

# O Campo de Pouso da Base Aérea de Manaus e o Aeroporto de Ponta Pelada: resultados de uma aproximação americana

Manaus Air Base Landing Field and Ponta Pelada Airport: the results of an American approach

El Aeródromo de la Base Aérea de Manaus y el Aeropuerto de Ponta Pelada: resultados de un acercamiento americano

3º Sgt QSS Mecânico de Aeronaves Eliaquim Batista da Rocha  
Graduando do curso de História da Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP  
Base Aérea de São Paulo - 4 ETA  
Guarulhos/SP - Brasil  
sgtrochasp@hotmail.com

Chesterson Aguiar Ferreira  
Graduando do curso de História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM  
Manaus/AM - Brasil  
filhodocampo@hotmail.com

Diogo Lopes e Lopes  
Graduando do curso de História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM  
Manaus/AM - Brasil  
diogolopeselopes@hotmail.com

## RESUMO

O presente artigo busca identificar o período e as etapas que contribuíram para a abertura da pista de pouso da Base Aérea de Manaus. O levantamento toma como ponto de partida o segundo período da borracha (década de 1940) e sua influência no processo de abertura da pista de pouso de Ponta Pelada – região Centro-Sul de Manaus. Para entender esse momento, a pesquisa utiliza-se de diferentes estudos e documentos, tais como obras bibliográficas, periódicos, leis e decretos para, desta forma, compreender os contextos e definir as relações que conduziram à edificação do Aeroporto Internacional Getúlio Vargas, na década de 1950, e ao início das atividades da Força Aérea Brasileira na mesma região.

**Palavras-chave:** Borracha. Campo de pouso. Aeroporto. Destacamento.

## ABSTRACT

*This article tries to identify the period and the stages that contributed to the opening of the runway of the Air Base of Manaus. The survey sets as its starting point the second period of rubber (1940) and its influence on the process of opening the runway Ponta Pelada - South-Central region of Manaus. To understand this point, the research uses of different studies and documents, works such as bibliographic, periodicals, laws and decrees, thus understanding the context and define the relationships that led to the building of the International Airport Getúlio Vargas in the 1950s and the start of the Brazilian Air Force activities in the same region.*

**Keywords:** Rubber. Airfield. Airport. Detachment.

## RESUMEN

*Este artículo pretende identificar el período y las etapas que contribuyeron para una apertura del aeródromo de la Base Aérea de Manaus. El trabajo lleva en cuenta como punto de partida el segundo período de la goma (década de 1940) y su influjo en el proceso de apertura del aeródromo de Ponta Pelada - región Centro Sur de Manaus. Para comprender este momento, la investigación se utiliza de diferentes estudios y documentos, tales como obras bibliográficas, periódicos, leyes y decretos para, de esta manera, comprender los contextos y definir las relaciones condujeron a la edificación del Aeropuerto Internacional Getúlio Vargas, en la década de 1950, y al inicio de las actividades de la Fuerza Aérea Brasileña en la misma región.*

**Palabras clave:** Goma. Aeródromo. Aeropuerto. Destacamento.

## INTRODUÇÃO

Composta por um Destacamento de Suprimento e Manutenção, quatro Esquadrões Aéreos (1°/9°GA<sub>v</sub>, 7°ETA, 7°/8°GA<sub>v</sub> e 1°/4°GA<sub>v</sub>) e um Batalhão de Infantaria Especial (BINFAE-MN), a Base Aérea de Manaus (BAMN) forma atualmente um dos mais importantes complexos de Unidades Aéreas da Força Aérea Brasileira (FAB), localizada na cidade de Manaus (AM). Em sua área, encontram-se ainda um Esquadrão de Helicóptero do Exército Brasileiro, um simulador utilizado para o treinamento de tripulações que operam a aeronave C-105 Amazonas e um Hospital Militar. Somado a esse contexto, desfruta também de um terminal de passageiros – parte integrante do antigo Aeroporto Internacional de Manaus – e de sítios arqueológicos encontrados na década de 1960 e mapeados pelo Museu Amazônico (HILBERT, 1968 apud LIMA, 2002). Com esta composição, a Base Aérea de Manaus, atualmente, ostenta um dos passados mais curiosos no que se relaciona ao seu surgimento e sua efetivação. Em sua arquitetura atual pouco ou quase nada é destacado das antigas instalações que, ainda em madeira, antecederam sua consolidação em 1970. Porém, quais os fatores que

contribuíram para a sua idealização e a partir de qual instante esse contexto se encetou?

Diante dessa conjuntura, a pesquisa em destaque conduziu-se tomando como ponto de partida a Segunda Guerra Mundial. Com a produção gomífera que ascendia na Ásia, fruto do trânsito ilegal de sementes da borracha silvestre que se transportou para a Inglaterra e suas colônias, a Amazônia passou a desfrutar de um dos períodos mais letárgicos para o comércio que conduzia a base econômica da região. Com o avanço japonês durante o conflito mundial e a consequente tomada dos vales de produção gomífera na Malásia, Bornéu e outras regiões (no início de 1942), os Aliados (representados pelos norte-americanos) viram-se impelidos a recorrer à região sul-americana para atender as suas necessidades de matéria-prima (MARTINELLO, 1988). Ainda segundo Martinello (1988) esta aproximação reforçou a relevância do Brasil frente às exigências que acabaram o conduzindo aos interesses em questão: o fornecimento de borracha à indústria bélica Aliada.

