



# A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



Tomo 1

**A ENGENHARIA DO EXÉRCITO  
NA CONSTRUÇÃO DO  
DESENVOLVIMENTO NACIONAL**

**TOMO 1**



DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO - DEC

**A ENGENHARIA DO EXÉRCITO  
NA CONSTRUÇÃO DO  
DESENVOLVIMENTO NACIONAL**

**TOMO 1**

Brasília, 2014

**Copyright © 2014 by DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO - DEC**  
**Texto atualizado segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa**

**Coordenadores do Projeto:**

Gen Bda Marcio Velloso Guimarães  
Gen Bda R/1 Wagner Oliveira Gonçalves

**Organizador:**

Cel Eng Washington Machado de Figueiredo

**Escritores:**

Cel Eng Washington Machado de Figueiredo  
Cap QAO Eng Ref Emerson Rogério de Oliveira  
Cap QAO Cav R/1 José Narciso Santana  
Cap QAO Com R/1 Edmar César Alves

**Capa e diagramação:**

Cel Eng Ref Luciano Rocha Silveira  
3º Sgt Márcio Pereira da Silva  
Sd Thomas Ravelly Martins Vasconcelos

**Fotografias da capa:**

Tronco Principal Sul - TPS (década de 1940) e duplicação da BR-101 (2011)

**Fotografias:**

Acervo histórico das Organizações Militares

**Projeto gráfico e editoração final:**

Editorar Multimídia

**Impressão:**

Athalaia Solução Digital

**Revisão:**

Equipe de escritores / projeto

1ª Edição

Tomo 1

1ª impressão 2014: tiragem 2000 livros

**Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.**

E57

A engenharia do exército na construção do desenvolvimento nacional / Washington Machado de Figueiredo [et.al]... -- Brasília: Departamento de Engenharia e Construção, 2014.  
294 p.: il.

ISBN: 978-85-62539-23-7

1. História. 2. História militar - Brasil. 3. Engenharia militar - Exército. I. Figueiredo, Washington Machado. II. Departamento de Engenharia e Construção. III. Título.

CDU 623

Apoio Cultural





# AGRADECIMENTOS

Este livro é resultado de um esforço integrado com inúmeros colaboradores.

Agradecemos, inicialmente, ao Gen Ex Joaquim Maia Brandão Júnior, Chefe do Departamento de Engenharia e Construção, ao Gen Bda Marcio Velloso Guimarães, Diretor de Obras de Cooperação, e ao Gen Bda R/1 Wagner Oliveira Gonçalves, que recentemente ocupava a função de Diretor de Obras de Cooperação, por terem acolhido e incentivado a proposta de produzir e editar a presente obra.

Dirigimos nossos agradecimentos à Fundação Habitacional do Exército/Poupex, cujo presidente General de Exército Eron Carlos Marques e diretores tornaram possível a publicação deste livro. Enaltecemos o papel dessa tradicional instituição no estímulo à cultura e à educação, cujos frutos serão colhidos pelas futuras gerações.

Ressaltamos ainda a parceria estabelecida com a Ciber Equipamentos Rodoviários, especialista no desenvolvimento e fabricação de equipamentos para construção, manutenção e recuperação de vias de transporte. É patente o seu trabalho ao lado da Engenharia do Exército Brasileiro nos grandes feitos em prol do desenvolvimento nacional, aliando qualidade e tecnologia.

Este agradecimento estende-se, também, a todos aqueles que contribuíram direta e indiretamente com a elaboração deste livro, por meio de testemunhos, depoimentos e entrevis-tas ou remetendo vídeos, fotografias, recortes de jornais de época, documentos pessoais etc. Destacamos a atuação dos comandantes de Grupamento de Engenharia e de suas Organizações Militares Diretamente Subordinadas na busca incessante de fontes de consultas fidedignas.

Aproveitamos este precioso espaço para prestar uma justa e necessária homenagem às esposas dos velhos “trecheiros” da nossa Engenharia, que acompanharam seus esposos em suas andanças e paragens por esse Brasil afora. Morando em lugares inóspitos e ermos, sem recursos, longe de parentes e, muitas vezes, do próprio marido que, por estar destacado no trecho, enfrentaram sozinhas, com admirável coragem e abnegação, todas as dificuldades para conduzir, manter e criar os filhos. Estoicamente, garantiram e sustentaram a retaguarda das suas famílias, edificando-as com cuidados e desvelos.



"A Engenharia de construção não apenas participa, mas modifica o curso da história da região onde honesta, sofrida e bravamente assina o nome do Exército Brasileiro nas obras que realiza."

General Rodrigo Octávio



# SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO.....</b>	<b>13</b>
<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>1 ENGENHARIA DO EXÉRCITO BRASILEIRO – ORIGENS E DESDOBRAMENTOS .....</b>	<b>17</b>
<b>2 DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO – DEC .....</b>	<b>29</b>
2.1 Histórico .....	30
2.2 Estrutura organizacional.....	31
2.3 Denominação histórica .....	32
2.4 Chefes.....	33
<b>3 DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO – DOC .....</b>	<b>37</b>
3.1 Histórico .....	38
3.2 Estrutura organizacional.....	39
3.3 Diretores.....	39
3.4 Desdobramento das organizações militares / Sistema de Obras de Cooperação .....	40
<b>4 1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA – 1º Gpt E.....</b>	<b>41</b>
4.1 Histórico .....	42
4.2 Estrutura organizacional.....	47
4.3 Denominação histórica .....	47
4.4 Comandantes.....	48
4.5 1º Batalhão de Engenharia de Construção – 1º BEC.....	50
4.6 2º Batalhão de Engenharia de Construção – 2º BEC .....	69
4.7 3º Batalhão de Engenharia de Construção – 3º BEC .....	81
4.8 4º Batalhão de Engenharia de Construção – 4º BEC .....	95
4.9 7º Batalhão de Engenharia de Combate – 7º BE Cmb .....	110

<b>5 2º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA – 2º Gpt E.....</b>	<b>119</b>
5.1 Histórico .....	120
5.2 Estrutura organizacional.....	122
5.3 Denominação histórica .....	122
5.4 Comandantes.....	124
5.5 5º Batalhão de Engenharia de Construção – 5º BEC .....	125
5.6 6º Batalhão de Engenharia de Construção – 6º BEC .....	150
5.7 7º Batalhão de Engenharia de Construção – 7º BEC .....	170
5.8 8º Batalhão de Engenharia de Construção – 8º BEC .....	184
5.9 21ª Companhia de Engenharia de Construção – 21ª Cia E Cnst .....	202
<b>6 3º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA – 3º Gpt E.....</b>	<b>217</b>
6.1 Histórico .....	218
6.2 Estrutura organizacional.....	220
6.3 Denominação histórica .....	221
6.4 Comandantes.....	221
6.5 9º Batalhão de Engenharia de Construção - 9º BEC .....	222
<b>7 NÚCLEO DO 4º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA – Nu 4º Gpt E .....</b>	<b>239</b>
7.1 Histórico .....	240
7.2 Estrutura organizacional .....	240
7.3 Comandantes.....	240
7.4 10º Batalhão de Engenharia de Construção – 10º BEC.....	241
<b>8 11º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO – 11º BEC.....</b>	<b>257</b>
8.1 Histórico .....	258
8.2 Denominação Histórica.....	275
8.3 Comandantes .....	277
8.4 Acervo de obras.....	278
<b>SIGLAS E ABREVIATURAS.....</b>	<b>285</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>287</b>

# PREFÁCIO

A atuação da Engenharia do Exército em obras de cooperação com órgãos governamentais, coordenada pelo Departamento de Engenharia e Construção (DEC) e gerenciada pela Diretoria de Obras de Cooperação (DOC) resulta em dupla finalidade: manter a tropa adestrada e cooperar com o desenvolvimento nacional.

Embrionário da Engenharia portuguesa, o soldado-engenheiro desde muito cedo aprendeu a planejar, demarcar e defender a nova terra descoberta pela Coroa Lusitana, capacitando-se para o combate, construção de couraças de defesa e engajamento na construção e organização do Estado. Daquelas fortificações erigidas – obras primas da Engenharia, ainda são encontrados perenizados fortins, fortes e fortalezas e admirados até hoje.

O Exército Brasileiro tem seu nascimento na primeira Batalha dos Guararapes, em 19 de abril de 1648. A par da sua missão constitucional passou a escrever páginas importantes da história do desenvolvimento do Brasil, visando à integração do seu imenso território. O Batalhão de Engenheiros, ainda vinculado à Artilharia, em 1880, já era empregado em obras de infraestrutura e na construção de estrada de ferro, linhas telegráficas e em outros trabalhos de engenharia para o Estado.

Oficialmente, a Arma de Engenharia do Exército foi criada em 4 de janeiro de 1908. Dotada de força e técnica, nasceu com a flexibilidade para ser empregada tanto no combate quanto na construção.

Fortalecido com a nova Arma da cor azul-turquesa, o Exército Brasileiro tratou de ampliar e qualificar tecnicamente seus quadros profissionais, elaborando cursos e estágios, buscando alinhar os objetivos estratégicos da Força com a Estratégia Nacional de Defesa. A tropa operacionalmente bem adestrada, alinhada a uma estrutura organizacional com um sistema de excelência de gestão, impulsionou a Engenharia Militar brasileira à plena capacidade de execução de suas missões e ao atendimento às necessidades demandadas pela Nação. Nas últimas décadas, o Exército reorganizou e reformulou suas Unidades de emprego nos trabalhos de engenharia, resultando na criação de onze Batalhões de Engenharia de Construção – os chamados BEC, diretamente subordinados a quatro Grupamentos de Engenharia. Esses batalhões estão distribuídos pelo território brasileiro, participando efetivamente no desempenho das mais variadas atividades de engenharia na construção do desenvolvimento nacional, motivo de honra e orgulho da Força.

O livro “A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional”, editado pelo DEC, tem a iniciativa, o projeto e a coordenação da DOC e traz em seu bojo o ineditismo de resgatar uma dívida com aqueles que fizeram a engenharia do passado e nos entregaram a engenharia de hoje. Uma Engenharia mais moderna, com maior flexibilização, dotada de máquinas e equipamentos modernos e com tecnologia extremamente avançada, mas que mantém alicerçados os mesmos valores e princípios cultuados pelos engenheiros do passado, aos quais homenageamos com esta edição inédita.

Além disso, e a par do que acontecia dentro do Exército, havia notado em minhas visitas que, por diversas vezes, alguém sempre me perguntava: “General, porque a gente não escreve o que a nossa Engenharia fez?” Outros ainda acrescentavam: “Quase ninguém divulga o que a gente faz!” Então, quando o projeto foi apresentado ao DEC, o acolhimento e o apoio foram imediatos. Portanto, a entrega hoje ao público desses dois volumes do livro “A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional” cumpre as finalidades de homenagear as gerações de engenheiros e de completar a lacuna da divulgação dos nossos trabalhos.

Obviamente que ao longo desses anos várias publicações pontuais foram feitas, mas não uma que pudesse abranger esse acervo de realizações, todo esse passado, todo esse conhecimento, toda essa história que não se pode perder. Trata-se aqui de resgatar o legado de várias gerações de “velhos trecheiros” – militares e civis – que além das obras e dos ensinamentos deixados a cada geração que se sucedia, também construíram a História da Engenharia Militar Brasileira e por que não dizer do Brasil?

Consubstanciado em dois Tomos ilustrados com fotos de época e atuais e com mapas, o primeiro trata do histórico das Organizações Militares de Engenharia e o segundo relata as grandes obras por elas construídas em prol do desenvolvimento nacional.

Encarando a obra como uma missão a ser cumprida, as Unidades de Engenharia de Construção permanecem trabalhando com afinco em todo o território brasileiro na construção e manutenção de obras, com os olhos sempre voltados para o desenvolvimento nacional e para as atividades sociais do povo brasileiro.

Gen Ex Joaquim Maia Brandão Júnior  
Chefe do Departamento de Engenharia e Construção

# APRESENTAÇÃO

Em 1981, o General de Exército Aurélio de Lyra Tavares publicou a sua quarta e última obra sobre a nossa Engenharia, cujo título é “Vilagran Cabrita e a Engenharia de seu Tempo”. As anteriores foram “História da Arma de Engenharia” (1939), “A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil” (1965) e “A História da Arma de Engenharia – Capítulo da FEB” (1966).

Desde então, foram publicados livros sobre a Engenharia do Exército, mas todos eles voltados para resgatar a história de uma determinada Organização Militar, como por exemplo “Eles Não Viveram em Vão” (MACEDO, 2003); para registrar vivências pessoais – “História Oral do Exército” (MOTTA, 2009); ou para documentar atuações pontuais dos integrantes da Arma, “Muito Além dos Caminhos” (OLIVEIRA, 2012).

Ressentia-se da falta de uma obra que viesse a fazer uma abordagem mais ampla. Que tratasse, ao mesmo tempo, do resgate histórico das Organizações Militares de Engenharia, que atuaram em prol do desenvolvimento nacional, e dos seus serviços e obras de engenharia mais abrangentes para o País.

Além disso, havia uma dúvida com aqueles que nos antecederam. Os feitos e realizações da velha guarda de engenheiros precisaram ser pesquisados, selecionados e analisados para dar lume a este livro. Buscou-se a todo custo pagar este tributo aos nossos antecessores.

O presente trabalho, além de destinar-se a suprir a lacuna desses 33 anos sem uma compilação de peso do rol de realizações que contribuíram para o desenvolvimento nacional, visa a esclarecer passagens pouco conhecidas ou pouco exploradas por outros autores a respeito da história da nossa Arma. Por exemplo, como se deu o processo de seleção e escolha de Vilagran Cabrita como Patrono da Engenharia? Qual a origem da cor azul-turquesa? Você sabia que até 1961 havia uma Canção da Arma de Engenharia e ela foi substituída pela atual?

Ademais, cabe destacar que diversas Organizações Militares de Engenharia tinham os registros das suas atividades desde a criação, mas dispostos de maneira esparsa. Foi necessário um intenso trabalho de pesquisa, ordenação de documentos e análise crítica das fontes para encadeá-las de maneira lógica.

Além disso, a equipe de autores fez uso contínuo de entrevistas e de testemunhos em busca de relatos daqueles que labutaram nas frentes de serviços, que participaram ativamente dos trabalhos. Esses trecheiros também contribuíram com causos ora engracados, ora emotivos, mas sempre marcantes, que permeiam a maioria dos capítulos, tornando a leitura agradável e atraente ao longo dos dois Tomos.

No primeiro Tomo são abordados, além da origem, criação e evolução da Arma de Engenharia; os desdobramentos, transformações e movimentações das sedes das Unidades Militares, que integram os Grupamentos de Engenharia, bem como os patronos, estandartes, relação dos comandantes e acervo de obras dessas Unidades.

O segundo Tomo descreve as dificuldades e situações atípicas na execução das principais obras e serviços de engenharia rodoviária, ferroviária, hidroviária e portuária em diferentes épocas, desde o Sul até a Amazônia. Nesse contexto, consideramos o envolvimento humano, relatando causos, fatos curiosos, pitorescos e dramáticos na execução desses trabalhos.

O público-alvo desta obra é propositadamente amplo, já que o objetivo é alcançar, além do meio acadêmico, os historiadores e os militares da reserva e da ativa. A carência de fontes de consulta sobre o tema em apreço é tamanha que, mesmo utilizando-se das ferramentas de busca disponíveis na Internet, raros são os trabalhos existentes. Temos que descortinar para a geração atual o papel do Exército em prol do desenvolvimento da Nação num amplo espectro e para isso contemplamos abordagens envolvendo, além das grandes obras de engenharia, heráldica, história, geografia, antropologia, ciências sociais etc.

Pensamos em elaborar um capítulo específico para tratar das figuras insignes da Arma, mas acabou por se tornar desnecessário já que muitas delas foram exploradas no subcapítulo “Denominação Histórica” de cada Organização Militar, por meio de um breve perfil.

Cabe destacar que este trabalho não é um produto acabado e definitivo, pois muito há ainda a se escrever. Falta enaltecer e relatar o histórico das Organizações Militares de Engenharia de Combate num terceiro Tomo, bem como relatar as diversas outras grandes obras feitas pela Engenharia do Exército que concorreram para o Brasil ser a grande potência, que se deseja.

Tenham uma excelente leitura!

OS AUTORES



---

ENGENHARIA DO EXÉRCITO BRASILEIRO  
ORIGENS E DESDOBRAMENTOS



## Origens

A história comprova que o trabalho desenvolvido pela Engenharia do Exército Brasileiro sempre esteve voltado, ora para a defesa nacional, ora para o desenvolvimento do País.

Desde o dia do desembarque dos portugueses no Brasil, em 1500, até 1822, a Coroa portuguesa deu início ao hercúleo trabalho de demarcar e defender um imenso e desconhecido território. Acabou gerando o embrião do engenheiro militar brasileiro na medida em que trouxe às novas terras os conhecimentos da arte da engenharia civil, com a construção de fortificações em ponto estratégicos visando a defender o território nacional. Dessa herança lusitana os engenheiros brasileiros foram capacitados a executar meticolosos planejamentos inicialmente para o combate e depois para a construção de obras públicas em prol do Estado.

Após a Independência, o Real Corpo de Engenheiros, que fora criado por D. João VI, deu prosseguimento aos seus trabalhos na organização defensiva do Império. Dele originou-se o Imperial Corpo de Engenheiros que manteve em seus quadros a maior parte dos técnicos. Esse Corpo não tinha grandes tradições militares, em consequência das suas atividades de tempo de paz e de seus oficiais que eram muito mais técnicos do que combatentes.

Cabe destacar que Caxias, durante a Campanha de 1851-1852, antevendo a necessidade de se criar uma tropa da Arma de Engenharia em detrimento dos militares teóricos, criou por meio da Ordem do Dia nº 9, de 20 de julho de 1851, uma Companhia de Sapadores, segundo Genserico de Vasconcelos, em História Militar do Brasil, 1920. Mas essa iniciativa isolada não surtiu o efeito esperado, pois se precisava de especialistas na arte da guerra bem equipados e capacitados a cumprir o seu papel.

Buscando suprir o Exército Imperial dessa tropa especializada, em 23 de janeiro de 1855, foi criado o Batalhão de Engenheiros, ligado à Arma de Artilharia, com sede na Fortaleza de São João, na Praia da Urca. Alcançava-se, assim, aproveitar o preparo profissional do Corpo de Engenheiros, fazendo-o atuar lado a lado com oficiais cuidadosamente selecionados nas Armas tradicionais, de modo a compor uma unidade capaz de enfrentar as novas características da guerra.

Em dezembro de 1864, o primeiro contingente do Batalhão de Engenheiros deslocou-se do Rio de Janeiro para o Teatro de Operações na Guerra do Paraguai, onde se houve com destacada atuação e heroísmo nas duras batalhas travadas. Merece ser ressaltada a participação do Tenente-Coronel Vilagran Cabrita, cuja participação foi



decisiva no preparo desse Batalhão, tornando-o patrono da Arma de Engenharia. Ele preparou seus integrantes para enfrentar e resolver os problemas de engenharia afetos à guerra de movimento, em especial na transposição de obstáculos. Destaca-se que nas últimas operações desse conflito a doutrina de emprego fora aperfeiçoada e a Arma de Engenharia já tinha seu papel de destaque no campo de batalha.

A Lei 2.911, de 21 de setembro de 1880, aumentou o efetivo do Batalhão de Engenheiros, a fim de consagrá-lo a uma nova missão, pois ele seria “empregado, também, em construção de estradas de ferro, de linhas telegráficas estratégicas e outros trabalhos de engenharia militar pertencentes ao Estado, sob a direção dos oficiais dos corpos científicos que o Governo designar”. Em que pese as empresas privadas ganharem cada vez mais espaço no cenário nacional, a Engenharia Militar continuou a atuar em empreendimentos estratégicos, “sobretudo na construção de eixos estratégicos ferroviários, nas linhas telegráficas, nas fortificações permanentes e nos trabalhos de mapeamento do território.”

Em 1888, o Exército Imperial foi reorganizado e o Batalhão de Engenheiros foi transformado nos 1º e 2º Batalhões de Engenharia, de onde derivaram os batalhões ferroviários e rodoviários e, posteriormente, os de construção.

Nessa nova fase de emprego atuou, em 1901, na implantação da ferrovia Paraná-Mato Grosso, partindo de Guarapuava e em Santos, na construção de obras de fortificação desse porto, em 1907.

Ao longo do tempo, acompanhando a modernização e adequando-se ao local das missões, esses batalhões receberam inúmeras denominações e mudaram de sede de acordo com as obras e serviços exigidos. Nos dias de hoje, como nos de ontem, eles acham-se distribuídos pelo Brasil, cumprindo as mais diversas missões na construção do desenvolvimento nacional. Nos capítulos vindouros serão abordados amiúde a história da criação dos grupamentos de engenharia e de seus batalhões de engenharia de construção.

### Criação da Arma de Engenharia

Logo após a Proclamação da República, a Nação passou por um período de turbulência e agitações políticas. O ambiente nacional não era propício para que o Exército tirasse proveito da experiência da guerra (do Paraguai), através da necessária reformulação da sua estrutura.

Somente no início do Século XX, houve grande transformação na doutrina de emprego do Exército, nos currículos das escolas militares, no recrutamento para o ser-



viço militar e nas estruturas organizacionais de diversas organizações militares que concorreram para a modernização do Exército Brasileiro. Grandes manobras foram retomadas e repercutiram favoravelmente em todo o País.

Essa grande reforma pela qual passou a Força Terrestre, sob o comando de Hermes da Fonseca, produziu diversos frutos, dentre eles a criação da Arma de Engenharia, tendo sido extintos o Corpo de Engenheiros e o Estado-Maior de Artilharia.

Somente com o Decreto nº 6.971, de 4 de janeiro de 1908, – um século depois da vinda do Real Corpo de Engenheiros para o Rio de Janeiro –, era criada a Arma de Engenharia. Tinha início uma nova fase da Engenharia, a qual foi desvinculada da Arma de Artilharia. Reuniu-se, enfim, numa única Arma, os técnicos e os combatentes engenheiros.

### **Como se deu a escolha de Vilagran Cabrita como patrono da Arma de Engenharia**

Enaltecer as personalidades que se destacaram na história militar brasileira é antes de tudo um dever de gratidão, pois no culto dos antepassados ilustres está um dos mais importantes alicerces do civismo e da nacionalidade.

O Decreto-Lei nº 51.429, de 13 de março de 1962, escolheu o Tenente-Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita como patrono da Arma de Engenharia. Muitas décadas antes de 1960, há fatos interessantes que concorreram direta e indiretamente para essa escolha.

Dentre eles, merece destaque o Decreto-Lei nº 2.553, de 4 de abril de 1938, que, antecipando o tributo a ser prestado a Vilagran Cabrita, estabeleceu:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo:

- a que nenhuma Nação pode quebrar a continuidade da sua história e da sua tradição;
- a que o Exército, elemento estável da nacionalidade, deve manter vivas suas tradições, como exemplo às gerações atuais e futuras;
- a que o extinto 1º Batalhão de Engenharia era uma das mais antigas unidades do Exército e, organizado em 1855, a fim de seguir para a guerra, dela voltou coberto de glórias e honrarias;
- a que o seu primeiro comandante, Coronel Vilagran Cabrita, morreu valentemente na tomada da Ilha de Redenção, na frente da sua Unidade,



Decreta que o atual 1º Batalhão de Transmissões passa a chamar-se Batalhão Vilagran Cabrita, continuando a vida da denodada e gloriosa Unidade e usando todas as suas insígnias, como se nenhuma solução de continuidade houvesse na existência do batalhão que permitiu ao legendário Duque de Caxias a famosa travessia através do Chaco.

Rio de Janeiro, 4 de abril de 1938, 117º da Independência e 50º da República.

(a) Getúlio Vargas

Destaca-se, ainda, o patrono da Arma de Engenharia no bojo de uma justa homenagem ao Brigadeiro Antonio de Sampaio, quando foi conferido o título de Regimento Sampaio ao 1º Regimento de Infantaria, aquartelado na Vila Militar, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o presidente da República, em Decreto nº 1.973, de 19 de janeiro de 1940, assinalava:

O Presidente da República, considerando que a cavalaria, a artilharia e a engenharia já têm seus patronos e que a infantaria ainda não teve nenhuma de suas unidades distinguidas com a honra de usar o nome dos seus antigos e heróicos chefes;

[...]

Artigo único – O atual Regimento de Infantaria, aquartelado na Vila militar, na Capital Federal, passa a denominar-se *Regimento Sampaio*.

(a) Getúlio Vargas

Vale lembrar que, embora esse Decreto faça referência aos patronos das Armas de Cavalaria, de Artilharia e de Engenharia, nenhum deles tinha sido escolhido de maneira formal. Naquela época eles eram declarados patronos, mas só na década de 1960 é que foram instituídos formalmente.

No entanto, percebe-se que em mais de uma vez o nome de Vilagran configurar-se-ia como o futuro patrono da Arma de Engenharia.

O processo seletivo para escolher os patronos das Armas deu-se entre os chefes militares de atuação mais destacada na História Militar brasileira. Sem dúvida, a Campanha do Paraguai contemplou legítimos representantes de elevado valor moral. Curiosamente, a Batalha de Tuiuti passou a ser conhecida como a batalha dos patronos, já que dela participaram Osório, Mallet e Sampaio, respectivamente, patronos da Cavalaria, da Artilharia e da Infantaria.



Naquela época não havia a Arma de Engenharia e a única unidade que poderia trazer à mente o nome dessa Arma era o Batalhão de Engenheiros comandado pelo Tenente-Coronel Vilagran Cabrita. Vale ressaltar que ele era artilheiro. Nesse processo de seleção da escolha do patrono participaram também o Coronel Conrado Bittencourt, que assumiu o comando do Batalhão de Engenheiros até o final da guerra após a morte de Vilagran, e o Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho, que também teve papel de destaque na Campanha do Paraguai como chefe da Comissão de Engenheiros. Dessa lista tríplice deveria ser escolhido o patrono da Engenharia.

Porém, o nome de Vilagran Cabrita logo se destacou entre os demais pelo fato dele ter morrido em combate no episódio da ilha de Redenção, em 1866, o qual passaria à história por ter aberto às Forças da Tríplice Aliança a passagem para o território adversário. Vilagran cumpriu de maneira exemplar a missão a ele confiada com o sacrifício da própria vida, pois morreria ao final da peleja, quando redigia a parte de combate da vitória, atingido por mortais estilhaços de um certeiro obus inimigo disparado do Forte Itapiru.

Assim, em 1962, foi finalmente selecionado como o patrono da Arma do Castelo Lendário.



Vilagran redigindo a parte da vitória na ilha de Redenção

Diferentemente das outras Armas, a Engenharia comemora a sua festa em 10 de abril, dia da morte de Vilagran Cabrita, e não em 30 de dezembro, data de seu nascimento.

### Como nasceu a Canção da Engenharia

No contexto do resgate histórico ao qual este livro presta-se, não se pode deixar de abordar as origens da Canção da Engenharia.



Para tal, o papel desempenhado pelo General Aurélio de Lyra Tavares foi fundamental, já que difundiu em suas reminiscências passagens marcantes de interesse histórico sobre os cânticos militares. Certamente, em algum momento da carreira militar, os militares da Arma de Engenharia entoaram a Canção do Pontoneiro ou a do Sapador Mineiro, ambas de 1927, cuja autoria pertence a esse inesquecível chefe quando ele era 2º Tenente.

Porém, sua maior contribuição foi a Canção da Engenharia, na década de 1960.

Um fato que é pouco conhecido pela nova geração dos militares da Arma de Engenharia é que até 1961 a Canção do Engenheiro era a canção oficial da Arma. Ela fora composta pelo General Jonas de Moraes Correia e a música era de autoria de sua esposa Valmirina Moraes Correia e entoada de norte a sul do País. Conforme relatado pelo Gen Ex Ref Jonas de Moraes Correia Neto, seu pai a compôs em 1922, quando cursava o 3º ano do curso de Engenharia na Escola Militar do Realengo e era noivo da Sra Valmirina. No entanto, como ele aderiu ao Movimento Tenentista de 1922, acabou por ser expulso do Exército e, em consequência, a Canção do Engenheiro deixou de ser executada. Somente em 1930, quando Jonas de Moraes Correia reingressou na Força Terrestre já como capitão, é que a Canção do Engenheiro voltou a ser cantada e tornou-se a canção oficial da Arma.

No entanto, em 1961, o Gen Lyra Tavares, então chefe de Estado-Maior do I Exército, fora à Vila Militar e, durante uma palestra proferida a um grupo de engenheiros, foi sugerido pelo General Floriano Machado que ele fizesse uma nova Canção da Engenharia. Ele propôs que se aproveitasse a música de Hildo Rangel, composta quando ainda era cadete, em 1919, e da qual se recordava parcialmente. Cabe destacar que Hildo Rangel é o autor da Canção da Infantaria e naquela época compôs também uma “canção da engenharia”, que não vigorou, pois não foi devidamente difundida. Ela veio a ser esquecida, mas restava na memória do Gen Floriano Machado o estribilho e parte da melodia.

Assim, após aceitar o desafio, o General Lyra Tavares redigiu a letra de uma nova canção com o apoio do 2º Sgt Contramestre Sebastião Moreira do Prado, do 2º Regimento de Infantaria, que completou a música. Ato contínuo, passou a avaliar se a canção permitia à tropa cantá-la em marcha, ao passo ordinário.

Merece ser registrado que a Canção da Engenharia foi escrita por Lyra Tavares quando ele estava no posto de general e não quando era 2º Tenente. Muitos da nova geração de engenheiros desconhecem esta informação.

Ele não se descuidou de considerar novos aspectos para serem inseridos na canção: destacar a figura de Vilagran Cabrita, que naquele momento estava em vias de ser escolhi-



do como o Patrono da Arma; enaltecer os trabalhos em tempo de paz em prol do desenvolvimento do Brasil (o 1º Grupamento de Engenharia, criado em 1955 em João Pessoa, atuava fortemente na região Nordeste no combate à seca e na construção de ferrovias nas décadas de 1950 e 1960); e exaltar o emprego da Engenharia em combate, segundo a doutrina de emprego da Arma. Em face da Segunda Guerra Mundial, houve a evolução no emprego da Arma de Engenharia, que passou por profundas e significantes mudanças.

Eis então como surgiu a Canção da Arma de Engenharia.

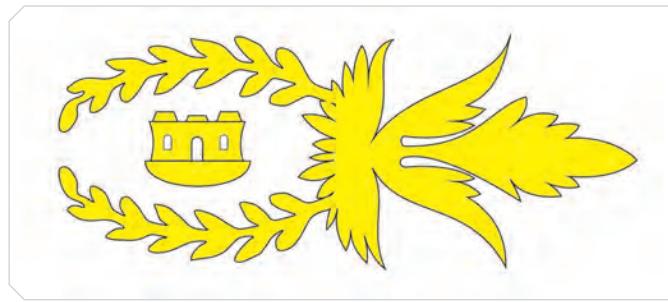
Finalmente, em 22 de julho de 1961, a Diretoria de Instrução do Exército, em ata de exame, aprovou a nova Canção. Sublinha-se que ela foi de imediato adotada na Academia Militar das Agulhas Negras e na Escola de Sargentos das Armas, conforme informações obtidas junto ao Cel Eng Luiz Carlos Carneiro de Paula e ao Cap Emerson Rogério de Oliveira, de onde os concludentes encarregaram-se de disseminá-la Brasil afora em substituição à antiga canção.

### Quando se deu a adoção do castelo?

Buscando resgatar a origem do castelo como símbolo da Arma de Engenharia, cabe a abordagem a seguir.

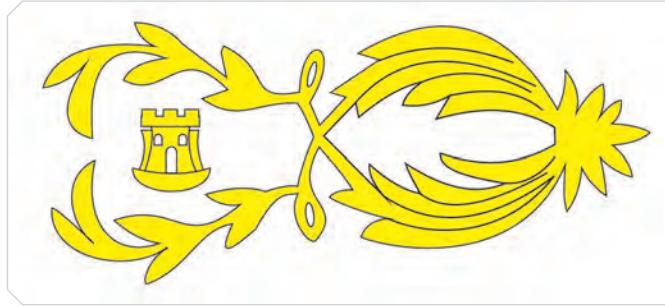
Não há dúvida de que o castelo é oriundo da engenharia portuguesa, mas falta destacar como e quando se deu isso. Para tal, foi de fundamental importância o estudo da obra de Gustavo Barroso e de J. Wasth Rodrigues em sua magnífica obra intitulada "Uniformes do Exército Brasileiro 1730-1922".

Em 1823, os corpos especiais, dentre eles o Imperial Corpo de Engenheiros, adotaram o modelo de uniforme português. Já naquela época, os engenheiros tinham a torre como emblema. Os secretários ou oficiais da administração utilizavam o castelo. As figuras a seguir mostram bem as diferenças entre castelo e torre.



Fonte: Uniformes do Exército  
Brasileiro 1730-1922.

Dragona com castelo – uso dos secretários ou oficiais de administração



Fonte: Uniformes do Exército  
Brasileiro 1730-1922.

#### Dragona com torre – uso do oficial engenheiro

Ao longo de todo o Império foi mantida esta tradição, mas na República a torre passou a chamar-se castelo, continuando a designar os engenheiros.

Dessa forma, está patente que o formato do castelo da Arma de Engenharia teve como referência o uniforme do Imperial Corpo de Engenheiros de 1823.

#### Por que a cor azul-turquesa?

Ao longo do Período Colonial e do Primeiro e Segundo Reinados, foi marcante a influência francesa nos uniformes militares das tropas portuguesas e brasileiras. Gustavo Barroso e J. Wasth Rodrigues em certo momento afirmaram que “Os figurinos [...] dão idéia exacta dos fardamentos no fim do século XVIII. Sente-se na grande alteração das linhas a influencia franceza. Há soldados que lembram os da Revolução (Francesa).” Em outro momento assim se reportaram: “[...] nossa indumentária militar attingio o máximo de seu esplendor, o que não deixava de ser resultado da influencia que exerciam sobre o mundo as pomposas paradas e os soberbos ‘carrousels’ da França de Napoleão III.”

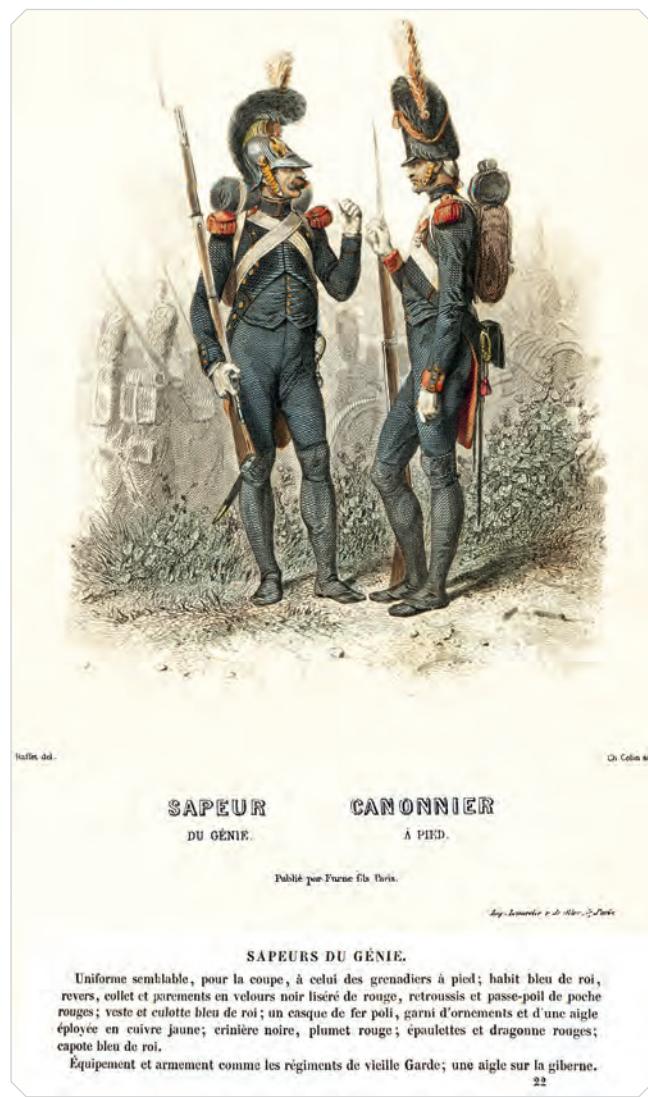
Em que pese essa admiração dos portugueses pela indumentária do exército francês, o mesmo não se deu no que diz respeito à adoção da sua estrutura organizacional, em especial da Arma de Engenharia.

Napoleão Bonaparte já havia constatado nos combates a importância do apoio da Engenharia ao escrever em uma carta dirigida a Carnot, Ministro da Guerra frances: “Acredite que não disponho, aqui, de um oficial de Engenharia... Não pode imaginar meu desespero, quase direi minha raiva, por não ter comigo um bom oficial de Engenharia...”.



Feito esse breve preâmbulo, a fim de mostrar ao leitor a forte influência francesa nos uniformes militares portugueses, passar-se-á a abordar a indumentária da Arma de Engenharia da Guarda Imperial Napoleônica. E para isso, foi de fundamental importância compulsar a obra rara e pouco conhecida “Napoléon I et La Garde Impériale” de autoria de Eugene Fieffé e com desenhos de Raffet, de 1859.

Percebe-se, na figura a seguir, que a cor azul já era adotada pela engenharia.



**A cor azul já predominava no uniforme do combatente de engenharia da Guarda Imperial de Napoleão I. O casaco, o colete e a calça eram nessa cor.**



Quando o Batalhão de Engenheiros foi criado, em 1855, o uniforme das praças *de pret* era, segundo Lyra Tavares:

Sobre-casaca – De pano, igual em dimensões às que usam as praças dos Corpos do Exército, com botões amarellos lisos convexos, gola e pestanas com canhões pretos.

Bonnet - De panno, de côr e qualidade da sobrecasaca, de forja cônica, pala horizontal com virolas: listra de panno preto e avivado de branco, tendo por divisa hum **castelo de metal amarelo** collocado sobre a listra sem a exceder.



Fonte: Uniformes do Exército Brasileiro 1730-1922.

**Uniformes dos praças do Batalhão de Engenheiros (1855).** Os brasileiros adotaram por tradição francesa a mesma cor azul para o uniforme do Batalhão de Engenheiros.

Com o advento da República, houve profundas mudanças nos uniformes militares. Algumas particularidades das peças foram retomadas e os uniformes do começo da República mostravam-se melhores em relação aos do fim do Segundo Reinado.

Adotaram-se cores nos penachos para diferenciar as Armas às quais pertenciam os militares. Coube à Cavalaria as cores branca e vermelha, à Infantaria a vermelha e à Artilharia a carmin e preta. Não havia ainda a Arma de Engenharia, mas seus oficiais utilizavam penachos com cores branca e preta.



Fonte: Uniformes do Exército Brasileiro 1730-1922.

**Tenente de Engenharia em traje de grande gala (1889).**

**Tenente de Engenharia em primeiro uniforme (1903).**

Do que foi exposto, percebe-se que a cor azul-turquesa deriva desde o Período Napoleônico, passa a ser adotada pelos portugueses e é definitivamente assimilada pelos brasileiros, em 1855, quando criou-se o Batalhão de Engenheiros.

Da sua criação até os dias de hoje a Arma de Engenharia escreveu memoráveis e honrosas páginas na História do País com coragem e heroísmo, quando exigido o seu emprego em combate, e com relevantes serviços prestados ao desenvolvimento nacional em tempo de paz, quando solicitado pelo Governo.



DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO



---

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO

DEC



## 2.1 Histórico

As origens do Departamento de Engenharia e Construção (DEC) são de 1915 e remontam à Diretoria de Engenharia, criada na reorganização da Força Terrestre. Ficou diretamente subordinada ao Ministério da Guerra.

Sua organização previa três Divisões e um Gabinete Fotográfico, sendo-lhe atribuídas as missões de:

- organizar projetos e orçamentos para a construção e recuperação de quartéis, fábricas e outros edifícios;
- executar a construção e reparação de edifícios militares;
- organizar o cadastro de próprios nacionais, a cargo do Ministério da Guerra; e
- elaborar desenhos detalhados de plantas e trabalhos de levantamento e reprodução e restauração de plantas antigas.

Nessa ocasião iniciou a edificação das bases do atual Departamento de Engenharia e Construção.

A evolução tecnológica e doutrinária motivou a reorganização do Ministério da Guerra. O Decreto-Lei 9.100, de 1946, ampliou a missão da Engenharia, confiando-a a dois Departamentos: Departamento-Geral de Administração, que englobava entre outras as Diretorias de Engenharia e de Transmissões; e Departamento Técnico e de Produção, que enquadrava entre outras, a Diretoria de Obras e Fortificações e a Diretoria de Serviço Geográfico do Exército. Era mais um passo no aperfeiçoamento da organização em direção ao atual sistema setorial.

Em 1952, a Diretoria de Engenharia foi desdobrada em Diretoria-Geral de Engenharia e Diretoria de Material de Engenharia, passando a Diretoria de Transmissões a denominar-se Diretoria de Comunicações.

