAB	Academia da Força Aérea (São Paulo); Comando Aéreo de Treinamento (CATRE) - Rio Grande do Norte; Escola de Especialistas de Aeronáutica (São Paulo).		

Quadro elaborado a partir de informações do periódico COMARA em Revista. Ano 1 nº 1 Amazônia, Belém, dezembro de 1996.

No período em questão, a COMARA estava envolvida na construção de 134 aeródromos, além da recuperação de 96 pistas de pouso e da construção de 48 terminais de passageiros, obras essas ligadas diretamente a atividade-fim. Mas, outros tipos de construções também eram realizadas, como a de 427 unidades habitacionais, 59 edificações para proteção ao voo e a de uma usina hidrelétrica em Cachimbo. Com relação aos trabalhos de pavimentação, calcula-se que foram construídas mais de seis milhões de metros quadrados de estradas, e as obras de edificações correspondiam a mais de cem mil metros de área construída (COMARA em Revista, 1996).



Na década de 90, viu-se também a implementação de projetos que visavam a proteção e a observação da Amazônia. Esses projetos incluíam diversos órgãos governamentais, incluindo o Ministério da Aeronáutica, responsável pela parte de infraestrutura. Desta forma, foi criado o Projeto SIVAM, que se tratava de um sistema nacional de vigilância, cujo propósito era o monitoramento da Região Amazônica por meio de satélites e sensores.

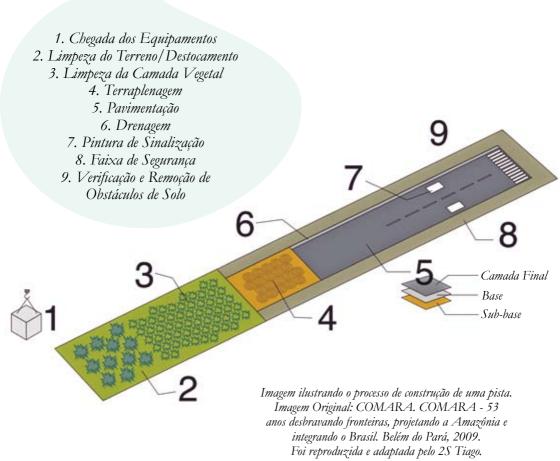
Nota-se que esse momento ficou marcado pela ampliação do sistema desenvolvido pela FAB para a Defesa Aérea; projeto esse que também estava inserido nas estratégias traçadas para a proteção da região, visto que, cuidar do espaço aéreo de uma área tão grande era essencial (PEREIRA, 2018).

A COMARA se viu intrinsecamente inserida nesses projetos à medida que obtinha a responsabilidade de construir e zelar pela estrutura aeroportuária da região, inclusive os de interesse militar, o que a liga aos projetos de Defesa Aérea. Para cumprir o que lhe foi destinado, eram realizadas obras de acordo com o interesse do Estado-Maior da Aeronáutica como a construção das pistas de Cachimbo, Caracaraí, Surucucu e Querari, além, também, da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, órgão com o qual a COMARA já trabalhava em parceria desde 1985, com o Projeto Calha Norte.

Também foram celebrados convênios com alguns órgãos estratégicos como exemplo: a Comissão de Implantação do Sistema do Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Com a primeira foram realizadas obras voltadas para o Projeto SIVAM, como a construção de dezessete sítios de radares espalhados pela Região, que auxiliariam na consolidação da vigilância do Espaço Aéreo Amazônico (Comara em Revista, 1996).