Iniciada em 2009, véspera do quadragésimo aniversário de inauguração da Base Aérea de Manaus e tendo em vista o preenchimento de vazios existentes na história da referida organização, a pesquisa transcorreu

por aproximadamente três anos e foi marcada por diferentes etapas, as quais se caracterizaram por visitas a organizações militares, institutos, acervos e bibliotecas, buscando assim a apreciação de dados e a acareação de informações.

Conduzindo-se para o período entre 1940 e meados da década de 1950, a pesquisa amparou-se na ponderação de diferentes fontes (primárias e secundárias), as quais revelaram pontos importantes e significativos na política de aproximação dos americanos para com os países sul-americanos. Buscou-se entender os diferentes aspectos que os conduziram a essa postura, tendo em vista a infraestrutura implantada e a consequente abertura do campo de pouso da Base Aérea de Manaus, fator este que acabou mostrando-se primordial à estabilização da Força Aérea Brasileira na Amazônia Ocidental e ainda na edificação do primeiro aeroporto de Manaus.

Com base na elucidação de um passado pouco explorado pela historiografia militar, o presente artigo buscou apresentar um estudo minucioso da região de Ponta Pelada, local onde se encontram o antigo aeroporto internacional e a Base Aérea de Manaus. Visando a coerência e a precisão nas informações apresentadas, tomando como marco inicial a presença americana em Manaus. Porém, para uma avaliação aprofundada e tendo como meta o esclarecimento dos diferentes aspectos epistemológicos que envolveram o tema, a pesquisa conduziu-se para uma avaliação bibliográfica e de análise de fontes, caracterizando-se assim o processo de fundamentação do levantamento historiográfico necessário.

Na avaliação bibliográfica, apesar de tratar-se de um assunto específico, destacaram-se nomes como os de José de Carvalho, Francisco César Ferraz, Vágner Camilo Alves, Pedro Martinello, Samuel Benchimol, José Jefferson Carpinteiro Peres, Luiz de Miranda Corrêa e Mário Ypiranga Monteiro, autores estes que forneceram contribuições importantes para nosso empreendimento historiográfico.

Para a análise do *corpus* documental, foram empreendidos esforços diversos voltados para a avaliação dos mais diferentes jornais. Nesta questão destacaram-se as leituras de diferentes periódicos (**Jornal do Comércio**, **O Estado do Amazonas**, **O Jornal e A Tarde**), todos editados na cidade de Manaus e ainda a interpretação das diferentes legislações que nortearam o passado em estudo e também de diferentes fontes disponibilizadas pela Base Aérea de Manaus e pelo Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação (1º/9ºGAv).

Os tablóides catalogados foram de vital valor, pois, através dos mesmos, identificou-se o período de inauguração das instalações do primeiro aeroporto

internacional em Manaus e a abertura da primeira pista de pouso localizada no Bairro de Flores (informação acareada com o livro de Mario Ypiranga Monteiro).

Na busca por fontes fidedignas, várias visitas foram empreendidas à Biblioteca Mario Ypiranga Monteiro, à Biblioteca Pública do Amazonas, à Biblioteca Municipal João Bosco Pantoja Evangelista e à Biblioteca Arthur Reis. Também transcorreram buscas no Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC), no Museu Amazônico, no Arquivo Público de Manaus e no Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas (IGHA).

Visando à compreensão do envolvimento brasileiro no conflito mundial e da diplomacia empregada, a pesquisa utilizou-se dos livros de Vágner Camilo Alves e Francisco César Ferraz. Para a avaliação da presença americana em Manaus e da receptividade manauara frente aos avanços assistidos, foi importante o livro de José Jefferson Carpinteiro Peres. A pesquisa utilizou-se também do discurso de Samuel Benchimol, obra que destacou pontos importantes sobre a exploração da borracha silvestre durante a década de 1940 e o aparato empregado no escoamento da mesma. Mais adiante, para a compreensão dos progressos da Força Aérea Brasileira (FAB) no pós-guerra, o trabalho consultou a obra de José de Carvalho. Este, entre outras contribuições, focou sua atenção no cenário técnico-operacional da FAB e destacou a criação de diferentes organizações da Força Aérea Brasileira.

## 1 A FORÇA AÉREA NACIONAL NO CONTEXTO DE SEGUNDA GUERRA

Com a invasão da Polônia pelos nazistas, a Segunda Guerra Mundial colocou as sociedades perante um novo cenário econômico, bélico e ideológico (ALVES, 2002). O Velho Mundo entrava em um de seus piores instantes, um verdadeiro cenário de caos, forçando as nações antinazifascistas a assumirem uma postura defensiva. Os Estados Unidos, após o ataque de *Pearl Harbor*, em 7 de dezembro de 1941, declarou guerra ao Eixo (Alemanha, Itália e Japão), conseqüentemente empregando um projeto de reaparelhamento e modernização de suas Forças Armadas e empregando também uma nova política externa para com as nações vizinhas (FERRAZ, 2005). Entre outros fatores, deram início à construção de pistas de pouso ao longo do continente americano através de uma política de aproximação (MARTINELLO, 1988).