Em 1956, a Diretoria-Geral de Engenharia foi transformada em Diretoria-Geral de Engenharia e Comunicações e, com as Diretorias de Obras e Fortificações, de Vias de Transportes, de Patrimônio do Exército e a de Comunicações passou a integrar o Departamento de Produção e Obras.

Em 27 de janeiro de 1971, foi criado o Departamento de Engenharia e Comunicações, congregando as Diretorias de Obras Militares, de Obras de Cooperação, de Patrimônio, de Serviço Geográfico e de Comunicações que, posteriormente, desdobrou-se em Diretoria de Telecomunicações e Diretoria de Material de Comunicações, ficando esta subordinada ao Departamento de Material Bélico.



Em 1983, veio integrar-se a este Departamento a Diretoria de Informática. Pelo Decreto 3.386, de 17 de março de 2000, a Diretoria de Serviço Geográfico (DSG) teve a sua subordinação mudada do Departamento de Engenharia e Construção para a Secretaria de Tecnologia da Informação.

Em 13 de março de 1998, passou a denominar-se Departamento de Engenharia e Construção sendo composto, a partir desta data, das Diretorias de Obras de Cooperação, de Obras Militares e de Patrimônio.

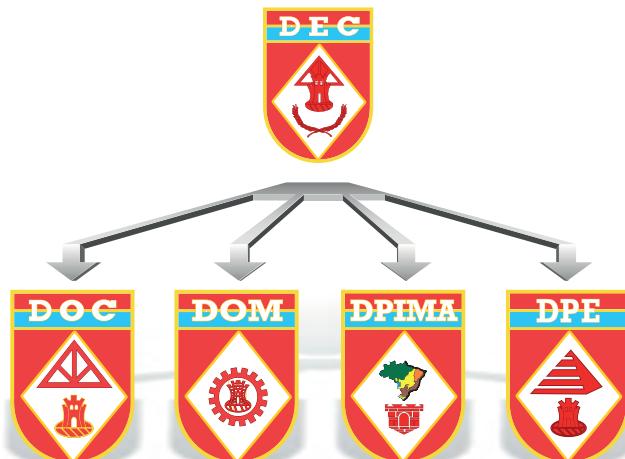
Em 2002, a Diretoria de Patrimônio foi transformada em Assessoria do DEC e reativada em 2004.

Em Portaria nº 628, de 20 de agosto de 2008, do Comandante do Exército, foi concedida ao Departamento a denominação histórica de Departamento Real Corpo de Engenheiros e aprovado o Estandarte Histórico.

Em 2013, a Diretoria de Patrimônio passou a denominar-se Diretoria de Patrimônio Imobiliário e Meio Ambiente e também foi criada a Diretoria de Projetos de Engenharia.

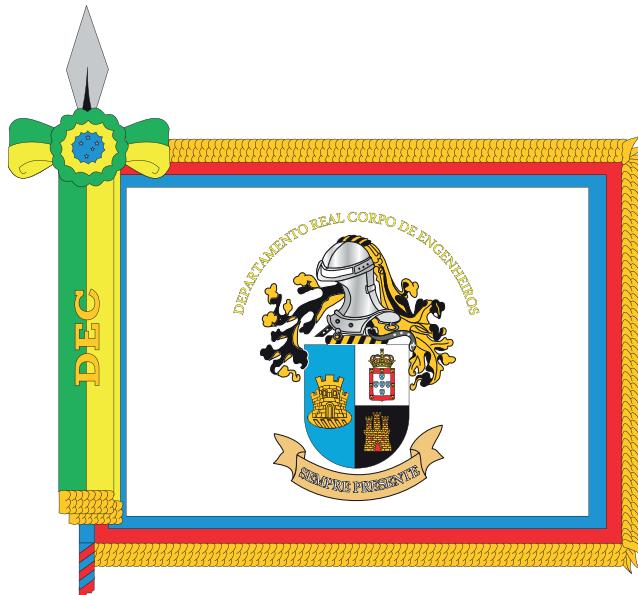
Desde 1º de abril de 2013, o Departamento passou a ter em sua estrutura organizacional as seguintes Diretorias: Diretoria de Obras de Cooperação (DOC), Diretoria de Obras Militares (DOM), Diretoria de Patrimônio Imobiliário e Meio Ambiente (DPIMA) e Diretoria de Projetos de Engenharia (DPE).

## 2.2 Estrutura organizacional





## 2.3 Denominação histórica



**Estandarte Histórico e Patrono**

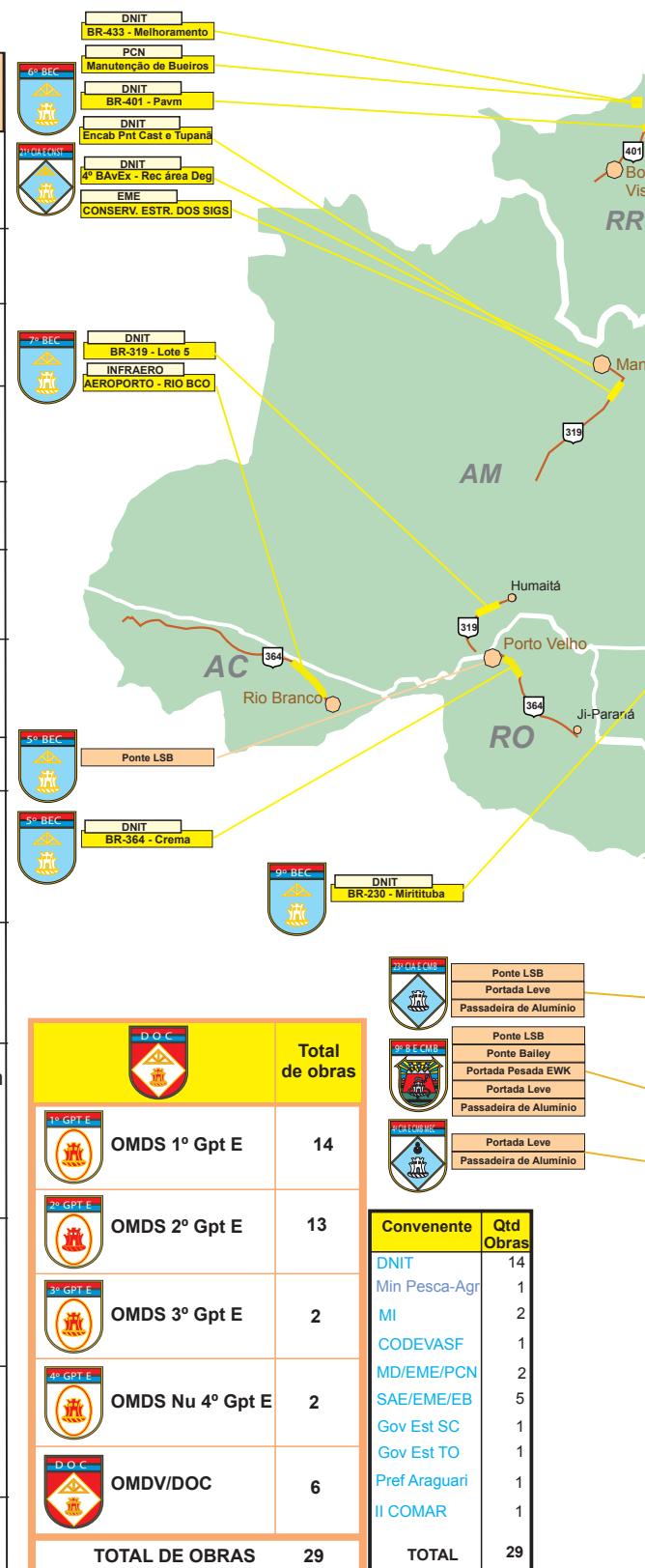
O Estandarte Histórico de forma retangular, tipo bandeira universal, franjado de ouro: campo branco, com bordadura azul-celeste e vermelha, cores representativas do Exército; em abismo, um escudo português, partido; primeiro campo azul-turquesa, carregado com um castelo dourado, símbolos da Arma de Engenharia; segundo campo cortado, sendo a parte superior branca, carregado com o brasão de armas de D. João VI, em suas cores, aludindo ao criador do Real Corpo de Engenheiros português; e a inferior negra, carregado com o castelo dourado negro. Abaixo do escudo, um listel de ouro, com o dístico “SEMPRE PRESENTE”, de negro, que alude à canção da Engenharia: “Arma sempre presente, apoia e guia as outras armas todas à vitória”. Envolvendo o escudo, a denominação histórica “DEPARTAMENTO REAL CORPO DE ENGENHEIROS”, em rico e de ouro; laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a designação da Organização Militar.



## 2.4 Chefs

<b>1940</b>	Gen Álvaro Fiuza de Castro 20 SET 1946 a 11 NOV 1948	<b>1º</b>	<b>2º</b>	Gen Cândido Caldas 3 FEV 1949 a 9 OUT 1952	<b>1950</b>
	Gen Canrobert da Costa 9 OUT 1952 a 8 NOV 1954	<b>3º</b>	<b>4º</b>	Gen Angelo Mendes de Moraes 13 SET 1954 a 1º DEZ 1958	
<b>1960</b>	Gen João Carlos Barreto 22 DEZ 1958 a 14 MAR 1960	<b>5º</b>	<b>6º</b>	Gen Nicanor G. de Souza 14 MAR 1960 a 2 MAIO 1962	
	Gen Nestor Penha Brasil 13 JUL 1962 a 24 JAN 1963	<b>7º</b>	<b>8º</b>	Gen Oscar Rosa N. da Silva 24 JAN 1963 a 28 JUN 1963	
	Gen Arthur da Costa e Silva 2 AGO 1963 a 2 ABR 1964	<b>9º</b>	<b>10º</b>	Gen Hugo Panasco Alvin 15 DEZ 1964 a 26 MAIO 1965	
	Gen Aurélio de Lyra Tavares 18 NOV 1965 a 27 SET 1966	<b>11º</b>	<b>12º</b>	Gen Augusto Tasso Fragoso 27 SET 1966 a 29 MAR 1967	
	Gen Jurandir de B. Mamede 11 MAIO 1967 a 17 DEZ 1969	<b>13º</b>	<b>14º</b>	Gen Rodrigo Octávio J. Ramos 11 ABR 1970 a 27 MAIO 1971	<b>1970</b>
	Gen Dyrceu Araújo Nogueira 2 SET 1971 a 14 MAR 1974	<b>15º</b>	<b>16º</b>	Gen Venitius Nazareth Notare 14 MAR 1974 a 30 MAR 1978	
	Gen Ayrton P. Tourinho 20 ABR 1978 a 20 DEZ 1978	<b>17º</b>	<b>18º</b>	Gen José Ferraz da Rocha 20 DEZ 1978 a 17 JAN 1980	<b>1980</b>
	Gen Antônio Ferreira Marques 12 MAIO 1980 a 18 DEZ 1980	<b>19º</b>	<b>20º</b>	Gen Heitor F. Arnizaut de Mattos 4 MAIO 1981 a 26 AGO 1982	
	Gen Amaury Sá Freire de Lima 22 AGO 1982 a 24 AGO 1983	<b>21º</b>	<b>22º</b>	Gen Auzir Benjamin Chaloub 13 SET 1983 a 14 DEZ 1983	
	Gen Ivan de Souza Mendes 14 DEZ 1983 a 11 MAR 1985	<b>23º</b>	<b>24º</b>	Gen Rubens Mario B. Negreiros 9 ABR 1985 a 10 DEZ 1985	
	Gen Hyran Ribeiro Arnt 24 ABR 1986 a 13 AGO 1986	<b>25º</b>	<b>26º</b>	Gen Athos Cézar B. Teixeira 14 AGO 1986 a 14 ABR 1989	
<b>1990</b>	Gen M. Orlando R. Sampaio 1º MAIO 1989 a 20 ABR 1990	<b>27º</b>	<b>28º</b>	Gen Oswaldo Muniz Oliva 20 ABR 1990 a 20 DEZ 1990	
	Gen Carlos Annibal Pacheco 20 DEZ 1990 a 11 DEZ 1991	<b>29º</b>	<b>30º</b>	Gen Luiz G. de Oliveira 11 DEZ 1991 a 30 AGO 1993	
	Gen José Carlos Leite Filho 30 AGO 1993 a 5 DEZ 1994	<b>31º</b>	<b>32º</b>	Gen José Enaldo R. de Siqueira 5 DEZ 1994 a 16 ABR 1997	
<b>2000</b>	Gen Antonio Araújo de Medeiros 16 ABR 1997 a 15 MAIO 2000	<b>33º</b>	<b>34º</b>	Gen Licinio Nunes de M. Filho 15 MAR 2000 a 8 MAIO 2002	
	Gen Sérgio Ernesto A. Conforto 8 MAR 2002 a 31 MAR 2003	<b>35º</b>	<b>36º</b>	Gen Enzo Martins Peri 31 MAR 2003 a 5 MAR 2007	
	Gen Marius Luiz C. T. Neto 10 ABR 2007 a 15 AGO 2008	<b>37º</b>	<b>38º</b>	Gen Ítalo Fortes Avena 15 AGO 2008 a 25 NOV 2011	<b>2010</b>
	Gen Joaquim M. Brandão Júnior Chefe Atual	<b>39º</b>			

Subordinação	Equipagem	COTER	Disponível
 	Pnt LSB		1 - 80 t - 61 m
 	Ptd L Psd Al	3 - Cl 8 1 - 144 m	
	Pnt Bailey M2 Ptd L	2 - 80 t - 61 m 1 - DD 65SR/70SL 2 - Cl 16	
 	Pnt LSB Ptd L Psd Al	1 - 80 t - 61 m 3 - Cl 16 1 - 144 m	
 	Ptd L Psd Al Pnt LSB	4 - Cl 16 1 - 144 m 1 - 80 t - 61 m	
	Pnt Bailey Ptd Ribbon Pes EWK Ptd L Psd Al	1 - TS Cl 35 - 51,6 m 1 - Cl 40 2 - Cl 16 1 - 115 m	
 	Pnt Bailey Ptd L Psd Al	1 - TS Cl 16 - 42 m 3 - Cl 16 1 - 105 m	
	Psd Al	1 - 40 m	
	Pnt LSB Pnt Bailey Pnt Bailey Pnt Bailey Ptd L Psd Al	1 - 80 t - 61 m 2 - Cl 16 - 30,6 m 1 - Cl 30 - 42,7 m 1 - Cl 40 - 54,9 m 4 - Cl 14 - 1 - Cl 16 2 - 200 m	
 	Pnt Bailey Pnt Compact 200 Ptd Pes Ribbon Bridge EWK Ptd L Psd Al	1 - DS Cl 70 SR - 40 m 1 - Cl 100 - 60,9 m 1 - Cl 60 1 - Cl 12 1 - 111 m	
	Pnt Fixa Bailey Pnt Fixa M4T6  Pnt Flutuante M4T6 Ptd Pes Ribbon Bridge Krupp Ptd Pes M4T6 Ptd L Psd Al	1 - DS Cl 75SR/70SL - 30 m 2 - Cl 30SR/40SL - 20 m 1 - 13,5 m  2 - Cl 50 1 - Cl 70 3 - Cl 50 9 - Cl 16 1 - 83 m/2 - 144 m	
	Pnt LSB Pnt Bailey Uniflot Pnt Flutuante M4T6 Pnt Bailey Prtd Pes Ribon Bridge Krupp Ptd L Psd Al	1 - 80 t - 61 m 1 - DS Cl 14 SR 1 - Cl 40SR/50SL 2 - Cl 40SR/45SL 1 - Cl 60 2 - Cl 16 1 - 28 m	
	Pnt LSB Pnt Bailey Vtr Bld Lanç Pnt Prtd Pes Ribbon EWK Ptd L Psd Al	1 - 80 t - 61 m 1 - DD Cl 65 2 - 20 m 2 - Cl 80 5 - Cl 16 1 - 100 m/1 - 144 m	
	Pnt Fixa M4T6 Pnt Fixa M4T6 Pnt Fixa M4T6 Pnt Flutuante M4T6 Prtd Pes Ribbon Bridge Krupp Ptd Pes M4T6 Ptd L Psd Al	2 - Cl 24SR/25 SL 13,7 m 1 - Cl 45SR/35SL - 11,18 m 1 - DD Cl 65SR/70SL 1 - Cl 50SR/55SL 1 - Cl 30 6 - Cl 65SR/70SL 5 - Cl 16/1 - Cl 12 1 - 68 m/1 - 116 m	





## SISTEMA DE ENGENHARIA DO EXÉRCITO



Luciano Rocha Silveira - Cel R1 PTTC  
Adj da Assé 2

2014



**D O C**  
**DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO**

CB SD



---

**DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO**  
**DOC**



### 3.1 Histórico

A Diretoria de Obras de Cooperação (DOC) é o órgão de apoio técnico-normativo do Departamento de Engenharia e Construção (DEC) incumbida de superintender (dirigir, inspecionar e supervisionar) a execução de obras e serviços de engenharia pelas Organizações Militares de Engenharia (OM Eng), realizadas em proveito do Exército ou em cooperação com outros órgãos, mediante a celebração de convênios ou mecanismos equivalentes (parcerias). Tal atividade visa ao adestramento da tropa e à cooperação com o desenvolvimento nacional, em cumprimento à Política e à Diretriz Estratégica de Construção do Exército Brasileiro.

As origens da DOC remontam ao Serviço de Obras de Fortificação, órgão subordinado ao Departamento Técnico de Produção, que teve seu ato de criação consubstanciado pelo Decreto nº 9.100, de 27 de março de 1946.

Em 30 de agosto do mesmo ano, foi aprovado o Regulamento Técnico e de Produção do Exército e criada a Diretoria de Obras e Fortificações para superintender, dentro do Departamento Técnico de Produção, todas as obras de interesse do Exército.

Em 25 de agosto de 1956, foi criado o Departamento de Produção e Obras e ao qual ficaram subordinadas a Diretoria-Geral de Engenharia e Comunicações – como órgão coordenador – e a Diretoria de Vias de Transporte (DVT).

Em março de 1957 são transferidas atribuições da Diretoria de Obras e Fortificações do Exército à Diretoria de Vias de Transporte, atinentes ao emprego de conservação e construção de estradas de rodagens, viabilizando firmar convênios com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

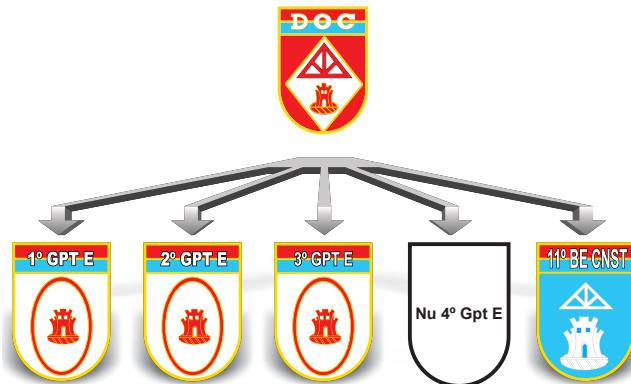
Em 19 de fevereiro de 1971, o Exército reorganizou o Departamento de Engenharia e Comunicações e criou a Diretoria de Obras de Cooperação (DOC). E, em 22 de junho de 1973, aprovou o Regulamento da Diretoria de Obras de Cooperação, onde diversos encargos da extinta DVT foram-lhe atribuídos.

Cabe à Diretoria de Obras de Cooperação coordenar as atividades das seguintes OM que lhe são vinculadas tecnicamente:

- 1º Grupamento de Engenharia com quatro BEC e um BE Cmb;
- 2º Grupamento de Engenharia com quatro BEC e uma Cia E Cnst;
- 3º Grupamento de Engenharia com um BEC, um BE Cmb e uma Comissão de Obras;
- Núcleo do Cmdo 4º Grupamento de Engenharia com um BEC e dois BE Cmb ; e
- 11º Batalhão de Engenharia de Construção.



## 3.2 Estrutura organizacional

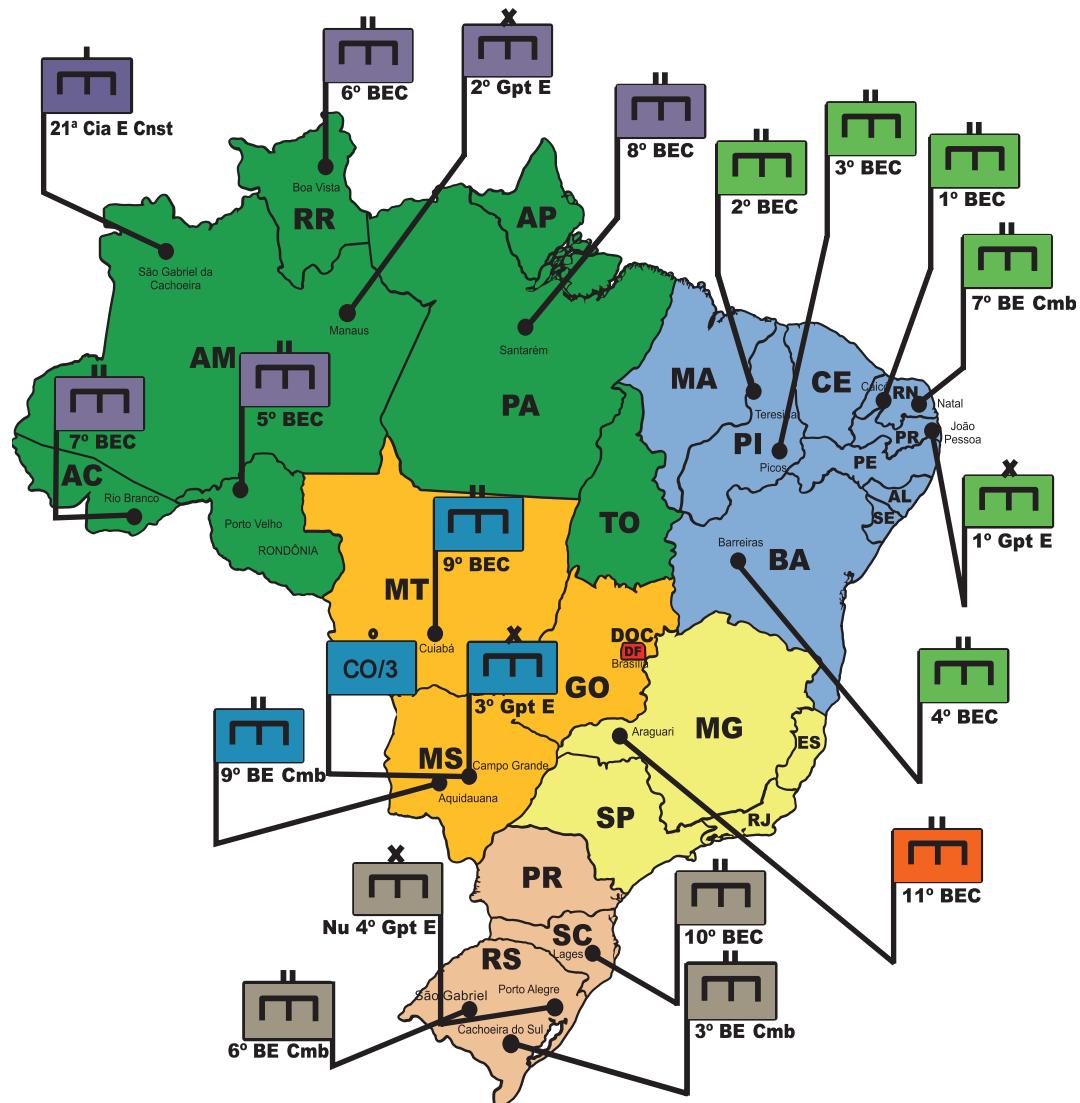


## 3.3 Diretores

1970	Gen Div Venitius Nazareth Notare 10 MAR 1971 a 14 MAR 1974	1º	2º	Gen Div Alberto Carlos de Mendonça Lima 19 ABR 1974 a 19 AGO 1974	1990
	Gen Div José Ferraz da Rocha 13 SET 1974 a 17 JAN 1977	3º	4º	Gen Div Enio dos Santos Pinheiro 17 JAN 1977 a 11 ABR 1977	
	Gen Div Hélio Galdino Martins 25 ABR 1977 a 13 JAN 1978	5º	6º	Gen Div Enio dos Santos Pinheiro 31 JAN 1979 a 9 ABR 1979	
1980	Gen Div Leonidas Pires Gonçalves 15 MAIO 1979 a 25 ABR 1980	7º	8º	Gen Div Ivan de Souza Mendes 23 MAIO 1980 a 6 MAIO 1981	
	Gen Div Rubens Mario B. Negreiros 7 MAIO 1981 a 10 NOV 1982	9º	10º	Gen Div Roberto França Domingues 2 DEZ 1982 a 9 ABR 1984	
	Gen Div Orlando Morgado 9 ABR 1984 a 13 ABR 1987	11º	12º	Gen Div Luiz Gonzaga de Oliveira 13 ABR 1987 a 19 ABR 1990	
	Gen Div Victor José Schlobach Fortuna 2 MAIO 1990 a 27 AGO 1992	13º	14º	Gen Div Walter Pereira Gomes 27 AGO 1992 a 11 ABR 1995	
	Gen Div Joécio de Campos Silveira 17 ABR 1995 a 2 SET 1997	15º	16º	Gen Div Arby Ilgo Rech 7 NOV 1997 a 31 MAR 1998	
	Gen Div Enzo Martins Peri 15 MAIO 1998 a 12 ABR 1999	17º	18º	Gen Bda Enio Fett de Magalhães 6 MAIO 1999 a 5 DEZ 2000	2000
	Gen Bda Marco Antônio Longo 5 DEZ 2000 a 28 MAR 2003	19º	20º	Gen Div Ítalo Fortes Avena 16 MAIO 2003 a 5 SET 2006	
	Gen Div Paulo Kazunori Komatsu 5 SET 2006 a 14 AGO 2008	21º	22º	Gen Bda José Claudio Fróes de Moraes 14 AGO 2008 a 14 MAIO 2010	2010
	Gen Div Jorge Ernesto Pinto Fraxe 14 MAIO 2010 a 5 SET 2011	23º	24º	Gen Bda Wagner Oliveira Gonçalves 5 SET 2011 a 21 MAR 2014	
	Gen Bda Marcio Velloso Guimarães Diretor Atual	25º			



### 3.4 Desdobramento das organizações militares / Sistema de Obras de Cooperação





---

**1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA**  
**1º Gpt E**



## 4.1 Histórico

Em 1954, o Brasil era governado pelo potiguar João Café Filho, que começou carreira política em seu estado natal como advogado, jornalista, chefe de polícia e deputado constituinte. Foi o 18º presidente da República e o primeiro nordestino a assumir o posto supremo do Executivo Federal.

Por sugestão do subchefe de gabinete do Exército da Casa Civil da Presidência da República, Cel Rodrigo Octávio Jordão Ramos, o Presidente foi visitar os batalhões ferroviários e rodoviário, distribuídos pelos vários canteiros de obras empenhados na construção do Tronco Principal Sul. O Chefe da Nação foi, viu e gostou. Gostou tanto que professou em bom tom: “algo semelhante temos que fazer no nosso nordeste.” E a sua vontade rapidamente realizou-se através da Engenharia do nosso Exército Brasileiro. (LUCENA, 2011). Em 19 de janeiro de 1955, Café Filho editou decreto criando o 3º Batalhão Ferroviário (3º B Fv) com sede em Campina Grande/PB. E ainda foram criados – por esse mesmo ato – o 1º Batalhão Rodoviário (1º B Rv) com sede em Caicó/RN e o 4º Batalhão Ferroviário (4º B Fv) sediado em Crateús/CE.

Os ventos do progresso sopraram rumo nordeste e os clarins anunciaram um novo alvorecer a irradiar áureos crepúsculos. Um novo horizonte surgiu ao ritmo do ronco das máquinas da engenharia militar. Os irmãos nordestinos aplaudiram com o coração a iniciativa ímpar.

### O Nordeste

A região Nordeste é a mais dividida territorialmente e ocupa pouco mais de 18% do território brasileiro, sendo a terceira em extensão territorial. Na época era habitada por quase doze milhões de habitantes, distribuídos principalmente pela costa marítima, em nove estados. Apenas uma minoria estoicista habitava o temido sertão semiárido. As cidades mais populosas eram Recife com 750.000 habitantes, Salvador com 600.000 e Fortaleza com 450.000. Natal, João Pessoa e Maceió contavam com aproximadamente 100.000 pessoas cada. Campina Grande, na Paraíba, ostentava-se como a maior cidade do interior com 100.000 habitantes, polo de desenvolvimento regional. A economia centrada no agronegócio – cana-de-açúcar, algodão e rebanhos bovino, caprino e equino e principalmente a agricultura de subsistência – ressentia-se demasiadamente das longas cíclicas secas. A emigração constante para outras regiões intensificava-se nos períodos mais prolongados de ausência de chuva. Os últimos censos do IBGE demonstravam redução da população nordestina. (LUCENA, 2011)



## Processo de criação do 1º Grupamento de Engenharia

Os estudos para a criação do 1º Grupamento de Engenharia foram realizados na Casa Civil da Presidência da República. O Cel Rodrigo Octávio, o Maj Cássio e o Cap Stanley foram encarregados da concepção para inserir no organograma do Exército Brasileiro mais uma organização militar. Foram buscar informações junto ao Exército Americano que possuía em sua estrutura os grupamentos de engenharia, ativados somente em período de guerra.

A ideia foi apresentada ao Gen Henrique Teixeira Lott, ministro da Guerra, e rejeitada inicialmente porque não existia nas Forças Armadas estrutura congênere. Os generais também visualizaram com certo desconforto por ser uma estrutura enquadrante dos batalhões de engenharia – de amplitude regional – e comandada por coronel. No campo político, Juscelino Kubitschek, em plena campanha à presidência da República, não se afeiçoava à ideia de o Exército participar das construções de ferrovias e rodovias. Achava que essas obras deveriam ser executadas por empresas de construção civil: as empreiteiras. Havia urgência na criação desse novo órgão antes das eleições previstas para o final do ano de 1955.

Finalmente, a pequena equipe convenceu o ministro da Guerra e, em 27 de abril de 1955, foi criado o 1º Grupamento de Engenharia, três meses depois da criação dos três batalhões.

Tão logo veiculada a informação, houve forte reação dos engenheiros civis contra a criação do grupamento e dos batalhões de engenharia. O Cel Rodrigo Octávio compareceu ao Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro, proferiu palestra e colocou-se à disposição para responder aos questionamentos diversos. A participação dos presentes foi intensa, acarretando ao palestrante permanecer mais algumas horas para dirimir as dúvidas. Após esses esclarecimentos, os ânimos amenizaram-se, e o Grupamento seguiu seu trajeto pelos trilhos do desenvolvimento.

## Emprego e área de atuação

O Grupamento de Engenharia foi destinado a supervisionar, coordenar e controlar as atividades dos batalhões de engenharia. Mantinha convênios com o Governo Federal através do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP), do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e com o Departamento Nacional de Obras contra as Secas (Dnocs), realizando obras rodoviárias, ferroviárias e de construção de açudes e poços. As ativi-



dades de assistência social também se mantiveram intensamente presentes nas cercanias onde a engenharia fazia-se presente. A área de atuação compreendia os estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.

O primeiro comandante, Cel Rodrigo Octávio Jordão Ramos, ao assumir o comando do Grupamento, previu:

*"As Gerações vindouras hão de nos lembrar e agradecer, comovidas, os frutos sazonados que colherão da semente regada pelo nosso suor, adubada pelo sacrifício de nosso viver e agruras de nossas famílias."*

O Grupamento de Engenharia foi contemplado com mais uma unidade militar, o Batalhão de Serviços de Engenharia, que, em 23 de janeiro de 1956, foi instalado em Natal e empregado como batalhão rodoviário. Posteriormente, foi reorganizado para realizar manutenção de viaturas e equipamentos pesados, administrar suprimento de peças e também atuar na formação de graduados e especialistas.

### **As sedes**

Em 15 de julho de 1955, o 1º Gpt E foi instalado provisoriamente em Campina Grande, ocupando parte das dependências do 3º Batalhão Ferroviário.

A primeira mudança de sede ocorreu três meses depois, em 10 de outubro de 1955, instalando-se – mais uma vez provisoriamente – em Natal nas instalações do antigo QG da Infantaria Divisionária da 7ª Região Militar. Estabeleceu sede definitivamente, em 26 de abril de 1956, em João Pessoa, ocupando as instalações do antigo 8º Regimento de Artilharia Montada.

João Pessoa, mesmo ostentando a condição de capital do estado, não apresentava condições favoráveis a respaldar uma unidade de engenharia. Estrutura de apoio à saúde precária, comércio pífio e a área social quase imperceptível. O comando do Grupamento organizou amplo serviço de assistência social: Setor de Assistência à Saúde; Setor de Assistência de Suprimentos; Setor de Assistência Especial; Setor de Assistência de Transporte e Setor de Assistência à Habitação.

### **Primeira reestruturação do Grupamento**

Em 30 de dezembro de 1957, o 1º Gpt E experimentou a primeira reestruturação com a extinção do 1º Batalhão Rodoviário e dos 3º e 4º Batalhões Ferroviários e criação dos 1º, 2º, 3º e 4º Batalhões de Engenharia de Construção com sede, respectivamente,



mente, nas cidades de Caicó/RN, Teresina/PI, Natal/RN e Crateús/CE. A sede do Batalhão de Serviços de Engenharia é transferida da cidade de Natal para Campina Grande/PB. Essa Organização Militar teve existência efêmera sendo extinta em 30 de novembro de 1965 para viabilizar a criação do 5º BEC.

### O batismo na seca

Já em 1959, o Grupamento engajou-se no amparo aos flagelados do temível fator climático cíclico que assolava o Nordeste. Amenizou a desumana condição a que os moradores eram submetidos. Sugeriu aos governos novos direcionamentos na condução política para evitar a impiedosa exploração que a população era submetida. Isso tinha o objetivo de suavizar os efeitos dessa dolorosa realidade que o sertanejo do semiárido nordestino é acometido periodicamente, por decorrência da irregularidade climática.

No quarto aniversário de criação do Grupamento, em artigo do escritor Luiz da Câmara Cascudo, publicado no dia 27 de abril de 1962, o Jornal "A República", de Natal, noticiou a conclusão do açude conhecido como Gargalheira, no município de Acari/RN, que havia sido começado em 1909:

O Exército Brasileiro, por mais que tenha realizado, continua a participar ativamente dessa calorosa empreitada cívica com o objetivo de arrefecer a sofreguidão com obras perenes, ofertando-lhes abrigo acalentador para usufruir das benesses legais e escapar das garras do abandono institucional. E dessa maneira esse povo sofrido poder fincar progressivas raízes sólidas no solo nordestino da pátria mãe.

### Transformação em Grande Comando

O Grupamento é transformado em Grande Comando a partir de 17 de junho de 1960 e em setembro do mesmo ano assumiu o comando o Gen Bda Augusto Tasso Fragoso.

Em 7 de novembro de 1973, o Grupamento recebeu a denominação de 1º Grupamento de Engenharia de Construção e prosseguiu na semeadura do desenvolvimento propiciando à população continuar a ceifar fartas toneladas de prosperidade.

O 7º Batalhão de Engenharia de Combate foi transferido da cidade do Rio de Janeiro para Natal, em 1971, e, em 2005, passou a integrar o 1º Gpt E.

Em 5 de janeiro de 1982, o Grupamento recebeu o 1º BEC que retornou às origens. Reinstalou-se na sua velha morada com solenidade e presenças marcantes de di-



versas autoridades e retomou os trabalhos após dez anos em São Gabriel da Cachoeira/AM. Caicó comemorou o retorno do filho pródigo.

Às diversas missões do Grupamento mais duas missões foram incorporadas no ano de 1984: construir a estrada de acesso à Baía da Traição, na Paraíba, e prestar assistência médica-odontológica aos índios da região.

### O terremoto

O Nordeste, acostumado às assolações que a natureza impõe-lhe, passou a ser palco de outra calamidade pública: os terremotos. Abalos sísmicos de até 5,5 graus da escala Richter atingiram cidades com edificações de estruturas frágeis. Em meados de 1987, o 1º Grupamento reconstruiu pequenas cidades no interior do Rio Grande do Norte. Acrescentou à sua experiência essa nova atividade ao reerguer dos escombros as cidades de João Câmara e Poço Branco e, paralelamente, apoiar a população em tratamentos médico e odontológico.

### A crise nos anos 1980

Nem tudo foi fácil nas lides do Grupamento. O País enfrentou crise financeira - alia-dada às indefinições políticas na década de 1980 e meados da seguinte - que limitou consideravelmente os investimentos nas obras de infraestrutura. O Exército não ficou imune às intempéries financeiras e o ritmo das atividades executadas desacelerou ou diminuiu. Algumas das consequências evidenciaram-se nas demissões de vários trabalhadores civis porque não havia recursos para prover os seus pagamentos por serem obtidos através de convênios com as diversas parcerias.

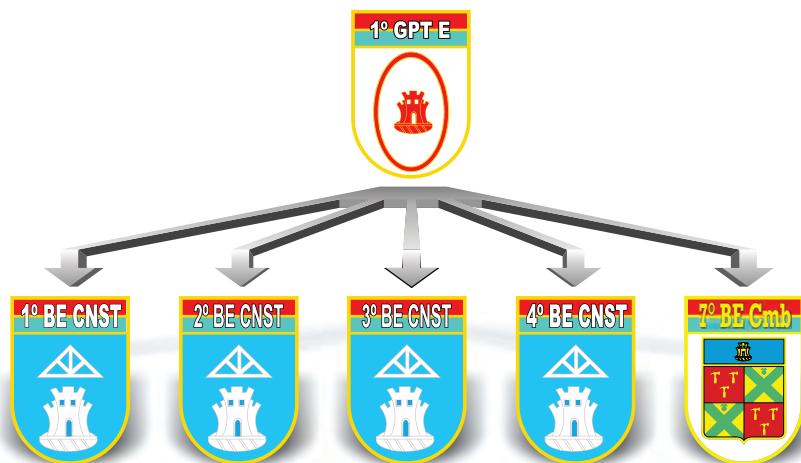
Desacelerou mas não parou e, além das obras em curso, continuou a atuar em diversos programas governamentais principalmente no controle e distribuição de água potável através de carros-pipa em convênio com a Sudene.

### Nova designação

Ao completar 50 anos de existência, em 1º de agosto de 2005, o Grupamento teve a denominação alterada. Retornou ao nome do ato de criação: 1º Grupamento de Engenharia. Nesta mesma data incorporou ao rol das organizações militares subordinadas o 7º Batalhão de Engenharia de Combate, passando a ser uma organização de apoio ao combate e de construção.



## 4.2 Estrutura organizacional



## 4.3 Denominação histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

### Descrição:

Forma retangular, tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa, cor representativa da Arma de Engenharia. Em abismo, um escudo peninsular português, cortado e filetado de ouro. No canto esquerdo do chefe, partido, com o primeiro quartel em campo de ouro, contendo cinco cóticas, de azul, em banda, representativo da família Lyra; o segundo quartel, em campo de ouro, com cinco estrelas, de seis pontas, de vermelho, em santor, peça contida no brasão da família Tavares; no canto direito do chefe, em campo de branco, “o castelo lendário da Arma azul-turquesa”, à qual pertenceu o general Aurélio de Lyra Tavares, ladeado por dois cactos, denominados mandacaru, de verde, planta típica do Nordeste, região na qual atua o 1º Gpt E. Em contracheфе, ondas de azul e prata, sob a vista da Ponta do Seixas, ponto mais oriental do Brasil, e de um sol sainete e raiado, tudo em suas cores, a localidade de João Pessoa, cidade natal do referido General. Envolvendo todo o conjunto, a denominação histórica “GRUPAMENTO GENERAL LYRA TAVARES”, em arco e de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a designação militar da OM.

Em 1999, o 1º Gpt E recebeu a denominação histórica de “Grupamento General Lyra Tavares”, em legítima homenagem a este ilustre filho da cidade de João Pessoa.

Aurélio de Lyra Tavares foi historiador, escritor, acadêmico, jurista, sociólogo e engenheiro. Na brilhante carreira militar exerceu diversas funções de destaque atingindo o posto de General-de-Exército. Pela sua trajetória de vida exemplar, destacando-se tanto nas lides da caserna quanto nas atividades acadêmicas, recebeu justa homenagem ao ser designado patrono do 1º Grupamento de Engenharia.