Já com a INFRAERO o convênio visava:

- Recapeamento da Pista de Pouso 06/24 do Aeroporto Internacional de Belém;
- Cerca Patrimonial do Aeroporto Internacional de Belém. Esse muro vai circundar toda a área patrimonial do aeroporto, evitando invasões e preservando o meio físico das pistas de 'taxi' e pouso;
- Terraplanagem, Drenagem, Pavimentação e Sinalização Luminosa do Novo Aeroporto de Rio Branco, no Acre. Uma das maiores obras em andamento;
- Conclusão do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul. Obra já praticamente concluída e muito elogiada, particularmente pelos pilotos da Aviação Comercial, que consideram a segunda melhor pista de pouso depois de Guarulhos, em São Paulo. (Comara em Revista, 1996:24)



Tais planos e parcerias de obras seguiram com a chegada dos anos 2000, somados aos outros projetos que já existiam. Fato é que, ao longo dos anos, o curso da história da COMARA esteve sempre atrelada à Região Amazônica e, mesmo com a chegada do novo milênio, os trabalhos não paravam de aparecer. A Comissão precisou acompanhar o avanço da tecnologia voltada para a engenharia e também da aviação. Isso se reflete nas obras realizadas para reformar e modernizar as pistas, as edificações e as estruturas antes construídas. Próximo de completar 60 anos de árduo trabalho, já havia realizado pavimentação de aeródromos em mais de 150 municípios e mais de 70 obras de reformas em edificações aeroportuárias e vias públicas, construções essas planejadas, organizadas e executadas pelas divisões de Intendência e Logística.

Para que a missão fosse cumprida com esmero, havia um grande investimento em modernização de equipamentos, maquinários, softwares de última geração, tecnologias para aproveitamento de recursos da região, além do investimento humano, ou seja, a contratação de equipes altamente qualificadas e com uma visão sistêmica ampla que, com a experiência de trabalho, trouxe precisão e otimização tanto para o planejamento quanto para a execução das obras. E é exatamente sobre a importância do papel desempenhado por essas pessoas, ao longo da história da COMARA, que se aborda a seguir.

#### O COMARIANO

O Comariano é o termo utilizado para denominar os militares e civis que trabalham na Comissão.

Conforme exposto no decorrer deste opúsculo, as dificuldades enfrentadas por essas pessoas, ao longo dos anos, foram imensas. Nos primórdios, havia total escassez de recursos, de aparelhamento e muitos percalços. O ambiente da floresta era desafiador. Como exemplo das dificuldades, pode-se mencionar as construções das pistas que eram iniciadas "do zero". Nesses casos, não havia nenhuma estrutura, pelo contrário, eram os funcionários da COMARA que a levavam. O dia a dia era pesado e, dependendo do estágio da obra, não havia sequer distração, ou melhor, a solução para isso era o trabalho que, muitas, vezes ocorria dia e noite. Os primeiros homens que encararam tamanha hostilidade daquele meio, o fizeram com tanta bravura que serviram de exemplo para as gerações seguintes que agiam da mesma forma.

Afinal, deixar a família e ir se embrenhar no meio da floresta, completamente isolados e em condições inóspitas, obrigou esses homens a desenvolver uma capacidade de se reinventar a cada dificuldade. As adversidades instigavam os comarianos a usar a criatividade e a capacidade de adaptação.

> "Nervos de aço, rígidos músculos, mente lúcida e vontade férrea forjaram a tempera dos primeiros comarianos."

Esses homens encaravam os mais diversos desafios:

"abrindo picadas, cruzando rios, subindo cachoeiras, vencendo atoleiros, enfrentando intempéries, dormindo ao relento, desafiando febres." (COMARA 30 anos, 1986:12)



Comarianos trabalhando na retirada de trator que ficou atolado na lama. (Fonte: Acervo COMARA)



Comariano é sinônimo de enfrentar as mais diferentes dificuldades. (Fonte: COMARA 50 anos)

Era nesse cenário que os aeródromos, edificações de escolas e hospitais eram construídos e o exemplo foi passando de geração em geração de comarianos. A Comissão, por sua vez, com o passar dos anos, foi procurando modernizar os meios de trabalho, o maquinário e construir melhores instalações nos canteiros e na sede visando melhorar o ambiente, além de buscar, cada vez mais, mão de obra especializada ou semi-especializada. A atualização profissional também não ficou esquecida, sendo algo constantemente buscado pela COMARA, que promoveu cursos de reciclagem aos funcionários, além de cursos de extensão, seminários, palestras e estágios, sendo essas, algumas oportunidades de aprimoramento profissional e de incentivo aos comarianos.