Além da corrida estratégica na qual se buscava a autorização para implantação de bases militares, procurou-se ainda o fornecimento de matérias-primas para o abastecimento da indústria bélica, isso devido à

abundância de recursos agrícolas, produtos extrativistas vegetais e minerais que transpareciam nos territórios adjacentes (FERRAZ, 2005). Não obstante, nos anos seguintes, após uma sequência de afundamentos que aniquilariam inúmeros navios e vidas, e ainda sob forte pressão social, o governo brasileiro afastou-se definitivamente do caráter ideológico defendido pela Alemanha (ALVES, 2002).

Ainda sobre esse envolvimento, Alves destaca que, entre:

[...] fevereiro e março (1942), cinco navios brasileiros foram afundados (Cabedelo, Buarque, Olinda, Arabutã e Cairu), todos ao longo da costa atlântica dos Estados Unidos. Entre maio e junho, sete navios foram perdidos (Parnaíba, Gonçalves Dias, Alegrete, Pedrinhas, Tamandaré, Piave e Barbacena), todos afundados no Caribe ou mares imediatamente adjacentes [...] Em agosto foram destruídos os primeiros navios nacionais no litoral do País (Baependi, Araraquara, Aníbal Benevolo, Itagiba, Arará e a barcaça Jacira), causa imediata para declaração de guerra brasileira à Alemanha e Itália. Após a formalização de sua beligerância, o Brasil ainda perderia mais doze navios até fins de 1943 (Osório, Lages, Antonico, Porto Alegre, Apalóide, Brasilóide, Afonso Pena, Tutóia, Pelotaslóide, Bagé, Itapagé e Campos). Destes, somente dois foram perdidos longe dos mares litorâneos brasileiros. (ALVES, 2002, p. 169-170).

Como destacado, em quase dois anos o Brasil teve uma perda de pouco mais de duas dezenas de navios, afundados por submarinos alemães. Desta forma, oficializou o seu envolvimento no conflito com a declaração de guerra e a concordância com a política externa americana. Quanto ao último ponto, é importante lembrar que, mesmo antes de um abandono definitivo das relações com os alemães, já se observava, segundo Alves (2002, p. 170), que “os portos de Salvador e Recife” estavam à inteira disposição da Quarta Frota dos Estados Unidos, sendo Recife o ponto principal da esquadra Americana.

Paralelo ao contexto que transcorria na Europa, no Brasil, as autoridades militares, antes mesmo do envolvimento direto no conflito, arquitetaram a proposta de uma nova força armada. Em 1941 foi realizada a fusão das aviações do Exército e da Marinha. Em um primeiro momento, essa nova instituição militar passou a se chamar Forças Aéreas Nacionais e, posteriormente, foi denominada Força Aérea Brasileira (CARVALHO, 2004). Contudo, as autoridades brasileiras viram-se forçadas à instauração de estruturas capazes de atender a esta nova aviação que se moldava.

Mirando os anseios da Força Aérea Brasileira e as necessidades desta nova força, no ano de sua concepção, a capital amazonense recebeu o Técnico Francisco Oliveira, do Departamento de Aeronáutica

Civil, e que no dia 31 de março de 1941 foi recebido pelo Interventor Álvaro Maia no Palácio Rio Negro (sede do governo). Sua viagem, coordenada pelo então Ministério da Aeronáutica, teve em vista a fiscalização e acompanhamento da construção de uma pista de pouso.

Como exposto pelo tablóide *A Tarde* (O FUTURO..., 1941), seguindo as orientações do então Ministério da Aeronáutica, era necessária uma região que possibilitasse futuras modernizações e ampliações e que fosse capaz de atender à aviação e aos encargos que norteavam este setor. Em um primeiro momento, os terrenos de Ponta Pelada não foram aceitos e, diante desse parecer, a obra direcionou-se para a região de Flores, sendo iniciada em 2 de abril de 1941.

## 2 ESFORÇO DE GUERRA

Com a tomada das áreas de produção de borracha asiática conquistadas pelos japoneses (reservas que totalizavam 97% da necessidade da indústria bélica Aliada), manobras foram empregadas direcionando a diplomacia americana para o território brasileiro (CORRÊA, 1967). Como resultado dessa aproximação americana, Corrêa (1967) destaca que convênios foram fechados, entre ambas as Nações, em 3 de março de 1942, e estas, por sua vez, resultaram no envio de matéria-prima para a indústria bélica Aliada e na concessão de apoio estratégico no território brasileiro; em troca, o Brasil recebeu um projeto siderúrgico e a modernização de suas forças armadas, entre outros progressos. Segundo Martinello (1988), nesse mesmo período, e tendo em vista a carência de borracha, nos Estados Unidos foi proibida a venda de pneumáticos e, ainda, assinado um decreto que racionava a borracha em todo o território americano.

De um momento para o outro, a Amazônia se viu “envolvida no conflito mundial em função do retorno forçado do monopólio da borracha silvestre” (BENCHIMOL, 1992, p. 71). Segundo Benchimol (1992), os americanos colocaram em prática um planejamento ousado, no qual se fizeram necessárias estruturas capazes de atender às necessidades de busca e escoamento da borracha.