## 4.4 Comandantes

1950

Cel Rodrigo Octávio Jordão Ramos  
15 JUL 1955 a 17 JAN 1956



Cel Haroldo do Paço Mattoso Maia  
23 JAN 1956 a 11 FEV 1958



1960										1970				1980				1990				2000		2010				
Cel Afonso Augusto de Albuquerque	11 FEV 1958 a 13 SET 1960	3º	4º	Gen Augusto Tasso Fragoso	13 SET 1960 a 20 SET 1961																							
Gen Bda José Sinval Monteiro Lindenberg	22 JAN 1962 a 25 JAN 1963	5º	6º	Gen Bda Arnaldo Augusto da Matta	25 JAN 1963 a 21 FEV 1964																							
Gen Bda Arthur Duarte Candal Fonseca	8 ABR 1964 a 12 JUN 1965	7º	8º	Gen Bda Euler Bentes Monteiro	12 JUN 1965 a 9 JAN 1967																							
Gen Bda Venitius Nazareth Notare	9 JAN 1967 a 3 JUN 1969	9º	10º	Gen Bda Samuel Augusto Alves Corrêa	3 JUN 1969 a 27 FEV 1970	1970																						
Gen Div Delio Barbosa Leite	27 FEV 1970 a 15 FEV 1974	11º	12º	Gen Bda Galileu Machado Gonçalves	15 FEV 1974 a 10 DEZ 1975																							
Gen Bda Rubens Mario B. Negreiros	20 JAN 1976 a 4 MAR 1977	13º	14º	Gen Bda Athos Cesar Baptista Teixeira	13 MAIO 1977 a 29 JAN 1980	1980																						
Gen Div Roberto França Domingues	29 JAN 1980 a 18 DEZ 1981	15º	16º	Gen Bda Inaldo Seabra de Noronha	18 DEZ 1981 a 23 AGO 1982																							
Gen Bda Cláudio Bicalho Pitombo	13 SET 1982 a 10 JAN 1984	17º	18º	Gen Bda Job Lorena de Santanna	10 JAN 1984 a 12 ABR 1985																							
Gen Bda Hely Rego	12 ABR 1985 a 25 ABR 1986	19º	20º	Gen Bda Tibério Kimmel de Macedo	25 ABR 1986 a 3 MAIO 1988																							
Gen Bda Victor José Schlobach Fortuna	3 MAIO 1988 a 26 ABR 1990	21º	22º	Gen Bda Paulo Fabiano do Prado Soares	26 ABR 1990 a 6 FEV 1992																							
Gen Div Arby Iigo Rech	6 FEV 1992 a 16 MAIO 1994	23º	24º	Gen Bda João Crisóstomo de Souza	16 MAIO 1994 a 24 ABR 1995																							
Gen Div Mário Ivan Araújo Bezerra	24 MAIO 1995 a 25 ABR 1997	25º	26º	Gen Bda Enzo Martins Peri	25 ABR 1997 a 4 MAIO 1998																							
Gen Bda Marco Antônio Longo	4 MAIO 1998 a 27 ABR 2000	27º	28º	Gen Bda Godofredo Jesus Corrêa	27 ABR 2000 a 7 MAR 2002																							
Gen Bda Vitor Carulla Filho	7 MAR 2002 a 28 JAN 2005	29º	30º	Gen Div Paulo Kazunori Komatsu	28 JAN 2005 a 18 AGO 2006																							
Gen Bda Jorge Ernesto Pinto Fraxe	18 AGO 2006 a 10 MAIO 2009	31º	32º	Gen Div Vicente Gonçalves de Magalhães	11 MAIO 2009 a 31 MAR 2011	2010																						
Gen Bda Marcio Velloso Guimarães	31 MAR 2011 a 17 AGO 2012	33º	34º	Gen Bda Carlos Alberto Maciel Teixeira	17 AGO 2012 a 27 AGO 2014																							
Gen Bda Daniel de Almeida Dantas	Comandante Atual	35º																										

Depois de longos anos de vicejante trabalho no Nordeste, pode-se olhar pelo retrovisor da história e visualizar páginas ilustradas de realizações importantes da Engenharia do Exército. As obras duradouras e a incessante batalha na construção de um mundo menos árido ao povo nordestino, no intuito de que esses brasileiros possam respirar os ares da contínua progressão e obter a qualidade de vida almejada, remetem-nos às palavras do Gen Rodrigo Octávio – primeiro Comandante do Grupamento – que foram proferidas na tenra formação do 1º Grupamento de Engenharia: “A Engenharia de Construção não apenas participa, mas modifica o curso da história da região onde honesta, sofrida e bravamente assina o nome do Exército Brasileiro nas obras que realiza.”



## 4.5 1º Batalhão de Engenharia de Construção – 1º BEC –

### 4.5.1 Histórico

Na década de 1950, as máquinas da Engenharia do Exército trabalhavam nas construções das principais vias de transporte ligando o Sul às demais regiões do País. E por desejo do chefe da nação de expandir aquele trabalho noutras localidades extremamente desassistidas, estudos imediatos foram realizados para a criação de mais batalhões de engenharia. Os topógrafos já apontavam os teodolitos noutras direções para abrirem novas rotas de integração nos ermos recantos da Pátria. Os equipamentos foram assentados no Nordeste e um novo alvorecer avizinhou-se. O progresso bateu à porta daquelas plagas ávidas pelo amparo governamental.

Batalhões foram criados no intuito de construir rodovias e ferrovias interligando as principais cidades visando ao desenvolvimento regional e ao abrandamento da seca



angustiante no semiárido nordestino. Dentre eles, surgiu o 1º Batalhão Rodoviário (1º B Rv), criado em 19 de janeiro de 1955, com sede em Caicó/RN.

No dia 30 de março de 1955, o Maj Sylvio Abrantes e o 1º Ten Francisco de Assis Castelliano de Lucena, em ato solene, receberam das mãos do prefeito de Caicó, o senhor José Benévolo Xavier, as chaves de uma escola rural inacabada e abandonada que, após consideráveis reparos, serviu de instalações ao Batalhão. As famílias dos militares, pela inexistência de casas disponíveis para aluguel em Caicó, instalaram-se inicialmente em Campina Grande/PB, distante 200 km. Periodicamente esses militares eram dispensados nos finais de semana para visitarem seus entes queridos.

A população de Caicó, ansiosa pela chegada do Batalhão, já antevia o progresso chegado à caatinga e alargando novos horizontes. Jornais noticiavam em letras garrafais as vantagens advindas da instalação de um quartel de engenharia na cidade. Os jovens - durante a prestação do serviço militar - se profissionalizariam como motoristas, operadores de máquinas, mecânicos etc. Os demais moradores colheriam os frutos com a elevação do nível de instrução, na circulação de dinheiro no comércio e, como consequência, a diminuição do êxodo rural que era um problema insanável na região. O Exército também protagonizaria no quesito segurança pública, pois com a presença ostensiva e a atuação de militares fardados a tranquilidade iria ecoar nos diversos recantos dos sertões nordestinos.

Quando os integrantes do 1º B Rv começaram a chegar na cidade, o jornal local A Folha, número 61, de 30 de abril de 1955, publicou matéria, transcrita a seguir:

#### Batalhão Rodoviário

Como noticiamos na semana última, já se encontra em Caicó o primeiro contingente do Batalhão Rodoviário transferido para esta cidade. Não é mais uma simples notícia ou um boato, como supunham muitos. Aqui está um grupo de oficiais, com o ilustre comandante à frente, nos preparativos para receber o grosso da tropa. Não se trata de uma medida de caráter político. A localização em Caicó do Batalhão Rodoviário obedeceu a vários fatores de ordem técnica. Cidade do interior, coração das secas periódicas que nos flagelam, encruzilhada natural de várias estradas que ligam o litoral ao sertão adusto e diversos estados nordestinos, era Caicó a cidade indicada para sede de um batalhão de engenharia, como este. Sua missão é, principalmente, construir e conservar



estradas de rodagem no interior dos estados do Nordeste. Não se restringem, porém, suas atividades apenas a estradas de rodagem. Elas se estendem, igualmente, a construções de pontes, açudes etc. Foi providencial a sua chegada neste momento, quando, devido às chuvas, as nossas estradas federais se encontram quase intransitáveis. É um martírio viajar hoje para Natal ou Recife, com estradas esburacadas, sem revestimento, com pontas de pedras a ameaçar pneumáticos, peças e passageiros. Temos a certeza de que vamos ter boas estradas, com conservação permanente, e de que novas estradas riscarão a paisagem sertaneja para encurtar distâncias e unir cidades e estados entre si, na marcha vitoriosa do progresso. Caicó saúda, pois, o Batalhão Rodoviário, com votos de boas-vindas.

### As comunicações

A comunicação com outras localidades constituía em dificuldade quase intransponível porque não havia sistema regular de envio e recepção de correspondências, nem estação de rádio ou sinais de televisão. Nem mesmo um simples telefonema era possível, pois não havia disponibilidade desse serviço. Então uma estação-rádio, para estabelecer a comunicação e diminuir o isolamento, era necessária e premente. Logo o Comando da Unidade encarregou-se de conseguir um importante equipamento. Veja como foi o transporte e a instalação do primeiro equipamento rádio em Caicó:

O Major Sylvio Abrantes retornou do reconhecimento em Caicó para Recife onde se encontrou com o Capitão Virgílio da Veiga e com o 1º Tenente João Magalhães de Souza. Estes oficiais foram transferidos do Rio de Janeiro para Caicó e viajaram em avião da Força Aérea até Recife, para economia dos recursos do Serviço de Embarque, conforme o costume do órgão movimentador do Exército na época. Em Recife, os dois oficiais aguardariam a chegada do Major Sylvio Abrantes que se encontrava em Caicó, por ordem do Ten Cel José Ferraz da Rocha, em missão de reconhecimento do sítio onde construiria sede do 1º B Rv. Chega o Major em Recife e hospeda-se no hotel Guararapes e manda avisar os dois oficiais recém-chegados do Rio de Janeiro. Durante o jantar o Major Sylvio dá as instruções aos dois oficiais: "Deveriam seguir para Campina Grande, ficando adidos ao 3º Batalhão Ferroviário, até a chegada de uma



estação-rádio, a qual deveriam levar para Caicó". Com a estação-rádio o núcleo inicial do 1º B Rv poderia comunicar-se diretamente com o Rio de Janeiro porque naquela época não existiam telefones em Caicó.

O Capitão Virgílio da Veiga parte para o 3º B Fv, sediado em Campina Grande, na Paraíba, de carona em um avião da FAB e o 1º Ten João Magalhães de Souza segue por meios terrestres. O Capitão chegou na manhã e o Tenente na tarde do dia 1º de abril de 1955. Nesta tarde chegaram os dois Sargentos radiotelegrafistas que comporiam a equipe de militares que se deslocaria para Caicó: 1º Sgt José Marques de Sales e o 3º Sgt José Ribamar Costa Araújo. O 1º Ten Hiran de Aguiar e Souza, que já se encontrava em Campina Grande, junta-se ao grupo. Este grupo de militares comporia a "Equipe Seridó", assim denominada pelo Capitão Virgílio da Veiga. Esta equipe encontrava-se desde o dia 1º de abril de 1955 aguardando a chegada da estação-rádio que fora despachada de trem de João Pessoa para Campina Grande. Durante o trajeto para o interior ocorreu uma pane no trem que impedia sua chegada a Campina Grande. Quando o Cap Virgílio da Veiga soube que o trem encontrava-se impedido de chegar, solicitou ao Comandante do 3º B Fv uma viatura para resgatar o equipamento. Apoiado pelo 3º B Fv, o Cap Virgílio da Veiga conseguiu trazer o equipamento para Campina Grande. Assim, a Equipe Seridó saiu de Campina Grande, do quartel do 3º Batalhão Ferroviário, no dia 11 de abril de 1955, uma segunda-feira, utilizando um jipe e uma viatura duas e meia toneladas GMC com a missão de chegar a Caicó, transportar e instalar uma estação rádio. Conta o Cel Virgílio da Veiga, que comandava o 3º B Fv, recém-criado pela extinção do 7º Batalhão de Engenharia: quando o comboio chegou à cidade de Jardim do Seridó, o rio Seridó encontrava-se cheio não permitindo a passagem a vau. Valendo-se da informação de um menino que se banhava no rio, o comboio prosseguiu através campo, até encontrar uma ponte metálica, inexplicavelmente distante cerca de oito quilômetros do eixo da estrada, através da qual realizaram a transposição do curso de água. A equipe chegou a Caicó ao final do dia 11 de abril de 1955, uma segunda-feira, debaixo de intenso temporal, e foi se instalar no hotel Avenida. O prefeito da cidade foi o anfitrião, recebendo a equipe de militares. No dia seguinte, os militares instalaram-se em uma casa com chuveiro no meio do pátio, com água



encanada na cozinha e um varandão. Esta casa localizava-se em rua que dava acesso à praça José Augusto, chamada pelo Cap Virgílio de “Praça do Dedo” pelo fato de lá encontrar-se a estátua de José Augusto, cuja mão direita tem o dedo apontando para cima. A equipe era composta pelos Cap Eng Virgílio da Veiga, 1º Ten Eng Hiram de Aguiar e Souza, 2º Ten Eng João Magalhães de Souza, Sargentos radiotelegrafistas, 1º Sgt José Marques de Sales e 3º Sgt José Ribamar Costa Araújo e dois soldados motoristas, totalizando sete militares. Instalada a antena e operada a estação rádio não funcionou. O defeito foi solucionado dias depois, após a chegada de uma nova peça do Recife. Assim, em 20 de abril, já totalmente instalada, entra no ar a estação de rádio PTR-2E, do Serviço de Comunicações da 7ª Região Militar, funcionando anexa ao 1º B Rv. A confirmação de que a pane fora sanada veio através de um radiograma do Ten Cel José Ferraz da Rocha, que do Rio de Janeiro informava que já podiam ser ouvidos naquela capital. Estava estabelecida a ligação do 1º B Rv com a capital do País, que na época era a cidade do Rio de Janeiro. (SILVA, 2011).

Caicó era a terceira maior cidade do Estado. A população citadina consistia em torno de sete mil habitantes e não havia transporte regular urbano e nem tampouco para outras cidades. Para viajar dependeria da sorte em arranjar carona. Os militares e os familiares constantemente viajavam nas boleias dos caminhões do Batalhão.

### **Alimentação**

A alimentação era composta por iguarias da região e o cardápio recheado de carnes de bode, cabrito, carneiro, ave de arribação e mocó. Leite de cabra também era encontrado facilmente. (SILVA, 2011)

### **Educação**

O monsenhor Walfredo Gurgel, diretor da única escola de Caicó, disponibilizou salas para funcionar a Escola Regimental do Batalhão. Nos acampamentos das companhias destacadas foram improvisadas salas de aula oferecendo ensino de boa qualidade junto aos canteiros de obras para os soldados, dependentes dos militares destacados e também para os habitantes locais interessados. A metade do efetivo incorporado era analfabeto e os demais com baixa escolaridade. À noite, depois de um dia dedicado à rude batalha no trecho, alguns sargentos e tenentes, em trabalho voluntário, faziam um terceiro turno lecio-



nando para alfabetizar uns e melhorar um pouco mais o nível de instrução de outros, principalmente dos soldados de origem mais humilde que nunca estiveram sentados num banco escolar. Os docentes, igualmente cansados da peleja diária nos canteiros de trabalho, sentiam-se gratificados em proporcionar a esses fortes sobreviventes as condições de poderem palmilhar os primeiros degraus na escalada do saber formal.



Vista parcial da cidade de Caicó em 1955

Em agosto de 1955, os engenheiros já estavam no trecho construindo estradas, ferrovias e obras de arte. O Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs) e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) foram os parceiros iniciais na vultosa cruzada construtiva.

O 1º Batalhão Rodoviário, no final do primeiro ano da criação, tinha sob sua responsabilidade dez rodovias, num total de 923 km, e uma ferrovia com 77 km abrangendo três estados: Rio Grande do Norte, Paraíba e Ceará. As residências e companhias destacadas situavam-se num raio de 300 km da sede.

### A transformação

Em 30 de dezembro de 1957, com a necessidade do redirecionamento de emprego, ocorreu a transformação e a Unidade recebeu a denominação de 1º Batalhão de Engenharia de Construção (1º BEC), incorporando no seu acervo todo o material e equipamento do 1º B Rv e permanecendo com o mesmo quadro efetivo de pessoal militar e civil do extinto Batalhão.



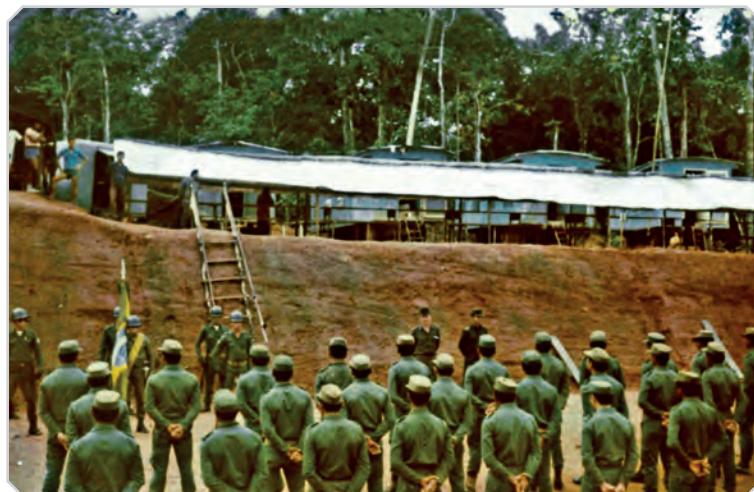
## Transferência para a Amazônia

Em 23 de abril de 1973, o 1º Batalhão foi transferido para São Gabriel da Cachoeira/AM indo integrar o 2º Grupamento de Engenharia de Construção, tendo como missões principais:

- a implantação da BR-307 nos trechos de São Gabriel da Cachoeira/AM a Cucuí/AM;
- a implantação da BR-210 (Perimetral Norte) até Benjamin Constant/AM; e
- a construção das instalações da sede em São Gabriel da Cachoeira, incluindo as vilas de oficiais, subtenentes/sargentos e de servidores civis.

Em 1973, o 1º BEC alargou o seu campo de atuação e encerrou o ano com o efetivo assim distribuído: em Caicó 468 militares e 868 servidores civis. Em São Gabriel da Cachoeira havia 63 militares e 53 civis.

Em janeiro de 1974, passou a integrar o 2º Gpt E Cnst e em maio instalou-se definitivamente na região amazônica com a presteza e a determinação que lhe eram peculiares. As máquinas não se arrefeceram e continuaram acelerando outros longínquos rincões levando progresso a mais um recanto desta grandiosa Pátria. Nessa nova empreitada, engajou-se na construção da rodovia BR-307, no trecho Cucuí-São Gabriel da Cachoeira. Essa via foi projetada para estabelecer a ligação entre as cidades de Cruzeiro do Sul/AC e Cucuí, no Amazonas.



Formatura do 1º BEC em São Gabriel da Cachoeira - 1974



## Os problemas enfrentados na Amazônia

Os militares e os servidores civis, que estavam aclimatados com as secas prolongadas do nordeste, passaram a enfrentar uma situação oposta: o clima úmido suscitado pela imensidão de rios e igarapés e pelas densas chuvas. Dentre as muitas dificuldades para a implantação das rodovias, uma impunha-se na maior parte do ano que era o alto índice pluviométrico na região de São Gabriel da Cachoeira, sendo maior que a média registrada na Amazônia. Nesta zona, o período anual no trabalho de construção não ultrapassava quatro meses obrigando a Unidade a realizar grandes e difíceis rocadas de equipamentos entre as suas frentes de trabalho.

## A tragédia do Cap Nobuo Oba

Em 16 de outubro de 1974, uma embarcação do 1º Batalhão de Engenharia de Construção, ao regressar de um exercício de reconhecimento, afundou no rio Negro, a 20 km de São Gabriel da Cachoeira. Um dos seus três ocupantes, antes de desaparecer arrastado pela correnteza do rio, salvou um companheiro que não sabia nadar. Era o Capitão de Engenharia Nobuo Oba que desde cedo revelou vocação para a carreira militar e aos dezessete anos foi matriculado na Escola Preparatória de Campinas e logo após seguiu para a Academia Militar das Agulhas Negras, formando-se com destaque para o oficialato. Depois, matriculado no Instituto Militar de Engenharia, concluiu o curso de Fortificação e Construção. Esse dedicado oficial era conhecido pelas habilidades de apresentar soluções aos problemas permeando novos e eficazes caminhos. Tão nobre carreira encerrou-se, por obra da fatalidade, sob o mesmo signo com que principiou a preocupação em ser útil, a corajosa abnegação, o pensamento altruísta, sublimados no sacrifício da própria vida. Foi promovido pós-morte a major por decreto presidencial.

## O retorno

As lideranças nordestinas continuaram alimentando as esperanças de que o 1º BEC, alhures, ainda retornaria a Caicó. Diversas empreitadas políticas foram efetuadas para “repatriar” aquela Unidade. A incansável luta teve final feliz e, em 5 de janeiro de 1982, quando o Batalhão retornou para sua cidade natal. E a população comemorou efusivamente o regresso às origens.

Mas o 1º BEC não deixou os moradores de São Gabriel da Cachoeira órfãos, sem o amparo necessário da Engenharia do Exército. Lá permaneceu um filho ilustre: a 1ª Companhia de Engenharia a dar continuidade nas obras necessárias para o desenvolvimento daquela região.



#### 4.5.2 Denominação Histórica



Estandarte Histórico e Patrono

Em 24 de setembro de 2002, a Portaria nº 514, do Gabinete do Comandante do Exército, concedeu o Estandarte Histórico ao 1º BEC, com a seguinte descrição heráldica:

Forma retangular, tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa cor representativa da Arma de Engenharia. Em abismo, um escudo peninsular português, filetado de ouro; chefe de amarelo, ostentando, em suas cores, o castelo lendário da Arma azul-turquesa. Sotoposto ao chefe, um campo esquartelado, sendo o primeiro quartel, de verde, exibindo uma cabeça de onça alternadas de azul-ultramar e prata, encimadas por uma torre de poço de cata-vento, de negro, representando as obras hídricas realizadas pelo Batalhão no semi-árido nordestino; terceiro quartel, de branco, contendo uma porção de solo, estilizada, de marrom, encimada por um cacto mandacaru, de verde, simbolizando a rusticidade do sertanejo da região do Seridó, onde a Unidade se encontra sediada; quarto quartel, de vermelho, apresentando, em brocante, uma estrada estilizada, de negro, tracejada em ouro,



na caracterização das obras viárias executadas pelo Batalhão. Encimando o escudo, a denominação histórica "BATALHÃO SERIDÓ", em arco e de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrita, em caracteres de ouro, a designação militar da OM.

A Portaria nº 263, de 6 de maio de 1998, concedeu ao 1º Batalhão de Engenharia de Construção a denominação histórica "BATALHÃO SERIDÓ" pelo estreito vínculo existente entre a região do Seridó e o 1º BEC. Desde a instalação da Unidade nessa extensão nordestina de clima semiárido, soldados embrenharam-se nas caatingas construindo estradas, barragens, açudes, perfurando poços, executando obras sociais, dentre tantas outras atividades. Esses homens do Exército e as máquinas em ação passaram a integrar a paisagem rotineira daquela vasta esfera social, tornando-se elementos integrantes da cultura desse povo. Portanto, a homenagem do Exército a essas pessoas acolhedoras foi justa e merecida pela simbiose existente entre população e 1º Batalhão de Engenharia de Construção.

#### 4.5.3 Comandantes

<b>1950</b>	TC José Ferraz da Rocha 1º JUL 1955 a 19 SET 1956	<b>1º</b>	<b>2º</b>	TC Ergílio Cláudio da Silva 19 SET 1956 a 1º MAR 1958
	TC Alfredo Correia Lima 1º MAR 1958 a 1º NOV 1958	<b>3º</b>	<b>4º</b>	TC Hélio Ibiapina de Lima 1º NOV 1958 a 5 JAN 1961
	TC Kleber Rolim Pinheiro 5 JAN 1961 a 11 FEV 1962	<b>5º</b>	<b>6º</b>	Cel Lúcio de Moraes Caldas 16 AGO 1963 a 12 JAN 1968
	Cel Marius Trajano Teixeira Netto 12 JAN 1968 a 10 NOV 1969	<b>7º</b>	<b>8º</b>	Cel José Pinto dos Reis 11 MAR 1970 a 26 FEV 1973
	TC Hely Rego 26 FEV 1973 a 31 JAN 1975	<b>9º</b>	<b>10º</b>	TC Nilton do Monte Furtado 31 JAN 1975 a 15 FEV 1977
	TC Sid Erlan de Alencar 15 FEV 1977 a 7 MAR 1979	<b>11º</b>	<b>12º</b>	Cel José Henrique da Cunha Jardim 7 MAR 1979 a 27 JAN 1983
	Cel Iaco Astoriano de Souza 27 JAN 1983 a 28 JAN 1985	<b>13º</b>	<b>14º</b>	Cel Luiz Mário Vitoria Neto 28 JAN 1985 a 30 JAN 1987
<b>1990</b>	Cel Antônio de Padua Souza Lopes 30 JAN 1987 a 24 JAN 1990	<b>15º</b>	<b>16º</b>	TC Paulo Kazunori Komatsu 24 JAN 1990 a 8 JAN 1993
	Cel Sinval Rosa da Silva 8 JAN 1993 a 27 JAN 1995	<b>17º</b>	<b>18º</b>	Cel José Rodrigues de Medeiros Neto 27 JAN 1995 a 24 JAN 1997
	Cel Ronaldo Rodrigues da Silva 24 JAN 1997 a 29 JAN 1999	<b>19º</b>	<b>20º</b>	Cel Jorge Ernesto Pinto Fraxe 29 JAN 1999 a 26 JAN 2001
	TC R. Cavalcante de Mendonça 6 JAN 2001 a 13 FEV 2004	<b>21º</b>	<b>22º</b>	TC Newton Bellinati 13 FEV 2004 a 26 JAN 2007
	Cel Tito Tavares 26 JAN 2007 a 22 JAN 2009	<b>23º</b>	<b>24º</b>	TC Paulo Sérgio Ortiz Rosa 22 JAN 2009 a 26 JAN 2011
	TC A. de Pádua Vilaça de Aguiar Silva 26 JAN 2011 a 28 JUN 2012	<b>25º</b>	<b>26º</b>	Cel José Sirlando Cavalcante das Neves Comandante Atual



#### 4.5.4 Acervo de obras

Nas décadas de 1950 a 1970 e a de 1990 foram executadas mais intensamente as obras rodoviárias. Os órgãos convenientes nessas empreitadas foram DNER, MVOP, Dnocs, Funai, Minfra e DNIT. Nas três primeiras décadas predominaram os trabalhos de implantação e construção de estradas e na década de 90 foram mais intensos os de conservação e restauração das rodovias. No Rio Grande do Norte e na Paraíba, houve maior concentração de obras seguindo-se em menores proporções pelos estados do Ceará, Pernambuco e Alagoas.

No final da década de 1960 e nos anos 1970, dedicou-se quase com exclusividade às obras dos grandes eixos rodoviários previstos no Plano Nacional de Viação.

Na metade da década de 1960 engajou-se em duas importantes rodovias: a BR-407 e a BR-230. A BR-407 é uma rodovia de ligação entre Piripiri, no Piauí, e Anagé, na Bahia. A BR-230, popularmente chamada de Transamazônica, é uma rodovia transversal, com 4.918 quilômetros, que ligaria Cabedelo/PB a Benjamim Constant/AM. Foi implantada somente até Lábrea/AM.

A seguir, a relação das principais obras que constam do acervo do Batalhão.

Em 1955, ano da criação da Organização Militar, iniciou a construção de uma ponte sobre o rio Seridó, em convênio com o MVOP, e implantou trecho da BR-230 entre São Mamedes e Patos, em convênio com o DNER.

Em 1956, implantou trechos de rodovias, em convênio com o DNER:

- entre Parelhas/RN-Santa Luzia/PB, com 34 km;
- entre Seridó-Ouro Branco;
- Caicó-Alexandria-Pau dos ferros;
- entre Caicó-Serra Negra do Norte-Pombal/PB;
- entre Piancó-Conceição/PB-Mauriti/CE;
- entre Brejo do Cruz-Patu-Catolé do Rocha;]
- entre Pombal-Souza; e
- entre Patos-Santa Luzia/PB.



Fonte: Cel Gilberto Carneiro Tavares

**Inauguração da ponte sangradouro do aterro barragem Bio Paulo na rodovia Patos - Santa Luzia.  
Churrasco preparado sob a ponte, em dezembro de 1956.**

Em 1957, implantou rodovia no trecho Caicó-Jucurutu-Florânia/RN.

Em 1958, construiu 32 unidades residenciais – Próprio Nacional Residencial (PNR) – para oficiais e sargentos e uma casa de hóspede, em Petrolina/PE, com recursos do Ministério do Exército.

Em 1966, por convênio com o DNER, executou:

- a implantação de trecho rodoviário entre Ipanguaçu-Santana do Matos/RN;
- a implantação de trecho rodoviário entre Currais Novos/RN-Santana do Matos/RN;
- a implantação de trecho rodoviário entre Petrolina-Rajada/PE; e
- a pavimentação da BR-226, no trecho Santa Cruz-Currais Novos/RN.

Em 1967 e 1968, em convênio com o Ipase, construiu 130 casas no Rio Grande do Norte e outras 250 na Paraíba.



Fonte: Cel Gilberto Carneiro Tavares

**Construção de casas para o Ipase em Natal/RN - 1967**



Em 1969, com recursos oriundos do Ministério do Exército, construiu um clube, incluindo uma casa de hóspede, para oficiais em Caicó/RN.

Ainda no mesmo ano, em convênio com a Sudene, perfurou 79 poços tubulares no Rio Grande do Norte.

Em 1970 e nos três anos seguintes realizou:

- a pavimentação de 20,5 km da BR-230 no trecho entroncamento da BR-116 a Lavras da Mangabeira/CE, em convênio com o DNER;



BR-230 entre Lavras da Mangabeira e Várzea Alegre - 1973

- a pavimentação da BR-230 no trecho Pombal-Cajazeiras;
- estudos e projetos em 112 km da BR-230; e
- a construção de 30 km da ferrovia Oscar Nelson, no trecho São Rafael-Jucurutu.

### Mudança de ares

Como já foi dito, em 1973, o 1º Batalhão de Engenharia de Construção mudou de ares. Saiu do cerrado num clima semiárido para conviver com a umidade e calor extremos, entremeado na floresta amazônica, em São Gabriel da Cachoeira. Nessa nova paragem, logo ao tocar o solo nortista, o roncar das máquinas ecoou na relva densa e nos anos em que esteve naquela região acumulou um bom acervo de obras:

- ampliou a área de desembarque do Porto de Camanaus, na margem do rio Negro, no estado do Amazonas;



- implantou o trecho São Gabriel da Cachoeira-Cucuí, da rodovia BR-307, no estado do Amazonas em convênio com o DNER;
- construiu um aquartelamento em São Gabriel da Cachoeira/AM com recursos do Ministério do Exército;
- construiu 70 casas para residências de militares e servidores civis, em São Gabriel da Cachoeira; e



Vista da vila do servidores civis em São Gabriel da Cachoeira - 1978

- construiu um clube para militares e uma casa de hóspede, em São Gabriel da Cachoeira.



Vista aérea da sede do Clube dos Oficiais de São Gabriel da Cachoeira - 1978



## O retorno

Ao retornar para Caicó, em 1982, iniciou uma nova fase de atividade: a construção de obras emergenciais visando minimizar os efeitos devastadores da seca no Nordeste, em convênio com a Sudene:

- construiu o açude Pinga, em Cerro Corá, no estado do Rio Grande do Norte; e
- executou a coordenação e o controle de frentes de emergência no Rio Grande do Norte.

Em 1983, em convênio com a Sudene, construiu:

- o açude Imbé, em Nova Floresta/PB; e
- o açude Tourão, em Patu/RN.

Em 1984, construiu:

- o açude Serra Vermelha, no município de Conceição/PB, em convênio com a Sudene, concluindo em 1986;
- o revestimento primário de 53 km de rodovia vicinal, na Aldeia Potiguara, no município de Bahia da Traição/PB, em convênio com a Sudene;
- o açude Serra Branca, no município de Pedra Lavada/PB, em convênio com a Sudene, concluindo em 1986;
- os açudes Mamão, no município de Equador, e Caldeirão, no município de Parelhas, ambos em convênio com o Governo do Rio Grande do Norte; e
- uma casa de hóspede, com recursos do Ministério do Exército, no município de Caicó.

Ainda em 1984, executou melhoramento de 53 km de estrada vicinal na Aldeia Potiguara e construiu 40 m de ponte de madeira, em convênio com a Funai.

Em 1985, em convênio com o Governo do Estado da Paraíba, perfurou e instalou 120 poços tubulares no vale do Piancó/PB, concluindo os serviços em 1986.

Em convênio com a Sudene, construiu os seguintes açudes:

- Serra Branca, em Pedra Lavrada/PB;
- Serra Vermelha, em Conceição/PB; e



- Boqueirão do Cais, em Cuité/PB.

Em 1986 construiu:

- o açude Calabouço no município de Passa e Fica/RN, em convênio com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, finalizando-o em 1987; e

- 60 poços tubulares no Vale do Piancó/PB, em convênio com o Governo do Estado da Paraíba, terminando em 1987.

Em 1987 realizou:

- a perfuração e instalação de 87 poços tubulares no Vale do Piancó/PB, em convênio com o Governo do Estado da Paraíba;



**Perfuração de poços no vale do Piancó - 1987**

- a construção do açude dos Prazeres, no município de Barro/CE, concluindo em 1988, em convênio com o Proni (Programa Nacional de Irrigação);



**Construção do açude Prazeres**



- a construção do açude Elias Gomes, no município de Picuí/PB, em convênio com o Proni; e

- o assessoramento técnico para a conclusão do açude Xaréu, com 400.000 metros cúbicos, na ilha de Fernando de Noronha.

Em 1988, construiu:

- o açude Caraibeiras, no município de Picuí/PB, em convênio com o Proni;
- o açude Cinco Vacas, no município de Sumé/PB, em convênio com o Proni;
- o açude Riacho Verde, no município de Quixeramobim/CE, em convênio com o Proni; e
- 356 casas residenciais e prédios públicos na cidade de João Câmara/RN, em convênio com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte.

Em 1989, em convênio com o Governo do Estado da Paraíba, construiu os açudes:

- Macambira, no município de Princesa Isabel;
- Boqueirão do Cais, no município de Cuité/PB, em convênio com o Governo do Estado da Paraíba;
- Garra II, no município de Imaculada;
- Panela, no município de Teixeira;
- Lamedor de Exu, no município de Jaru; e
- Bola, no município de Água Branca.

Ainda em convênio com o Governo do Estado da Paraíba:

- realizou a perfuração e instalação de 54 poços tubulares no Vale do Piancó;
- perfurou e instalou 24 poços tubulares, em convênio com o Proni, no estado da Paraíba; e
- construiu 2.741 cisternas familiares, no estado da Paraíba.

Em 1991, perfurou e instalou 26 poços tubulares, em convênio com o Incra, no estado do Rio Grande do Norte.



Em 1992, construiu adutoras, no Rio Grande do Norte em convênio com o Incra.

Em 1993, perfurou e instalou:

- 7 poços tubulares nos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, em convênio com o Ministério da Irrigação; e
- 30 poços tubulares no estado do Ceará, em convênio com o Governo daquele Estado.

Em 1993, concluiu a construção de 5,1 km do canal do Pataxó Açu, em convênio com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte.

Em 1994, realizou:

- a perfuração e instalação de 30 poços tubulares, no estado do Ceará, em convênio com o Governo daquele Estado;
- a restauração de 2 diques de proteção em Jucurutu/RN, em convênio com o Incra; e
- a reconstrução do açude Santa Cruz, no município de Santa Cruz/RN, em convênio com o Dnocs.

Em 1996, em convênio com a prefeitura do município de Vista Alegre, recuperou o açude de Vista Serrana.

Em 1997, realizou:

- serviços topográficos em área do aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN, em convênio com a Infraero;
- cercou com estacas de concreto uma área de 1.500 ha do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em convênio com a Infraero;
- iniciou a construção da pista de pouso e do pátio de estacionamento de aeronaves do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN, concluindo-a em 2014, em convênio com a Infraero;
- a construção de 14,3 km de estrada para acesso a projeto de assentamento do Incra, em Alhandra/PB; e
- a conservação, os reparos e o alargamento de 44 m de ponte na BR-405, no Rio Grande do Norte, em convênio com o DNER.



Em 1998, executou:

- a perfuração e instalação de 9 poços tubulares em projeto de assentamento do Incra, em Alhandra/PB; e
- a perfuração e instalação de 41 poços tubulares no estado da Paraíba, em convênio com o Governo daquele Estado.

Em 1999, construiu a adutora Manuel Torres, que liga Caicó/RN a Jardim de Piranhas, no Rio Grande do Norte, finalizando-a em 2000.

Nos anos 1990, restaurou 37 km da BR-101, do Km 104 ao Km 141, no estado de Alagoas.

Em 2000, iniciou o funcionamento do dessalinizador instalado no interior da própria Unidade com a finalidade de purificar a água fornecida por poço tubular.

Em 2002, iniciou:

- os serviços de conservação da RN-118 Caicó/RN-Jucurutu/RN;
- os serviços de conservação da RN-088 Jardim do Seridó-Parelhas, em convênio com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte; e
- a recuperação de 50 km da BR-407, no trecho entre as cidades de Paulistana e Patos do Piauí, no estado do Piauí, em convênio com o DNIT.

Em 2004, restaurou 20 km da RN-226, no trecho de Currais Novos a São Vicente, em convênio com o Governo do Rio Grande do Norte.

Em 2005 e 2006, pavimentou 18 km de rodovia, no trecho de Cabrobó-Ponta da Ilha de Assunção, e restaurou 50 km de estradas vicinais e a ponte de acesso àquele localidade e iniciou, na BR-101/RN, 46,2 km de obras de readequação de capacidade com pavimento rígido e restauração da pista existente, concluindo em 2012.

O 1º BEC mantém-se firme na missão de adestrar os seus quadros e de contribuir para o desenvolvimento da região Nordeste e do País, legitimando a feliz decisão do presidente Café Filho de criar os batalhões de engenharia de construção no Nordeste. Embora ainda persistam resquícios de antigos infortúnios socioeconômicos, os filhos desse garboso recanto da Pátria já podem desfrutar do progresso sem precisar abandonar o seu torrão natal. E o Exército Brasileiro continua comprometido no propósito maior de melhoria da qualidade de vida do povo brasileiro.



## 4.6 2º Batalhão de Engenharia de Construção – 2º BEC –

### 4.6.1 Histórico

O Decreto nº 42.921, de 30 de dezembro de 1957, criou o 2º Batalhão de Engenharia de Construção, instalado em Teresina/PI, no dia 13 de maio de 1958 e seu primeiro comandante foi o Tenente-Coronel Raul da Cruz Lima Júnior. Inicialmente, a missão foi dar continuidade aos trabalhos de duas Companhias dos 3º e 4º Batalhão de Engenharia de Construção que se encontravam instaladas em Campo Maior e Vereda Grande, respectivamente.

Nas décadas de 1950 a 1970, Teresina passou por múltiplas e variadas intervenções com o objetivo de transformá-la numa bela e agradável cidade do sertão nordestino.



Dentro desse acelerado ciclo de transformações pelo qual passava Teresina, o 2º BEC contribuiu no âmbito ferroviário, no período de 1957 a 1964, uma vez que esse tipo de empreendimento era condição indispensável e fazia-se necessário para a possibilidade de aporte social, cultural e econômico. Destacou-se, nessa época, a construção dos 60 km de ferrovia para interligar Piripiri a Teresina.

A capital refletia as condições da economia do Estado. O Piauí configurava-se como o menos afortunado entre todos os estados da federação. E isso não refletia o espírito dos aguerridos filhos que demonstraram a capacidade de luta em prol da Nação durante o período de afirmação do Brasil como pátria soberana, como a batalha do Jenipapo. E continuaram sem perder as esperanças enfrentando outra guerra maior chamada miséria. Para amenizar a indigência social, a Engenharia do Exército ampliou a área de atuação, integrando, de modo acelerado, o Estado a uma nova realidade socioeconômica. Tão logo foram implantados os trilhos do progresso que contribuíram para o desenvolvimento das cidades, como Piripiri, Campo Maior e Altos, aflorou, assim, a necessidade de melhorar a infraestrutura das cidades, com a construção de residências, sistema de telefonia, geradores de energia, escolas, sistemas de captação de água, armazém, posto de saúde, lavanderia, dentre outros benefícios, conforme relatos daqueles que participaram das obras, além de autoridades piauienses e historiadores. Veja a descrição de reminiscências passadas daqueles que presenciaram os efeitos dessa epopeia bequiana, como disse José Elias Tajra:

Passo a passo, derrubando árvores ao longo do percurso, o contingente de trabalhadores, eles iam penetrando no sertão, enfrentando o cansaço e a fadiga, todo esse brilhante trabalho, foi feito com instrumentos, como, facão, picareta, pá, enxada, carro de mãos, dentre outros. Ao longo da ferrovia, com o avanço dos trilhos, surgiam novos povoados como, Campo Maior, onde ocorreu no início do ano de 1961, uma grande solenidade para inaugurar a primeira epopeia histórica do 2º BEC, quando civis e militares lançavam trilhos com a ajuda da "Puco a Puco", uma pequena locomotiva de dois metros, modelo 1928. Com perseverança e coragem, se empenharam na conclusão do primeiro lote da estrada de ferro Piripiri a Campo Maior. O povo do município festejava evidentemente com a chegada dos trilhos. O batalhão estava trazendo progresso, desenvolvimento e integração, claro! Felicidade estampada nos rostos dos piauienses que estavam sendo beneficiados com um grande feito.