Há também uma preocupação constante com a segurança daqueles que trabalham em canteiros. Os famosos "balões" com o tempo ganharam o caráter de inspeção. Em um primeiro momento, eram viagens feitas para fazer o pagamento do pessoal na obra e verificar o andamento. Hoje, o pagamento não é mais presencial e o "balão" se tornou a Visita de Inspeção Mensal dos Canteiros de Obra (VIMCO), ou seja, uma visita realizada para inspecionar o andamento da obra, e para verificar a segurança da mesma. Atualmente, os canteiros contam com equipamentos que visam tornar o trabalho e o ambiente mais seguro, e são ministradas palestras com temas que permeiam a segurança do trabalho.

Além dessa segurança, há uma preocupação com o bem-estar social e psico-

lógico dos comarianos. A Instituição compreende como fundamental o contentamento humano para a execução da missão. Sendo assim, foram incluídos programas de saúde, alimentação, educação e habitação, além de um projeto de visita às famílias realizado por assistentes sociais que criavam uma ponte entre os servidores e as famílias. Dentro da filosofia de trabalho da COMARA se acredita que:

"[...] Pessoas com maiores índices de satisfação são o maior ativo de qualquer organização. Acontece que pessoas são um todo complexo e não podem se "divididas" em partes independentes entre si. Problemas de ordem pessoal, financeira ou de saúde mexem com todo mundo e não é possível deixálos da porta para fora da Instituição. E nem precisa. O Serviço Social da COMARA cuida para que seus servidores tenham todo amparo possível em casos de dificuldades." (COMARA 48 anos, 2005:15)

A fim de apoiar os comarianos, ainda foram feitas parcerias com farmácias, centros diagnósticos e óticas. Havia muito trabalho a ser feito tanto na equipe da sede, quanto nas dos canteiros, e a criação de um ambiente propício e acolhedor foi fundamental para manter o equilíbrio e a motivação dos comarianos que são merecidamente reconhecidos como os maiores legados daquela Organização.

#### PREOCUPAÇÃO COM O MEIO AMBIENTE

As discussões sobre a preservação da Amazônia são constantes e bastante atuais. Afinal, trata-se de uma região com inúmeras riquezas naturais. A Conferência das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e o Desenvolvimento, a Eco-92, ocorrida no Rio de Janeiro, no início da década de 90, fomentou inúmeras discussões sobre a preservação do meio ambiente e pactos foram assinados a fim de buscar o desenvolvimento sustentável em todo o mundo.

Nos anos anteriores, a Amazônia se tornou alvo de inúmeras discussões nacionais e internacionais que se relacionavam à destruição do meio ambiente, e a Conferência foi importante, pois o Brasil também embarcou nessas mudanças, buscando novas políticas ambientais que visavam, entre outras questões, a preservação da Floresta Amazônica (MELLO, 2017).

A COMARA também se adaptou às tendências, não apenas por reconhecer que atua em uma região mundialmente conhecida, mas também por entender que a preservação da área é fundamental e que os impactos ambientais nas regiões em que são feitas as obras precisam ser evitados ou minimizados.

Antes de iniciar uma obra, a empresa segue à risca as determinações dos órgãos ambientais. Passando por esses órgãos, os projetos a serem executados devem conter medidas de controle ambiental e de diminuição do impacto no meio ambiente, para então serem aprovados e terem as licenças previstas expedidas. A Comissão, por sua vez, trabalha de forma consciente quando se trata de assuntos ambientais e, em obras de caráter militar, utiliza a própria natureza de maneira estratégica.

Um dos principais lemas da COMARA é a integração, e, ao longo da história, foi a Comissão quem levou a infraestrutura e, em alguns casos, assistência para inúmeras cidades da região. E, de maneira estratégica, ainda utiliza a influência conquistada para manter os padrões de qualidade ambiental, respeitando assim, não apenas as legislações vigentes, como a população nativa e, principalmente, o meio ambiente. Há uma preocupação constante a cada nova obra. A ideia a levar um desenvolvimento consciente.