Atendendo ao esforço de guerra, o Brasil assistiu, em seu território, à construção de áreas as quais se destinaram especificamente às operações aéreas e de auxílio ao escoamento de borracha. É interessante observar que, segundo Alves (2002), um decreto presidencial, de junho de 1941, antes mesmo da assinatura dos acordos firmados em 3 de março de 1942, já autorizava a construção de aeroportos e bases aéreas por empresas americanas. Apesar de um decreto oficializar atividades americanas em território brasileiro, esta atuação, como se viu em



**Figura 1:** Área de Ponta Pelada.  
Fonte: Brasil (1979).

relação à Amazônia, só ocorreu a partir de 1943, com a abertura da pista de pouso de Ponta Pelada.

Ponta Pelada não foi escolhida por acaso: sua localização, próxima à margem (esquerda) do rio Negro, Figura 1, facilitava o transporte rápido e eficiente da produção gomífera que, vinda de barco dos seringais, chegava a Manaus e, logo em seguida, era transportada para Miami, no território americano (CORRÊA, 1967).

Somado à necessidade do momento, o Decreto nº 1020, de 07 de maio de 1943 (MANAUS, 1943?), reafirmou a importância do esforço de guerra. Utilizando-se de argumentos que justificassem a implantação de uma nova pista de pouso na cidade de Manaus, o interventor amazonense ratificou a necessidade de um novo espaço para as aeronaves que percorreriam as rotas nacionais e internacionais.

Como demonstra o texto da lei:

O Interventor Federal no Estado do Amazonas, usando das atribuições que lhe confere o art. 181 da constituição brasileira, combinada com a alínea I do art. 7º do Decreto-lei Federal nº 1202, de 08 de

abril de 1939 e tendo em vista o que dispõe o art. 5º, letras “e” e “n” e art. 6º do Decreto-lei nacional nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e, considerando que a necessidade da construção de um campo de pouso para aeronaves, que percorram rotas nacionais e internacionais, se impõe ao Governo do Estado, como medida inadiável e de alto alcance administrativo; considerando, que em se tratando de melhoramentos dessa natureza, que visem proporcionar a criação e a disseminação de centros de população e o funcionamento de outros meios de transporte coletivo, “tudo deve ser sacrificado no interesse do Estado”. Art. 1º - Ficam declaradas de utilidade pública as terras de domínio do Estado, situadas entre a cidade de Manaus e a Vila do Paredão, à margem esquerda do rio Negro, abrangendo uma área de 1.577 hectares, com perímetro de 16.329.80 metros lineares, compreendidos na demarcação efetuada pela diretoria dos serviços técnicos, limitando-se ao Norte e a Oeste com terras desocupadas; ao Sul com a margem esquerda do Rio Negro e a Leste com Igarapé do Picanço, tudo de acordo com a planta anexa ao respectivo processo. (MANAUS, 1943?).

Não deixando de reconhecer a importância desta medida para a região, a lei citada estabeleceu em seu artigo 1º que as terras supracitadas seriam destinadas à construção de um aeródromo, inserindo-se em uma área de 1.577 hectares. A construção da pista de Ponta Pelada consolidou e somou-se às inúmeras medidas que perfaziam as necessidades dos acordos firmados entre ambas as nações, necessidades estas as quais buscavam especificamente executar o escoamento da borracha de forma rápida.

Para a construção desta pista de pouso de Ponta Pelada, os americanos trouxeram as máquinas, o auxílio técnico e financeiro. Devido à situação atípica com que os Aliados se depararam, a pista de Ponta Pelada ficou pronta em semanas (BENCHIMOL, 1992). Ainda sobre as estruturas do aeroporto de Ponta Pelada, o *Rubber Development Corporation (RDC)*, responsável por sua construção, solicitou ao governo brasileiro que, além das áreas delimitadas para a abertura da pista de pouso e construção do aeroporto, o governo teria que fornecer madeira e todos os tipos de matérias-primas para as edificações que seriam erguidas. Conseqüentemente, o órgão ficaria isento de impostos e qualquer outro tipo de taxa; em troca, ao final do contrato, os bens imóveis seriam entregues ao governo brasileiro (CORRÊA, 1967). No local, para cumprir a finalidade a que se destinava (fornecer o apoio à aviação), instalou-se uma central meteorológica e de comunicação. Somou-se também ao projeto a construção de casas, um terminal de passageiros e armazéns. Um ponto interessante a se observar nesse contexto diz respeito ao grande número de visitantes que passaram a frequentar a área de Ponta Pelada, devido à rotina atípica que transcorria naquele local (PERES, 1984).

### 3 RUBBER DEVELOPMENT CORPORATION

Tendo como meta a aquisição e o transporte da *bevea* amazônica, os americanos criaram um órgão capaz de executar as mais diferentes manobras para que se suprissem as necessidades da indústria bélica. Num orbe de carências, constituiu-se o *Rubber Development Corporation*, a qual, de 1º de abril de 1942 a 30 de junho de 1946, assumiu todo o programa de aquisição e escoamento da borracha silvestre (CORRÊA, 1967). Devido às exigências, suas ações destacaram-se pela construção de inúmeras “pontes de atracação para os aviões anfíbios” que operavam na região, entre outras estruturas. Corrêa (1967, p. 110) mostra também que tal mobilização mostrava-se de “valor incalculável na obtenção de borracha” no menor espaço de tempo possível. No Brasil, o RDC manteve um escritório no Rio de Janeiro (RJ), um em Manaus (AM) e outro em Belém (PA).