Também nos relatou Maria Teresa Aragão sobre os feitos do 2º BEC:

Obra fantástica de engenharia trouxe uma velocidade nova que permitiu uma agilização na agricultura e no comércio e aproximou-se as relações com a capital de Teresina. Criou novas possibilidades de emprego para a população da cidade, funcionando como elemento de atração de mão de obra.

Pela sua grandeza e capacidade laborativa, o 2º BEC ampliou os horizontes e o roncar das máquinas sacudiram o desenvolvimento em alhures. Na década de 1960, as regiões Norte e Nordeste ainda não se encontravam totalmente integradas ao centro-sul do Brasil em razão dos seguintes aspectos: meios de comunicação deficitários, inexistência de grandes eixos rodoviários, distanciamento geográfico dos grandes centros, economia pífia e irrelevantes investimentos governamentais nos campos cultural e social. E para retirá-las do isolamento, os tratores do 2º BEC atropelaram a inércia e rasgaram trechos nas rodovias de grande interesse para a economia e integralização dos povos de todos os quadrantes do nosso imenso País. O 2º BEC engajou-se na construção das BR-230, BR-316 e BR-226, nos estados do Piauí, Maranhão e Pará, embora continuasse presente também em diversos municípios nesses estados executando obras no setor de abastecimento de água, dentre outras, de relevância à população beneficiada. Esse conjunto de realizações permanentes trouxe benefícios coletivos.

#### 4.6.2 Denominação histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

### Descrição:

Forma retangular, tipo bandeira universal, campo de azul-turquesa, cor representativa da Arma de Engenharia. Em abismo um escudo peninsular português mantelado em ponta e filetado de ouro. Primeiro campo de amarelo carregado com o Brasão de Armas do Império, nas suas cores. Segundo de prata, representando a cor do céu do sertão, carregado de duas palmeiras estilizadas de verde, caracterizando a carnaúba, riqueza extrativa vegetal da região, sobre cinco ondas alternadas de azul-ultramar e prata, simbolizando o Rio Jenipapo, local onde ocorreu a Batalha da Unidade Nacional. Terceiro de azul-turquesa, contendo um castelo, símbolo da Engenharia, de ouro. Encimando todo o conjunto, a Denominação Histórica “BATALHÃO HERÓIS DO JENIPAPO”, em arco e de ouro. Laço militar com as cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro a designação militar da Unidade: “2º BEC”.

Os brasileiros partícipes da Batalha do Jenipapo construíram com suor e sangue um maravilhoso e fundamental capítulo na consolidação da independência do Brasil. O embate, sem dúvida, foi um dos atos decisivos para o processo emancipatório do País. Devido ao firme posicionamento da população de lutar pelos ideais de uma nação livre e soberana, atribuiu-se ao 2º BEC a denominação: Batalhão Heróis do Jenipapo.

### 4.6.3 Comandantes

<b>1950</b>	TC Raul da Cruz Lima Júnior 13 MAIO 1958 a 8 MAR 1961	<b>1º</b>	<b>2º</b>	TC João Campelo de Resende 8 MAR 1961 a 20 JUL 1963	<b>1960</b>
	Cel Djalma Miguel de Meneses 4 DEZ 1963 a 31 AGO 1965	<b>3º</b>	<b>4º</b>	Cel Gentil Nogueira Paes 11 FEV 1966 a 24 FEV 1969	
<b>1970</b>	TC Afonso A. Toledo de Navarro 24 FEV 1969 a 25 FEV 1971	<b>5º</b>	<b>6º</b>	TC Stanley Fortes Baptista 25 FEV 1971 a 19 MAR 1974	
	Cel Luiz Gonzaga de Oliveira 25 JUL 1974 a 10 AGO 1976	<b>7º</b>	<b>8º</b>	Cel Edson de Sousa Borba 10 AGO 1976 a 23 JAN 1979	
<b>1980</b>	Cel Sérgio Rushcel Bergamaschi 23 JAN 1979 a 23 JAN 1981	<b>9º</b>	<b>10º</b>	Cel Antônio José Blanco 27 JAN 1981 a 28 JAN 1983	
	Cel Arby Ilgo Rech 28 JAN 1983 a 29 JAN 1985	<b>11º</b>	<b>12º</b>	Cel Francisco Navarro de Magalhães 29 JAN 1985 a 6 JAN 1987	



<b>1990</b>	Cel Mário Ivan Araújo Bezerra 6 JAN 1987 a 25 JAN 1990	<b>13º</b>	<b>14º</b>	Cel Miguel de Almeida Lira 25 JAN 1990 a 11 MAR 1992
	Cel José Rossi Morelli 11 MAR 1992 a 19 JAN 1994	<b>15º</b>	<b>16º</b>	Cel César Benedito Mendes 19 JAN 1994 a 17 JAN 1997
	TC Joaquim Izídio Neto 17 JAN 1997 a 22 JAN 1999	<b>17º</b>	<b>18º</b>	Cel Enio Roberto Santos Bênia 22 JAN 1999 a 22 JAN 2001
	Cel Rogério Bubniak 22 JAN 2001 a 9 JAN 2003	<b>19º</b>	<b>20º</b>	Cel Ozael Teodosio de Melo 29 JAN 2003 a 20 JAN 2005
	TC Antônio César Alves Rocha 20 JAN 2005 a 5 JAN 2007	<b>21º</b>	<b>22º</b>	Cel Marcos José Pupin 5 JAN 2007 a 28 JAN 2010
	Cel Marcelo Arantes Guedon 28 JAN 2010 a 18 JAN 2012	<b>23º</b>	<b>24º</b>	Cel Rogério Cetrim Siqueira 18 JAN 2012 a 15 JAN 2014
	Cel Marcelo Pereira Lima de Carvalho Comandante Atual	<b>25º</b>		

#### 4.6.4 Acervo de obras

No seu rico acervo de obras, destacam-se os seguintes feitos:

- construiu 156 km da Ferrovia Central do Piauí no trecho Teresina-Piripiri, incluindo-se as pontes sobre os rios Titara (24 m), Longá (40 m), Jenipapo (147 m), Poty (150 m), dentre outras obras de arte, nos anos de 1955 a 1968, em convênio com o DNEF. A construção dessa obra arrastava-se desde o período do Império (1840/89);
- elaborou o projeto de 80 km da ferrovia Oiticica-Altos/PI, nos anos de 1958 e 1959;
- construiu o sistema de abastecimento d'água das cidades de Altos, Itaueira e Floriano, no Piauí, no ano de 1966, em convênio com o Dnocs;
- implantou a rodovia PI-5 no trecho entre Floriano-Vereda Grande-Canto do Buriti, nos anos de 1958 a 1966, em convênio com o DNER;
- construiu 10 km de ferrovia entre Teresina e Paulistana, nos anos de 1958 a 1962, em convênio com o DNEF;
- implantou a BR-343/PI no trecho Jerumenha-Bertolínea/PI, nos anos de 1964 e 1965, em convênio com o DNER;
- implantou e pavimentou 65 km da BR-226 no trecho Presidente Dutra-Porto Franco/AM, nos anos de 1967 a 1990, em convênio com o DNER;
- implantou e pavimentou a BR-316 no trecho Caxuxa-divisa MA/PI, nos anos de 1968 a 1971, em convênio com o DNER;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- implantou e pavimentou a BR-316 no trecho Teresina-Valença/PI, nos anos de 1968 a 1971, em convênio com o DNER;



Solenidade de inauguração da BR-316 no trecho Valença/Teresina



BR-316 - Divisa Maranhão/Pará

- construiu o hospital do Serviço de Assistência Social (SAS) com 1.308 m<sup>2</sup>, em Teresina, no ano de 1968;
- construiu 631 casas populares nos estados do Piauí, Maranhão e Pará, nos anos de 1969 a 1968, em convênio com o Ipase/BNH;
- construiu instalações do quartel do 50º BIS em Imperatriz/MA, nos anos de 1973 a 1976;
- construiu instalações do quartel do 25º BC em Teresina, no ano de 1973;



- implantou e pavimentou a BR-230, no trecho Gaturiano-Floriano/PI, nos anos de 1976 a 1980, em convênio com o DNER;
- construiu no Destacamento Rodrigo Octávio, em São Geraldo do Araguaia, 11 casas residenciais, 7 pavilhões e uma casa de hóspedes nos anos de 1980 a 1983;
- implantou rodovia vicinal no trecho entre São Geraldo do Araguaia e Itaipara/PA, no ano de 1981, em convênio com o Grupo Executivo das Terras do Alto Tocantins (Getat);



**Implantação de estrada vicinal na região de São Geraldo do Araguaia**

- construiu 114 açudes, 22 barreiros e 86 cacimbas no estado do Piauí, em convênio com a Sudene nos anos de 1981 a 1984;
- construiu 5 pavilhões e reformou 37 casas na guarnição de Teresina, nos anos de 1980 a 1983;
- construiu o açude Emparedado no município de Campo Maior/PI, no ano de 1982, em convênio com a Sudene;
- implantou 43 km de rodovia vicinal e construiu as obras de arte correntes no trecho entre Oeste do Maranhão e Melhoramentos, no ano de 1983, em convênio com o Getat;
- implantou 47 km de rodovia vicinal e construiu as obras de arte correntes no trecho entre Vila Nova e São Domingos/PA, no ano de 1983, em convênio com o Getat;
- implantou 90 km de rodovia vicinal e construiu as obras de arte correntes no Projeto Colone, nos anos de 1983 e 1984;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- executou a recuperação da pista do aeroporto Marechal Cunha Machado, em São Luís/MA;



**Aeroporto Marechal Cunha Machado, em São Luís/MA**

- implantou rodovia vicinal e construiu as obras de arte correntes no trecho Wanderlândia-Xambioá-Melhoramentos, no ano de 1983;

- implantou rodovia vicinal e construiu as obras de arte correntes no trecho de acesso a açudes em Barra do Corda/MA, no ano de 1983, em convênio com o Incra;

- construiu parte do açude Soizão, no município de Oeiras/PI, nos anos de 1983 e 1984, em convênio com a Sudene;

- construiu o açude Joana, no município de Pedro II/PI, nos anos de 1983 a 1996, em convênio com o Dnocs;



**Construção do açude Joana em Pedro II/PI**



- realizou a perfuração e a instalação de 24 poços tubulares no estado do Piauí, nos de 1983 a 1985, em convênio com a Sudene;
- construiu postos médicos no município de Barra do Corda/MA, no ano de 1983, em convênio com o Incra;
- construiu um hospital com 10 leitos em São Geraldo do Araguaia/PA, no ano de 1983, em convênio com o Incra;
- construiu escolas no município de Barra do Corda, no ano de 1983, em convênio com o Incra;
- realizou obras de arruamentos em Barra do Corda, no ano de 1983, em convênio com o Incra;
- construiu 192 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no norte do estado de Goiás, no ano de 1983, em convênio com o Getat;
- construiu rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Capim-Coquinhas/MA, no ano de 1983, em convênio com o Incra;
- implantou 99 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Vila Nova e São Domingos/MA, no ano de 1985, em convênio com o Getat;
- implantou 24 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Xambioá-Ananás/MA, no ano de 1985, em convênio com o Getat;
- implantou 35 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Piçarra-São Geraldo do Araguaia/PA, no ano de 1985, em convênio com o Getat;
- implantou 22 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Posto Santana-Sítio Novo-Recuperação/PA, no ano de 1985, em convênio com o Getat;
- perfurou e instalou 5 poços tubulares no estado do Piauí, nos anos de 1985 e 1986, em convênio com o Governo do Estado do Piauí;
- implantou rodovia vicinal e obras de arte correntes na região do Alto Turi, no ano de 1986, em convênio com o Incra;
- implantou rodovia vicinal e obras de arte correntes no trecho entre Piçarra-Gogó da Onça/PA, no ano de 1985, em convênio com o Getat;
- construiu a infraestrutura da área dos quartéis da 23ª Bda Inf SI, em Marabá/PA, no ano de 1986;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu e pavimentou a BR-230 no acesso à cidade de Marabá/PA, no ano de 1987, em convênio com o DNER;
- pavimentou e realizou a drenagem pluvial de arruamentos da cidade de São Geraldo do Araguaia/PA, nos anos de 1987 e 1988;
- implantou e pavimentou a BR-226 entre os municípios de Presidente Dutra/MA e Barra do Corda/MA, nos anos de 1988 e 1989;
- implantou e pavimentou seguimento da BR-226 entre Barra do Corda e Grajaú/MA, nos anos de 1988 e 1989;
- perfurou e instalou 3 poços tubulares no estado do Piauí, no ano de 1993;
- implantou 44,5 km de rodovia vicinal e obras de arte correntes no assentamento Tuerê, no município de Novo Repartimento/PA, nos anos de 1996 a 1998, em convênio com o Incra;
- realizou a terraplanagem para a instalação da 10ª Cia E Cmb em São Bento do Una/PE, nos anos de 1996 e 1997;
- realizou a terraplanagem para a construção de conjunto habitacional em Teresina, no ano de 1997, em convênio com a Cohab;
- realizou obras de recuperação no colégio Marechal Rondon, em Teresina, no ano de 1998;
- realizou a terraplanagem na subestação Teresina II, no município de Teresina, no ano de 1998, em convênio com a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf);
- realizou a terraplanagem na subestação Sobral II, no município de Sobral, no ano de 1998, em convênio com a Chesf;
- realizou as instalações hidráulicas e de esgoto em aproximadamente 200 escolas no estado do Piauí, no Programa Água nas Escolas, nos anos de 1998 a 2000;
- reformou e ampliou a pista e pátio de estacionamento de aeronaves do aeroporto de Serra Talhada/PE, nos anos de 1999 a 2001;
- recapeou a pista e áreas de estacionamento de aeronaves do aeroporto Senador Petrônio Portela, em Teresina, nos anos de 1999 a 2001;



- executou, juntamente com o 1º BEC, a terraplanagem do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, nos anos de 1998 a 2003;
- recuperou uma pista de pouso no aeroporto Marechal Cunha Machado, em São Luiz/MA, nos anos de 2001 e 2002;
- executou trabalhos de recuperação da BR-343, no trecho urbano da cidade de Teresina, nos anos de 2000 a 2002;
- realizou as obras de duplicação, adequação da capacidade e restauração de 54,9 km da BR 101, no estado da Paraíba, nos anos de 2006 a 2012, em convênio com o DNIT; e



**Montes de brita, homens e máquinas compõem o cenário do parque industrial montado para atender a obra de duplicação da BR-101**

- implantou as obras do canal de aproximação com extensão de 2.080 m, desde a captação no rio São Francisco até a montante da EBI-01; e da barragem de Tucutu com comprimento total de 1.790 m e altura máxima de 22 m, nos anos de 2007 a 2012, em convênio com o Ministério da Integração.



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Obras do Projeto de Integração do Rio São Francisco**

Revendo os depoimentos, revistas, jornais, acervos, fotos e vídeos, dentre outras fontes, a história retrata que o 2º BEC foi um dos maiores expoentes nesse conjunto de transformações sociais e econômicas, no meio norte do País. Militares e civis irmados na construção dos objetivos comuns, durante várias décadas, tornaram sólida a capacidade de atuação da Engenharia do Exército, comprovando e consolidando o slogan do seu Estandarte Histórico: “Batalhão Heróis do Jenipapo”.



## 4.7 3º Batalhão de Engenharia de Construção – 3º BEC –

### 4.7.1 Histórico

A criação do 3º Batalhão de Engenharia de Construção nos remete à criação do 1º Batalhão de Engenharia (1º BE), no dia 15 de julho de 1942, no Rio de Janeiro/RJ.

Em 31 de outubro de 1942, pelo Decreto nº 4.906, foi criado o 7º BE, sediado em Recife/PE e, posteriormente, em Petrolina/PE, originado do 1º BE.

Em 30 de novembro de 1953, pela Portaria nº 143-111, foi criado o 7º BE Cmb, por transformação do 7º Batalhão de Engenharia, com sede em Recife e, depois, em Campina Grande/PB.

Em 19 de janeiro de 1955, pelo Dec nº 36.787, foi criado o 3º B Fv, organizado com os elementos do 7º BE Cmb, com sede em Campina Grande.



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

O Decreto nº 42.921, de 30 de dezembro de 1957, criou o 3º Batalhão de Engenharia de Construção, no decorrer da reestruturação do 1º Grupamento de Engenharia, com o pessoal que mobiliava o 3º B Fv, que fora extinto na mesma ocasião.

A nova Unidade instalou-se em Natal/RN, em 31 de março de 1958, ocupando o quartel do Batalhão de Serviços de Engenharia que foi transferido para Campina Grande/PB. Em 1970, iniciou a mudança para Picos/PI e no dia 24 de maio de 1971, o Ten Cel Eliano Moreira de Souza, em formatura geral, declarou instalada, nesta cidade, a sede do 3º BEC. E assim se iniciou mais uma bela e construtiva história a ser escrita nas páginas do desenvolvimento nacional.

Atuou numa vasta área seca do Nordeste e estende ainda as suas atividades no estado do Tocantins, no Norte, e nos alagados amazônicos do estado do Maranhão. Seus destacamentos foram instalados a até 1.600 km distantes da sede.

A cidade de Picos localiza-se no centro-sul do estado do Piauí e tem uma população aproximada de 37.000 habitantes constituindo-se na terceira maior e uma das principais em arrecadação do Estado. A pecuária é destaque na economia regional e o município é grande produtor de alho, cebola, castanha de caju e mel, muito mel. Diversas empresas radicaram-se em Picos para produzir e negociar este delicioso produto, gerando emprego e renda para as famílias picoenses. É conhecida como a cidade do mel.

Quando o Batalhão instalou-se na cidade de Picos, os recursos para a manutenção das despesas cotidianas não eram plenamente suficientes e para amenizar os custos com a alimentação dos integrantes da Organização Militar, foi incrementada uma horta que fornecia alimentos frescos e de boa qualidade para a tropa e o excedente era vendido para a comunidade por preços módicos. Mas certo dia apareceu um enigmático animal a concorrer no consumo dos vegetais. O sorrateiro bicho de voraz apetite não permitia ser visto, era esguio por natureza. Veja a história contada pelo Sgt Souza:

Quando trabalhava na Granja, apareceu, certo dia, um animal que estava comendo as verduras que eram plantadas. Com isso todos os militares ficaram intrigados e curiosos para saber que bicho era esse. Colocaram isca, veneno, mas o bicho nunca era capturado. Como tinha o hábito de atacar à noite então resolveram fazer uma tocaia. Reuniram um grupo e ficaram à noite na espera. No meio da noite viram o animal. Atiraram de FAL, revólver e só conseguiram pegar o animal com um tiro de espingarda de chumbinho. E imaginem, o animal era um porco do mato.



No dia seguinte, após relatarem o fato ao comandante do Batalhão (que já estava apreensivo com a situação na granja) mandou realizar uma formatura e com o animal em cima de uma viatura, passou em desfile mostrando o troféu.

Em seguida da formatura, sem saber o que fazer com o animal, o Comandante ordenou que se fizesse um churrasco do bicho.



Vista aérea do pavilhão de comando e pátio de formatura

Nem só de construção vive a Engenharia. Às vezes surgem situações inopinadas que o comandante defronta-se e necessariamente deve resolvê-las. Há localidades em que a ausência dos serviços básicos, cuja obrigação é do Estado, gera situações degradantes e levam, algumas vezes, a gerar conflitos entre pessoas e até entre grupos sociais. Em determinadas ocasiões os serviços existem, mas os agentes estatais nem sempre estão devidamente preparados para exercer as funções com eficácia. E quando esse vácuo de poder constitui-se como obstáculo para a sociedade, o Exército esporadicamente atua também como intermediador na resolução de conflitos. Veja o que o Cel Ref Renato José Barbosa Bahia nos conta sobre um desses casos ocorridos em um destacamento do 3º BEC em Tauá/CE:

#### A exploração das prostitutas de Tauá

Corria o ano de 1979. A 1ª Companhia de Engenharia de Construção estava destacada em Tauá, na região dos Inhamuns, sul do Ceará. Região de clima semidesértico, onde não chove mais



de 500 mm por ano. A Cia de Engenharia ampliava e asfaltava a BR- 020, construída no governo de Juscelino Kubitschek ligando Brasília a Fortaleza.

Tauá era uma cidade carente. Pouca água, nenhum esgoto, população explorada por uma minoria de proprietários rurais que dominavam a política e os poucos meios econômicos. A segurança era feita por uma guarnição da Policia Militar do Ceará: um tenente e quatro praças.

O comando da Companhia de Construção foi trocado no começo do ano e ao 1º Tenente Engenheiro que assumiu o comando foi recomendado evitar, a qualquer custo, o contato com o clero católico local. A paróquia da cidade de Tauá era subordinada ao bispo de Crateús/CE, Dom Antônio Fragoso, ativo integrante da Teologia da Libertação, ala radical da igreja. Muitos oficiais do Exército, quando a sede do 4º Batalhão de Engenharia de Construção era na cidade de Crateús, tiveram suas carreiras marcadas por punição disciplinar em virtude de assimilarem os conceitos do bispo que, segundo os mais antigos na região, era envolvente na argumentação de suas ideias.

O bispo de passagem pela cidade tentou conversar com o tenente comandante. Atento às recomendações do comando da unidade, o jovem militar sempre apresentava a desculpa de estar no trecho.

Obviamente, o bispo percebeu e ordenou ao padre da paróquia, um jovem religioso europeu, crítico contumaz dos atos da administração municipal, estadual e federal, que fosse rigoroso nas suas falas no púlpito da igreja com relação aos atos dos militares locais.

Entretanto, numa manhã ensolarada muito comum nos Inhamuns, um fato novo aconteceu, para modificar aquela situação entre o clero e o Exército.

A ordenança do comando da companhia de engenharia informou ao comandante que uma comitiva de mulheres solicitava uma audiência. Meio desconfortado com a presença das mulheres no comando da



companhia, o soldado ordenança sugeriu ao sargeante negar a ida delas ao comandante. Segundo ele, tratavam-se de mulheres que trabalhavam nas “casas de tolerância” da cidade. Assim sendo, o sargento perguntou ao comandante antes de permitir o acesso das mulheres de má vida.

O tenente comandante era do tipo caseiro, morava com a família, junto com mais dois oficiais e famílias, nos fundos da Companhia, numa pequena vila militar constituídas de três casas de madeira. Certamente que logo todos iriam ficar sabendo daquela visita.

Mesmo assim, o jovem militar não viu dificuldade em receber a comitiva e elas entraram na sua sala. Não quiseram sentar e agradeceram por terem sido recebidas, pois sabiam do preconceito que havia contra elas. Afirmaram que estavam procurando o Exército em busca de justiça e que tinham pedido ao padre que as defendia para acompanhá-las, mas ele se negara a falar com o comandante da companhia de engenharia.

Em poucas palavras relataram que havia anos que estavam sendo exploradas pela guarnição da Polícia Militar local e tinham que pagar taxa para tudo: para ter geladeira, fogão; para ter música noturna, a venda de bebidas etc. Tudo era taxado pelos policiais. Caso o pagamento semanal não ocorresse, o local era fechado, até que o pagamento fosse feito. Estavam injuriadas e o novo comandante da companhia era a sua última esperança de justiça.

O tenente comandante ouviu a queixa e prometeu verificar a situação.

Pouco depois, solicitou de sua 2ª seção maiores informações sobre o assunto. O sargento que desempenhava aquelas funções saiu a campo e tudo que as mulheres tinham afirmado foi confirmado.

O comandante da Polícia Militar foi chamado ao comando da companhia de engenharia e ouvido. Ele se achava com todos os direitos naquele procedimento, afinal aquelas mulheres não prestavam...

Diante da posição da Polícia Militar local, o comandante da companhia entrou em contato com o comandante do batalhão em



Picos/PI e solicitou os bons ofícios do coronel junto ao governo do Ceará, naquela ocasião ocupado por um coronel de engenharia da reserva, Virgilio Távora, no sentido da remoção de toda a guarnição da Polícia Militar lotada em Tauá.

Com menos de uma semana da visita das mulheres ao comandante da companhia a questão havia sido resolvida. Toda a guarnição da Polícia Militar foi substituída em poucos dias!

O fato repercutiu na cidade.

O jovem padre europeu, que muito havia engajado contra aquelas práticas de extorsão procurou o comandante da companhia para agradecer em nome das mulheres exploradas. Houve um entendimento proveitoso para a comunidade. A companhia de engenharia passou a apoiar as obras assistenciais da Igreja. O comandante da companhia, espírita praticante, continuou obedecendo a recomendação do comando do batalhão e o bispo de Crateús compreendeu os motivos das recusas. Tudo graças às prostitutas de Tauá!

#### 4.7.2 Denominação histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

### Descrição:

Forma retangular, tipo bandeira universal, franjada de ouro. Campo de azul-turqueza, cor representativa da Arma de Engenharia. Em abismo, com especificações a seguir, o brasão de armas do Visconde da Parnaíba, Brigadeiro Manoel de Souza Martins que, em 24 de janeiro de 1823, na capital Oeiras, foi o “Proclamador da Adesão do Piauí à Independência do Brasil” e presidente daquela então Província, efetiva ou interinamente, durante cerca de vinte anos; escudo francês, partido e filetado de ouro, ostentando, no primeiro campo, as armas da família Sousa; de goles, carregado com uma quaderna de crescentes, de prata; segundo campo, cortado em dois, exibindo as armas da família Martins, sendo o superior, de negro, com duas palas, de ouro, e o inferior, de ouro, carregado com três flores-de-lis, de goles, postas em roquete. Encimando o escudo, uma coroa de Visconde, de ouro, formada por um círculo de oito pontas sustentando quatro pérolas grandes e quatro pequenas, sendo visíveis três das primeiras e duas das segundas, cravejada de esmeraldas e rubis, na relembrança do insigne Visconde da Parnaíba, que tantos e tamanhos serviços prestou ao Piauí e ao Brasil. Envolvendo todo o conjunto, a denominação histórica “Batalhão Visconde da Parnaíba”, em arco e de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a denominação militar da OM.

O piauiense de Oeiras, Brigadeiro Manoel de Sousa Martins, ligado às labutas do sertão, manteve, na sua trajetória militar e nas lides políticas, marcantes ações decisivas na implantação da independência do País no Nordeste brasileiro. Verdadeiro líder, mostrou à população o rumo da liberdade de um povo sofrido, de pouco estudo, mas que unido tornou-se aguerrido e forte. Pelas relevantes ações que mudaram o rumo do Piauí, foi dada ao Visconde de Parnaíba a justa homenagem de Patrono do 3º Batalhão de Engenharia de Construção, consolidando, assim, os laços da Organização Militar com o hospitaleiro povo desse belo recanto brasileiro.



### 4.7.3 Comandantes

1960	TC Auriz Coelho e Silva 9 FEV 1956 a 27 de FEV 1961	1º	2º	TC Norton da Costa Chaves 18 MAR 1961 a 20 JAN 1965	1970
	TC Rodolpho Gustavo da P. Filho 16 MAR 1965 a 20 MAR 1967	3º	4º	TC Eliano Moreira de Souza 8 JUN 1967 a 5 AGO 1971	
	TC João Ferreira de Almeida 5 AGO 1971 a 13 AGO 1974	5º	6º	Cel Roberto Wagner 13 AGO 1974 a 16 SET 1975	
	TC Aldo Peixoto Corrêa 16 SET 1975 a 20 JAN 1978	7º	8º	Cel João Magalhães de Sousa JAN 1978 a 24 JAN 1980	1980
	Cel Hernann Cavalcante Surugy 24 JAN 1980 a 27 JAN 1982	9º	10º	Cel Carlos Ferreira de Souza 27 JAN 1982 a 27 JUN 1984	
	Cel Pedro Figueira Santos 27 JAN 1984 a 27 JAN 1986	11º	12º	Cel Geraldo Augusto de Souza Lopes 27 JAN 1986 a 26 JAN 1989	
1990	TC Raymundo G. da S. Filho 26 JUN 1989 a 30 JAN 1992	13º	14º	TC Roberto Martins P. Júnior 30 JAN 1992 a 20 JAN 1994	
	Cel Armando Galambeck Júnior 20 JUN 1994 a 31 JAN 1996	15º	16º	Cel Dalvino Vilar 31 JAN 1996 a 31 JAN 1998	
2000	Cel Ferdinando de Araújo Milanez 31 JAN 1998 a 12 MAIO 2000	17º	18º	TC Fernando J. Leitão Victorino dos Santos 3 AGO 2000 a 29 JAN 2003	
	Cel Warner Geraldo Goulart 29 JAN 2003 a 21 JAN 2005	19º	20º	TC Rossini de Oliveira Wanderley 21 de JAN 2005 a 4 JAN 2007	
	Cel Paulo Roberto de Souza 4 JAN 2007 a 21 JAN 2009	21º	22º	Cel Wilson Rocha Ferreira 21 JAN 2009 a 21 DEZ 2010	2010
	TC André Ferreira de Souza 21 DEZ 2010 a 18 JAN 2013	23º	24º	Cel Ivan Carlos Soares de Oliveira Comandante Atual	

### 4.7.4 Acervo de obras

Na trajetória das inúmeras obras realizadas no decorrer de sua história, o 3º BEC destaca:

- construiu 25 km de ferrovia, no trecho de Campina Grande-Patos/PB e Oitis-Patos;
- implantou e pavimentou 383,1 km nas seguintes rodovias: BR-101 (São José do Mipibu/RN-João Pessoa/PB), BR-226 (Santa Cruz-Currais Novos/RN) e BR-304 (entroncamento da BR-226-Açu/RN);
- construiu ramal ferroviário com 51 km, no trecho Afonso Bezerra-Macau/RN;
- pavimentou 243 km da BR-407, no trecho Picos-Petrolina, incluindo a construção de 260 m em ponte de concreto armado, no ano de 1971;
- pavimentou 242,2 km na BR-020, no trecho compreendido entre os entroncamentos da BR-020 (Fortaleza/Brasília) com as BR-230/316, no Piauí, e BR-226, na localidade de Cruzeta, no Ceará. Também foi construída uma ponte em concreto armado, com 120 m de comprimento, sobre o rio Riachão, no ano de 1972;



- restaurou 98 km e realizou a manutenção na BR-010, no trecho Carolina-Estreito/MA, em convênio com o DNER, no ano de 1973;
- pavimentou 100 km na BR-316, no trecho Picos-Valença/PI, em convênio com o DNER, no ano de 1973;
- construiu as edificações do 50º Batalhão de Infantaria de Selva com cerca de 8.000 m<sup>2</sup>, em Imperatriz/MA, o qual foi criado em janeiro de 1973;
- construiu as instalações do quartel do 72º Batalhão de Infantaria Motorizada com 17.187,34 m<sup>2</sup> de área, em Petrolina/PE, entregue em 1975. Esta obra foi transferida para o 2º BEC realizar a fase de acabamento;
- construiu 30 casas residenciais para militares (PNR) na guarnição de Petrolina, em 1975. Esta obra foi transferida para o 2º BEC realizar a fase de acabamento;
- construiu as instalações do 3º BEC e seus complementos, em Picos, nos anos de 1971 a 1976;
- realizou trabalhos de conservação e recuperação em 379 km na BR-230;
- construiu 45 casas residenciais para militares (PNR) do 3º BEC, na guarnição de Picos, nos anos de 1971 a 1976;
- construiu dois hotéis de trânsito com 1.023 m<sup>2</sup> para militares, na guarnição de Picos, nos anos de 1971 a 1976;
- construiu três clubes para militares com 1.671 m<sup>2</sup>, na guarnição de Picos, em 1976;
- construiu o pavilhão do Serviço de Assistência Social com 1.958 m<sup>2</sup>, na guarnição de Picos, nos anos de 1971 a 1976;
- restaurou 59 km da BR-122, no trecho Montes Claros/MG-Chorozinho/CE, em convênio com o DNER, no ano de 1978;
- executou obras de conservação e de recuperação de 123 km na BR-226, no trecho entre Crateús-Minerolândia/CE, em convênio com o DNER, no ano de 1981;
- executou, no aeroporto de Picos, os serviços de melhoramento e pavimentação da pista de 25 m x 1.200 m, área de aproximação de 200 m, recuperação de hangar de passageiros, pavimentação de estacionamento de aeronaves, pavimentação da estrada de acesso e instalação de água e luz, no ano de 1981;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu o açude Vídeo com volume d'água acumulada de 6.040.264 m<sup>3</sup>, em Conceição/PB, em convênio com o governo da Paraíba, no ano de 1982;
- pavimentou 12 km da BR-230 no trecho Oeiras-Gaturiano/PI, em convênio com o DNER, no ano de 1982;
- pavimentou 152 km na rodovia BR-226, no trecho Grajaú-Porto Franco/MA, em convênio com o DNER, no ano de 1985;
- construiu 15 casas para militares na guarnição de Imperatriz, no ano de 1985. Esta obra foi transferida para o 2º BEC realizar a fase de acabamento;
- executou terraplanagem, construiu bueiros e obras de arte especiais em 80 km na rodovia vicinal Cedro/CE-entrocamento BR-230 (São João das Mangabeiras);
- construiu 1.457 m de pontes de concreto armado;
- construiu 20 poços profundos, totalizando 990 m de perfurações;



**Perfuração de poço**

- construiu 768 casas para o Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social (Iapás);
- construiu 2 casas para o Ministério dos Transportes;
- construiu 7 casas para militares do 3º BEC;



- construiu 1 maternidade com 535 m<sup>2</sup> para o Hospital de Guarnição de Natal;
- construiu 1 matadouro e 1 armazém com 1.132 m<sup>2</sup> para o 3º BEC;
- recuperou 20,64 km de extensão na BR-407/PI no trecho Patos/PI-Paulistana/PI, em 2005;
- construiu o açude de Tiririca, no município de Jaicós/PI, com volume d'água de 4.574.675 m<sup>3</sup>, concluído em 1982;
- construiu o açude Umari, em Crato/CE, com volume d'água de 28.787.700 m<sup>3</sup>, no município de Crato/CE, em convênio com o Dnocs, no ano de 1982;



**Construção do açude Saco do Padre**

- construiu o açude Saco de Belém, com volume d'água de 5.500.000 m<sup>3</sup>, no município de Santa Quitéria/CE, em convênio com o Incra, no ano de 1982;
- construiu o açude Riacho do Padre, com volume d'água de 2.200.000 m<sup>3</sup>, no município de Padre Marcos/PI, no ano de 1982;
- construiu o açude Broco em Tauá/CE, com capacidade de 17.508.400 m<sup>3</sup> de água acumulada, em convênio com a Sudene, no ano de 1982;
- construiu o açude Jaburú, com capacidade para 127.000.000m<sup>3</sup> de água acumulada, na cidade de Independência/CE, em convênio com o governo do estado do Ceará, no ano de 1984;
- construiu o açude Quixabá no município de Pio IX/PI, com capacidade de 3.700.000 m<sup>3</sup> de água acumulada, em convênio com a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) , em 1984;



Obras do açude de Quixabá

- construiu o açude Vídeo, com capacidade de 6.040.264 m<sup>3</sup> de água acumulada, no município de Conceição/PB, em 1984;
- construiu o açude Bocaina com volume d'água acumulada de 160.000.000 m<sup>3</sup>, em Bocaina/PI, em convênio com o Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (Dnocs), obra iniciada em 1981 e concluída em 1985;
- construiu o açude Prazeres com capacidade para 32.000.000 m<sup>3</sup>, de água acumulada, na cidade de Barro/CE, no ano de 1986. Esta obra foi concluída pelo 1º BEC;
- construiu o projeto de irrigação do açude Soizão, em Oeiras/PI, no ano de 1987;
- construiu o açude Olhos d'Água com capacidade para 21.200.000 m<sup>3</sup> de água acumulada, no município de Várzea Grande/CE, em convênio com o governo do estado do Ceará, no ano de 1988;
- construiu o maciço do açude Serrinha, com capacidade de 311.000.000 m<sup>3</sup> de água acumulada, no município de Serra Talhada/PE, em convênio com o Dnocs, no ano de 1998;
- construiu o Sistema da Adutora do Oeste que objetiva o abastecimento d'água para o consumo humano de 43 cidades e 282 povoados nordestinos, sendo 37 cidades no estado de Pernambuco e 6 no Piauí, além de 243 povoados no estado de Pernambuco e 39 no Piauí. Beneficia uma população de 220.000 habitantes em Pernambuco e Piauí, através da captação das águas do rio São Francisco, na cidade de Orocó/PE. O Batalhão construiu o trecho entre Orocó e Ouricurí/PE, onde foram realizados os seguintes servi-



ços: construção de 106 km de tubulação, reassentamento da tubulação enterrada e aérea em 100 km, conclusão de 2 estações elevatórias e 2 reservatórios (Stand-Pipe). Construiu, ainda, parcialmente, 2 subestações elétricas para dar suporte às estações elevatórias da adutora. A obra foi realizada no período de julho de 1999 a maio de 2000;

- executou obras complementares e pavimentou 4,64 km do anel viário de Oeiras/PI, no ano de 2002;
- pavimentou 133 km da BR-020, no trecho Picos-São Raimundo Nonato/PI, no decorrer dos anos de 1989 a 2002;
- restaurou 12 km de vias laterais da BR-230/316 na área urbana de Picos, no ano de 2006;
- construiu 194 módulos nos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco com a finalidade de equipar escolas públicas em áreas rurais, com uma cozinha para confecção de merenda escolar, dois banheiros, uma cisterna, uma caixa d'água e uma bomba manual, no Programa Água na Escola, em 2009;
- realizou obras no Projeto de Integração do São Francisco tais como: implantes do canal de aproximação à estação de bombeamento EBV-01, desde a captação, no interior do reservatório de Itaparica a montante da EBV-01 e da barragem de Areias, com 5.733,87 m de extensão e largura variando de 20 a 112 m, concluídas em 2013;



Obras do Projeto de Integração do Rio São Francisco



- construiu a barragem de Areias com extensão de 1.420 m, com o objetivo de reter a água vinda da estação de bombeamento EB-V1, para distribuir às demais estações de bombeamento, concluída no ano de 2013;

- duplicou e restaurou 41,5 km da BR-101, no trecho Igarassú-divisa PB/PE, obra iniciada no ano de 2005 e concluída no ano de 2013; e



**Emprego de isopor em aterro na BR-101**

- perfurou 43 poços artesianos e realizou os pontos de abastecimento d'água, sendo 3 no estado da Paraíba e os demais no estado do Piauí, nos anos de 2013 e 2014.

O 3º Batalhão de Engenharia de Construção vem trabalhando nas diversas obras de construção com denodo e galhardia. Nas mudanças de sedes sempre pode regozijar dos feitos deixados para a população que passou a desfrutar de uma qualidade de vida notadamente melhor. A cidade de Picos, o estado do Piauí e o Nordeste são privilegiados por contar com abnegados militares e civis que dedicam suas vidas a construir obras e melhorar a condição sócioeconômica do povo de toda uma região. Os seus integrantes pensam e colocam em prática suas virtudes, seus conhecimentos em prol de outrem, sem nada exigir. E assim estão construindo parcela significativa da história do Brasil.



## 4.8 4º Batalhão de Engenharia de Construção – 4º BEC –

### 4.8.1 Histórico

O presidente da República, Café Filho, assinou o decreto de criação do 4º Batalhão Ferroviário em 19 de janeiro de 1955 e em março do mesmo ano instalou-se em Crateús/CE. Sua missão era construir ferrovias e rodovias no Nordeste. Em dezembro de 1957, recebeu nova denominação para 4º Batalhão de Engenharia de Construção adequando-se às atividades predominantes ora desenvolvidas.

O Batalhão nasceu com a tez nordestina. O primeiro comandante foi o cra-teuense Tenente-Coronel José Liberato Souto Maior que coordenou as atividades iniciais, ocupando as instalações do grupo Lourenço Filho até que as próprias instalações, na margem direita do rio Poti, ficassem prontas.

O 4º BEC foi uma das maiores fontes de progresso para Crateús. Participou como um dos atores principais no crescimento da cidade e da região. Gerou centenas de empregos, impulsionou o comércio gerando grande evolução na circulação



de dinheiro. O Batalhão construiu um ramal ferroviário ligando a sede à rede ferroviária. Veja o que diz Flávio Machado e Silva em seu livro *Crateús, Lembranças que Marcaram a História*:

Com a construção do ramal até a sede do batalhão, os funcionários civis passaram a ser transportados ao seu local de trabalho em trem. Algumas pranchas, com assentos, acomodavam dezenas de homens e o tráfego era feito quatro vezes, todos os dias, duas indo e duas voltando. Em 1957 eu morava no Bairro da Ilha, pertinho dos trilhos, dezenas de vezes, vi o tráfego daquela gente. Eram pedreiros, carpinteiros, e outras pessoas que ajudaram na edificação dos prédios do trabalho.

O batalhão dispunha de três pequenas locomotivas movidas a óleo e uma Maria-Fumaça, a de nº 21. As máquinas pequenas, em tom de brincadeira, foram apelidadas pelos trabalhadores e ficaram conhecidas com o nome de Adalgisa Colombo, Terezinha Morango e Marta Rocha<sup>1</sup>. Uma conduzia os funcionários à sede do batalhão e as outras eram utilizadas em atividades diversas, nas viagens à Serrinha, ao Castelo e Campo maior, quando da construção da ferrovia ligando o Ceará ao Piauí. Também faziam outros percursos necessários ao desenvolvimento dos trabalhos.