"Seja na extração de insumos como a areia ou o calcário, seja na abertura de estradas ou clareiras para construção de bases e pistas, regularização é a palavra



Preparo de mudas para serem utilizadas no reflorestamento de áreas. (COMARA 53 anos)

de ordem em cada canteiro. Todas as 12 obras iniciadas em 2004 e mais as ouras em andamento estão legalizadas. Antes do início dos homens e das máquinas, os técnicos contratados de empresas especializadas em estudos ambientais vão verificar de perto as condições locais. A preocupação é de manter a obra sem depredar o ambiente ou colocar trabalhadores da Comissão em áreas sem suporte de abastecimento, como água, rochas, rios, etc [...]

[...] Um belo exemplo desse nobre trabalho é a drenagem de rios próximos aos canteiros para se obter areia e aterro. Isso, além de diminuir o ônus do



transporte destes materiais, aumenta a profundidade dos rios evitando o assoreamento, que é a queda de areia no leito do rio [...]

[...] a COMARA trabalha atenta a todos os estágios de produção. Do estudo das melhores fórmulas (tecnicamente chamadas de 'traço') de cimento ou asfalto, desenvolvidas em laboratórios próprios, até a preocupação com os mínimos detalhes nos canteiros." (COMARA 48 anos, 2005:18 e 19)

A Comissão vem desenvolvendo projetos voltados para o meio ambiente, contendo medidas de compensação de áreas exploradas, por entender que não há mais como explorar uma área sem pensar na recuperação da mesma. Como exemplo, pode-se mencionar o trabalho de reflorestamento e recuperação realizado em São Gabriel da Cachoeira e que hoje serve de exemplo para outras obras. No caso, foi reflorestada uma área com cerca de dez mil mudas, minimizando assim o impacto causado com as obras. Antes de iniciar esse trabalho, foi realizado um estudo de análise de solo para identificar os danos causados e só então agir na correção e reparo.

Estudar a região e estar sempre atenta aos estágios de produção é preocupação constante, e o cuidado com o meio ambiente não acaba junto com a obra. É realizado um controle constante das regiões em que são feitas as obras nas áreas que são propriedades da COMARA e outras que não são.

Tais medidas demonstram o respeito que a Comissão tem tanto pela natureza quanto pelo meio ambiente.

#### Conclusão

Atualmente, e mesmo depois de tantos anos, a COMARA persegue, de forma árdua, cumprir aquilo que está inserido na visão da "empresa", buscando assim ser reconhecida na esfera nacional pela excelência profissional e tecnológica, elaborando e executando projetos aeroportuários com eficiência logística e boa gestão dos recursos públicos de forma integra e sustentável.

A missão de construir e recuperar em áreas de difícil acesso da Amazônia legal também continua presente nas diretrizes da Comissão, atuando assim nas atividades de interesse do Comando da Aeronáutica e contribuindo assim para a soberania nacional. O prestígio conquistado ao longo dos anos, também, é meticulosamente mantido. Há uma grande representatividade e um reconhecimento pelo trabalho de integração e desenvolvimento realizado ao longo dos anos.

Até a data em que essa pesquisa foi encerrada a COMARA tem sua atuação na Amazônia se fazendo presente por meio dos Destacamentos de Apoio (DACO), localizados em Moura, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga e Manaus; Destacamentos de Engenharia (DECO) nas cidades de Estirão do Equador, Iauaretê e Oriximiná; duas pedreiras nas cidades de Moura e Mon-



te Alegre; além dos dois portos de Manaus e Belém.

Possui uma frota composta por nove empurradores e vinte balsas de fabricação própria.

Com relação aos meios de trabalho, a Comissão possui cerca de 300 equipamentos de grande porte, como: viaturas, caçambas, betoneiras, rolos compactadores, etc.

As adversidades a serem vencidas são as mesmas apresentadas no decorrer do texto: clima, geografia, geologia, grandes distâncias, etc.