No escritório de Belém, Martinello (1988) destaca que, embora a capital paraense desfrutasse de uma melhor organização das atividades relacionadas à atuação do órgão, o grande número de funcionários acabou dificultando o planejamento das mesmas devido à falta de instalações adequadas para acomodar todo o pessoal, somado ainda à precariedade no sistema de transporte presente em Belém. Já em Manaus, a realidade não era muito diferente: em decorrência das limitações estruturais, com poucas habitações apropriadas, os funcionários do RDC tiveram que se acomodar nos camarins do Teatro Amazonas (BENCHIMOL, 1992). A ausência de acomodações em Manaus tomou tal vulto que foi proposta a construção de um prédio na região de Ponta Pelada e ainda uma Vila Americana para abrigar todos os funcionários do órgão; entretanto, o projeto não foi executado (MARTINELLO, 1988). Esse escritório em Manaus ficou responsável pelo “abastecimento, navegação, navegação aérea, contratação de técnicos e construção de casas, estradas, armazéns, pistas de pouso” (CORRÊA, 1967, p. 85-86). O escritório do Rio de Janeiro assumiu as atribuições de aquisição de todo o alimento que seria fornecido aos trabalhadores que seguiam para a Amazônia para a extração da borracha.

Sobre os encargos que envolviam o órgão, Ferraz (2002) comenta que, além das atividades ligadas à construção, o RDC também coordenou as reformas e equipagem das áreas destinadas às operações aéreas.

Quanto ao transporte aéreo, Pedro Martinello (1988) explica que devido à frota do Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (SNAPP), em 1942, representar um terço da frota que operava na Amazônia em 1910, fez-se necessário o emprego de ações que

demonstrassem resultados rápidos para a chegada da matéria-prima em seu destino final, a indústria bélica Aliada; no entanto, Benchimol (1992, p. 73) utiliza outra teoria na qual tenta explicar tal ação pela “urgência e o bloqueio marítimo da costa brasileira”. Seja pela deficiência ou não nesse sistema de transporte disponível, todos estes pontos expuseram detalhes plausíveis, pois os diferentes aspectos estavam em evidência no período em questão. A Amazônia estava mergulhada em um período de estagnação, devido ao distanciamento dos compradores da borracha amazônica, conseqüentemente, não dispunha de um aparato capaz de atender à demanda que se projetava; por outro lado, era reconhecidamente perceptível a preocupação com o transporte marítimo, isto tendo em vista as ações alemãs no Atlântico e a quantidade de afundamentos ao longo deste oceano.

Em relação às aeronaves empregadas, Benchimol (1992) afirma terem sido utilizadas as aeronaves Catalina e S-42; no entanto, Corrêa (1967) destaca que vários contratos foram fechados para que se realizasse este tipo de transporte; entre eles, destacou-se o convênio com a empresa *Pan American Airways*. O RDC também fechou acordo com a *Panair* do Brasil, facilitando os deslocamentos entre Manaus, Belém, Tabatinga, Porto Velho, Guajará-Mirim e Iquitos (no Peru); firmou, ainda, contrato com a Lóide Aéreo Boliviano, a Companhia de *Aviation Faucett S.A.* (do Peru) e com a *Arianca* (empresa colombiana).

Conforme já citado, entre os acordos consolidados foi estabelecido também que a *Panair* do Brasil assumiria as rotas de transporte comercial do território brasileiro, ocasionando conseqüentemente o afastamento definitivo das empresas alemãs e italianas do espaço aéreo brasileiro e, assim, direcionando todas as obrigações de construção, reformas e operações dos aeroportos brasileiros para os americanos (ALVES, 2002).

### 4 A CAMINHO DO AEROPORTO

A área de Ponta Pelada já havia evidenciado suas qualidades e seu importante valor estratégico quando, em 06 de julho de 1954, a Lei Estadual nº 40 a declarou de utilidade pública. Visando um melhoramento do espaço que compreendia a pista de pouso, foi aprovada a doação dos terrenos (situados nas adjacências) para o então Ministério da Aeronáutica. Esse espaço se configurou pelo setor que compreendeu a lateral Norte da pista de Ponta Pelada e foi reservado exclusivamente para a implantação definitiva do Aeroporto Internacional de Manaus.

Sobre esta medida, a Lei dizia:

Fica o Poder Executivo autorizado a doar ao Ministério

da Aeronáutica o terreno sito na Ponta Pelada [...] O terreno em causa é destinado à instalação definitiva do Aeroporto Internacional de Manaus, conforme a planta apresentada pelo referido Ministério, e faz parte das terras já consideradas de utilidade pública pela Lei Estadual n. 1020, de 07 de maio de 1943. (MANAUS, 195-?).