O poder aquisitivo dos trabalhadores da região era baixo e o 4º BEC apresentou-se como uma boa alternativa de emprego, conforme afirma SILVA.

Em 27 de abril de 1960 foram construídas as duas pontes rodoviárias sobre o rio Poti e os servidores do batalhão passaram a ser transportados em caminhões e ônibus. Muitos utilizavam transporte próprio, principalmente aqueles que possuíam a tão conhecida lambreta, veículo muito usado por pessoas de melhor poder aquisitivo.

Lembro-me do Carlos Dirceu, José Maria Oliveira, Clóvis Macedo, Cabo Jerônimo, Pedro Mourão e outros militares do 4º BEC se deslocando em direção ao seu ofício diário do batalhão. São lembranças de tempos vividos na terra do Senhor do Bonfim, ainda hoje comentadas

---

<sup>1</sup> Os três nomes das locomotivas fazem alusão a mulheres que foram miss Brasil.



por ex-funcionários do batalhão e outras pessoas que se lembram da antiga locomotiva Marta Rocha.

Nos 19 anos em que esteve sediado em Crateús, construiu ferrovias, rodovias, obras de arte, aeroporto, açudes, poços artesianos, barragens dentre tantas outras que até hoje beneficiam o povo da região como a barragem do rio Poti que continua a abastecer a cidade. Deixou como legado para a região, além das obras, as boas recordações cujo brilho reinante nas mentes das testemunhas da história o tempo jamais apagará.



**Sede do 4º BEC em Crateús**

Cumprida a missão no árido sertão cearense, arrumou as bagagens e partiu para um novo destino visando desbravar e desenvolver mais outro inóspito recanto localizado também no Nordeste. Com uma bússola na mão e uma ideia na cabeça, iniciou nova jornada planejando o desenrolar da epopeia em terras alhures. O sertão baiano saltita na mente dos construtores do progresso na segunda metade do século XX e os novos anfitriões esbanjam contentamento pelo desenvolvimento galopante que se avizinha. O 4º BEC foi transferido para a cidade de Barreiras e as mudanças iniciaram-se.

### **A cidade de Barreiras**

A cidade de Barreiras está localizada na região oeste da Bahia na confluência dos rios Grande e São Francisco, onde havia importante porto para trafegar os produtos locais bem como outros oriundos de regiões diversas e inclusive de outros estados. Limita-se com os estados de Pernambuco, Piauí, Goiás e Tocantins. A leste, o rio São Francisco separa-a do restante do estado da Bahia. A economia agrícola desenvolvida nos vales férteis



dos diversos rios produzia algodão e alimentos, predominando a cultura de subsistência. As chuvas regulares favoreciam também a criação de gado nos extensos cerrados.

Os excedentes da produção eram comercializados e transportados por barcos pelos rios para outras regiões do Brasil. O oeste baiano, com vasta extensão de terra fértil, apresentava infinitas oportunidades de crescimento, mas restrinido por todos os lados pelas limitações das péssimas condições das poucas estradas carroçáveis existentes. Não estava totalmente isolada porque as carretas tracionadas por juntas de bois, por muares ou cavalos conduziam as mercadorias até os portos e dali os barcos faziam a outra parte do trajeto por via fluvial - demoravam até oito dias para aportar em Juazeiro - e, finalmente, concluída por vias ferroviárias ou terrestres até chegar aos centros consumidores como Salvador e São Paulo. Os produtos industrializados faziam o caminho inverso até chegar aos consumidores. Essa logística demorada onerava demasiadamente os produtos adquiridos e desvalorizava os produzidos na região, emperrando o desenvolvimento.

### A chegada do 4º BEC a Barreiras

O 4º BEC chegou a Barreiras no dia 31 de março do ano de 1972. Como ainda não existiam as instalações definitivas do quartel, ocupou provisoriamente um prédio da empresa Sertaneja, cedido pelo empresário Geraldo Rocha, enquanto erguiam-se as primeiras casas e os primeiros prédios do aquartelamento, na confluência das BR-242 e BR-020.

As primeiras famílias - em torno de 250 - chegaram em janeiro de 1972. As casas funcionais ainda não haviam sido construídas e imóveis para locação eram escassos e, sem alternativas, as pessoas instalaram-se em alojamento da empresa de aviação Varig ao passo que outros chegaram a ocupar parte das instalações do matadouro da cidade próximo ao parque de exposição. Os que foram trabalhar nos destacamentos optaram por levar as famílias consigo para residir nos destacamentos ou nas cidades próximas de Formosa e Posse no Goiás.

Quando todo o efetivo do Batalhão chegou ao novo destino, aportaram-se em torno de cinco mil pessoas incluindo os militares, servidores civis e as respectivas famílias. A cidade recebeu considerável injeção de ânimo financeiro movimentando o comércio. Empresários de outras regiões foram atraídos, migraram e instalaram-se no centro urbano e na circunvizinhança. Criaram postos de trabalho para muita gente. Outras áreas também sentiram o acelerar do desenvolvimento como a educação e a saúde que expandiram-se galopantemente. Barreiras surgiu como um novo eldorado, um oásis no oeste baiano que logo expandiu-se e integrou-se à Bahia, apresentando-se ao Brasil como a terra das oportunidades.



A escritora Ignez Pita relata sobre os ciclos econômicos da história de Barreiras:

### Início da recuperação

Em 1972 o governo federal transferiu para aqui o 4º BEC, que iniciou a construção das estradas para Brasília e em direção a Salvador.

Também na década de 1970 houve a pesquisa, em Brasília, sobre como resolver o problema da infertilidade do solo do cerrado, que constitui 25% do território brasileiro. A solução encontrada foi a colocação de calcário dolomítico moído, para neutralizar a acidez desses solos, o que possibilitou a conquista do cerrado baiano, situado na nossa região.

Milhares de agricultores sulistas vieram para aqui comprar terras, nelas introduzindo a agricultura mecanizada e altamente científica, obtendo grande êxito possibilitado pelos altos empréstimos do Banco do Brasil e Banco do Nordeste. É este ciclo o que agora vivemos, quando, tal como no ciclo inicial da borracha, o dinheiro circulante atrai para Barreiras os mais variados tipos de comércio e serviços.

### Saúde

Enquanto construía estradas, o Batalhão firmou convênios com o Funrural e com um ônibus-consultório prestava atendimento médico-odontológico à população em datas aprazadas. Em algumas localidades esse era o único atendimento à saúde dos moradores e perdurou até que os municípios tiveram condições de assumir integralmente esse atendimento.

Nesse período, os médicos militares realizavam atendimentos especializados, suprindo a carência da cidade. Alguns se destacaram tanto que a população tratava-os como milagrosos, como foi o caso do ginecologista, Dr. Saraiva. Nas décadas de 1970 e 1980 os médicos e dentistas militares foram fundamentais para a região de Barreiras.

### Educação

No período de 1972 a 1974, quando as mil e quinhentas famílias dos militares e civis do Batalhão chegaram, havia deficit de vagas escolares para os estudantes recém-chegados. Para isso o 4º BEC construiu a escola Duque de Caxias onde funcionou o ensino fundamental e médio. Alguns dependentes dos militares assumiram a



docência apoiando e somando-se, tanto numérica quanto qualitativamente, aos professores locais. O Batalhão foi o mantenedor e gestor até 1984 dessa escola quando o governo do estado assumiu-a integralmente.

### Operação Pipa

A partir de 2009, também empenhou esforços participando, distribuindo e fiscalizando a distribuição e a qualidade da água para o consumo dos moradores residentes em locais de estiagem prolongada.

#### 4.8.2 Denominação histórica



Estandarte Histórico e Patrono

#### Descrição:

Forma retangular tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa, representativa da Arma de Engenharia. Em abismo, um escudo peninsular português esquartelado e filetado de ouro; chefe de azul-turquesa carregado de um castelo símbolo da Arma de Engenharia, de ouro; primeiro campo de ouro carregado de cinco gotas de sangue, em santor, de vermelho, relembrando o sacrifício daqueles que lutaram e morreram na guerra do Paraguai e o sangue derramado pelo General



Argolo, em Itororó; segundo de prata carregado de um leão rompente, de vermelho, empunhando uma chave de azul-ultramar na mão direita, peça contida como timbre no brasão de Armas de Família Argolo; terceiro verde, ondeado de prata, cortado em diagonal destra à sinistra, por uma estrada estilizada de negro representando, respectivamente, o Grão-chaco e a estrada militar construída pela Comissão de Engenheiros sob o comando do General Argolo, comandante do 2º Corpo de Exército, quando da manobra estratégica de envolvimento realizada pelo Marquês de Caxias, durante a guerra do Paraguai, encimando quatro ondas, de prata e azul-ultramar, alternadamente, representando o rio Paraguai; quarto, de ouro, carregado de duas chaves, de azul-ultramar, adossadas e encadeadas, com seus paletões ao alto, peças principais contidas no Brasão de Armas dos Argolo. Encimando o escudo, a denominação histórica "BATALHÃO GENERAL ARGOLO", em arco de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a designação militar de Unidade.

O Patrono Alexandre Gomes de Argolo Ferrão Filho nasceu na Bahia em 8 de agosto de 1821, filho do Barão de Cajaíba, de uma relação fora do casamento. Assentou praça aos 16 anos como cadete, no 1º Batalhão de Artilharia em 2 de dezembro de 1837, quando lutou contra a Sabinada, recebendo seu batismo de fogo na ilha de Itaparica. A Balaiada, revolta ocorrida no Maranhão, foi a segunda rebelião a participar e depois vieram outros embates nas rebeliões liberais em Sorocaba, São Paulo e em Barbacena, Minas Gerais. Ao debelar um movimento subversivo em Alagoas, foi promovido a capitão por merecimento. Em Pernambuco, combateu na Revolução Praieira.

A participação mais árdua e importante foi na Guerra do Paraguai, onde o Exército inimigo era formado por efetivo superior ao da Tríplice Aliança. Argolo foi nomeado Conselheiro de Guerra e num desses Conselhos surgiu a ideia da construção da Estrada do Chaco, que mudaria a manobra e, em consequência, os rumos do conflito. Argolo recebeu a missão de dirigir os trabalhos na construção de uma estrada nos pântanos do Chaco, com quase 11 quilômetros de distância, num período em que as águas do rio Paraguai subiam constantemente.

No dia 16 de agosto de 1994, o 4º BEC recebeu a denominação histórica de Batalhão Gen Argolo. Homenagem justa ao filho ilustre da terra que viveu em período conturbado da história e foi, sem dúvida, um dos responsáveis pela manutenção da integridade do território brasileiro.



### 4.8.3 Comandantes

<b>1950</b>	TC José Liberato Souto Maior 13 MAR 1955 a 13 MAR 1956	1º	2º	TC Clovis Alexandrino Nogueira 23 MAIO 1956 a 25 MAIO 1957	<b>1960</b>
	Cel Venitius Nazareth Notare 17 JUL 1957 a 13 DEZ 1958	3º	4º	TC Oswaldo Colares de Novaes 14 DEZ 1958 a 27 ABR 1960	
	Cel Astório Bandeira de Queiroz 4 JUL 1960 a 10 JUL 1963	5º	6º	Cel José Sotero de Menezes 24 JUL 1964 a 22 NOV 1966	
	Cel Hugo José Ligneul 1º FEV 1967 a 16 AGO 1968	7º	8º	TC Afonso Augusto de Toledo Navarro 16 AGO 1968 a 7 FEV 1969	
<b>1970</b>	TC Alílio Sebastião Menezes Vaz 25 MAIO 1969 a 9 MAR 1970	9º	10º	TC Luiz Caetano Cearini 2 JUL 1970 a 15 JAN 1973	
	TC Celso Viana de Araújo 15 JAN 1973 a 28 JAN 1975	11º	12º	Cel Fernando Porres Ferreira 28 JAN 1975 a 4 FEV 1977	
	TC J. Joaquim de Moraes Sarmento 4 FEV 1977 a 7 FEV 1979	13º	14º	TC Álvaro de Souza Gomes Escobar 23 ABR 1979 a 30 ABR 1981	<b>1980</b>
	Cel Ari Liotto 30 ABR 1981 a 6 MAIO 1983	15º	16º	Cel Antônio Carlos Dias 6 MAIO 1983 a 31 JAN 1985	
	Cel Sérgio Henrique Carneiro Tavares 31 JAN 1985 a 3 FEV 1987	17º	18º	Cel Darcy Luiz Schmaedecke 3 FEV 1987 a 28 SET 1988	
<b>1990</b>	TC Mário Carmelo Corrêa 15 JAN 1989 a 23 JAN 1992	19º	20º	TC Hélio Régua Barcelos Junior 23 JAN 1992 a 17 JAN 1994	
	TC Carlos Alberto Banhos Moura 17 JAN 1994 a 19 JAN 1996	21º	22º	Cel Carlos Emídio Vasco 19 JAN 1996 a 23 JAN 1998	
<b>2000</b>	Cel Manoel Teixeira Pires 23 JAN 1998 a 28 JAN 2000	23º	24º	Cel José Maria de Souza 28 JAN 2000 a 22 FEV 2002	
	Cel Wagner Oliveira Gonçalves 22 FEV 2002 a 5 FEV 2004	25º	26º	Cel Henrique Corrêa de Oliveira 5 FEV 2004 a 20 JAN 2006	
	TC Roberto Pinheiro Góes 20 JAN 2006 a 22 FEV 2008	27º	28º	Cel Eduardo de Moura Gomes 22 FEV 2008 a 7 DEZ 2010	<b>2010</b>
	TC Olyntho Alves Gomes de Sá 7 DEZ 2010 a 10 JAN 2013	29º	30º	Cel Thadeu Luiz Crespo Alves Negrão Comandante Atual	

### 4.8.4 Acervo de obras

Desde a instalação em Crateús, o 4º BEC vem trabalhando incansavelmente na construção de um País melhor. Veja as principais obras do seu acervo:

- construiu as instalações do próprio aquartelamento em Crateús com 28.000 m<sup>2</sup>, nos anos de 1950 a 1956;
- construiu 47 km de ferrovia no trecho Crateús-Piquet/CE-Carneiro/CE, nos anos de 1957 a 1959;
- construiu 197 km de ferrovia no trecho Oiticica-Castelo-Altos/PI, nos anos de 1956 a 1958;
- construiu 27 km de ferrovia no trecho Teresina-Piripiri/PI, nos anos de 1958 e 1959;



- construiu 6 km de ferrovia no trecho Teresina-Paulistana/PI, no ano de 1966;
- construiu 45 km da rodovia que liga Crateús a Solonópolis, no ano de 1957 a 1959;
- construiu a estrada rodoviária interligando Crateús a Pedro II/PI, no ano de 1956;
- construiu 121 casas para trabalhadores em Oiticica e Castelo do Piauí, no ano de 1959;
- construiu 7 postos telegráficos na região de Castelo do Piauí, nos anos de 1955 a 1956;
- construiu 2 estações ferroviárias de 3ª classe em Castelo do Piauí, no ano de 1956;
- perfurou 12 poços artesianos na região de Palistana, Castelo do Piauí e Altos, no ano de 1957;
- construiu rede de canais de irrigação do açude Várzea do Boi, em Tauá/CE, nos anos de 1958 a 1961;
- construiu 50 km de ferrovia no trecho Crateús-Independência/CE, no ano de 1963;
- pavimentou 83,3 km da BR-020 no trecho entroncamento BR-226 – divisa CE/PI, nos anos de 1969 a 1971;
- implantou 241 km da BR-226 no trecho Crateús-Minerolândia, no ano de 1967;
- implantou 108 km da BR-308 e construiu as devidas obras de arte no trecho Crateús-divisa CE/PI, nos anos de 1967 a 1969;
- construiu o sistema de abastecimento de água da cidade de Crateús, nos anos de 1956 e 1957;
- construiu o sistema de irrigação do açude Várzea do Boi em Crateús, no ano de 1958;
- construção de 719 casas em Crateús, em convênio com o Ipase, nos anos de 1965 e 1966;
- perfurou 34 poços artesianos na região de Crateús, nos anos de 1955 a 1957;
- construiu 54 km da rodovia Crateús a Ipaporanga, no estado do Ceará, nos anos de 1956 e 1957;
- construiu o açude Vaca Morta com capacidade de 42.000 m<sup>3</sup>, no ano de 1956;



- construiu o açude Riacho do Mato com capacidade de 60.000 m<sup>3</sup> nos anos de 1955 e 1956;
- construiu o aeroporto Lúcio Lima com 1.580 m de comprimento e 30 m de largura, em Crateús, no ano de 1958;
- construiu as instalações do quartel do 55º BI com 15.000 m<sup>2</sup>, em Montes Claros/MG, no ano de 1974;
- construiu 25 casas para residência de militares em Montes Claros, no ano de 1974;
- construiu a barragem de Angical com capacidade de 120.000 m<sup>3</sup> em Monte Azul/MG, nos anos de 1984 a 1992;
- construiu a barragem de Catuti em Mato Verde/MG, com capacidade de 25.000 m<sup>3</sup>, no ano de 1994;
- executou a recuperação da barragem de Icaraí/MG com capacidade de 60.000 m<sup>3</sup>, no ano de 1996;
- construiu o projeto Icó-Mandantes com sistema de irrigação abrangendo 1.630 ha, em Petrolândia/PE, no ano de 1998;
- construiu a passarela de eventos com 45.000 m<sup>2</sup> em Petrolândia, no ano de 1998;
- executou a terraplanagem da subestação da Chesf com 47.000 m<sup>2</sup>, no estado de Sergipe, no ano de 1997;
- pavimentou 553 Km da BR-020 no trecho Formosa-Barreiras, nos anos de 1980 a 1982;
- construiu 791 m de pontes na BR-020, no trecho de Formosa a Posse, nos anos de 1980 a 1982;
- supervisionou as obras da construção da ponte sobre o rio São Francisco, nos anos de 1994 e 1995;
- pavimentou 6,3 km de estrada de acesso a Posse, no ano de 1982;
- pavimentou 207 km da BR-242 no trecho Barreiras-Ibotirama, nos anos de 1980 a 1982;
- implantação e pavimentação da BR-020/135 incluindo 470 m de pontes, nos anos de 1985 a 1987;



Pavimentação da BR-020/135

- construiu 21.000 m<sup>2</sup> das instalações do próprio aquartelamento em Barreiras, nos anos de 1973 e 1974;
- construiu 3.000 m<sup>2</sup> de instalações do 10º BPM, em Barreiras, no ano de 1974;
- construiu 65 casas para residências de militares (PNR) em Barreiras, nos anos de 1973 e 1974; e
- construiu 227 casas para trabalhadores (PNR) na vila dos funcionários em Barreiras, nos anos de 1972 a 1974.

Construiu ainda pequenos açudes nas seguintes localidades:

- Vagner (Arrecifes, 18.468 m<sup>3</sup>);
- Iaçu (Lajedo Alto 13.489 m<sup>3</sup>);
- Vista do Tupim (Macambira, 22.311 m<sup>3</sup>);
- Morpará (Mucambo Alto 23. 456 m<sup>3</sup>);
- Mucambo (Branco 33.526 m<sup>3</sup>);
- Oliveira dos Brejinhos (B.S. Negra, 24.346 m<sup>3</sup>);



- Ibibetum ( $450.456\text{ m}^3$ );
- Riacho da Telha ( $25.355\text{ m}^3$ );
- Ibitiara (Caqueiro,  $9.876\text{ m}^3$ );



**Construção de poço artesiano**

- Palmeiras ( $8.765\text{ m}^3$ );
- Alagadiço ( $9.986\text{ m}^3$ );
- Cachoeira ( $8.234\text{ m}^3$ );
- Bela Vista ( $120.000\text{ m}^3$ );
- Manoel Joaquim ( $45.000\text{ m}^3$ );
- Iraquara (Água de Regra,  $8.654\text{ m}^3$ );
- Santa Rita de Cássia (Mansidão,  $58.300\text{ m}^3$ );
- Poço do Meio ( $30.000\text{ m}^3$ );
- Vereda ( $25.345\text{ m}^3$ );
- Angico Novo ( $45.000\text{ m}^3$ );
- Barreiras (Barroca,  $4.324\text{ m}^3$ );



- Serra Dourada (Feirinha, 30.345 m<sup>3</sup>);
- Cotelipe(Carvalho, 15.467 m<sup>3</sup>);
- Catolândia (Mozondor 23.456 m<sup>3</sup>); e
- Barragem Riachão das Neves ( 580.000 m<sup>3</sup>).

E as construções seguiram no decorrer dos anos. Veja a continuação dessas obras:

- construiu 105 km de estradas vicinais nos projetos de assentamento de Angical e Serra do Ramalho, no ano de 1997;
- executou a terraplanagem do terminal de distribuição de combustível da Petrobras em Barreiras, no ano de 1988;
- executou 264 km de conservação da BR-020 no trecho Km 591-Km 855, nos anos de 1994 e 1995;



Restauração da rodovia - BR-020

- pavimentou 7,8 km da pista de acesso ao aeroporto de Barreiras, nos anos de 1989 e 1990;
- pavimentou 1,2 km em concreto da pista de acesso ao aeroporto de Barreiras, nos anos de 1989 e 1990;
- executou a recuperação de 215 km da BR-020 no trecho da divisa BA/GO- entroncamento da BR-242, nos anos de 1990 e 1991;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu a barragem do Riacho da Ema em Santana, com capacidade para 130.000 m<sup>3</sup>, no ano de 1996;
- restaurou a BR-316 no trecho Teresina/PI-Peritoró/MA, no ano de 1980;
- restaurou a BR-135 no trecho Peritoró/MA a São Luís/MA, no ano de 1980;
- construiu 280 casas para famílias de baixa renda em Barreiras, nos anos de 1961 e 1962;
- construiu o anel viário ligando as BR-242 e BR-135, na cidade de Barreiras, nos anos de 2006 a 2012;
- pavimentou 6 km do contorno viário da BR-135, em Barreiras, no ano de 2012;
- realizou a perfuração de 15 poços artesianos, nas cidades de Anagé, Botuporã, Correntina, Cristópolis, Baianópolis, Angical e Riachão das Neves, no estado da Bahia, em convênio com o Ministério da Integração Nacional, no ano de 2014;
- realiza trabalhos de adequação de capacidade com restauração da pista existente em 11,7 km da BR-101, no trecho entre o município de Capela/SE e o município de Pedra Branca/SE;
- executa também a obra de restauração da rodovia TO-040, no trecho entre Dianópolis/TO-entroncamento TO-110, com extensão de 41,24 km;



Reciclagem de pavimentação na rodovia TO-040



- executa a obra de restauração da rodovia TO-110, no trecho do entroncamento com TO-040 até a divisa entre os estados de Tocantins e Goiás, com extensão de 171,76 km; e

- realiza o reabastecimento de água potável, na operação pipa, em oito municípios do oeste baiano: Cristópolis, Formosa do Rio Preto, Cotelândia, Buritirama, Mansidão, São Félix do Coribe, Correntina e Santa Maria da Vitória, desde 2009. Atualmente o Batalhão assiste uma população de cerca de 50.000 pessoas.



Contorno viário de Barreiras

Ao longo de suas trajetórias, os militares e os servidores civis - com o apoio imprescindível das respectivas famílias - orgulham-se tanto das pequenas como das grandes obras realizadas nos diversos recôncavos desta imensa Nação Brasileira. O 4º BEC, através dos seus destacamentos, caracteriza a onipresença militar com o braço forte nas difíceis lidas construtivas e a mão amiga estendida para apoiar quem, de alguma forma, necessitou de uma fraterna ajuda.



## 4.9 7º Batalhão de Engenharia de Combate – 7º BE Cmb –

### 4.9.1 Histórico

As origens do 7º Batalhão de Engenharia de Combate remontam ao Batalhão de Engenheiros criado em 1855, Unidade de Engenharia que teve a honra de ser comandada pelo bravo Tenente-Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita, herói da ilha da Redenção, na Guerra da Tríplice Aliança, e Patrono da Arma de Engenharia. Deste Batalhão de Engenheiros originou-se o 1º Batalhão de Engenharia de Combate e de sua 1ª Companhia de Sapadores surgiu a Companhia Escola de Sapadores Mineiros, em 4 de maio de 1935, depois denominada simplesmente Companhia Escola de Engenharia, da qual originou o 7º BE Cmb.

Após a 2ª Guerra Mundial, em dezembro de 1945, a Companhia Escola de Engenharia deu origem ao Batalhão Escola de Engenharia, por influência da evolução doutrinária na organização militar, trazida pela Força Expedicionária Brasileira, que atuou nos campos de batalha na Itália.



No ano de 1971, o Batalhão Escola de Engenharia, sediado no Rio de Janeiro, foi transformado em 7º Batalhão de Engenharia de Combate e transferido para a cidade de Natal, onde passou a prestar serviços em socorro às vítimas de calamidades públicas na região do agreste nordestino, à formação da reserva mobilizável, ao adestramento dos quadros da Arma de Engenharia e, nos últimos anos, à realização de obras de infraestrutura, contribuindo na construção de mais um importante degrau do desenvolvimento nacional.

#### 4.9.2 Denominação Histórica



**Estandarte Histórico e Patrono**

O Estandarte Histórico traz-nos à mente as glórias e as tradições do nosso passado. Mantém viva a chama do desejo de manutenção das conquistas de um povo, de uma nação. Veja a descrição heráldica do estandarte do 7º BE Cmb:

- Campo franchado: o primeiro e o quarto terciados em pala, de branco, preto e branco, que são as cores primitivas da Engenharia Militar; o segundo e o terceiro de azul-turquesa, cor atual da Arma de Engenharia; banda e contrabanda de vermelho e uma estrela de ouro, distintivo de Escola, brocante no cruzamento.



- No primeiro terciado, o dístico: Batalhão Visconde de Taunay, em caracteres brancos debruados de prata; no segundo, a razão do Visconde de Taunay, escudo aquartelado, tendo o primeiro e quarto as armas dos Taunay e no segundo e terceiro as armas dos Escrangnolle; coroa de Conde, privilégio do título: Visconde com grandeza; no terceiro, o Castelo, símbolo da Engenharia, de ouro, lavrado de negro e iluminado de vermelho; no quarto, um livro aberto, circundado por uma coroa de louros, tudo de cor branca e guarnecido de prata: sobre o livro uma espada e uma pena de ouro, cruzadas, simbolizam o militar e o escritor: irmanados e glorificados nas páginas imortais da História do Brasil.
- Estandarte farjado de ouro, medindo 0,80m x 1,10m, laço militar com as cores nacionais e o dístico, em letras de ouro: 7º BE Cmb.

Em 17 de dezembro de 1947, o Batalhão Escola de Engenharia recebeu a denominação de Batalhão Visconde de Taunay como justa homenagem ao senador do Império que foi combatente e historiador da Guerra da Tríplice Aliança e herói da Retirada da Laguna.

#### 4.9.3 Comandantes

1930		1940		1950		1960	
Cap Amauri Pereira Leite	20 JAN 1936 a 26 JUN 1936	1º	2º	Cap Raul Guimarães Regadas	9 NOV 1936 a 10 MAIO 1937		
Cap Rubens Noronha Miranda	13 MAIO 1937 a 31 MAR 1938	3º	4º	Cap Luiz Guimarães Regadas	25 MAIO 1938 a 18 FEV 1942		
Cap Jady Magalhães Monteiro	19 FEV 1942 a 9 OUT 1943	5º	6º	Cap Auriz Coelho e Silva	21 MAR 1944 a 11 DEZ 1945		
TC José Sinval Monteiro Lindenberg	27 FEV 1946 a 11 MAR 1947	7º	8º	TC Adalardo Fialho	11 MAR 1947 a 9 FEV 1949		
TC João Valença Monteiro	9 FEV 1949 a 18 MAIO 1949	9º	10º	TC Olimpo de Sá Tavares	10 AGO 1949 a 8 FEV 1951		
TC Alfredo Souto Malan	8 FEV 1951 a 2 MAIO 1952	11º	12º	TC Antonio Andrade de Araujo	11 AGO 1952 a 3 SET 1954		
TC Samuel Augusto Alves Correia	3 SET 1954 a 1º JUL 1955	13º	14º	TC Domingues de Oliveira	1º JUL 1955 a 23 NOV 1955		
TC Luiz Augusto da Silveira	23 NOV 1955 a 27 FEV 1956	15º	16º	Cel Chrysantho de M. Figueiredo	28 MAR 1956 a 9 JUN 1956		
Cel J. Lindolpho Costa	2 JUL 1958 a 9 JUL 1959	17º	18º	Cel Albino Silva	9 JUL 1957 a 25 FEV 1961		
Cel Moacyr Ignácio Domingues	14 MAR 1961 a 17 JUN 1964	19º	20º	Cel José França	17 JUN 1964 a 10 SET 1965		
Cel Edigar Barreto Bernardes	10 SET 1965 a 17 ABR 1967	21º	22º	Cel Luiz Francisco Ferreira	2 JUN 1967 a 22 SET 1968		
Cel Walter Mesquita de Siqueira	23 OUT 1968 a 30 MAR 1970	23º	24	Cel Edgar Maranhão Ferreira	30 NOV 1971 a 23 FEV 1974		
Cel Carlos Leite de Sales	29 AGO 1974 a 25 OUT 1976	25º	26º	Cel Maurício Caminha de Carvalho	10 JAN 1977 a 7 MAR 1979		



<b>1980</b>	Cel Sosigenes Andrade de Araújo 8 MAR 1979 a 11 MAR 1981	27º	28º	Cel Luiz Carlos Travassos Caldas Rodrigues 11 MAR 1981 a 11 MAR 1983
	Cel Luiz Carlos Fontoura Silva 11 MAR 1983 a 11 MAR 1985	29º	30º	Cel João Crisóstomo de Souza 11 MAR 1985 a 29 JAN 1988
<b>1990</b>	Cel Helio de Freitas Queiroz 29 JAN 1988 a 30 JAN 1991	31º	32º	TC Cláudimar Magalhães Nunes 30 JAN 1991 a 29 JAN 1993
	Cel Luiz Osório Marinho Silva 29 JAN 1993 a 24 JAN 1995	33º	34º	Cel Paulo Roberto C. Mourão Crespo 24 JAN 1995 a 18 JUL 1997
<b>2000</b>	Cel Luiz Mensorio Júnior 18 JUL 1997 a 21 JAN 2000	35º	36º	Cel José Cláudio Fróes de Moraes 21 JAN 2000 a 23 JAN 2003
	Cel Lauro Luís Pires da Silva 23 JAN 2002 a 18 FEV 2005	37º	38º	TC Clevis Pedro Cruz Melo 18 FEV 2005 a 24 JAN 2007
	Cel Odilon Mazzini Júnior 24 JAN 2007 a 9 JAN 2009	39º	40º	TC Ary Pelegrino Filho 9 JAN 2009 a 27 JAN 2011
	TC José Ramalho Vaz de Britto Neto 28 JAN 2011 a 24 JAN 2013	41º	42º	TC Antônio Carlos Limeira Dutra Comandante Atual
				<b>2010</b>

### O hibridismo: uma nova experiência

O 7º Batalhão de Engenharia de Combate – Batalhão Visconde de Taunay – vocacionado para as atividades de combate, recebeu, no ano de 2006, um desafio: transformar-se em uma Organização Militar de Engenharia de emprego dual. Ou seja, preparar-se para atuar com a mesma desenvoltura tanto no teatro de operações no combate como nas diversas atividades de construção, resultado da visão de futuro do emprego da Engenharia Militar Brasileira. E a partir dessa nova realidade mergulhou com afinco e competência nas diversificadas lides que lhe foram atribuídas.

#### 4.9.4 Acervo de obras

##### Projeto de irrigação Jacaré-Curituba

O 7º BE Cmb construiu 52 km de estradas vicinais no município de Canindé do São Francisco, estado de Sergipe, para atender ao Projeto Jacaré Curituba, obra de irrigação, em convênio com a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).



Estrada vicinal no município de Canindé do São Francisco/SE



Na manhã de 12 de outubro de 2006, partiu da sede em Natal, o primeiro grupamento constituído de 27 militares para iniciar as obras das instalações do Destacamento Taunay, chegando a 100 trecheiros no decorrer da execução dos trabalhos. Nessa época, o 7º BE Cmb possuía uma frota bastante antiga, porém com empenho dos seus integrantes conseguiu montar um canteiro de trabalho em Canindé do São Francisco/SE. Os recursos foram chegando e o Batalhão conseguiu adquirir ainda naquele ano, uma motoniveladora e uma retroescavadeira novas.

Situado no semiárido, porção norte do estado de Sergipe, o município de Canindé do São Francisco, onde em 2006 havia menos de 30.000 habitantes, alterou a rotina com a chegada dos militares para a execução da obra. Mais que isso, pois além da injeção econômica no comércio local, muitos constituíram família e optaram morar naquela localidade após licenciarem-se das fileiras do Exército.



Canteiro de obras no município de Canindé do São Francisco/SE

Ainda foi acrescentada ao convênio da Codevasf com o Batalhão a construção de oito casas e um centro comunitário denominado Vila Nossa Senhora da Conceição, proporcionando uma melhoria significativa na qualidade de vida das famílias beneficiadas naquela região tão atormentada pelas cíclicas intempéries naturais.



**Vila Nossa Senhora da Conceição no município de Canindé do São Francisco/SE**

### **Revitalização do rio São Francisco**

Com o sucesso da primeira missão de obras de cooperação, o próximo desafio recebido pelo Batalhão Visconde de Taunay foi o da revitalização e conformação das margens do rio São Francisco na cidade de Barra/BA.

A OM realizou a mobilização em 2008. A grande dificuldade inicial foi a distância de 1.800 km de sua sede em Natal/RN ao município de Barra/BA, porém o Batalhão conseguiu montar o seu destacamento nas instalações de um hotel às margens do rio São Francisco, propiciando as condições ideais de alojamento para os cerca de 90 militares destacados.

Com os recursos recebidos pelo convênio, o Batalhão teve oportunidade de renovar grande parte de sua frota e também adquirir uma balsa para navegação fluvial.

O 7º Batalhão de Engenharia de Combate concluiu a revitalização da margem direita do rio São Francisco na cidade de Barra/BA na metade do tempo previsto, demonstrando estar apto a enfrentar as novas empreitadas que a Nação Brasileira necessitar.



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Margem do rio São Francisco no município de Barra/BA em processo de revitalização**

No trecho de 6.050 metros de margem, foram construídos 26 defletores, escavados 300.000 m<sup>3</sup> de terra e plantadas 150 mil mudas de árvores nativas.

O término da obra um ano antes do prazo e os planejamentos adequados possibilitaram a devolução de recursos aos cofres públicos. A sociedade brasileira agradece a eficiência e a seriedade do Exército Brasileiro no trato com o bem público.



**Recuperação da margem do rio São Francisco no município de Barra/BA**



## Trabalhos de drenagem na duplicação da BR-101

O efetivo de um Pelotão de Engenharia de Combate foi empregado para a execução de trabalhos de drenagem na duplicação da BR-101, no corredor nordeste, no ano de 2010.



Trabalhos de drenagem na duplicação da BR-101

## Serviços de drenagem na obra de construção do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/RN

Em 2013, o Batalhão executou serviços de drenagem na obra de construção do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/RN. Reforçado com equipamentos mecânicos de engenharia e com metas de produção diária bem definidas, executou trabalhos de escavação e construção de galerias transversais de coleta de água do aeroporto, sarjetas de canteiro central, calçadas e meio fio.



Concretagem de bueiro no Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/RN



### Perfuração de poços no sertão nordestino

A Organização Militar foi contemplada com equipamentos necessários para atuar em ações para amenizar os efeitos da seca. Perfurou e instalou 16 poços artesianos no estado da Paraíba, no ano de 2013.



**Flagrante de um morador local em libação com o líquor da vida**

O 7º BE Cmb constitui-se numa das múltiplas possibilidades do emprego de nossas Armas do glorioso Exército Brasileiro. Ao ser desafiado a incorporar às suas lides cotidianas as atividades às quais não lhe eram peculiares, respondeu prontamente estar preparado para exercer quaisquer missões precípuas da Engenharia. Dessa forma, a Engenharia do Exército demonstra a comprovada capacidade de superar adversidades, principalmente pela excelente capacitação e permanente treinamento de seus integrantes, recrutados, indistintamente, do seio desta grandiosa Nação Brasileira.



---

**2º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA**

**2º Gpt E**



## 5.1 Histórico

### A Amazônia

A Amazônia é formada por um complexo sistema natural com características peculiares. Situada na região norte da América do Sul, abrange parte do Brasil, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Guiana Francesa e Suriname, totalizando 7 milhões de Km<sup>2</sup>.

A Amazônia brasileira compreende uma extensão de 5,2 milhões de Km<sup>2</sup>, correspondente a aproximadamente 61% do território nacional, com uma densidade demográfica de apenas 3,2 habitantes por Km<sup>2</sup>. Constitui a maior diversidade biológica da Terra e a maior bacia hidrográfica do mundo, sendo que um terço de toda a floresta tropical existente no planeta está cobrindo o solo amazônico. Fauna e flora ocupam, de forma exuberante, 3,1 milhões de Km<sup>2</sup> intactos, com o privilégio de ostentar, inclusive, diversas espécies endêmicas de animais e de vegetais. Abriga também extraordinária província de diversificados minerais da terra.

### Os povos indígenas e o desenvolvimento

Estima-se que vivam no Brasil cerca de quatrocentos mil índios, dos quais, trezentos e seis mil nas tribos da Amazônia, segundo o Censo 2010, do IBGE.

Não há controle exato porque, de acordo com a Fundação Nacional do Índio (Funai), que faz o trabalho de identificação e proteção dessas tribos indígenas, há dezenas de grupos isolados nos estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Maranhão e Mato Grosso. Mesmo havendo contato com os povos de outras culturas, várias comunidades indígenas ainda mantêm os principais aspectos de vida dos seus antepassados. Vivem da caça, pesca, extrativismo vegetal e agricultura rudimentar.

Os povos indígenas, no Brasil, são representados por duzentas etnias que falam cento e setenta línguas, divididos, na Amazônia, em seis troncos linguísticos: Tupi, Aruaque, Tukano, Jê, Karib e Pano.

A existência dessa fabulosa riqueza natural da Amazônia nos conduz normalmente a conservá-la incólume e a mantê-la integrada ao País, por apresentar relevante interesse estratégico e econômico para a Nação brasileira. Há evidente articulação com os nossos vizinhos - partícipes desse patrimônio inigualável - para que ocorra um processo de desenvolvimento durável, com harmonização de objetivos sociais, ambientais e econômicos. Pela importância estratégica apresentada, essa vasta região desperta interesse em diversos atores globais.



## O Exército e a Amazônia

O Exército, presente na Amazônia desde o início do século XVII, foi um importante ator na sua conquista e manutenção. Em diversas localidades, o Exército Brasileiro ainda é a única presença plena do Estado a dar condições mínimas necessárias para a permanência das famílias nas localidades isoladas. Atualmente, amplia a participação, instalando Organizações Militares, distribuídas pela extensa fronteira, que representam polos de desenvolvimento regional, por meio de crescentes núcleos habitacionais. Destaca-se o papel preponderante do Programa Calha Norte, que tem por objetivo principal o aumento da presença do Poder Público na sua área de atuação, contribuindo para a defesa nacional, proporcionando assistência às populações e fixando o homem na região.

## Síntese histórica

Após quinze anos de atuação no Nordeste, o 1º Grupamento de Engenharia, criado em 1955 e com sede em João Pessoa/PB, destacou-se pela relevante contribuição ao desenvolvimento regional, que não se restringiu apenas às específicas atividades nas execuções de obras rodoviárias, pois atuou também no abrandamento aos efeitos da seca. Os benefícios disseminados pela Engenharia cresceram e multiplicaram-se. As trilhas desbravadas pelos soldados nas emaranhadas caatingas alargaram-se e transformaram-se em rodovias e ferrovias a transportar pessoas e riquezas, encurtando distâncias, aproximando as cidades. O Exército plantou uma nova cultura no Nordeste brasileiro e o povo colheu e ainda colhe os preciosos frutos. Os filhos da terra, hoje, têm a oportunidade de trabalharem próximos de seus lares e não mais precisaram emigrar, buscando oportunidades em locais distantes e desconhecidos.

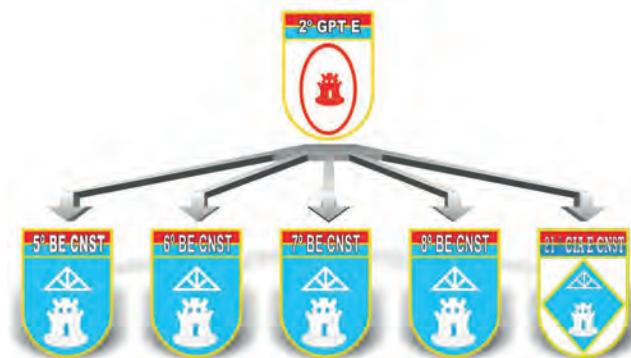
A transformação socioeconômica, em poucos anos, de uma região assolada por sucessivas secas prolongadas, sem dúvida, deve-se, em parte, à atuação do Exército Brasileiro. O sucesso alardeou-se no País inteiro e cruzou as fronteiras chegando a outras nações e, em consequência, recebemos várias visitas de autoridades estrangeiras - Argentina, Bélgica, Estados Unidos da América, Itália, Portugal, Venezuela - para estudar a nossa eficaz atuação e empregar algo semelhante nos seus países. (LUCENA, 2001).