Muito foi feito ao longo dos anos, mas ainda há muito trabalho a se fazer. Missões árduas, perigosas e cansativas que não seriam possíveis se não contassem com toda a engenhosidade humana.

Nesse ínterim, não se pode terminar esta pesquisa sem mencionar o cuidado e o zelo despendidos ao comariano.

Afinal, foram eles os responsáveis por todo trabalho desenvolvido, seja no planejamento ou na execução. No projetar uma ponte ou no ato de desenvolvê-la de forma artesanal; no guerreiro que faz o pagamento ou no que está no meio do da floresta desbravando; no que leva o suprimento até a balsa ou o que vai até o canteiro para cozinhar para os demais.

Cabe enaltecer o trabalho ímpar de cooperação, o comprometimento e o amor pelo que se faz que move homens e mulheres, militares e civis servidores daquela Instituição. Fato é que a COMARA não teria o tamanho e o reconhecimento na região e não realizaria tantos feitos se não fosse um de seus principais personagens: o comariano, exemplo de servidor que cumpre com zelo e dedicação sua missão, contribuindo para o desenvolvimento, o avanço tecnológico e a melhoria da qualidade de vida para o povo brasileiro do norte do país.

#### **BIBLIOGRAFIA**

# BRASIL, Ministério da Aeronáutica. Alteração das instruções para o funcionamento da (COMARA). Portaria nº 883, de 15 de setembro 1961. \_\_\_\_\_\_\_. Ministério da Aeronáutica. Estabelece a divisão do território nacional em Zonas Aéreas. Decreto nº 53.077, de 4 de dezembro 1963. \_\_\_\_\_\_. Ministério da Aeronáutica. Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. Livro Histórico da COMARA. COMARA, Belém do Pará, 1962. s/d. \_\_\_\_\_. Lei nº 1.806, de 6 de janeiro de 1953. Dispõe sobre o Plano de Valorização da Amazônia, cria a Superintendência e dá outras providências. Diário Oficial da União - 1953. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/1950-1969/L1806.htm SANT' ANNA. Luiz Felipe Machado. O que é a COMARA? Belém do Pará. Impressão Falangola, S/D

#### FONTES SECUNDÁRIAS:

do Pará, março, 2005.

FONTES PRIMÁRIAS:

A FAB na Amazônia. In Revista de Engenharia Militar. nº 217-218, marjun.1958.

BOUHID, Waldir. Princípios Básicos da Valorização Econômica da Amazônia. In Revista de Engenharia Militar. nº 217-218, mar- jun.1958.

Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. COMARA – Comissão de Aeroportos da Região Amazônica 30 anos. Edição Histórica, Belém do Pará, 1986.

COMARA 50 Anos. Editora Terrabrasil, 2007.
COMARA em Revista. Revisão Histórica. Ano 1, nº 1 Amazônia, Belém Dezembro de 1996.
COMARA - 53 anos desbravando fronteiras, projetando a Amazônia o integrando o Brasil. Belém do Pará, 2009.
COMARA 48 anos transformando a realidade, Edição Especial, Belém

\_\_\_\_\_. O Comariano, Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. nº 1, ano 2, Belém do Pará, 1988.

MARQUES, Gilberto S. In REVISTA Soc. Bras. Economia Política, São Paulo, nº 34, p. 163-198, fevereiro 2013.

MELLO, Vanessa Pereira da Silva e. A EMBRAPA na Amazônia oriental (1972-1993). Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde). Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2017. 328 f.

MESQUITA, Francisco Moacir F. COMARA – 35 anos como agente de Integração Amazônica. In Revista da DIRENG. Rio de Janeiro, Maio, 1992, P.33-36.

PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa. O Ceu é Nosso! A Defesa Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: INCAER, 2018.

#### PALESTRAS:

BARBOSA, Ary. A Força Aérea Brasileira na Amazônia. Palestra proferida no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

SANT' ANNA. Luiz Felipe Machado. Missão e atuação na Amazônia – Palestra proferida na "Academia Militar das agulhas Negras" 16 de junho de 1967.

A 1º Ten QOCon HIS Elaine Gonçalves da Costa Pereira pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.







Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