Com esta concessão de terras, o Aeroporto de Ponta Pelada deu início às suas atividades, após a inauguração de um novo terminal de passageiros, em 20 de janeiro de 1954. Sobre a melhoria deste espaço e a consequente construção deste novo terminal, Monteiro escreveu:

Construído pelo engenheiro Trajano Mendes, e inaugurado pelo presidente Getúlio Vargas, a 20 de janeiro de 1954, comemorando a passagem do décimo terceiro aniversário da criação do ministério da Aeronáutica. A pista tinha 2000 metros de comprimento por 45 de largura estimou-se em Cr\$ 30.000.000 o custo total da obra com o prédio. Colaboraram na construção da estação de passageiros os industriais Dr. Adalberto Ferreira do Vale e Isaac B. Sabbá. Atualmente o aeroporto foi denominado de Getúlio Vargas, mas ninguém o conhece por tal. A primitiva estação de passageiros ficava do lado contrário (da pista) e era de madeira. (MONTEIRO, 1998, p. 544-545).

A inauguração do novo terminal de passageiros e a revitalização da pista de pouso concretizou a certeza de se trazer investimento e aceleração do desenvolvimento que se projetava para a cidade de Manaus. Tal fato assinalou o início de um novo momento para o desenvolvimento socioeconômico da região Norte, tendo em vista que, anos depois, com a implantação do Pólo Industrial de Manaus (BENCHIMOL, 1998), se constituiria como um dos entroncamentos específicos para a exportação dos produtos produzidos na região.

Fruto da contribuição e envolvimento da iniciativa privada, o novo aeródromo materializou, com sua idealização, uma nova porta de entrada para a cidade de Manaus. Vale ressaltar que este novo empreendimento surgiu perfazendo um ciclo de melhorias que se faziam



**Figura 2:** Primeiro Terminal de Passageiros de Ponta Pelada. Fonte: ESTÓRIAS... (1980, p. 6).

necessárias para a cidade. A antiga construção, ainda em madeira e telhado de argila, Figura 2, remetia às estruturas deixadas pelos norte-americanos; era fruto das edificações “imóveis” que foram deixadas em conformidade aos acordos firmados durante a Segunda Guerra Mundial. Este antigo terminal, com uma estrutura modesta e ligeiramente reduzida, revelava os sinais mais característicos de uma cidade calma e de pouco trânsito, no final da década de 1950; por outro lado, o novo terminal, Figura 3, anunciava de forma significativa o desenvolvimento que se projetava para os anos vindouros.

A cerimônia de inauguração deste novo terminal, conforme registro do livro histórico do Destacamento de Base Aérea de Manaus (1954), além da presença do Presidente da República, contou ainda com o comparecimento de inúmeras autoridades, como o então Governador do Amazonas, Álvaro Botelho Maia; o Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Nero Moura; o Chefe do Estado Maior da Aeronáutica, Major Brigadeiro do Ar Ajalmar Vieira Mascarenhas; o Comandante do 4º Distrito Naval, o Comandante da 8ª Região Militar, o Comandante da 1ª Zona Aérea, o Presidente da Câmara de Vereadores de Manaus, entre outros representantes políticos, civis e militares.

Reforçando o valor dessa inauguração e seu estímulo ao desenvolvimento da cidade, o tablóide **O Jornal**, de 20 de janeiro de 1954, publicou:

Sabendo da importância que representa para essa imensa região a existência do aeródromo internacional da Ponta Pelada; conhecedor profundo dos benefícios que trará para a nossa economia a industrialização aqui mesmo feita da juta amazônica, pela fábrica instalada pela Companhia Brasileira de Fiação e Tecelagem, a ser inaugurada hoje o presidente Getúlio Vargas estará conosco, festejando esses importantes acontecimentos, ao qual se junta ainda a instalação da Delegacia da Comissão de Valorização da Amazônia, em Manaus. (VARGAS... 1954, p. 1).

Conforme destacou o tablóide **O Jornal** (VARGAS... 1954), às 12 horas a aeronave presidencial estacionou no Destacamento de Base Aérea de Manaus (DBAMN) e o presidente, conforme o protocolo, passou em revista a tropa e as aeronaves (Catalina) da referida Unidade da Força Aérea Brasileira. Às 13 horas, percorrendo toda a extensão da pista a bordo de um automóvel, inaugurou-a e, logo em seguida, o terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Manaus. A pista de pouso, que durante o estado de guerra serviu como escoadouro para a produção de borracha, agora passava a delinear um novo sentido à capital amazonense e, consequentemente, à população manauara.

Diante do quadro apresentado, é notório que, com

o comparecimento presidencial, tal empreendimento configurou-se como algo de extremo valor para a cidade de Manaus. Vale lembrar ainda que a capital amazonense, na década de 1950, possuía apenas duas pistas de pouso (Ponta Pelada e Flores) e apenas a de Ponta Pelada voltou-se às atividades da aviação civil e militar, sendo somente em 1976 alterada com a inauguração do novo aeroporto de Manaus – Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (ATENÇÃO... 2006, p. 12).

Junto às inovações que se constituíram com o novo acesso à cidade, a presença militar se intensificou. A Força Aérea Brasileira passou a atuar com maior frequência, tendo em vista as exigências da região e as suas necessidades. Vale lembrar ainda que esta atuação estava diretamente ligada ao apoio de órgãos governamentais, de Pelotões de Fronteira, de comunidades ribeirinhas, entre outras atribuições. As estruturas legadas pela presença americana, após o fim da guerra, ganharam um novo significado e proporcionaram as condições adequadas à efetivação definitiva de um aeroporto que, nas décadas seguintes, somado aos incentivos fiscais, acabaria facilitando a entrada de tecnologia e de investimentos voltados ao desenvolvimento econômico e regional (BENCHIMOL, 1998).