Essa atuação estratégica no Nordeste brasileiro pelo 1º Grupamento de Engenharia de Construção referendou o Governo Federal a criar o 2º Grupamento de Engenharia de Construção, em 28 de julho de 1970, com sede em Manaus, para atuar na imensa e quase desabitada região Norte. Ostenta estrutura administrativa semelhante a uma Brigada, coordenando as atividades dos 5º, 6º, 7º e 8º Batalhões de Engenharia de



Construção e da 21ª Companhia de Engenharia de Construção. Ainda que o 8º Batalhão de Engenharia de Construção encontre-se localizado nas delimitações territoriais jurisdicionadas pelo recém-criado Comando Militar do Norte, também permanece vinculado ao 2º Gpt E, para as atividades concernentes à execução de obras de engenharia.

## 5.2 Estrutura organizacional



## 5.3 Denominação histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

### Descrição:

Forma retangular, tipo bandeira universal. Campo de azul-turquesa, representativo da Arma de Engenharia. Em brocante e em abismo, um escudo peninsular português mantelado em curva e filetado de ouro. Primeiro campo de vermelho, carregado de uma estrela de dezesseis pontas, de ouro, indicativa de missão em todos os pontos cardinais, simbolizando a integração nacional; segundo de vermelho, carregado com um braço de leão armado de martelo de ouro, caracterizando a fortaleza, o trabalho e a determinação do chefe militar homenageado; mantelete de negro carregado com um castelo, encimado pelo número dois, tudo de prata, designação da Grande Unidade de Engenharia. Encimando todo o conjunto, a Denominação Histórica: "GRUPAMENTO RODRIGO OCTÁVIO" em arco de ouro. Franja de ouro em toda a volta do campo. Laço militar com as cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro, a designação militar: 2º Gpt E.

O General Rodrigo Octávio, no alvorecer de tão brilhante carreira, teve o batismo de fogo nos embates da Revolução de 1930 em que participou ativamente. Militar de envergadura inigualável, destacou-se pela exímia dedicação plena aos serviços da Pátria.

Notável carreira de engenheiro militar, labutou em todos os quadrantes do nosso território. No Sul do País, participou intensamente da construção do Tronco Principal Sul, obra gigantesca e motivo de merecido orgulho da nossa Engenharia. No Nordeste, enfrentou as agruras da seca inclemente na luta para erradicar o subdesenvolvimento e a miséria, através das obras de infraestrutura indispensáveis à fomentação da economia e à sobrevivência do homem do sertão. Na região Amazônica, imprimiu sua marcante capacidade de trabalho e liderança rasgando na selva os eixos de penetração para integrá-la econômica e socialmente ao País.

Nos mais de cinquenta anos de dedicação integral ao Exército e à Pátria, por onde esteve, semeou o progresso e contribuiu de forma decisiva para o desenvolvimento da Nação. Pela imensa dedicação ao povo brasileiro, este ilustre patriota, merecidamente, foi escolhido patrono do 2º Grupamento de Engenharia.



## 5.4 Comandantes

1970	Gen Bda Galileu Machado Gonçalves 17 DEZ 1970 a 8 FEV 1972	1º	2º	Gen Bda Octávio Ferreira Queiróz 8 FEV 1972 a 22 JUN 1974
	Gen Bda Gentil Nogueira Paes 22 JUN 1974 a 21 MAR 1978	3º	4º	Gen Bda Danilo Teixeira Starling 26 ABR 1978 a 22 MAIO 1980
1980	Gen Bda Jayme Miranda Mariatti 22 MAIO 1980 a 22 ABR 1981	5º	6º	Gen Bda Orlando Morgado 18 MAIO 1981 a 5 MAIO 1983
	Gen Bda Luiz Gonzaga de Oliveira 5 MAIO 1983 a 12 ABR 1985	7º	8º	Gen Bda Dirceu Ribas Corrêa 24 ABR 1985 a 24 ABR 1987
	Gen Bda Sérgio Ruschel Bergamaschi 24 ABR 1987 a 10 JAN 1989	9º	10º	Gen Bda Luiz C. Travassos C. Rodrigues 3 MAR 1989 a 9 MAIO 1991
	Gen Bda Luiz Cândido Vargas de Freire 9 MAIO 1991 a 20 AGO 1992	11º	12º	Gen Bda Carlos Patrício Freitas Pereira 14 SET 1992 a 20 ABR 1993
	Gen Bda Mário Ivan Araújo Bezerra 20 ABR 1993 a 18 ABR 1995	13º	14º	Gen Bda Enzo Martins Peri 30 JUN 1995 a 22 ABR 1997
	Gen Bda Enio Fett de Magalhães 31 MAR 1998 a 23 ABR 1999	15º	16º	Gen Bda Marius Teixeira Neto 23 ABR 1999 a 30 ABR 2001
	Gen Bda Ramão Grala 30 ABR 2001 a 16 ABR 2003	17º	18º	Gen Bda Claudio Rogério Pinto 16 ABR 2003 a 2 MAIO 2006
2010	Gen Bda José Cláudio Fróes de Moraes 2 MAIO 2006 a 4 SET 2008	19º	20º	Gen Bda Jamil Megid Junior 4 SET 2008 a 4 SET 2009
	Gen Bda Lauro Luís Pires da Silva 18 DEZ 2009 a 31 AGO 2011	21º	22º	Gen Bda José Luiz de Paiva 31 AGO 2011 a 18 JAN 2013
	Gen Bda Antônio Leite dos Santos Filho 18 JAN 2013 a 3 SET 2014	23º	24º	Gen Bda Marcos José Pupin Comandante Atual

A missão constitucional do Exército Brasileiro em integrar e defender o nosso Brasil verde-amarelo é contínua e transcende aos desejos pessoais em benefício dos anseios da voz plural que brota dos corações e mentes brasileiras. Veja o que disse, no prelúdio da Engenharia na Amazônia, o proeminente General Rodrigo Octávio:

O Exército e a Engenharia, em particular, estão prontos a cumprir a sua parte nesta grande obra, malgrado os obstáculos a vencer, os sacrifícios a enfrentar, os embates a superar honrando a bravura e o estoicismo de nossos antepassados, representados pelos missionários, soldados e ser-tanistas, que conquistaram e mantiveram para o Brasil esta grande Amazônia que não é nem um Inferno Verde, nem um Paraíso Perdido, mas que é a Amazônia Brasileira, onde uma geração ansiosa e confiante espera o esplendente alvorecer de um amanhã fecundo, diferente e promissor.

E conclui:

Só assim, a Amazônia se preservará e o Brasil se engrandecerá. Árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados em conquistá-la e mantê-la.



## 5.5 5º Batalhão de Engenharia de Construção – 5º BEC –

### 5.5.1 Histórico

#### Gênese

O Decreto nº 56.629, do Ministério da Guerra, de 30 de julho de 1965, criou o 5º Batalhão de Engenharia de Construção com a finalidade de executar as missões propostas pelo novo Governo, principalmente a de construção de rodovias, visando à integração nacional.

A partir da publicação desse ato, vários oficiais nos postos de coronéis e tenentes-coronéis foram convidados para se tornarem o primeiro comandante da Unidade, mas declinaram do convite. As adversidades ambientais; o apoio à família relativo à saúde, educação, lazer; as doenças tropicais e, principalmente, o fantasma da Amazônia constituíam um panorama pavoroso e incerto (MARTINS, 1971). O Tenente-Coronel Carlos Aloysio Weber, recém-promovido e primeiro colocado da sua turma de formação (1946), da Academia Militar das Agulhas Negras, servindo em Lages/SC, recebeu um radiograma enviado pelo General Dyrceu de Araújo Nogueira, diretor da Diretoria de Vias de Transporte, para comparecer com urgência ao Ministério da Guerra, no Rio de Janeiro.



Pelas destacadas qualidades de administrador e engenheiro civil, o Ten Cel Weber havia sido contemplado com inúmeros convites para trabalhar em empresas na iniciativa privada. O seu tio, senhor Rubem Berta, funcionário da Varig, convidara-o para integrar-se àquela empresa. Isso fez o jovem oficial pensar em trocar de uniforme, pois o salário que iria receber era vultoso – seria multiplicado algumas vezes o soldo recebido do Exército – e exerceria um alto cargo de chefia naquela companhia.

Durante a viagem trocava ideia com a esposa, a traçar planos para a nova empreitada com a qual flirtava. Desta vez sem a farda verde-oliva. Eles tinham dois filhos no Colégio Militar de Porto Alegre e duas filhas menores no ginásio. Mas ao apresentar-se no Ministério da Guerra, recebeu o inusitado convite para comandar o 5º BEC: aceitou, sem pestanejar, o novo desafio. Iniciou-se uma nova etapa nessa Organização Militar que até então só tinha uma denominação e agora passava a ter seu primeiro integrante: o Comandante.

Dona Jussara recebeu, sem nenhum floreado, a informação do marido. Foi uma bofetada no planejamento. Atônita e ainda sem digerir a notícia, começou a planejar mais uma mudança. Só que desta vez, para o centro do ermo, um local inimaginável.

O Comandante era um oficial respeitado pelas suas qualidades de líder e entusiasta militar e isso facilitou a garimpagem nos convites feitos aos oficiais e praças convidados para comporem o 5º BEC. As notícias negativas que veiculavam sobre a região – a existência de malária, febre amarela, tribos indígenas canibais – dificultavam o completamento do efetivo por preferir apenas militares voluntários. Nessa peregrinação, aproveitando-se da oportunidade durante a rápida passagem que fazia de São Paulo ao Rio, esteve na Academia Militar das Agulhas Negras e fez o *merchandising* da nova Unidade de Engenharia na Amazônia.

Mandou acordar os cadetes do último ano da Arma de Engenharia – o pernoite já havia tocado – e, numa explanação sucinta, apresentou o seu programa de trabalho para os futuros engenheiros. Comunicador excelente, conseguiu expor com precisão o seu projeto. Alguns componentes daquela plateia improvisada, num futuro próximo, integrariam a equipe de trabalho do batalhão pioneiro.

Em Porto Velho/RO, local da sede do Batalhão, ainda não havia instalação física para abrigar o pessoal, material, viaturas, maquinários. Então, de início, foram utilizadas as instalações do Parque e Depósito Central de Material de Engenharia, no Rio de Janeiro, por estar localizado mais próximo dos fornecedores e facilitar a operacionali-



dade logística. Os militares oriundos da guarnição da Guanabara fariam expediente naquele Parque. E assim foram se acantonando.

A nova Organização Militar não possuía viatura e nem maquinário, como também, não havia material de consumo, mesas, cadeiras, mimeógrafos... Enfim resumia-se apenas no planejamento grafado numa folha de papel. E as ações rapidamente romperam a barreira do silêncio.

No Parque Depósito de Material de Engenharia fervilhava gente organizando tudo. Foram adquiridos material de consumo suficiente para os meses iniciais, máquinas para construção de estradas, caminhões, jipes, material de acantonamento, enfim, o necessário para o trânsito até a Amazônia e para mais alguns meses. O Major Ney de Oliveira Aquino, instalado num canto de depósito, recebia a apresentação dos militares prontos para a grande empreitada. Sem recepção formal, imediatamente eram incorporados às lides intensas. Trabalhava-se dia e noite, noite e dia. Fins de semana e feriados eram atropelados soberanamente.

O Comandante visitava as montadoras FNM, Willys e Chevrolet com o objetivo de conseguir as 46 viaturas necessárias para compor o comboio e executar missões futuras imediatas e, paralelamente, ia ao Ministério da Guerra, ao DNER, ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). O ano expirava e precisava empenhar todas as aquisições dentro do exercício financeiro que encerraria no dia 31 de dezembro. Milhares de outros itens também precisavam ser adquiridos, recebidos, encaixotados, embarcados e enlonados para finalmente serem transportados.

### **Deslocamento: a grande saga 1ª fase: trecho Rio de Janeiro–Cuiabá**

No dia 16 de janeiro de 1966, com o sol ainda sonolento, às seis horas, deu-se início a maior e mais difícil marcha rodoviária da história recente do Exército Brasileiro. Os caminhões choramingavam com tanta carga nas costas. O Aspirante Ruy Duarte Machado – um dos que assistira à palestra noturna – comandava o comboio rumo à selva. Era a sua primeira missão depois de longo período mergulhado em livros e intensos estudos na Academia Militar.

As primeiras aceleradas dos caminhões prenunciavam o início de uma grande trajetória e à medida que distanciava-se de seus amigos e familiares, a saudade batia forte na mente do jovem oficial. Mas o momento não permitia delongas do coração porque a missão seria longa e teria de ser cumprida da melhor forma possível.



Também compunham a equipe o Sargento Luiz, Soldado Galdo e os Servidores Civis – motoristas – Lara, Levi, Agostino e Praxedes. Eram quatro caminhões FNM conduzindo doze toneladas de material e o mais lento ditava o ritmo da marcha.

Planejou-se, na primeira etapa da viagem, uma parada em Cuiabá. Durante o deslocamento do Rio de Janeiro a Cuiabá, apenas pequenas recuperações nas rodovias foram necessárias para o prosseguimento da missão.

O comboio total foi lotado em cinco frações para facilitar a locomoção nos grandes centros urbanos que cruzariam até Cuiabá, bem como não interferir negativamente no tráfego urbano, visando também à segurança. O último partiu dia 5 de fevereiro de 1966. Somente um acidente de trânsito ocorreu nessa fase inicial, no Km 30 da rodovia Presidente Dutra. Em consequência, ficaram internados no Hospital Central do Exército os acidentados Capitão Marseno Alvim Martins, que perdeu a falange de um dedo, e o 3º Sargento Jorge José de Souza, ferido gravemente. Permaneceu também, apoiando os dois feridos, o Capitão Médico Getúlio Alves Bastos e posteriormente todos integraram o efetivo do Batalhão. (MARTINS, 1971, p. 106)

Em Cuiabá, ocuparam as instalações da Comissão de Estradas de Rodagem nº 5 (CER-5) e os primeiros a chegarem aguardaram os demais componentes para unificar o comboio. Aproveitaram a estada, conforme planejado, para executarem a primeira manutenção – prevista em manual – das viaturas novas. E, evidentemente, repor as energias porque para a próxima jornada nem mesmo os mais experientes estradeiros seriam capazes de prever as surpresas que a natureza reservava aos paladinos engenheiros.



Realizando a manutenção das Vtr e equipamentos na CER/5, em Cuiabá



## A primeira incorporação

Enquanto vários integrantes da recém-criada Unidade de Engenharia transitavam rumo ao norte, em Porto Velho/RO já os aguardavam 283 homens incorporados para a prestação inicial do serviço militar no 5º BEC. Destes, 209 conscritos foram incorporados na Companhia de Fronteira, sediada em Porto Velho, e os outros 74 estavam encostados na 4ª Companhia de Fronteira, de Rio Branco, estado do Acre, onde receberam as instruções básicas de formação de soldado e tão logo o 5º BEC aportasse em Porto Velho ministraria a formação qualificada àquele efetivo.

### 2ª Fase: trecho Cuiabá–Porto Velho

Em Cuiabá, os motores roncaram em coro sinalizando que prosseguiriam unidos ao enfrentamento de mais de 1.500 km de lama, buracos, pinguelas desfeitas, chuvass... Teve início a segunda parte do deslocamento via terrestre mais emblemático da história recente do Exército Brasileiro.

Dia 7 de fevereiro, numa segunda-feira, deu-se a arrancada. Para conduzir os quarenta e seis veículos e as três motoniveladoras, foram necessários 73 intrépidos arautos. Nos dias 9 e 10, seguiu as trilhas dos primeiros o restante do comboio, inclusive o Comandante Tenente-Coronel Weber. (MACEDO, 2003, p. 72)

Acompanhou a comitiva o Sargento Japir, do Ministério da Guerra, para fazer a cobertura fotográfica e levantamento hodográfico para o DNER.

Era o período chuvoso da região e as nuvens despejavam água sem pedir licença. A estrada arenosa, encharcada com a água torrente dos céus, fazia os caminhões gemerem impiedosamente para vencer o peso da massa molhada e quando lhes faltavam forças entravam em cena os tratores a rebocá-los. O gasto de combustível aumentou consideravelmente e o distanciamento entre as viaturas, dentre outros fatores, dificultaram a logística. O abastecimento tornava-se uma operação difícil e cansativa porque na quase totalidade do percurso era impossível uma viatura ultrapassar outra. Eram trilhos lamacentos com sulcos de passagem aprofundados e em muitos trechos a selva engolira a estrada invadindo-a gulosamente de ambos os lados. Apenas um fio de luz sufocado pela selva guiava a passagem. Não demorou e eis que entraram em cena os igarapés com as pinguelas em péssimo estado de conservação. Era preciso refazê-las para a marcha continuar. Depois de um dia inteiro de luta cansativa, o odômetro, às vezes, assinalava ter percorrido apenas 40 km. Os rios com maior extensão foram se apresentando e as dificuldades para transpô-los também e isso acarretou enormes atrasos



e mais distanciamento entre as viaturas. O Comandante ordenou para deslocarem-se no mínimo por duplas e que mantivessem a ligação visual. Quase impossível devido à sinuosidade do caminho e à mata densa. A chuva não dava trégua e variava em fina, grossa e mais grossa ainda.



**Conserto de viatura realizado no meio do lamaçal**

### O boião

A cozinha do Sargento Almeida, conduzida num FNM, liderava o comboio e sempre se adiantava para estacionar e preparar as refeições. As opções para o cardápio eram poucas e o arroz com salsicha e ervilha engajou e reengajou, sendo substituído, às vezes, por um carreteiro de jabá com farinha de mandioca. Os que não conseguiam chegar até o acantonamento apelavam à criatividade para matar a fome, caçando alguns animais como iguanas, tartarugas, pacas para complementar a escassa alimentação. Quando a caça era mais esperta que o caçador, o consolo era dormir sonhando com o boião do Sargento Almeida.

### Os nativos se apresentam

Os nativos da Amazônia se apresentam sem cerimônia, conforme nos relata em carta o Aspirante Souza:

[...] Pela primeira vez, o pessoal teve contato com os índios próximo à ponte do rio Marcos Rondon. Um grupo de índios, não civilizados completamente despidos (homens e mulheres), tomava banho em grande algazarra, espantando-se e escondendo-se quando



começou nosso ajuntamento às margens do rio. Nossa curiosidade em vê-los, ainda no seu estado nativo, era grande e estava satisfeita. Prosseguimos viagem. (MACEDO, 2003, p. 88).

Esse encontro casual com os índios Cinta-Larga, ocupantes do Vale do Melgaço, aconteceu por volta de 11 ou 12 de fevereiro 1966 e a caravana teve assunto novo para comentários por horas a fio.



**Encontro de militares com os índios Inhabiquaras às margens da BR-364**

### A caravana segue

Nos últimos 350 km para chegar a Porto Velho havia aproximadamente 92 pinguelas, conforme informação do morador da região – André Moreira Nunes – sem contar as pontes maiores e os pontilhões. Isso representa que se cruzava uma pinguela a aproximadamente cada quatro quilômetros. As madeiras brancas que foram utilizadas para construí-las têm vida média de cinco anos e já estavam apodrecidas, necessitando quase todas de recuperação. A madeira era cortada no mato ao lado com facão e fixada para permitir a passagem dos veículos. Em várias delas a carga era retirada dos caminhões para aliviar o peso e cruzada a braço; a carga refeita e enlonada novamente, seguiam até... onde Deus quisesse. (MACEDO, 2003, p. 91).



**Comboio na travessia do rio Machado**

O cansaço tomava conta do corpo e penetrava na alma. Mas o 5º BEC não podia parar, como dizia o entusiasta Tenente-Coronel Weber, e isso ajudava a alentar a moral dos moribundos viajantes. Apesar da grande quantidade de água vista e enfrentada durante o dia, à noite, mesmo estando molhados e sujos de lama, nem sempre o banho era possível. E nesse momento a exaustiva fadiga atuava no sentido inverso, ajudando a adormecer rápido. O sono era tão pesado que não lhes restava tempo para sonhar. A noite voava rápido. Mal o dia amanhecia, os escapamentos voltavam a ecoar nas obscuras brenhas.

### **Os acidentes**

As viaturas mais pesadas geravam inquietação na travessia das balsas. No rio Jaru, o acesso às pranchas estava enlameado e um FNM escorregou mergulhando parcialmente no rio como se estivesse tomando água. Demorou-se fazer a retirada desse caminhão e o restante do comboio assistiu parado. Até a última travessia foram dois dias e meio. Houve outros incidentes nessas passagens com falhas nos motores náuticos e as embarcações desciam até imbricarem-se em alguma margem e os tripulantes agarrarem-se em árvores nos barrancos para dispor de tempo suficiente para consertar os equipamentos avariados. Os motores do Batalhão passaram a ser empregados em apoio no Jy-Paraná porque eram mais potentes e manutenidos e ainda mesmo com toda essa precaução aconteceram incidentes, deixando barcas à deriva. Havia também as balsas amarradas em cabo de aço e puxadas a braço.



**Flagrante de uma travessia em balsa tracionada a braço**

### A rebeldia da natureza

Sob sol estarrecedor, tropeçando na casa dos 32 graus centígrados, o exército de mosquitos executava um ataque coordenado: de frente, os infantes piuns agiam olhando nos olhos da sua vítima; pelos flancos, os cavalarianos borrachudos incursionavam inquietando o oponente; pela retaguarda revezavam com forças especiais os mirins e os maruins levando consigo seu naco de sangue fresco. À noite não havia trégua e as incursões constantes ficavam sob responsabilidade de execução dos boinas-pretas-carapanãs cujo objetivo era trucidar as últimas gotas do sangue daquele intruso inimigo. Quem não encarava essa guerra contra os hostis voadores atirava seus apetrechos de trabalho a esmo e em desespero saía a correr ou saltava na água mergulhando até imergir o último fio de cabelo suado. Mesmo assim os guerreiros alados esvoaçavam sobre as ondas aguardando o retorno do corpo molhado com a finalidade de manter a fuzilaria de picadas agonizantes.

Outros elementos da natureza metiam medo nos calouros da floresta amazônica: o candiru, peixe predador de cor amarelo-terra, impossível de segurá-lo nas mãos. O corpo é envolto por uma massa gelatinosa lisa. O que o torna assustador é a peculiaridade de penetrar em qualquer orifício do ser humano e ir provocando estragos irreparáveis por onde passar. Nas margens dos rios amazônicos ouve-se inúmeros casos de ataque desse lhanoso animal. Outro elemento aterrorizador nas praias arenosas é a araiá. Peixe com formato de disco voador de cor esbranquiçada e com alguns pontinhos escuros na pele. Tem cara de gente boa e gestos meigos mas engana-se quem confiar nela. É bicho traiçoeiro. Gosta de enterrar-se nas rasas praias arenosas e pacientemente



aguardar para o lanche algum petisco desavisado a transitar na sua jurisdição. E para o ser humano, ela reserva uma arma potente: discretamente fixado numa lateral do disco corpóreo ostenta um ferrão venenoso e na sua extremidade uma cauda cilíndrica ágil. Ao ser pisada, ataca violentamente com a haste e, em poucos minutos, o veneno causa dor horripilante e febre imediata, provocando vermelhidão e inchaço na região ferida, podendo até levar a vítima a óbito. Um dos integrantes do comboio, o Coronel Möller, quando tomava banho num riacho foi atacado por uma jovem arraia incrustada na areia. Para suavizar a dor e como efeito profilático recomendaram urina. De preferência urina de menina nova. E não é que conseguiram! Uma moça virgem de família ribeirinha, moradora na margem do rio Riozinho disponibilizou uma caneca pela metade do fluido mictoso. Isso aconteceu no dia 14 de fevereiro de 1966. (MACEDO, 2003, p. 92).

Retornando ao curso da picada carroçável, homens conduziam equipamentos e cargas torcendo para que não acontecesse nenhum acidente grave. Não dispunham de apoio médico e o socorro aéreo tornava-se impraticável pelas imposições da pujante natureza e a inexistência de campos de pouso. Retornar era impossível. Então o que restava como motivação era prosseguir. E prosseguir o mais rápido possível porque uma lista extensa de trabalhos a serem realizados aguardava-os.



Caminhão do comboio atolado nos lamaçais da BR-364

### A chegada a Porto Velho

Foram 39 exaustos dias de viagem do Rio de Janeiro a Porto Velho. A chegada deu-se de forma triunfal no dia 21 de fevereiro, segunda-feira de carnaval, às quinze horas, com desfile assistido por autoridades e pela entusiasmada sociedade local. No



palanque, embevecido de alegria, o governador do território, Tenente-Coronel José Manoel Lutz da Cunha Menezes, e todo o seu secretariado.

A população vislumbrava o progresso chegando junto com o Batalhão. Aquele povo sofrido tinha a esperança de ter chegado o tão desejado desenvolvimento.

O 5º BEC, enfim, terminava a sua marcha. O Comandante, em exposições feitas a autoridades visitantes e publicadas em Boletim Interno, assim descreveu a viagem :

A floresta se encontrava agressiva e misteriosa sobre a pista pontilhada de surpresas: pinguelas frágeis; atoleiros das mais diversas características, pontes em precário estado de conservação e de uso, obrigando-nos a recorrer aos meios locais para executar a travessia de nossa trilha e, ainda, ajudávamos outros veículos civis paralisados diante ou dentro desses obstáculos.

Era, pois, a primeira garantia de circulação dada na área, pelo 5º Batalhão de Engenharia de Construção.

A travessia das balsas foi trabalhosa e difícil, chegando-se a demorar dois dias e meio em uma delas – a do rio Jaru. Nenhum ponto de abastecimento foi encontrado ao longo do trecho.

Depois de dezoito dias de viagem, próximo a Porto Velho, encontramos o último obstáculo – um bueiro levado pelas águas. Chegamos a Porto Velho, no dia 20 de fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, ocupando, provisoriamente, as instalações da Guarda Nacional e oficinas do DNER.

O proeminente oficial que iniciou o comando com exemplar capacidade de liderança, assim imortalizou suas proféticas palavras no primeiro Boletim Interno do 5º BEC:

[...] Ao nosso Batalhão foi confiada essa tarefa de gigantes. A cada um de nós foi dada essa oportunidade ímpar de transformar em atos, em obras concretas, as palavras que tantas vezes ouvimos e pronunciamos sobre a necessidade inadiável de integrar definitivamente a Amazônia à comunidade nacional. Coube-nos a honrosa missão de substituir a sonoridade e a beleza do verbo pelo silêncio da ação profícua e positiva.



Deus nos dê a fortaleza de ânimo e a estatura moral para enfrentarmos a magnitude de nossa tarefa. Temos plena consciência do nosso papel neste imenso país: nossos antepassados legaram-nos os seus magníficos exemplos; nossos contemporâneos não esmoreceram e nossos filhos nos contemplam confiantes.

Sabemos que há algo muito importante a ser feito; algo sólido e que influirá profundamente no futuro da Amazônia e do Brasil; mas será alguma coisa que, uma vez concluída, dará a cada um de nós, no fim da vida, o direito de dizer, com o mais justo, o mais puro e mais tranquilo orgulho: EU NÃO VIVI EM VÃO! ...

### Início dos trabalhos: a Engenharia onipresente

O encargo principal do Batalhão foi a pavimentação e conservação da BR-29 (atual BR-364) no trecho Cuiabá-Porto Velho bem como a construção das obras de arte devidas. Mas a cidade sede do Batalhão carecia de infraestrutura: rede de esgoto, pavimentação de ruas, rede de água potável etc. Os militares foram ocupando hospedagens cedidas pelo governo, instituições e até acomodações ofertadas pelos habitantes locais. As instalações militares e as casas para as famílias de militares e civis não existiam.

Nos dias seguintes, já iniciaram-se os trabalhos. Não restou tempo para descanso, pois as missões que se avizinhavam eram inúmeras e árduas. A imponente selva quente e úmida sorria, de soslaio, para os estradeiros a desafiá-la. Não demorou e as máquinas começaram a roncar rompendo o silêncio quase absoluto. A madrugada antecipava-se e a alvorada rompia mais cedo enquanto o sol punha-se mais tarde. Os martelos repicavam na construção dos aquartelamentos e das casas. Tratores abriam valas nas ruas para executar o saneamento básico. Para onde se olhava, podia-se enxergar uma picareta trabalhando, um motor roncando, uma farda suada. Era obra para todo lado. – A Engenharia chegou! Espairecia aos ventos os moradores locais.

Em ato contíguo, os terçados repicavam galhos, fazendo brotar picadas rumo a Guajará-Mirim. Topógrafos iniciavam o levantamento geodésico; enquanto outros finjavam estacas; outros faziam a segurança; outros cozinhavam; outros...

O Batalhão recebeu a incumbência de atuação numa extensa área, para o sul até Cuiabá, que se estendia a 1.500 km e para o noroeste mais outros 1.400 km. Em Vila Rondonia, o BEC iniciava os preparativos para a construção das instalações da 1ª Cia E Cnst visando à acomodação do pessoal, material e equipamentos. A BR-29 continuava, em vá-



rios trechos, intransitável e era urgente manter o mínimo de trafegabilidade. Em alguns locais a estrada praticamente inexisteia e até em pequenos deslocamentos tornava-se impossível prever a data de chegada ao destino. Mesmo para os deslocamentos das equipes da Engenharia, os obstáculos sobrepujam-se com imponência. Isso poderia isolar equipes de trabalho e deixá-las sem o suprimento logístico necessário, tornando-as temporariamente inoperantes, impondo premência na recuperação das trilhas outrora abertas. E isso foi feito.

### A Engenharia e as suas repercussões na região

O aporte de uma Organização Militar na cidade de Porto Velho contribuiu com as missões peculiares de um quartel de engenharia, tais como a construção de rodovias, de aquartelamentos, de casas, saneamento básico e assistência social. Paralelamente, a sociedade colheu outros frutos com a chegada das famílias. O aumento do fluxo do comércio foi percebido de imediato, pois além do soldo dos militares circulando fluíam também os salários dos funcionários contratados pelo Exército para as diversas atividades nas obras, sendo alguns oriundos do extinto 19º DRF, de Porto Velho, e da Comissão de Estradas de Rodagem nº 5 (CER-5), sediada em Cuiabá. Esse aporte de recursos, circulando regularmente, deu uma nova roupagem àquela sociedade. As esposas dos militares, com formação na área do magistério, assumiram atividades pedagógicas e, em consequência, elevou o nível educacional da região visto que quase todos os professores regentes eram leigos. Alguns militares também contribuíram nesta labuta. Inclui-se como de vital importância a atuação dos médicos e dos demais militares da área de saúde, que invariavelmente atendiam gratuitamente aquela população tão carente desses recursos. (SILVA, 2003, p. 134)

A inserção dos jovens da região no serviço militar contribuiu para o desenvolvimento socioeconômico, pois ao retornarem aos seus lares, além dos ensinamentos de valorização dos conceitos morais de cidadão brasileiro, estavam aptos a exercer uma profissão, cuja formação fora forjada nas fileiras do Exército. Eram pedreiros, marceneiros, operadores de máquinas, topógrafos, cozinheiros, garçons, mecânicos, motoristas, eletricistas etc.

Esse conjunto de ações imbricou-se em resultados sociais relevantes na valorização humana da população.

### O crescimento vertiginoso de Rondônia

Em 1965, Rondônia contava com aproximadamente trinta mil habitantes, sendo vinte mil na capital Porto Velho e os outros dez mil no município de Guajará-Mirim. Havia somente esses dois municípios. No ano seguinte, de acordo com o Ministério do Interior já saltara para mais de cento e seis mil habitantes. (MACEDO, 2003 p. 118).



Quando o Estado foi criado em 1981, já havia mais de 1.500.000 pessoas vivendo dentro das suas delimitações territoriais. (SILVA, 2003, p. 133).

Os imigrantes chegavam ao novo eldorado brasileiro – atraídos por diversos fatores – e geralmente o que mais os norteava era pegar carona no crescimento da região, ficar rico, permanecer por alguns anos e voltar para a terra natal. Outros desejavam progredir e instalaram-se definitivamente nas terras de Rondon. Mas as dificuldades apresentadas não eram tão díspares para todos. As doenças tropicais atingiam todos sem compaixão. Além disso, tinham de conviver com os dissabores de um lugar que carecia de quase tudo. Isso acontecia na cidade, mas o pior era o sofrimento daqueles que rasgavam a exacerbada selva pantanosa para construir ligações terrestres por onde as pessoas pudessesem se locomover. O Sargento José Pinheiro Rabelo, que chegou ao alvorecer de seus 20 anos, em novembro de 1968, nos conta a épica trajetória nos canteiros de construção do 5º BEC:

O trecho em que passei mais dificuldades foi esse de Abunã e em Mutum Paraná, porque era uma espécie de pântano, todo o material que era jogado afundava, então foi o trecho em que demoramos mais para fazer a ligação. E outro ponto também, era o encascalhamento de Sena Madureira, porque não existe cascalho por lá. Nós tínhamos que buscar todo o cascalho em outra cidade, mesmo depois do aterro primário tínhamos que adicionar várias camadas de cascalho para compactar todo o terreno. Nesse ponto do trecho viaturas civis eram proibidas de colocar corrente na roda, mas nós militares fazímos para que pudéssemos concluir o serviço, e depois que era feita a compactação a gente retirava as correntes e concluímos a compactação com o rolo liso. Naquela época não se pensava em asfalto, só se pensava em concluir o serviço, mas era feito ao contrário na Bolívia, que já pensava em uma estrada de primeira, que na época era encascalhada.

[...]

Tem coisas que jamais esqueço, e se pudesse voltar hoje eu repetiria tudo de novo, primeiro ser Pára-quedista do Exército Brasileiro por quatro anos. Segundo, sou pioneiro do Regimento Santos Dumont. Terceiro, sou pioneiro do 3º Batalhão de Infantaria Santos Dumont. E quarto, sou pioneiro do 5º BEC! E me pergunto o que eu faria se



voltasse no tempo, e eu repito: faria tudo de novo! Foi tudo com muito sofrimento, 17 malárias e na época o remédio era o quinino, mas essa medicação acabava com o fígado e com o baço, nós tomávamos o soro normal em um braço com o quinino e no outro tomávamos um soro para fazer a limpeza para não prejudicar o fígado, e apesar de 17 malárias não tenho problema nem no fígado nem no baço, eu fiquei 56 dias internado tomando soro. O diretor do hospital chegou um dia e eu estava passando mal, ele mandou tirar o soro porque achou que eu iria morrer e eu o escutei falar isso. Depois ele veio me procurando para ver se eu já estava morto e disseram para ele: ele está no rancho comendo pão. Então ele veio até a mim e disse: ainda não morreu? Isso foi em 1968.

### 5.5.2 Denominação histórica



Estandarte Histórico e Patrono

A Portaria Ministerial nº 363, de 14 de julho de 1999 concedeu a denominação histórica “Batalhão Cel Carlos Aloysio Weber” e o respectivo Estandarte Histórico ao 5º Batalhão de Engenharia de Construção com a descrição:

Forma retangular, tipo bandeira universal, franjada de ouro. Campo de azul-turquesa, cor da Arma de Engenharia. Em abismo, um



escudo peninsular português, partido e filetado de ouro. Primeiro campo, de prata, carregado com o “castelo lendário da Arma azul-turquesa”, segundo campo, de branco, contendo o tradicional símbolo estilizado da Unidade, composto pelo número ordinal “5º” e as letras “B”, “E” e “C”, nas cores vermelha, verde, amarela e azul. Envolvendo todo o conjunto, a denominação histórica “Cel Carlos Aloysio Weber”, em arco e de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a designação militar da OM.

O Cel Carlos Aloysio Weber foi um proeminente militar e engenheiro civil que apresentava soluções inéditas para os diversos obstáculos surgidos no decorrer das mais variadas obras. Além de ter sido o primeiro comandante do 5º BEC, destacou-se pelos relevantes serviços prestados à Nação brasileira, notadamente na região Norte. A justa designação histórica do 5º BEC “Cel Carlos Aloysio Weber” encheu de orgulho os integrantes do Pioneiro e os habitantes do norte brasileiro.