## 5 BASE AÉREA DE MANAUS

Idealizada a partir da pista de pouso de Ponta Pelada e tendo como referência as experiências que a antecederam, como o Comando dos Pelotões de Fronteira (criado em 1946), o Destacamento de Base Aérea de Manaus (efetivado em 1954), o Destacamento de Aeronáutica de Manaus (iniciado em 1955) e ainda o Grupamento de Aeronáutica de Manaus (instituído em 1968), a BAMN iniciou suas atividades em 31 de março de 1970. Nessa data o periódico **O Jornal** publicou em sua primeira página a manchete: “Aeronáutica Inaugura



**Figura 3:** Fachada do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Ponta Pelada.  
Fonte: Acervo Centro Cultural dos Povos da Amazônia.

Base Aérea...” (PRESENÇA... 1970, p. 1). Na matéria foi informado o empenho do governo na busca pelo desenvolvimento da região Norte. O mesmo jornal destacou a importância da presença militar para a região e o reconhecimento pelo trabalho desenvolvido pelas Forças Armadas, e dizia que:

Efetiva e de valor inestimável, tem sido a participação das Forças Armadas – Exército, Marinha e Aeronáutica – na integração de toda a Amazônia [...] Registra-se com patriotismo e satisfação, para todos os brasileiros em geral e os amazônidas em particular, o trabalho que as Forças Armadas desenvolveram em favor do nosso progresso, do bem estar e desenvolvimento de toda área. É a Amazônia esquecida que desponta para a realidade sua integração ao resto do Brasil. (PRESENÇA... 1970, p. 1).

Reconhecendo as necessidades da região, a Base Aérea de Manaus, Figura 4, iniciou suas atividades com aproximadamente 20% de sua capacidade estrutural atual, isto é, com edificações que se resumiram a um refeitório, dois prédios para a acomodação de graduados e oficiais e um hangar, este último voltado exclusivamente às atividades aéreas em um cotidiano técnico/operacional da nova organização militar e, especificamente, voltada às aeronaves C-115 Buffalo (adquiridas, no final da década de 1960, da empresa *De Havilland of Canadá*).

O início de suas atividades aéreas, conforme o livro histórico do 1º/9ºGA (1970), começou em 03 de julho de 1970 e teve como propósito integrar a região Norte, fornecendo apoio às Unidades de fronteira do Exército Brasileiro e da Marinha de Guerra, provendo apoio ao Instituto de Pesquisa da Amazônia (INPA), às situações de calamidades públicas e também às missões de misericórdias, entre outras atribuições.

Depois do Destacamento de Base Aérea de Manaus (inaugurado em 1954), o 1º/9ºGA, instalado na Base Aérea de Manaus, tornou-se a segunda Unidade aérea da Força Aérea Brasileira a operar na Amazônia a partir de Manaus. Porém, antes de sua efetivação na capital amazonense, mais especificamente na região de Ponta Pelada, sua primeira subordinação de comando, conforme boletim interno nº 067, da Base Aérea de Belém, de 11 de abril de 1969, foi exercida em Belém (PA), sob a direção do Major Aviador Raimundo Alves de Campos. Ainda locado na 1ª Zona Aérea (capital paraense), o esquadrão foi denominado Núcleo de Primeiro do Nono, onde permaneceu até 17 de abril de 1970. Logo em seguida foi transferido com todo o seu efetivo e equipamentos para as instalações recém-inauguradas na Base Aérea de Manaus, dando início às suas atividades sob o comando do Major Aviador Camilo Ferraz de Barros.

Seja pela efetivação do aeroporto internacional ou pela intensificação da presença da aviação militar, essas



ações mostraram-se de valor inestimável no quesito socioeconômico e estratégico. Com a incorporação e aprimoramento de um espaço capaz de atender à aviação comercial e militar, os negócios, tendo em vista as atividades do pólo industrial, se intensificaram com a abertura do Aeroporto de Ponta Pelada. Paralelamente, conforme livro histórico do 1º/9ºGAv (1970), com a renovação das atividades militares, a Amazônia passou a desfrutar da garantia de envio de ajuda às populações mais carentes e apoio aos órgãos governamentais vigentes na região.

## CONCLUSÃO

Tendo como meta mostrar o contexto historiográfico que envolve a região de Ponta Pelada, em Manaus, o presente artigo direcionou-se para uma avaliação da repercussão da passagem americana por esta área, durante a Segunda Guerra Mundial, e da pista de pouso aberta em 1943. Para definir este momento, quatro pontos foram avaliados: a não admissão da área de Ponta Pelada (como espaço destinado à aviação) em 1941 pelo Técnico Francisco Oliveira, do Departamento de Aeronáutica Civil; o direcionamento da primeira pista de pouso de Manaus para o Bairro de Flores (aberta em 1941); os acordos firmados entre Brasil e Estados Unidos em 3 de março de 1942, por meio dos quais, após o ataque de *Pearl Harbor* (7 de dezembro de 1941) e a tomada dos seringais na Ásia (início de 1942), conduziram a diplomacia americana para a Amazônia brasileira em busca da borracha

natural, conseqüentemente forçando a edificação de uma estrutura capaz de auxiliar no escoamento desta matéria-prima e; por fim, a assinatura do decreto nº 1020, de 7 de maio de 1943, o qual declarou a área de Ponta Pelada de utilidade pública e oficializou a construção de um aeródromo.

O trabalho observou que, na região em análise, diferentes contextos se seguiram após a desmobilização americana. Deste exame destacou-se que, entre 1954 e 1976, a área de Ponta Pelada esteve voltada às atividades do primeiro aeroporto de Manaus, sendo substituído apenas em 26 de março de 1976, após a inauguração do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes.

Por outro lado, a mesma região contou ainda com a forte e atuante presença da Força Aérea Brasileira, que iniciou suas atividades já na década de 1940. Sobre este aspecto, a região de Ponta Pelada, como já sinalizado no contexto, revelou significativo crescimento após a Segunda Guerra Mundial, evolução esta que contribuiu de diferentes formas para a aviação militar. Nessa conjuntura, destacou-se o Comando dos Pelotões de Fronteira, efetivado em 1946, e o Destacamento de Base Aérea de Manaus, inaugurado em 20 de janeiro de 1954. Os levantamentos indicaram ainda o Destacamento de Aeronáutica de Manaus, efetivado em 1955, e o Grupamento de Aeronáutica de Manaus, idealizado em 1968; logo em seguida substituído pela Base Aérea de Manaus, inaugurada em 31 de março de 1970.

Tendo em vista a historiografia militar e os estudos ligados à Amazônia, a presente pesquisa espera ter estimulado novos trabalhos que possam explorar a



**Figura 4:** Vista aérea da Base Aérea de Manaus.  
Fonte: Brasil (1979).

conjuntura que envolve o contexto ligado à Força Aérea Brasileira e as lacunas que possam ter sido evidenciadas neste trabalho. Este estudo espera ainda ter despertado o interesse para futuros trabalhos que venham a contribuir no entendimento das operações aéreas que se realizavam, a partir de Manaus, nas décadas posteriores à desmobilização americana, e das estruturas logísticas que

foram empregadas pela FAB, tendo em vista a distância dos grandes centros e as limitações operacionais.

Diante disso, o trabalho em questão encerra-se esperando ter contribuído de forma plausível na identificação das etapas e dos mecanismos que auxiliaram no escoamento da borracha silvestre, a partir da região de Ponta Pelada, e seus resultados para o contexto militar e socioeconômico regional.

## REFERÊNCIAS

ALVES, V. C. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Loyola, 2002.

AMAZONAS (Estado). Lei nº 40, de 06 de julho de 1954. Autoriza o Poder Executivo a doar terras do Patrimônio do Estado ao Ministério da Aeronáutica. **Lex**: coletânea de leis, decretos e regulamentos do Estado do Amazonas, Amazonas, [195-?].

ATENÇÃO senhores passageiros. **O Estado do Amazonas**, 26 de mar. 2006. Caderno de História. p. 12.

BACALEINICK, I. **Nas asas do correio aéreo**. São Paulo: Metalivros, 2002.

BENCHIMOL, S. **Romanceiro da Batalha da Borracha**. Manaus: Imprensa Oficial, 1992.

\_\_\_\_\_. **Exportação da Amazônia brasileira**. Manaus: Valer, 1998.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Base Aérea de Belém. **Boletim Interno n. 067**, Belém, de 11 abr. de 1969.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Base Aérea de Manaus. **Acervo fotográfico da Base Aérea de Manaus**. Manaus: [s.n.], 1979.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Destacamento de Base Aérea de Manaus. **Livro histórico**. Manaus: [s. n.], 1954.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação. **Livro histórico**. Manaus: [s. n.], 1970.

CARVALHO, J. **A Pata-choca**. Rio de Janeiro: INCAER; Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica, 2004.

CORRÊA, L. M. **A Borracha da Amazônia e a II Guerra Mundial**. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1967.

ESTÓRIAS que o tempo Guardou. **Jornal do Comércio**, Manaus, p. 6, 20 jul. 1980.

FERRAZ, F. C. **Os Brasileiros e a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

LIMA, L. F. E. **Sítios Arqueológicos da Cidade de Manaus**. Manaus: Museu Amazônico, 2002.

MANAUS. Decreto n.º 1020, de 07 de maio de 1943. **Diário Oficial [do] Estado do Amazonas**, Manaus, AM, 1943?.

MARTINELLO, P. **A Batalha da Borracha na Segunda Guerra Mundial e suas Consequências para o Vale Amazônico**. Acre: UFAC, 1988.

MONTEIRO, M. Y. **Roteiro Histórico de Manaus**. Manaus: Universidade do Amazonas, 1998. v. 2.

O FUTURO campo de pouso do Amazonas. **A Tarde**, Manaus, p. 4, 01 abr. 1941.

PERES, J. J. C. **Evocação de Manaus – Como eu a Vi e Sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984.

PRESENÇA das Forças Armadas na Integração da Amazônia. **O Jornal**, Manaus, p. 1, 31 mar. 1970.

VARGAS, em sua terceira visita, traz para o Amazonas asas do progresso. **O Jornal**, Manaus, p. 1, 20 jan. 1954.