### 5.5.3 Comandantes

1960	Cel Carlos Aloysio Weber 5 NOV 1965 a 6 FEV 1971	1º	2º	TC Inaldo Seabra de Noronha 6 FEV 1971 a 26 JAN 1974	1970
	TC Luiz Carlos Correia 26 JAN 1974 a 19 MAR 1974	3º	4º	Cel Athos Cesar Baptista Teixeira 19 MAR 1974 a 29 JAN 1976	
	Cel Aloysio Pitta Xavier 29 JAN 1976 a 30 JAN 1978	5º	6º	Cel Alaor Decker Medina 30 JAN 1978 a 30 JAN 1980	
	Cel Carlos Alberto Quijano 30 JAN 1980 a 1º FEVERO 1982	7º	8º	Cel Natan Nataniel Ribeiro 1º FEVERO 1982 a 3 FEVERO 1984	
	Cel Ayres Figueiredo 3 FEVERO 1984 a 5 FEVERO 1986	9º	10º	Cel José Galaor Ribeiro 5 FEVERO 1986 a 13 MAIO 1987	
	Maj Everton Barbosa Pessoa 13 MAIO 1987 a 17 JUN 1987	11º	12º	Cel Alcir Fleitch 17 JUN 1987 a 16 FEVERO 1990	1980
	TC José Ricardo Siqueira Silva 16 FEVERO 1990 a 17 JAN 1992	13º	14º	TC Albérico da Conceição Andrade 17 JAN 1992 a 21 JAN 1994	
	Cel Antônio Hélio Cossa 21 JAN 1994 a 22 JAN 1996	15º	16º	Cel Alaor Navarro de Moraes 22 JAN 1996 a 22 JAN 1998	
2000	Cel Renato José Barbosa Bahia 22 JAN 1998 a 22 JAN 2000	17º	18º	TC Luiz Carlos de Liz Köche 22 JAN 2000 a 7 FEVERO 2002	1990
	TC Salomão Kiermes Tavares 7 FEVERO 2002 a 27 JAN 2004	19º	20º	TC Jorge Luiz Gigolotti 27 JAN 2004 a 27 JAN 2006	
	TC Washington Machado de Figueiredo 27 JAN 2006 a 14 DEZ 2007	21º	22º	TC Paulo Roberto Viana Rabelo 14 DEZ 2007 a 22 JAN 2010	
	TC Moacir Rangel Júnior 22 JAN 2010 a 11 JAN 2012	23º	24º	Cel Nilton de Figueiredo Lampert 11 JAN 2012 a 10 JAN 2014	2010
	TC Marco Antônio Siqueira de Oliveira Comandante Atual	25º			



### 5.5.4 Acervo de obras

O Pioneiro abriu caminho na Amazônia para os demais batalhões de engenharia de construção. Nesse percurso construtivo, edificou um rico acervo de obras:

- construiu 40 km da BR-364, no trecho Porto Velho-Cuiabá, no ano de 1966;
- realizou projetos e estudos da BR-364, no trecho Abunã-Rio Branco, no ano 1967;
- realizou 65 km de serviços topográficos; 72 km de projetos; 95 km de locação e revestimento primário das BR-364 e BR-425, no trecho Porto Velho-Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1967;
- realizou 400 km de revestimento primário na BR-364, nos trechos Porto Velho-Cuiabá-Abunã-fronteira com o Peru, no ano de 1967;
- construiu o aquartelamento do 5º BEC em Porto Velho, no ano de 1967;



Fonte: STen Ref Carlos Lima

**Sede do 5º BEC em 1971 - Residência Especial de Obras**

- construiu acampamentos em Ji-Paraná e em Juruena, no ano de 1967;
- construiu o sistema de captação, tratamento e distribuição de água de Porto Velho, no ano de 1967;
- construiu 10 casas para residências de militares em Rio Branco, no ano de 1968;
- implantou 155 km e construiu as obras de arte correntes na BR-364, no trecho Rio Branco-Sena Madureira, no ano de 1968;
- realizou a conservação da BR-364 no trecho Porto Velho-Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1968;



Fonte: STen Ref Carlos Lima

**Encascalhamento da BR-364, entre Porto Velho e Abunã, em 1968**

- realizou 278 km de trabalhos topográficos; 287 km de projeto; 287 km de locação e outros trabalhos de implantação na BR-364, no trecho Abunã-Rio Branco, nos anos de 1968 e 1969;
- continuou realizando a implantação das BR-364 e BR-425, no trecho Porto Velho Guajará-Mirim, no ano de 1969;
- executou 407 km de estudos e projetos na BR-364, no trecho de Sena Madureira-Manuel Urbano-fronteira com o Peru, no ano de 1970;
- realizou a conservação da BR-425, no trecho de Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1970;
- implantou 310 km na BR-421, no trecho Ariquemes-Alto Candeias-Guajará-Mirim, no ano de 1970;
- reconstruiu a linha telegráfica, no trecho entre Porto Velho-Parecis, no ano de 1970;
- implantou 135 km na BR-364, no trecho entre Abunã-Manuel Urbano, no ano de 1970;
- realizou a manutenção da BR-364, no trecho entre Porto Velho-Cuiabá, no ano de 1971;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Guajará-Mirim, no ano de 1971;
- implantou varadouro de 140 km, de Sena Madureira ao rio Juritipari, no ano de 1972;



- implantou 288 km nas BR-364 e BR-425, no trecho Abunã-Rio Branco. Foram entregues 150 km ao tráfego em 1972;
- implantou 66 km na BR-364, no trecho Porto Velho-São Pedro, no ano de 1972;
- realizou a manutenção e construiu obras de arte na BR-364, no trecho Porto Velho-Barracão Queimado, no ano de 1972;
- construiu dois pavilhões e duas casas para o 4º Pel da 4ª Companhia de Fronteira, em Brasileia, no ano de 1973;
- construiu dois pavilhões e sete casas para o 4º Pel da 4ª Cia de Front, em Forte Príncipe da Beira, no ano de 1973;
- restaurou 70 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Barracão Queimado, no ano de 1974;
- concluiu a construção do campus avançado das escolas reunidas do Complexo Universitário de Bauru, em Humaitá, no ano de 1974;
- concluiu a 2ª fase da construção do aquartelamento do 54º BIS, em Humaitá, no ano de 1974;
- realizou 100 km de estudos geotécnicos e 40 km de terraplenagem na BR-364, no trecho Rio Branco-Feijó, no ano de 1974;
- realizou a conservação de 128 km da BR-425, no trecho de Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1974;
- realizou a conservação de 288 km das BR-425 e BR-364 no trecho de Abunã-Rio Branco, no ano de 1974;
- realizou a conservação de 155 km da BR-364, no trecho Rio Branco-Caeté, no ano de 1974;
- realizou a conservação de 1.294 km da BR-364, no trecho Barracão Queimado/MT-Rio Branco/AC, no ano de 1974;
- implantou e restaurou a BR-230, no trecho entre Humaitá-Lábrea, no ano de 1975;
- realizou a conservação de 1.512 km da BR-364, no trecho Barracão Queimado-Purus/AC nos anos de 1975 e 1976;
- realizou a conservação de 142 km da BR-364, no trecho Humaitá-Lábrea, no ano de 1975;
- realizou o levantamento topográfico de 50 km na BR-364, no trecho Rio Branco-igarapé Juritipari, no ano de 1976;
- concluiu 15 km de projeto geométrico na BR-364, no trecho Rio Branco-Igarapé Juritipari, no ano de 1976;
- concluiu a ligação entre as cidades de Humaitá e Lábrea, na BR-230, implantando 73 km de rodovia, sendo 58 km de revestimento primário, no ano de 1976;



- construiu 30 km de revestimento primário, 30 km de revestimento asfáltico e as obras de arte devidas na BR-364, no trecho Porto Velho-Rio Novo, no ano de 1976;
- realizou a conservação da BR-425, no trecho Abunã-Guajará-Mirim, nos anos de 1976 a 1981;
- realizou a conservação da BR-230, no trecho Humaitá-Lábrea, nos anos de 1976 e 1977;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Rio Branco-Sena Madureira, no ano de 1977;
- implantou 160 km de revestimento primário na BR-364, no trecho Porto Velho-Vilhena, no ano de 1977;
- pavimentou 31,5 km de revestimento asfáltico na BR-364, do Km 1.443 ao Km 1.411,5, no trecho Porto Velho-Vilhena, no ano de 1977;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Barracão Queimado, no ano de 1977;
- realizou a conservação de 630 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Rio Branco, no ano de 1977;
- realizou a conservação de 505 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Pimenta Bueno, no ano de 1978;
- pavimentou 40 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Vilhena, no ano de 1978;
- realizou a conservação da BR-364, do trecho Porto Velho-Pimenta Bueno, no ano de 1978;
- realizou a ampliação (alargamento) de 55 km da BR-364, do Km 1.374 ao Km 1.319, no trecho Porto Velho-Vilhena, no ano de 1978;
- realizou a conservação da BR-230, no trecho de Humaitá-Lábrea, no ano de 1978;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Manuel Urbano, no de 1978;
- realizou estudo de novo traçado de 68 km da BR-425, no trecho Abunã-Guajará-Mirim, nos anos de 1979 a 1983;
- pavimentou 100 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Vilhena, no ano de 1979;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Barracão Queimado-Porto Velho-Manuel Urbano, no ano de 1979;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Sena Madureira, no ano de 1980;
- realizou estudos e projetos de 35,7 km da BR-364, no trecho Porto Velho-Caritianas, no ano de 1981;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-divisa Acre, no ano de 1980;



- realizou a conservação da BR-364, no trecho de Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1981;
- executou a terraplanagem de 12,6 km na BR-364, no trecho de Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1981;
- pavimentou 13,2 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1981;
- executou 15 km de terraplanagem e construções de obras de arte na BR-364, no trecho Porto Velho-Rio Samuel, no ano de 1982;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1982;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-divisa Acre, no ano de 1983;
- implantou 25,2 km da BR-364, no trecho Porto Velho-Ariquemes, em convênio com o Incra, no ano de 1983;
- implantou 133 km de abertura de estradas vicinais, no Projeto Integrado de Colonização Paulo de Assis Ribeiro, em convênio com o Incra, no ano de 1983;
- implantou o Projeto de Assentamento Urupá, constando de 232 km de abertura de estradas vicinais, com as devidas obras de arte, a construção de residências, escola e um posto de saúde, com área total de 950,80 m<sup>2</sup>, em convênio com o Incra, no ano de 1983;
- implantou o Projeto de Assentamento Machadinho, constando de abertura de 206,3 km de estradas com as devidas obras de arte e a construção de uma pista de pouso com 2.400 m de extensão, em convênio com o Incra, no ano de 1983;
- implantou o Projeto de Integração de Colonização Sidney Girão, constando de abertura de 88 km de estradas e a construção das devidas obras de arte, em convênio com o Incra, no ano de 1983;
- construiu as instalações da 31ª CSM, em Porto Velho, no ano de 1983;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-divisa Acre, no ano de 1984;
- realizou a conservação da BR-425, do trecho Abunã-Guajará-Mirim, nos anos de 1984 a 1987;
- pavimentou 65,90 km da BR-364, no trecho Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1984;
- realizou a conservação de 46 km da BR-364, no trecho Porto Velho-Ariquemes, no ano de 1984;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-divisa Acre, no ano de 1985;
- implantou e pavimentou trecho da BR-364, entre Porto Velho-Rio Branco, nos anos de 1985 a 1990;



- implantou o Projeto de Assentamento Rio Juma onde realizou a abertura de 42 km de estradas vicinais, 26 km de terraplenagem, 26 km de drenagem, 28,78 km de revestimento primário e as obras de arte devidas, nos anos de 1985 a 1988;
- implantou o Projeto de Assentamento Pedro Peixoto, no ano de 1985;
- implantou 24,6 km do novo trajeto da BR-425, entre Abunã-Guajará-Mirim, nos anos de 1988 e 1989;
- pavimentou 23,3 km de arruamentos e travessias urbanas, em Porto Velho, no ano de 1988;
- realizou a conservação da BR-425, no trecho Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1988;
- regularizou os acostamentos e drenagem superficial da pista de pouso do aeroporto de Porto Velho, no ano de 1989;
- implantou 57 km de estradas vicinais para o projeto de assentamento Cujubim, em convênio com o Incra, no ano de 1990;
- realizou a conservação da BR-364, do programa SOS Rodovias, no trecho Porto Velho-Nova Vida, no ano de 1990;
- restaurou 240 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Nova Vida, nos anos de 1991 a 1994;
- realizou a conservação da BR-425, no trecho Abunã-Guajará-Mirim, nos anos de 1991 a 1999;
- realizou a conservação de 200 km na BR-319, no trecho Porto Velho-Manaus, executando diversas obras, inclusive pavimentação asfáltica, nos anos de 1991 a 1993;
- realizou a conservação de 281 km na BR-319, no trecho de acesso às torres da Embratel no tronco Jorge Brasil-Careiro, no ano de 1993;
- realizou a recuperação e a drenagem do aeroporto de Porto Velho, em 1994;
- realizou a conservação da BR-364, incluindo 8,5 km de pavimentação, no trecho Porto Velho-Nova Vida, nos anos de 1995 e 1996;
- realizou a conservação de 103 km na BR-319, no trecho Manaus-Careiro, no ano de 1994;
- construiu 17 alojamentos para a Embratel, ao longo da BR-319, no ano de 1994;
- realizou a conservação de 81 km da BR-319, no trecho Humaitá-divisa AM-RO, no ano de 1995;
- realizou a conservação de 34,5 km na BR-319 e a renovação da sinalização horizontal, no trecho Manaus-divisa AM-RO, no ano de 1996;
- realizou a conservação da BR-425, trecho Abunã-Guajará-Mirim, executando a pavimentação corretiva (tapa buraco) e pintura de ligação;
- realizou a conservação corretiva de pavimentação (tapa buraco) de 33 km na BR-364, no trecho Porto Velho-Nova Vida, no ano de 1996;



- pavimentou 680 m de estrada de acesso da 3ª Cia/54º BIS, em Porto Velho, no ano de 1996;
- realizou a conservação de 60 km na BR-319, no trecho Porto Velho-divisa Acre, no ano de 1996;
- realizou a conservação de 52 km na BR-319, no trecho Porto Velho-divisa AM, no ano de 1996;
- realizou a conservação de 130 km na BR-319, no trecho Humaitá-divisa AM-RO, no ano de 1997;
- construiu o Porto Graneleiro de Porto Velho, no ano de 1997;
- restaurou a BR-364 (operação tapa buraco e pintura de ligação), no trecho Porto Velho-Nova Vida, no ano de 1997;
- restaurou 13 km na BR-319, no trecho Humaitá-divisa AM-RO, no ano de 1997;
- realizou a conservação e restauração de 196 km na BR-319, no trecho Porto Velho-divisa-AM-RO, no ano de 1998;
- alargou 4 km da BR-364, próximo a Porto Velho, no ano de 1998;
- realizou a conservação da BR-364, no trecho Porto Velho-Nova Vida, no ano de 1998;
- pavimentou ruas contíguas à Av Rogério Weber, na cidade Porto Velho, no ano de 1998;
- pavimentou o acesso da subestação da Eletronorte, no Km 9 da BR-364, no ano de 1998;
- restaurou a pista de pouso e a vala de drenagem do aeroporto de Porto Velho, no ano de 1999;
- restaurou (operação tapa buracos) a BR-319, no trecho Porto Velho-Humaitá, no ano de 1999;
- restaurou (operação tapa buracos) a BR-425, no trecho Abunã-Guajará-Mirim, no ano de 1999;
- construiu pavimentos e restaurou parte do aeroporto de Porto Velho, no ano de 2000;
- reformou as instalações do hospital da guarnição de Porto Velho, nos anos de 2000 e 2007;
- pavimentou as marginais da BR-364, no trecho trevo do Roque à entrada da Jatuarana, no ano de 2000;
- construiu os acessos à BR-364 e ao anel viário de Porto Velho, no ano de 2001;
- pavimentou e executou diversas obras de infraestrutura na cidade de Machadinho/RO, no ano de 2001;
- construiu pavilhões no 6º BIS, em Guajará-Mirim, no ano de 2002;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu diversos pavilhões e executou outras obras de infraestrutura, na Base Aérea de Porto Velho, nos anos de 2002, 2003 e 2006;
- realizou a conservação e restauração da BR-364, do Km 245,8 ao Km 265,8; do Km 265,8 ao Km 308; do Km 364 ao Km 308; do Km 364 ao 635,3, nos anos de 2003 a 2005;
- recuperou 344 km na BR-429, no trecho BR-364-Costa Marques, nos anos de 2006 e 2007;
- pavimentou diversas ruas e construiu obras de arte, na cidade de Porto Velho, no ano de 2007;



**Pavimentação de ruas de Porto Velho/RO, em 2007**

- pavimentou 81,3 km na BR-163, no trecho Km 799-KM 879,3 entre Santarém e Rurópois/PA, no ano de 2009 a 2011;
- executou a cooperação técnica para a fiscalização dos serviços de construção do edifício da sede da Procuradoria Regional do Trabalho – 14<sup>a</sup> região, em Porto Velho, nos anos de 2009 e 2010;
- restaurou e pavimentou 50 km na BR-319, no trecho Porto Velho-Humaitá, nos anos de 2008 a 2010;



**Carregamento de CBUQ em caçamba na usina móvel do km 05**

- construiu 14 casas para residências de militares na guarnição de Porto Velho, nos anos de 2010 e 2011;
- realizou a restauração de 50 km e a pavimentação de 13 km na BR-319, no trecho: igarapé São João-igarapé Galo, nos anos de 2010 a 2012; e
- realizou a conservação e restauração da BR-364, no trecho Candeias-UNIR, no ano de 2012.

Para encerrar os relatos sobre a história dos grandes e memoráveis feitos do Pioneiro 5º BEC, pertencente à Arma que “quer na paz ou na guerra, fulgura sobranceira em nossa história”, transcreve-se a seguir algumas palavras do primeiro comandante, Cel Weber, referindo-se à Amazônia:

“O avião voa, sobrevoa, mas não povoia. Só a implantação definitiva de rodovias ocupa os espaços vazios, fazendo com que populações se instalem nas suas margens e surjam povoações, vilas e depois cidades.”



## 5.6 6º Batalhão de Engenharia de Construção – 6º BEC –

### 5.6.1 Histórico

O 6º Batalhão de Engenharia de Construção foi criado pelo Decreto Presidencial nº 63.104, de 15 de agosto de 1963, que dispõe sobre a política do Governo Federal relativa à efetiva ocupação e povoamento da região amazônica.

Sediado inicialmente em Manaus e destinado a reforçar o apoio da Engenharia do Exército aos empreendimentos do Comando Militar da Amazônia (CMA), o 6º BEC é oriundo da 1ª Companhia Especial de Engenharia de Construção, criada em 13 de março de 1968, orgânica do Grupamento de Elementos de Fronteira (GEF).

Ainda sem a definição de suas missões permanentes, efetivo e sede, o Núcleo 6º BEC recebeu a primeira missão de construção e apoio às operações militares em 4 de janeiro de 1969, que lhe foi atribuída pelo CMA. O objetivo dessas operações era solucionar a situação de tensão na fronteira da República Cooperativa da Guiana, gerada pela rebelião de fazendeiros que eclodiu naquele país vizinho, no vale do Rupununi, nos primeiros dias do mês de janeiro de 1969.

Para bem cumprir a missão imposta pelo CMA, no dia 5 de janeiro de 1969, dois Pelotões de Engenharia de Construção, viaturas e máquinas disponíveis – transportados pela Força Aérea Brasileira (FAB) – foram deslocados para Boa Vista.



Em fevereiro de 1969, foi transferida a sede do 6º BEC da cidade de Manaus/AM para Boa Vista. Entre 25 e 31 de março de 1969, efetuou-se a mudança da sede por via aérea e fluvial, pois ainda não havia ligação terrestre entre essas duas cidades, instalando-se o comando efetiva e definitivamente em Boa Vista, no dia 26 de março de 1969, ao ocupar provisoriamente o quartel da Guarda Territorial. O restante da tropa permaneceu acampado no sítio da Mecejana, onde se encontra a atual sede do quartel.

No dia 2 de abril de 1969, a Diretoria de Vias de Transporte (DVT) assinou convênio com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) para a Engenharia do Exército construir trecho da BR-174, ligando Caracaraí-Boa Vista-fronteira com a Venezuela e a BR-401, interligando Boa Vista-Bonfim-Normandia.



A partir de fevereiro de 1970, os equipamentos pesados para terraplanagem – fornecidos pelo Ministério dos Transportes – foram chegando ao acampamento de Mecejana e em ato contínuo transportados para as várias frentes de trabalho onde os integrantes do 6º BEC já se encontravam.

Em 26 de fevereiro de 1970, um novo convênio com o DNER estabeleceu a responsabilidade ao Exército da construção de toda a BR-174. Iniciando em Manaus,



passando por Caracaraí e Boa Vista até chegar à fronteira com a Venezuela no märco BV-8. O 6º BEC que já se achava mergulhado nas lides da obra, embrenhou-se de cabeça, corpo e alma em tão grande, difícil, insalubre e instigante missão. Por apresentar características inigualáveis, tornou-se uma obra desafiadora para os resilientes engenheiros: construir uma rodovia encravada no centro de infundáveis dificuldades, totalizando o percurso de 1.200 quilômetros de tempestuosa empreitada e executando inúmeras rocadas de equipamentos nas diversas frentes de trabalho.

Com a criação do 2º Grupamento de Engenharia de Construção, em 1970, o 6º BEC passou, juntamente com as demais Unidades de Construção da Amazônia, a integrar a Grande Unidade de Engenharia.

O primeiro grande feito do Batalhão ocorreu em 4 de fevereiro de 1972, quando os tratores executaram as últimas atividades na BR-401 ao concluir a terraplanagem entre Bonfim, localizada às margens do rio Tacutu, na fronteira Brasil-Guiana com Boa Vista. As comemorações efusivas foram substituídas por intensas lides diurnas rumo a Normandia/RR. O cronograma apertado malograva o tempo e nos arejamentos os engenheiros revigoravam-se de energia para retornar corajosamente aos trabalhos.

A vibração tomou conta dos construtores do desenvolvimento, em 29 abril de 1972, ao atingir novamente as margens do rio Tacutu em outro ponto, na localidade de Conceição do Maú/RR, dando por encerrada a construção da BR-401. Ao libertar milhares de famílias do isolamento rodoviário, acalentou o sonho delas, o sonho de poder permanecer nas terras desejadas, produzir e comercializar a produção noutras praças sem perdas significativas dos produtos durante os transportes nas embarcações lentas e incertas. Assim, esses brasileiros passaram a respirar os ares do desenvolvimento nacional e mais uma região foi integrada à capital Boa Vista.

O 6º BEC trabalhou intensamente na construção da BR-174, no trecho Boa Vista-Pacaraima, com o objetivo de realizar a integração de parte do território de Roraima e manter a ligação por terra do Brasil com a vizinha Venezuela. A consecução desse objetivo numa feliz realidade deu-se em novembro de 1972, quando as primeiras máquinas do Batalhão ressoaram nas alturas, numa altitude aproximada de 1.000 metros no alto da Serra de Pacaraima.

Em 17 de fevereiro de 1973, o empreendimento foi totalmente coroados de êxito com a inauguração desse trecho rodoviário pelos presidentes do Brasil, Emílio Garrastazu Médici, e da Venezuela, Rafael Caldera, em memorável encontro ocorrido no



marco fronteiriço BV-8, sobre a linha divisória dos dois países, estreitando os laços de amizade entre as duas nações amigas.

Nessa época o Batalhão construiu, em convênio com o território federal de Roraima, um trecho da BR-06, conhecida como Rodovia dos Macuxis, com 24 quilômetros, ligando a BR-174 à localidade de Vila Pereira/RR, situada às margens do rio Surumu.

O território federal de Roraima adentrava ao ano de 1973 ligado por via rodoviária aos dois países vizinhos. Restava, portanto, a principal ligação em termos de integração nacional: o eixo rodoviário para Manaus que conectaria a capital roraimense com os demais estados da federação.

A retomada da construção da BR-174, no trecho ao sul de Caracaraí foi encetada a partir de março de 1973. O Batalhão deparou-se com um sério problema, em vista da diretriz indicada no anteprojeto da estrada atravessar a baixada do rio Anauá, com extensão aproximada de 100 km e constituída de terrenos arenosos-turfosos – permanentemente alagados e impraticáveis para a construção rodoviária. Várias soluções técnicas convencionais foram testadas ao longo do ano de 1973 sem efeito prático positivo. Em maio de 1974, o Batalhão decidiu pela adoção da grande variante do Anauá, aproveitando cerca de 70 quilômetros já construídos da Perimetral Norte, no sentido leste – 47 km ao sul de Caracaraí – e lançou uma nova diretriz, agora cortando excelentes terrenos, tanto para trabalhos pioneiros de implantação rodoviária como para o estabelecimento e o desenvolvimento de atividades agropastoris.

Deste modo, ao longo dos anos de 1974 e 1975, o Batalhão trabalhou arduamente buscando a tão sonhada ligação rodoviária. Com dois destacamentos de construção constituídos: Destacamento Norte atuando na direção sul e Destacamento Sul atuando na direção norte – todos os obstáculos foram paulatinamente vencidos, inclusive a resistência dos indígenas das tribos Atroaris e Waimiris, que, por várias vezes, investiram contra trabalhadores da Funai que buscavam contato amistoso com vistas à sua socialização, provocando inclusive a paralisação das atividades do Destacamento Sul nos períodos de dezembro de 1974 a março de 1975.

Os índios executaram três investidas contra os trabalhadores no decorrer do ano de 1974. A primeira ocorreu no dia 2 de outubro no posto de atração do rio Alalaú; outra no Km 296, dia 10 de novembro de 1974; e a terceira dia 29 de dezembro no posto da Funai no Abonari. Nesses confrontos houve vítimas fatais, incluindo



o sertanista Gilberto Pinto - chefe dos postos da Funai nessa frente de trabalho - que vinha tentando a pacificação daqueles temíveis silvícolas desde a malograda expedição do padre Calleri em 1968.

Enquanto os trabalhos prosseguiam nos destacamentos, a sede do Batalhão – localizada em Boa Vista – ia se estruturando aos poucos e em setembro de 1974 foi inaugurado o pavilhão do comando e administração.

Ainda nesse mesmo ano, a sede foi contemplada com novas instalações: as oficinas da Companhia de Engenharia de Equipamento e Manutenção, o depósito central de combustíveis e lubrificantes, o posto de lavagem e lubrificação e o posto de abastecimento de combustível. Completava-se, assim, a mudança definitiva de todas as repartições da sede do 6º BEC para o aquartelamento da Mecejana.

O dia 22 de dezembro de 1975 entrou para o calendário dos roraimenses como significativa data pela efetiva integração daquele ente da federação com os demais membros federativos. Eram por volta das 16 horas quando trabalhadores das duas frentes de serviço encontraram-se na altura do Km 362, sobre a Linha do Equador. Com a conclusão desse trabalho de desmatamento, foi estabelecida a primeira ligação por via terrestre entre Boa Vista e Manaus, através de um caminho de serviço de 86 quilômetros coleantes, ao longo da faixa de domínio com 70 metros de largura, denominada BR-174.

Assim, a região de Roraima foi integrada aos demais estados do País e internacionalmente, com a Guiana e a Venezuela. A BR-174 permitiu a ligação de Manaus ao extremo norte do Brasil e tornou-se numa rodovia de inegável importância econômica, turística e estratégica.

Nas proximidades dos acampamentos, diversas famílias instalavam-se para a prática de algum comércio, prestação de serviços ou para tentar conseguir emprego nas obras do Batalhão, outros para aproveitar a segurança imposta pelos militares. E essa população ia se avolumando pouco a pouco até essas localidades transformarem-se em vilas e cidades como Rorainópolis, Mucajá, Iracema, Caracaraí, Vila do Equador, Vila Novo Paraíso, Vila da Colina, Jundiá, Vista Alegre, Petrolina do Norte, Novo Paraíso, Martins Pereira, dentre outras. Essa foi mais uma das colaborações da Engenharia na distribuição e fixação das pessoas pelo interior do estado do Amazonas e do território de Roraima.



Podemos afirmar, sem nenhuma veleidade, que o trabalho desenvolvido pelo 6º BEC está intrinsecamente ligado ao progresso e desenvolvimento dessa região. Personalidades importantes de Roraima tiveram seu emprego inicial nos quadros de servidores do histórico Batalhão. Décadas depois, essa invulgar Organização Militar continua a escrever a história com dedicação, sacrifício e, acima de tudo, com a fé inabalável de que continua lutando a mais bela batalha do mundo: na sua área campal só houve vitórias em todos esses anos de vigorosos embates construtivos.

### Roraima

Em 1970, havia cerca de 41.000 habitantes no território, sendo 4.400 no município de Caracaraí e os demais 36.600 em Boa Vista, ressaltando-se que existiam apenas esses dois municípios em todo o território. A densidade demográfica era de 0,2 hab/km<sup>2</sup> e quase toda a população estava concentrada na zona urbana da capital.



Cidade de Boa Vista na chegada do 6º BEC

### Economia

A economia rudimentar baseava-se na subsistência local. Havia criação de gado bovino suficiente para o consumo e a criação de cavalos para o transporte de pessoas. A gente roraimense vivia submetida às restrições do transporte aéreo e à



precariedade e à incerteza do transporte fluvial. As atividades logísticas de reabastecimento de alimentos, vestuários, calçados, combustíveis, enfim tudo o que era necessário para o dia a dia de uma sociedade, transformavam-se em atividades incertas e isso onerava em demasia o custo de vida dos roraimenses.

### Transportes

Embora o equino fosse bastante utilizado nos deslocamentos em pequenos trajetos, o meio de transporte mais comum eram as canoas. O rio Branco, principal afluente do rio Negro, permite a navegação de embarcações com 3,5 m de calado em poucos meses do ano e no período da estiagem somente possibilita o transporte em pequenas embarcações por causa das cachoeiras e dos bancos de areia que vão se formando no leito do rio. Brotam-se praias brilhantes por todos os cantos onde as capivaras bronzeiam-se nas manhãs orvalhadas.

Face a essas dificuldades, o 6º BEC teve de prover sua própria logística, capacitando militares na condução de balsas e contratando pequenas aeronaves para o transporte de pessoal e material em momentos de crise.

### Lazer e tragédia

Pela escassez de lazer aos militares e familiares oriundos de outras regiões do País, muitas vezes as pessoas com criatividade buscavam momentos de interação com o meio ambiente. Mas algumas tragédias podem acontecer. Veja o que relatou o Subtenente Orlando da Silveira, que servia no 6º BEC, em Parte Especial, datada de 15 de setembro de 1994, sobre incidente corrido na Serra Grande:

#### A grande saga da serra Grande

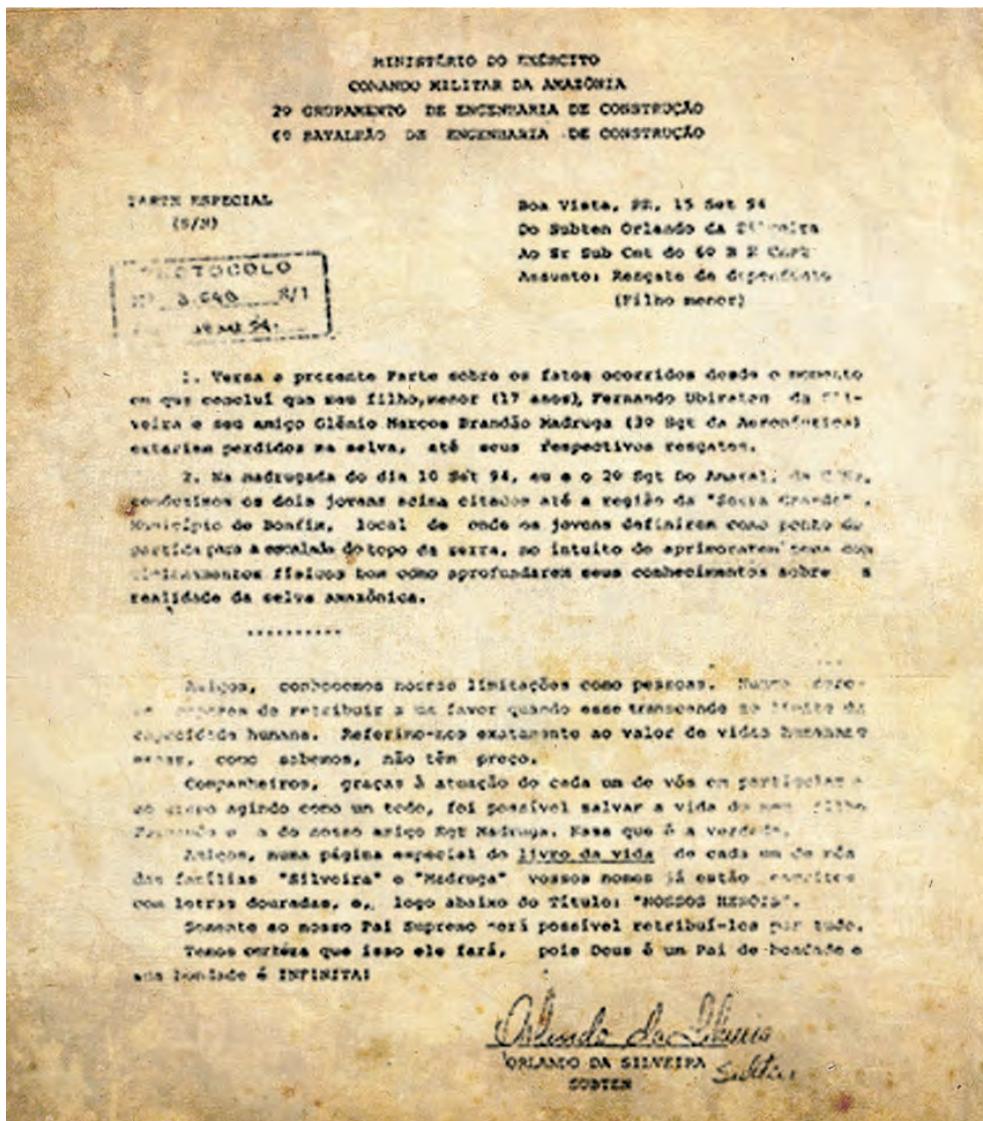
1. Versa a presente Parte sobre os fatos ocorridos desde o momento em que concluí que meu filho, menor (17 anos), Fernando Ubiratan da Silveira e seu amigo Glênio Marcos Brandão Madruga (3º Sgt da Aeronáutica) estariam perdidos na selva, até seus respectivos resgates.

2. Na madrugada do dia 10 Set 94, eu e o 2º Sgt do Amaral, da CCSv, conduzimos os dois jovens acima citados até a região da "Serra Grande", município de Bonfim, local de onde os jovens definiram como ponto de partida para a escalada do topo da serra, no intuito de aprimorarem seus condicionamentos físicos bem como aprofundarem seus conhecimentos sobre a realidade da selva amazônica.



3. Definimos a hora de apanhá-los no retorno da escalada às 10:00 h do dia 11 Set 94, no mesmo local da partida.

4. Ao chegarmos no local, na hora combinada, os dois jovens não apareceram. Aguardamos até o anoitecer imaginando um breve atraso deles mas a espera foi em vão. À noite, fomos até o povoado da "Serra Grande" que dista aproximadamente 9 km dali e iniciamos uma busca de informações entre os moradores do povoado, quando um moço nos procurou dizendo ter visto meu filho e o Sgt Madruga na manhã do dia 10 Set 94 e saber o local exato onde os dois adentraram à mata.





Como já havia anoitecido e não estávamos munidos de material para adentrarmos à mata, bastante preocupado com a situação, concluí que seria necessário recorrer à ajuda de quem tivesse experiência de selva para o resgate dos perdidos.

5. Desloquei-me até Boa Vista, apresentei-me ao senhor, relatando o incidente, e, conforme suas orientações, solicitei ajuda ao 1º Ten Paulo Fernando Curci Curti desta OM, possuidor do curso de Guerra na Selva, o qual prontamente decidiu me ajudar.

6. Apresentaram-se também como voluntários para socorem ao meu filho e ao Sgt Madruga os seguintes militares dessa OM:

- 2º Sgt José Almir Monteiro do Amaral, da CCSV;
- 3º Sgt José Cássio Silva Machado, da Cia Eq E;
- 3º Sgt Carlos Vagner Vieira Costa, da Cia Eq E e
- Cb Antônio José de oliveira Gonçalves, da CCSV.

7. Ao mesmo tempo em que preparávamos material e viatura para deslocarmo-nos até o local do incidente, o Sgt Do Amaral e o Cb Gonçalves dirigiram-se ao Cmdo do Corpo de Bombeiros na pessoa do Maj Wilson, obtendo dele a promessa do apoio da equipe de salvamento daquela corporação.

8. Em curto espaço de tempo as providências para o deslocamento foram tomadas e, às 21:00 h do dia 11 Set já encontravam-se na região de Serra Grande, auxiliando-me nas buscas do meu filho e do Sgt Madruga que estavam perdidos, a equipe do 6º B E Cnst (1º Ten Curti, 2º Sgt Do Amaral, 2º Sgt Cássio, 3º Sgt Vagner e Cb Gonçalves).

9. Na noite de 11 para 12 de Set a equipe do 6º B E Cnst tentou de todas as maneiras localizar os dois jovens perdidos, procurando-os nas adjacências ao local onde os mesmos foram vistos adentrando à mata, patrulhando estradas e trilhas que circundavam a região, porém, mais uma vez as tentativas foram em vão.

10. Ao amanhecer do dia 12 Set, sabedores da situação crítica que encontrávamos no momento, num gesto de solidariedade humana digna de registro, juntaram-se à nossa equipe, os moradores da região de Serra Grande, liderados por um senhor com profundo conhecimento sobre a mata em questão, conhecido pelo apelido de "Zé Dinana", e imediatamente, foram iniciadas as incursões matas à dentro à procura dos jovens perdidos.



11. Aproximadamente às 11:00 horas do dia 12 Set chegou ao local a equipe de salvamento do Corpo de Bombeiros, composta por 02 (dois) Cabos e 02 (dois) Sd, os quais, após inteirarem-se dos fatos, juntaram-se à nossa equipe e foram reiniciadas as buscas.

12. Nas buscas através da selva deparamo-nos com dificuldades de toda ordem. Dentre elas destacamos:

1º) Mata muito densa;

2º) Na parte baixa da serra, inúmeros igarapés, muitas vezes margeados por terrenos alagadiços;

3º) Na encosta da serra, terreno com declividade muito acentuada, composto por paredões de pedras lisas em alguns pontos e por pedras menores e escorregadiças em outros.

13. Tendo em vista as dificuldades geográficas acima citadas e, as buscas até então terem sido infrutíferas, concluímos que seria necessário e urgente solicitar um apoio aéreo para aquela missão de resgate.

14. Após contato telefônico com a Base Aérea de Boa Vista, na pessoa do Maj J Carlos, fomos informados de que as providências para conseguir um helicóptero da aeronáutica já estavam sendo tomadas. Minutos após, recebemos informações telefônicas de que o helicóptero da Base Aérea estava impossibilitado de se deslocar até a região, porém, um pedido de empréstimo de um helicóptero do Governo do Estado de Roraima havia sido feito e prontamente atendido pelo Governador do Estado de Roraima, Brigadeiro Ottomar de Souza Pinto.

15. Aproximadamente às 16:00 horas do dia 12 Set o helicóptero do Governo do Estado de Roraima pousava na Vila de "Serra Grande" e iniciavam-se os trabalhos decisivos que resultaram na localização do meu filho e do Sgt Madruga no interior da selva e, posteriormente, no resgate dos mesmos.

16. A equipe que sobrevoou a serra no helicóptero, composta pelo piloto e co-piloto, 1º Ten Curti desta OM (chefe da operação) e pelo Cb Carvalho, do Corpo de Bombeiros, aproximadamente às 16:30 horas localizou os dois jovens. O helicóptero retornou ao local de pouso, e numa operação conjunta (Equipe do 6º B E Cnst e Corpo de Bombeiros) em tempo record preparou "rapel", "cabo solteiro" e "guincho maguari" para o resgate.



17. Quando o helicóptero retornou ao local onde os dois jovens haviam sido localizados, eis que os mesmos, na tentativa da acharem um local com vegetação menos densa para a visão aérea, haviam saído do local inicial. Esse fato, aliado à nebulosidade do ar, inviabilizou a localização e o resgate dos mesmos. A solução no momento foi a de adiar a operação para o dia seguinte.

18. Retornando ao local de pouso na vila de Serra Grande, o chefe da operação, 1º Ten Curti, sabendo da situação precária em que os dois jovens se encontravam (fome, sede, lesões físicas e desgaste emocional), além do risco de vida que os dois corriam naquele local, decidiu retornar à mata para socorrê-los.

Contando com o apoio da equipe do 6º B E Cnst, Corpo de Bombeiros, piloto e co-piloto do helicóptero, com muita rapidez e eficiência foi providenciado todo o material necessário para o socorro “in loco” aos jovens perdidos. Ato contínuo, o helicóptero voou até às proximidades onde os jovens foram vistos e ignorando até mesmo a incerteza do que encontrariam no chão, pois a escuridão da noite era intensa, num gesto de muita coragem, bravura e grande sentimento de solidariedade humana, pelo rapel desceram o 1º Ten Curti e o Sd do Corpo de Bombeiros “Vilhena”, embrenhando-se na escuridão da mata.

Na certeza de atingirem seus objetivos, no interior da mata reiniciaram as buscas e, após duas horas e meia de incessante trabalho, o 1º Ten Curti e o Sd Vilhena localizaram meu filho e o Sgt Madruga. Após tomarem um “tão sonhado” lanche, contando com o desconforto do local, ao redor de uma fogueira, resgatantes e resgatados passaram a noite ali.

19. Na manhã do dia seguinte (13 Set), contando mais uma vez com a generosidade do Governador do Estado de Roraima que novamente emprestou seu helicóptero, a dupla, “piloto” e “co-piloto” sobrevoaram o local citado acima, rapidamente localizando o grupo no interior da mata.

Após prenderem-se ao helicóptero através de um “cabo solteiro”, inicialmente o Sd Vilhena resgatou o Sgt Madruga. Logo após, o Ten Curti retorna da mata, trazendo-me, são e salvo, meu filho Fernando Ubiratan.

20. Cumpre-me externar com júbilo neste momento, em meu nome, como pai, e em nome de minha esposa e demais filhos como seus representante, nossos mais puros sentimentos de gratidão a todos que nos apoiaram nesse impasse e nesses difíceis



momentos de aflição pelos quais minha família passou até o momento em que o resgate do nosso filho e nosso amigo Madruga se concretizasse.

[...]

### 5.6.2 Denominação histórica



**Estandarte Histórico e Patrono**

#### Descrição:

Forma retangular tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa, cor representativa da Arma de Engenharia.

Em abismo, um escudo peninsular português mantelado em curva e filetado de ouro; chefe de azul-turquesa carregado de um castelo, símbolo da Arma de Engenharia, de ouro; primeiro campo de amarelo, contendo uma panóplia, símbolo existente nas Armas Nacionais da Venezuela, nas suas cores; segundo de vermelho, cor que compõe as bandeiras dos países libertados por Simón Bolívar, contendo



uma vicunha de prata, firmada em relva verde, símbolo existente nas armas nacionais do Peru; mantelete de azul-celeste carregado de uma cordilheira estilizada, de verde, rajada de prata, relembrando o feito heroico de Simón Bolívar, na travessia dos Andes, pousada de um condor de ouro, com detalhe de prata no pescoço, alusivo ao símbolo da Armas Nacionais da Bolívia, do Equador e da Colômbia, encimada de um sol raiado, peça existente nas Armas Nacionais do Panamá.

Envolvendo o escudo a denominação histórica “BATALHÃO SIMÓN BOLÍVAR”; em arco de ouro. Finalizando com o laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro, a designação militar da unidade.

O 6º BEC passou a denominar-se “Batalhão Simón Bolívar” em reverência a um dos maiores vultos da América Latina. Simón Bolívar comandou as revoluções que promoveram a independência da Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, libertando, assim o norte da América do Sul do jugo espanhol. Em justa homenagem ao Libertador da Venezuela e como um marco de integração entre os dois países formalizados com a construção da BR-174, ligando Roraima à Venezuela, o 6º BEC recebeu o Estandarte Histórico no dia 9 de agosto de 1994.

### 5.6.3 Comandantes

1960	TC Ney de Oliveira Aquino 13 NOV 1968 a 4 JAN 1972	1º	2º	1970	TC José de Almeida Oliveira 4 JAN 1972 a 5 ABR 1974
	TC João Tarcísio Cartaxo Arruda 5 ABR 1974 a 28 MAIO 1976	3º	4º		TC Luiz Antônio R. Mendes Ribeiro 28 MAIO 1976 a 14 JUL 1978
1980	Cel Jorge Feijó 14 JUL 1978 a 9 JAN 1981	5º	6º		Cel Luiz Carlos Carneiro de Paula 9 JAN 1981 a 31 JAN 1983
	Cel Ornélia da Costa Machado 31 JAN 1983 a 28 JAN 1986	7º	8º		Cel Joélcio de Campos Silveira 28 JAN 1986 a 27 JAN 1989
1990	Cel Luiz Alberto de Oliveira Francez 27 JAN 1989 a 10 JAN 1992	9º	10º		TC Orlando Gonçalves Pamplano 10 JAN 1992 a 17 JAN 1994
	Cel Ronaldo da Cruz Pecora 17 JAN 1994 a 17 JAN 1996	11º	12º		Cel Joaquim Silva e Luna 17 JAN 1996 a 16 JAN 1998
2000	Cel Joaquim Maia Brandão Júnior 16 JAN 1998 a 28 JAN 2000	13º	14º		Cel Aristomedes Rosa Barroso Magno 28 JAN 2000 a 31 JAN 2002
	Cel Lavidson Germinio Curto 31 JAN 2002 a 23 JAN 2004	15º	16º		TC Carlos Alberto Maciel Teixeira 23 JAN 2004 a 4 NOV 2005
	TC André Luiz Stangl Risse 13 JAN 2006 a 1º FEV 2008	17º	18º		TC Mario Brasil do Nascimento 1º FEV 2008 a 29 JAN 2010
	TC José Mateus Teixeira Ribeiro 29 JAN 2010 a 23 JAN 2012	19º	20º		TC Carlos Eduardo Machado Gouvêa 23 JAN 2012 a 17 JAN 2014
	TC José Fernandes Filgueiras Filho Comandante Atual	21º		2010	



### 5.6.4 Acervo de obras

O 6º BEC possui vasto acervo de obras, podendo destacar as seguintes realizações:

- implantou a BR-401, com 202 km, ligando Boa Vista à fronteira com a Guiana, iniciada em 1969 e concluída em 1978;
- construiu 31.404 m de bueiros ao longo das obras da BR-174 e BR-401, no ano de 1970;
- construiu 14 casas na vila do Ipase, em Boa Vista, no ano de 1970;
- construiu um pavilhão na Escola de Formação da PM/RR com 449 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1970;
- construiu as instalações do 6º BEC com área de 28.521 m<sup>2</sup>, no ano de 1970;
- construiu as instalações do quartel do 7º BIS, em Boa Vista, com área de 13.197 m<sup>2</sup>, nos anos de 1974 a 1976;
- construiu as instalações do 1º Pelotão Especial de Fronteira com 848 m<sup>2</sup>, em Bonfim, no ano de 1975;
- construiu o depósito de munição do 2º PEF em Normandia/RR com 28,75 m<sup>2</sup>, no ano de 1975;
- construiu o depósito de munição do 1º PEF em Bonfim/RR com 28,75 m<sup>2</sup>, no ano de 1975;
- construiu as instalações do 3º Pelotão Especial de Fronteira, em Pacaraima/RR, em 1975;



Instalações do 3º PEF em Pacaraima/RR



- construiu o depósito de munição do 3º PEF em Pacaraima com 28,75 m<sup>2</sup>, no ano de 1975;
- implantou a rodovia dos Macuxis, no trecho fazenda Milagres-Surumu, com 26,48 km, em 1975;
- construiu as instalações do Clube dos Sargentos do 6º BEC, em 1975;
- construiu as instalações do Grêmio Recreativo de Cb/Sd do 6º BEC, no ano de 1975;
- construiu as instalações do ginásio de esportes do 6º BEC com 237,90 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1975;
- construiu as instalações do Clube de Oficiais do 6º BEC, no ano de 1976;
- implantou a BR-174, com 971 km, ligando Manaus-Boa Vista, iniciada em 1969, concluindo-a em 1977;



**Implantação da BR-174**

- construiu o Hotel de Trânsito do 6º BEC, em Boa Vista, com 797 m<sup>2</sup>, no ano de 1978;
- realizou o asfaltamento em parte da BR-174 da divisa AM/RR (Km 255) até a divisa Brasil/Venezuela (Km 971), em 1970;
- realizou a conservação da BR-174, no trecho Boa Vista-Manaus, e de 61 pontes de madeira, num total de 2.607 m, em 1980;
- construiu 6 pontes de madeira totalizando 318 m, na BR-174, no período de 1970 a 1982;
- pavimentou as ruas do 7º BIS com 27.350 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1982;
- pavimentou as ruas do quartel do 6º BEC com 13.650 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1982;
- construiu 4 pontes de concreto totalizando 482 m na BR-174, no período de 1974 a 1983;



- restaurou 45 km da estrada do Puraquequara, no distrito de Rio Preto da Eva, na região de Manaus, em 1983;
- construiu instalações da Superintendência Nacional de Abastecimento (Sunab) com 344,54 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1984;
- pavimentou diversas ruas de Boa Vista com 40,85 km, nos anos 1984 e 1985;
- pavimentou 134 km da BR-174, no trecho Boa Vista-Caracaraí, iniciada em 1984 e concluída em 1988;
- executou a terraplanagem da Base Aérea de Boa Vista com 90.908 m<sup>2</sup>, no ano de 1984;
- construiu a lagoa de estabilização da Base Aérea de Boa Vista com 10.500 m<sup>3</sup>, no ano de 1985;
- construiu as instalações do 2º Pelotão Especial de Fronteira com 848 m<sup>2</sup>, em Normandia, em 1992;
- realizou a conservação de 185 km da BR-401 de Boa Vista até a fronteira com a Guiana, em 1994;
- asfaltou 47 km da BR-174, trecho Santo Antônio do Abonarí (Km 208) - divisa AM/RR (Km 255), nos anos de 1994 a 1997;
- executou a terraplanagem da área da 1ª Base Logística de Selva com 20.000 m<sup>3</sup>, em Boa Vista, no ano de 1995;
- executou as obras de infraestrutura para a construção de casas para militares em Boa Vista, com 1.500 m<sup>2</sup>, no ano de 1995;
- executou obras de infraestrutura e urbanização do QG da 1ª Bda Inf SI com 44.650 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1995;
- executou obras de infraestrutura do posto médico da guarnição com 6.120 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1995;
- construiu o posto médico da guarnição com 930 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1995;
- construiu as instalações do Pelotão de Polícia do Exército com 744,49 m<sup>2</sup>, em Boa Vista no ano de 1995;
- construiu as instalações do Pelotão de Comunicações com 897,60 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1995;
- asfaltou 108 km da BR-174, no trecho divisa AM/RR (Km 0) - igarapé Capitão Junqueira (Km 108), nos anos de 1995 a 1998;
- construiu o estande de tiro da 1ª Bda Inf SI com 2.000 m<sup>2</sup>, em Boa Vista, no ano de 1996;
- construiu 30 casas para residência de militares na guarnição de Boa Vista, no ano de 1997;
- construiu muro de arrimo do 1º/2º G Av Ex com 1.311 m<sup>2</sup>, em Manaus, no ano de 1997;



- pavimentou 120 km da BR-174, no trecho Waimiri-Atroari, iniciada em 1996 e concluída em 1998;
- construiu a casa de apoio para STen/Sgt do 6º BEC com 447,90 m<sup>2</sup>, em 1999;
- construiu campos de pouso de aeronaves no eixo da BR-174 com 9.950 m de extensão, no período de 1977 a 1999;
- construiu e pavimentou campo de pouso de aeronaves com 1.000 m, em São Luiz do Anauá/RR, no ano de 2002;
- construiu o terminal hidroviário Intermodal de Camanaus, em São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 2001 e 2002;
- realizou a terraplanagem e construiu as instalações do 6º PEF, no município de Uiramutã/RR, nos anos de 2001 e 2002;
- recuperou áreas degradadas e executou obras de contenção de taludes e erosões em áreas do 4º Esqd Av Ex, em Manaus, nos anos de 2001 a 2003;
- executou a manutenção da estrada Surumu-Uiramutã/RR, nos anos 2003 e 2004;
- demarcou lotes, recuperou e implantou estradas vicinais no distrito Agropecuário de Manaus, nos anos de 2001 a 2003;
- expandiu e executou a manutenção do distrito Agropecuário de Manaus, nos anos de 2004 a 2007;
- executou a demarcação de parcelas rurais no assentamento Nova Amazônia, no município de Boa Vista;
- ampliou, pavimentou e recuperou o aeroporto de Pacaraima, nos anos de 2001 a 2005;



Vista área da pista do aeroporto de Pacaraima/RR, após sua recuperação



- executou a recuperação da barragem de Pacaraima, nos anos de 2003 e 2004;
- executou serviços de restauração e conservação da BR-174, na região de Pacaraima, no ano de 2004;
- realizou a conservação da estrada do Puraquequara/RR, nos anos de 2004 e 2005;
- pavimentou áreas internas dos pátios de diversos órgãos governamentais em Boa Vista, nos anos de 2004 e 2005;
- construiu redes de eletrificação urbana e rural no município de Boa Vista, nos anos de 2005 a 2007;
- recuperou áreas degradadas junto à BR-174, em Pacaraima, no ano de 2006;
- asfaltou 12 km e melhorou a transitabilidade da BR-319 no trecho entroncamento rodovia AM-356 - igarapé Novo, no período de 2007 a 2009;
- construiu a Inspetoria da Receita Federal de Pacaraima/RR, no período de 2007 a 2010;



Pátio da Receita Federal de Pacaraima



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Pavimentação da BR-319**

- realizou a gestão, supervisão e a execução dos programas ambientais previstos para a construção da ponte sobre o rio Tacutu que liga a cidade de Bonfim/RR a Lethem/Guiana, e pavimentou uma milha na cidade de Lethem, em 2009;



**Ponte sobre o rio Tacutu**

Foto: Sgt Lewski



- executou obras de supressão vegetal, terraplanagem, drenagem para proteção de terraplanagem e cercamento das guaritas, na operação Reman em Manaus, no período de 2010 a 2012;
- construiu encabeçamentos das pontes sobre os rios Castanho e Tupana da BR-319/AM, nos anos de 2011 a 2014;
- executou a complementação da infraestrutura da vila da 1ª Bda Inf SL, em Boa Vista, no período de 2012 a 2013;
- pavimentou a avenida Cel Teixeira em Manaus, no ano de 2013;
- recuperou quatro áreas degradadas no município de Pacaraima/RR, em 2014;
- recuperou a pista de pouso do 5º PEF, em Auaris/RR, em 2014; e
- recuperou doze áreas degradadas da BR-319, em 2014.

Nos dias de hoje, como herdeiro dos primeiros bandeirantes que desbravaram e conquistaram a Amazônia, o 6º BEC continua a enfrentar novos desafios nos mais diversos rincões do setentrião brasileiro.

A população beneficia-se dos caminhos abertos na floresta que permitem ao caminhão escoar as safras dos campos e trazer os bens necessários dentro de uma regularidade previsível. Pode dirigir-se a Manaus, à Guiana e à Venezuela por rodovias pavimentadas e transitáveis a qualquer estação do ano.

O 6º BEC agiu com esforços inigualáveis rasgando selva, pavimentando estradas e edificando sonhos com o vigor do trabalho de muitos homens - militares e civis - que, com suor e sangue, desbravaram a floresta. Todavia não se acomodou nos degraus da história. Os trabalhos ampliaram-se e compreendem a infra e superestrutura de campos de pouso e portos, implantação de estradas vicinais, demarcação de lotes de assentamentos, construção de instalações, contenção de erosões, pavimentação de rodovias, dentre outros trabalhos de engenharia. Os militares e servidores civis do 6º BEC estão sempre aptos a enfrentar e superar todos os obstáculos que possam comprometer os rumos do progresso, da união e do desenvolvimento do estado de Roraima e da soberana Nação Brasileira.



## 5.7 7º Batalhão de Engenharia de Construção – 7º BEC –

### 5.7.1 Histórico

O Capitão Pastor estava hospedado em um hotel na cidade de Porto Velho quando estacionou uma viatura conduzindo um apressado emissário a informar-lhe que deveria, imediatamente, apresentar-se ao General Rodrigo Octávio.

- Sabe que foi criado o 7º BEC? Perguntou o General.
- Sim. Sei senhor. Respondeu o Capitão.
- E o que você acha?
- Muito bom, pois permite a consolidação da abertura e implantação da BR-364 rumo ao Pacífico.
- O Cel Weber disse-me que você é o candidato natural para o comando inicial.
- Mas, General, eu estou transferido para o 6º BEC, em Boa Vista, e com passagem na mão...
- Estava, Capitão. Estou te nomeando, neste momento, Comandante do Núcleo do 7º BEC.



O Capitão Lauro Augusto Andrade Pastor Almeida recebeu, ali mesmo, ordens para deslocar-se imediatamente para o seu novo local de trabalho: Cruzeiro do Sul/Acre.

E hoje como se estivesse assistindo a um filme da própria vida, o Cel Pastor, já no aconchego de seu lar, relendo o passado da aurora existencial, coça sem perceber seus poucos fios de cabelos aloirados pelo tempo, pensa de soslaio e confabula:

Assim relembrei o início do meu querido Batalhão! No dia 14 de julho de 1969, em avião fretado, segui para a cidade mais a oeste do Brasil, com 14 praças, 2 mil cruzeiros de suprimentos de fundos, equipamentos e gêneros, para a mais inesquecível e gloriosa missão de minha vida.

E, ao chegar, incorpora mais outros cinco militares, oriundos da 8ª Companhia de Fronteira, que já se encontravam trabalhando no local.

Após sessenta dias de transporte fluvial, chegaram os equipamentos de Manaus. Mas existia um pequeno problema, quer dizer um problemão. Não havia pessoal treinado para operar os equipamentos. Nesse ínterim, o Capitão Pastor, num produtivo diálogo com o prefeito Moacir Rodrigues, teve uma brilhante ideia de realizar consórcio com a prefeitura local. Havia alagados no centro da cidade e buracos com extensão a perder de vista. Em pouco tempo dois problemas foram solucionados: a cidade revigorada e o pessoal hábil nas lides com os maquinários.

O 7º Batalhão de Engenharia de Construção foi criado em 6 de junho de 1969, por Decreto Presidencial, com sede em Cruzeiro do Sul/AC e substituiu uma Companhia de Engenharia do 5º BEC para dar prosseguimento na construção de eixos rodoviários cujo objetivo inicial foi integrar a região ao restante do País, retirando-a do isolamento rodoviário.

O Tratado de Petrópolis completava sessenta e seis anos e o progresso ainda não havia chegado de forma pujante naquelas promissoras plagas acreanas, no vale do Juruá. O sagrado pavilhão içado no pátio do 7º BEC fez brilhar a visão esperançosa dos guerreiros da borracha, povo humilde de históricas lutas arraigadas de fibra patriótica – como Plácido de Castro –, agora se percebe avizinhar um futuro com desenvolvimento e integração. E aconteceu.

## Infraestrutura

O Capitão Pastor com equipe reduzida, composta por soldados, cabos e sargentos, em ação consorciada com a Prefeitura Municipal, realizou várias obras públicas



como pavimentação, lançamento de bueiros e aterros importantes no centro da incipiente cidade de Cruzeiro do Sul. Trabalhos de pequeno vulto, mas grandiosos para a comunidade. Enquanto isso, o Batalhão foi se estruturando definitivamente com efetivo pleno e dotado de máquinas e equipamentos necessários para viabilizar os trabalhos mais volumosos. E seriam muitos.

### Saúde

Na área da saúde pública foi marcante o apoio estendido aos moradores e principalmente no controle de endemias. A melhoria na infraestrutura diminuiu os focos de vetores, ocorrendo, assim, uma profilaxia na cidade, o que colaborou para baixar os índices de diversas doenças endêmicas tipicamente tropicais, sendo as mais correntes a malária, hepatite, leishmaniose, doença de chagas, dentre outras.

O capitão Ismael, médico do Exército Brasileiro, pelo conhecimento e experiência destacados, foi convocado para ser o primeiro diretor do Hospital Geral de Cruzeiro do Sul, e, nessa ocasião, estruturou os alicerces de atendimento médico-hospitalar daquele nosocomio.

### Educação e renda

Na educação, militares, nas horas de folga do trabalho castrense, e esposas lecionavam nas escolas públicas, colaborando para melhorar a qualidade do ensino e na formação dos jovens estudantes. Isso ajudou a alavancar a educação no aspecto qualitativo já que a maioria dos professores regentes não tinha formação específica para o exercício da profissão. Eram docentes leigos.

Também ofertou emprego para muitos pais de família bem como ao incorporar jovens locais no Exército elevou o nível de renda das famílias. Os soldos dos militares e os salários dos funcionários civis revigoraram o comércio e muitos comerciantes e seingalistas puderam adquirir carros e passaram a exibi-los pelas ruas que já estavam em melhores condições de trafegabilidade.

A Engenharia do Exército Brasileiro, por atuação direta do 7º BEC, colaborou no desenvolvimento cultural, social e econômico de Cruzeiro do Sul por vinte e um anos.

### A extinção e o renascimento do Batalhão

Em 12 de março de 1992, por reestruturação do Comando Militar da Amazônia, o 7º BEC foi extinto. Um alvoroço imensurável remexeu a mente e os corações da



população acreana. A notícia correu como rastilho de pólvora pelos diversos recantos e foi absorvida e processada com repercussões peculiares. Enquanto os militares e servidores civis integrantes da Organização Militar ainda deglutiam surpresos a informação, a cidade inteira transpirava a notícia: esses pensavam em transferência, outros, no desemprego; os comerciantes, na sobrevivência; e as moças enamoradas suspiravam saudades antecipadas dos amantes prestes a partir.

Esse farfalhar de pressuposições diversificadas ocasionou um rebojo de pensamentos díspares que se remetia a uma única preocupação: não perder o 7º BEC.

As autoridades estaduais do Acre baforavam apreensão e mobilizaram-se para evitar a extinção do Batalhão por reconhecerem a importância para o Estado. As vozes ecoaram a longas distâncias e foram ouvidas em Brasília. No dia 19 de maio do mesmo ano, o Ministro do Exército reconsiderou o ato, mas transferiu a Unidade Militar para Rio Branco. No dia 28 de janeiro de 1993, o 7º BEC ocupou sua nova sede na capital do estado do Acre.

As instalações da Cia E Cnst/7º BEC foram utilizadas como base para o Batalhão e, no intuito de suprir as necessidades urgentes, iniciam-se construções para acomodar as seções administrativas e em passos gigantes ergueram-se as instalações residenciais para o tão almejado abrigo das famílias verdes olivas.

Rio Branco já compartilhava do convívio dos engenheiros militares porque a companhia ali destacada produzia grande parte das obras do Batalhão, tais como conservação da BR-317, implantação de vários projetos de assentamento do Incra, construção de núcleos habitacionais para a Fundação Habitacional do Exército (FHE) e trabalhos de melhoramentos na BR-364. A cidade apresentava infraestrutura débil e quase tudo nesse setor estava por fazer. Também havia sérios problemas na demanda de logística face ao isolamento da cidade. Os combustíveis, por exemplo, eram transportados por vias fluviais de Porto Velho a Rio Branco, pois a BR-364 ainda não havia sido pavimentada e por grande período do ano permanecia intransitável.

### A escassez de mão de obra qualificada

O Comandante do Batalhão deparou-se com um problema provocado pela transferência da Unidade. A maioria dos soldados e cabos era oriunda de famílias radicadas em Cruzeiro do Sul, não desejaram seguir com o Batalhão e muitos pediram o licenciamento das fileiras do Exército, enquanto outros conseguiram transferência para Organizações Militares da guarnição e lá permaneceram. Somando-se



à deficiência de material, surgiu uma nova situação que o Cel Higino, comandante do Batalhão: teve de enfrentar a escassez de mão de obra especializada de difícil e demorada formação como operadores de máquinas e mecânicos. De início procurou contratar esses profissionais na população da capital mas não obteve êxito. Diversos canteiros de obras careciam de equipamentos e pessoal com formações específicas e precisavam de um desfecho o mais rápido possível. Eis que a solução surgiu ao convencionar-se uma parceria com uma nação vizinha: a Bolívia. A Engenharia do Exército daquele País construía o aeroporto de Cobija e havia deficit de alguns equipamentos e, de maneira criativa, as duas Forças convencionaram uma parceria que rendeu dividendos para ambas as partes concluindo com rapidez o aeroporto boliviano e o Exército Brasileiro conseguiu tanto equipamentos quanto pessoal para apoiar nas construções brasileiras enquanto se formavam novos profissionais. Essa criativa parceria rendeu ganhos extraordinários para as duas nações pois além de completarem-se e terem executado plenamente as obras previstas nos países fronteiriços, fortaleceram os laços de amizade entre as duas Forças Singulares das nações amigas.

O Cel Higino Veiga Macêdo, ex-comandante do 7º BEC, em depoimento, ressaltou a importância da parceria com a Bolívia:

[...] convencionou uma parceria de cooperação mútua com o Exército Bolíviano, ratificando a política de boa confiança entre os dois exércitos; realizando empréstimos de equipamentos e operadores na realização da terraplanagem e construção do aeroporto de Cobija/Bolívia (com material e pessoal) nas obras que o Batalhão realizava naquela época. Houve o empréstimo ao Exército Bolíviano de motoniveladoras, distribuidores de asfalto e espalhador de agregados, o que possibilitou o asfaltamento do aeroporto de Cobija; em contrapartida o Exército Bolíviano realizou o empréstimo ao 7º BEC de rolos compactadores e de motoniveladoras.

[...]

Outro apoio realizado pelo 7º BEC aos militares bolivianos, foi a aquisição de materiais.

[...] Essa importante parceria possibilitou ganhos enormes por parte dos dois Exércitos.



### 5.7.2 Denominação histórica



Estandarte Histórico e Patrono

#### Descrição

Forma retangular tipo bandeira universal, franjado em ouro. Campo de azul-turquesa, cor representativa da Arma de Engenharia. Em abismo, um escudo francês, franchado e filetado de ouro, encimado por uma coroa de Barão, em ouro, cravejada de esmeraldas e rubis, contida no brasão nobiliárquico do Barão do Rio Branco, primeiro campo, de vermelho, carregado com o distintivo da Arma de Engenharia, de prata; segundo campo, contendo peças do brasão do Barão do Rio branco, em suas cores originais; terceiro campo de verde, carregado com uma Cruz de Cristo, de vermelho e vazada de branco, símbolo de Unidade de fronteira; quarto campo, de branco, contendo um castelo, de azul, estilizado na forma de número sete, alusivo ao Batalhão entremeado pela caracterização da constelação do Cruzeiro do Sul, em amarelo, cor representativa da cidade acreana de Cruzeiro do Sul, primeira sede da Unidade. Sotoposto ao escudo, um listel, de branco, filetado de ouro, com a divisa "ubique patriae



memor" (em toda parte recorda-se da pátria), em negro, extraído do brasão de armas do "diplomata com alma de soldado", o Barão do Rio Branco, cuja memória deve ser perenemente cultuada, por tudo o que ele realizou em prol da pátria, nossa mãe comum. Envolvendo todo o conjunto, a denominação histórica: "Batalhão Barão do Rio Branco", em arco de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito, em caracteres de ouro, a designação militar da Unidade: 7º B E Cnst.

O Ministro do Exército concedeu ao 7º Batalhão de Engenharia de Construção, em reconhecimento a sua história e ao seu acervo de obras, no dia 24 de outubro de 1995, a denominação histórica "BATALHÃO BARÃO DO RIO BRANCO", homenageando o grande estadista e diplomata brasileiro José Maria da Silva Paranhos, "Barão do Rio Branco". Ele assinou o Tratado de Petrópolis, em 17 de novembro de 1903, quando numa ação pacífica e diplomática anexou à Nação Brasileira às faixas de terra que compreendem hoje os vales do Acre e Purus e a região do Alto Juruá.

### 5.7.3 Comandantes

1970	TC Job Lorena de Santanna 22 JUL 1970 a 23 OUT 1972	1º	2º	TC Décio de Almeida Brasil 23 OUT 1972 a 13 JAN 1975	1980
	TC Ivino Schwarz Ribeiro 15 JAN 1975 a 15 JAN 1977	3º	4º	TC Luiz Fernando Barreto César 15 JAN 1977 a 8 JUL 1977	
	TC Tiago Castro de Castro 1º AGO 1977 a 10 DEZ 1979	5º	6º	Cel Marne de Paiva Silva 21 JAN 1980 a 28 JAN 1983	
	TC Renato Osorio Coimbra 28 JAN 1983 a 29 JAN 1985	7º	8º	Cel Jorge Mathuiy 29 JAN 1985 a 29 SET 1987	
1990	Cel Tarciso Alves da Rocha 29 SET 1987 a 11 JAN 1990	9º	10º	TC Italo Fortes Avena 11 JAN 1990 a 15 JAN 1992	
	TC Higino Veiga Macedo 15 JAN 1992 a 12 JAN 1995	11º	12º	TC Mario Lima Silveira 12 JAN 1995 a 31 JAN 1997	
	Cel José Antunes Cardoso Amaral 31 JAN 1997 a 28 JAN 1999	13º	14º	TC Fernando C. Costa Gonçalves Loiola 28 JAN 1999 a 5 FEV 2002	2000
	TC Paulo José dos Santos 5 FEV 2002 a 30 JAN 2004	15º	16º	TC Antônio Paulo Maciel 30 JAN 2004 a 20 JAN 2006	
	TC Mário Pedroza da Silveira Ribeiro 20 JAN 2006 a 22 JAN 2009	17º	18º	Cel Augusto do Valle 22 JAN 2009 a 18 JAN 2012	2010
	TC José Luis Araújo dos Santos 18 JAN 2012 a 24 JAN 2014	19º	20º	TC Mauro Benedito de Santana Filho Comandante Atual	



## 5.7.4 Acervo de obras

### Rodovias

Implantou 395 km na BR-364, nas décadas de 1960/70, a partir de Cruzeiro do Sul-igarapé Macapá, em Manuel Urbano. Essa rodovia transpõe as bacias hidrográficas dos rios Purus e Juruá e a partir de Cruzeiro do Sul em direção a Rio Branco há quarenta e cinco rios, sendo que em sete deles as travessias eram realizadas à balsa e em trinta e sete foi indispensável construir 1.369 metros de pontes em madeira e metal, variando de 14 a 180 metros de extensão.



Implantação da BR-364 no ano de 1971

Implantou 135 km na BR-307 - Perimetral Norte -, no trecho Cruzeiro do Sul-Benjamim Constant, subtrecho Cruzeiro do Sul-Rio Ipixuna/AM, em convênio com o DNER, nos anos de 1974 a 1979.



Trecho da BR-307 (Perimetral Norte) na década de 1970



Implantou 6,9 km na via que liga a 1ª Cia Esp Fron à pista de pouso, no Estirão do Equador/AM, em 1978. O leito dessa estrada foi revestido, de forma experimental, em tijolo maciço, devido à fragilidade do solo. Seu traçado corta o igarapé Serraria, cujo leito no verão estreita-se com o baixo volume de água e no período de inverno, quando as chuvas intensificam-se, as águas aumentam consideravelmente de nível como os demais rios da região.



Estrada que liga a 1ª Cia Esp Front à pista de pouso em Estirão do Equador

Nessa via, o Capitão Nilo Celino dos Santos Valente, que na época era 3º Sgt topógrafo e trabalhou por mais de trinta anos no 7º BEC, conta como enfrentou os problemas surgidos no decorrer da construção de uma obra de arte:

Essa obra teve um diferencial porque ela foi licitada e a empresa que foi contratada para fazer a obra rescindiu o contrato porque não teve, vamos dizer assim, estrutura para cumprir a missão. [...] Nós enfrentamos a maior dificuldade para realizar. ...Não a obra em si, ou seja fazer uma ponte de madeira estaqueada de 66 metros de comprimento, construída no interior da Amazônia sobre o igarapé Serraria, na beira do rio Javari, fronteira do Brasil com o Peru, mas as dificuldades logísticas da obra. Havia uma aeronave fretada uma vez por mês para transportar gêneros e peças de máquinas, além de fazer o arejamento do pessoal. E isso quando não funcionava, então, causava um desconforto, uma ansiedade na equipe de trabalho. Nós chegamos ao ponto de pregar pranchas no caixão de aterro dessa ponte, por meio de mergulho. Os militares e os servidores civis que trabalhavam comigo, eles pregavam



o prego na prancha, mergulhando numa profundidade de 2 metros aproximadamente. A gente ouvia eles batendo a prancha no caixão de aterro da ponte nessa profundidade. Nós não tínhamos mais tempo hábil para esperar o rio abaixar a água para fazer o serviço. Nós tivemos que submetermos a uma dificuldade dessa. E aí nós trabalhávamos comendo peixe pescado, carne de caça que a gente adquiria dos próprios colonos, caçadores da região, para a gente fazer a obra. Então, era totalmente diferente de hoje, pois não havia uma estrutura de apoio ideal. Mas, como a Amazônia é farta em alimentos, nós tínhamos caçadores na equipe, nós tínhamos pescadores e a gente foi aos poucos cumprindo a missão.

Quanto à equipe e as condições de trabalho, ele afirma:

[...] eu tinha uma equipe de 23 homens, naquela época. Era interessante porque nós tínhamos uma equipe mista. Eu tinha boliviano, eu tinha colombiano e tinha brasileiros militares e civis trabalhando nessa ponte... E nós tínhamos uma barraquinha de Iona, acampávamos na beira do igarapé para passarmos o dia ali, porque nós íamos de manhã para o canteiro de obras, ficávamos o dia inteiro trabalhando na ponte, na obra, no beneficiamento de madeira, na execução da ponte e retornávamos à tarde. Era um trabalho que era de domingo a domingo. Só parávamos quando a chuva não nos dava condições, devido ao espaço de tempo muito curto que foi de outubro a fevereiro.

Quanto ao apoio em material e ferramentas, o Capitão Nilo acrescenta:

[...] madeira, apesar de estarmos no seio da Amazônia, a madeira para a ponte tinha que ser uma madeira diferenciada, selecionada. Nós tínhamos que buscar com os tratores, às vezes, alguns quilômetros de distância no interior da selva, trazer para o local da obra e trabalhar com motosserras e machado. Era assim.

Construiu 10 km de base solo-cal com mistura na pista, no seguimento Tarauacá–Feijó, no ano de 1980. Como os resultados obtidos nessa experimentação foram excelentes constituiram-se num tipo de base recomendável para solos como os existentes no estado do Acre, devido à baixa capacidade de suporte.

Executou a conservação de 178 km da BR-364, no trecho divisa RO/AC-Rio Branco, em convênio com o DNER, nos anos de 1981 a 1985.



Executou a conservação de 652 km da BR-364 e a conservação das balsas que executavam a travessia dos rios, no trecho Rio Branco-Cruzeiro do Sul, em convênio com o DNER, nos anos de 1981 a 1990.

Quando o Batalhão rasgava a floresta para implantar as rodovias, às vezes de-frontava-se com pessoas residentes nos ermos recantos incrustados nas margens dos igarapés que viviam quase isoladas, com pouco contato com o mundo circundante, vivendo da caça, da pesca e produzindo o seu rudimentar alimento. Ainda, evidentemente, não conheciam os avanços da tecnologia. Ocorreu um episódio no decorrer da implantação da BR-364, conforme nos conta o Servidor Civil Amorim:

### **Chico Pires e a motosserra**

[...] Chico Pires – que nasceu e viveu sempre à margem do igarapé Lagoinha – ao ouvir o barulho de uma motosserra, saiu em disparada arrebentando os cipós no peito pela mata adentro e sumiu rápido feito bala de fuzil. No dia seguinte, volta amedrontado e de lance em lance retorna para o seu casebre com os olhos arregalados, ainda muito assustado.

Implantou 171 km na BR-317, no trecho entroncamento BR-364-Boca do Acre/AM.

Executou a conservação de 432 km na BR-317, no trecho divisa AM-Assis Brasil/AC, na década de 1990.

Executou o levantamento topográfico, estudos geotécnicos e de tráfego e elaborou o projeto para construção de 110,5 km da BR-317, no trecho Brasiléia-Assis Brasil, no ano de 1996.

Executou a conservação de 171 km na BR-317, no trecho Rio Branco-Boca do Acre, em convênio com o DNER, em 1996.

Implantou 35 km de estradas vicinais no município de Santa Rosa do Purus, em convênio com o Incra, nos anos de 2001 e 2002.

Restaurou 32 km na BR-364, no trecho Rio Branco–Bujari–Sena Madureira, nos anos de 2003 e 2004.

Restaurou 38 km de estradas vicinais ao longo do eixo da BR-364, no trecho Rio Branco–Bujari–Sena Madureira, nos anos de 2003 e 2004.

Restaurou e pavimentou 40 km na BR-319, no trecho entre o entroncamento da BR-230-igarapé São João (Km 678,6-Km 718,6), em convênio com o DNIT, nos anos de



2007 a 2013. O Destacamento Humaitá foi implantado a 700 km de distância da sede do Batalhão, inclusive com a necessidade de travessia em balsas em dois lugares.

Diversos obstáculos de execução surgiram, pois o novo perfil da BR-319 exigia grandioso movimento de terraplanagem para elevação do greide da estrada. Outro problema apresentado foi o da escassez de jazidas de cascalho. Isso demandava captar o material em jazida até duzentos quilômetros distantes e ainda passando por caneiros de obras de outras empreiteiras, requerendo redução da carga das carretas para evitar danificar o trabalho em execução.

Restaura, pavimenta e melhora 29,6 km na rodovia BR-319, no trecho compreendido entre o trevo da cidade de Lábrea/Manaus/AM a cidade de Humaitá, em convênio com o DNIT.



Restauração da BR-319

### Instalações militares

Construiu as instalações do Pelotão Especial de Fronteira do 61º Batalhão de Infantaria de Selva, em Vila Amônia, hoje, município de Marechal Thaumaturgo, no ano de 1992.



Construiu o posto médico da guarnição de Rio Branco, no ano de 1998.

Construiu a infraestrutura do 4º Pelotão Especial de Fronteira/4º BIS, em Santa Rosa do Purus/AC, no ano de 1998.

### Assentamentos

O Governo Federal, na década de 1970, planejou povoar a Amazônia distribuindo terras na faixa de 10 km às margens das estradas à medida que fossem implantadas. Esse olhar estava inicialmente direcionado à produção de alimentos em pequenas propriedades, em torno de 150 hectares. Havia a preocupação em disponibilizar locais mais favoráveis às famílias nordestinas assoladas pelas constantes secas. Logo despertou a cobiça de gente de todos os quadrantes, notadamente do centro-sul. As frações foram distribuídas através de assentamentos que mantinham infraestrutura mínima com escola e posto de saúde para dar condições de manter as famílias assentadas nos seus lotes e progredirem no decorrer do tempo.

O 7º BEC implantou diversos projetos de assentamentos em convênio com o Incra, na década de oitenta, tais como: em Cruzeiro do Sul, os projetos Santa Luzia, São Pedro e Alto Juruá; em Rio Branco, os projetos Humaitá e Pedro Peixoto; em Sena Madureira, o projeto Boa Esperança; em Plácido de Castro a gleba "U" e em Brasileia o projeto Quixadá.

Nesses projetos foram centenas de quilômetros de estradas vicinais implantados e construídos postos de saúde, muitas escolas rurais e alojamentos para pessoal de administração.

O projeto Santa Luzia, implantado em 1983, em Cruzeiro do Sul, tornou-se um dos maiores produtores de grãos e produtos do setor hortifrutigranjeiros bem como produtor de leite e carne bovina, do vale do rio Juruá.

### Aeródromos

Construiu o Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul com 2.400 m de extensão, em 1974.

Construiu o aeródromo de Assis Brasil, nos anos de 1999 a 2003.

Construiu o Aeroporto Plácido de Castro, na cidade de Rio Branco, em duas etapas, melhorou a estrutura do solo e aplicou geogrelhas, com pista de 2.158 metros de extensão. Essas ações possibilitaram o pouso e decolagem em condições de baixa



visibilidade imprimindo-lhe o status de internacional. A Infraero considerou-o como o melhor aeroporto da região Norte. Obra concluída em 2005.

Em 2008, o 7º BEC realizou uma obra de emergência no Aeroporto Internacional Plácido de Castro, em Rio Branco, pois os problemas existentes na pista precisavam ser solucionados tempestivamente para evitar a suspensão de voos comerciais de grande porte. Foi iniciada a Operação Aruanã, que significa peixe voador. Após o sucesso desta primeira operação a Infraero repassou novas obras de reparação da pista, recentemente concluídas.

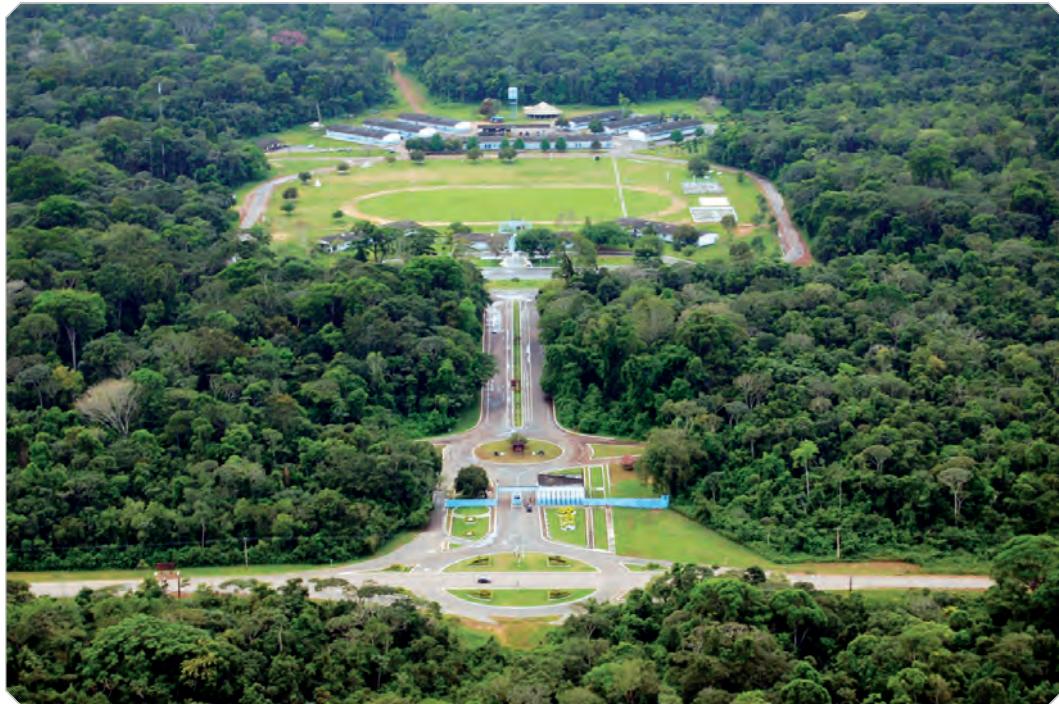
### Obras diversas

A construção da infraestrutura do terminal da Petrobras em Cruzeiro do Sul inclui-se no rol das obras importantes realizadas pelo 7º BEC. Os trabalhos desenvolveram-se com a execução da demarcação da área destinada à obra pela equipe de topografia do Batalhão e nivelamento até as margens do rio Juruá, no local de atracação das balsas com os derivados de petróleo, vindos de Manaus. Foi feita a terraplenagem da área e construção de taludes de contênsão no perímetro da área destinada aos tanques, para prevenir possíveis vazamentos. Houve a construção das bases dos tanques em concreto armado e também a construção do terminal de administração, incluindo as bases das bombas, nos anos de 1983 e 1984.

Construiu açudes para a Funai nas reservas indígenas Caxarari e Apurinã para piscicultura e pecuária, em 1998.

As principais obras realizadas no decorrer desses anos de existência do 7º BEC são motivos de orgulho dos acreanos, dos amazônidas, e enfim de todos nós brasileiros, pelo desenvolvimento e pela integração de uma região que se encontrava distante de tudo. As diversas obras, desde as quase imperceptíveis às monumentais, permanecerão registradas nos anais da história, nos corações e nas memórias de um povo que acostumado a receber nacos de progresso, de repente recebe abundante desenvolvimento.

E os homens e mulheres, atuais integrantes do 7º BEC, continuam no mesmo ânimo efervescente que os seus antecessores mantiveram, pois as suas conquistas serão, também, as vitórias a serem comemoradas por todos os que habitam essa grande Amazônia, esse imenso Brasil.



## 5.8 8º Batalhão de Engenharia de Construção – 8º BEC –

### 5.8.1 Histórico

#### A origem

A origem do 8º Batalhão de Engenharia de Construção remonta à gênese do 5º Batalhão de Engenharia, criado em 4 de junho de 1908, na cidade de Juruena/MT, com a finalidade de apoiar a Comissão Rondon na execução dos trabalhos de construção, transporte e vigilância. Constituiu o núcleo principal de tropa da Comissão Rondon e permaneceu na região até 1917. O primeiro comandante foi o Tenente-Coronel Cândido Mariano da Silva Rondon.

#### A construção de linhas telegráficas

No cumprimento das missões, o 5º Batalhão de Engenharia e a Comissão Rondon construíram 1.497,5 km de linhas tronco, 769 km de ramais e 25 estações de telegrafia. Nessa empreitada a Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas instalou



as linhas por mais de 248 km de matas, 970 de cerrados e 360 de campos e pantanais, além de terem reconhecido mais de 4.000 km de terreno e realizado o levantamento do curso de inúmeros rios, entre os quais se destacam: Juruena, Negro, Miranda, Aquidauana, Paraguai, São Lourenço, Cuiabá, Jauru e Guaporé.

O trabalho desenvolvido pelo 5º Batalhão de Engenharia foi resultado do hercúleo esforço de seus integrantes na desbravadora missão de integrar a região mais isolada do País. No sertão mato-grossense, o sacrifício dos corajosos militares do 5º BE foi retratado, segundo o próprio General Rondon:

Mato Grosso, as esperanças de convívio humano saltam grandes distâncias. Acabrunhadora noção do ermo! Ter a certeza que ninguém poderá ouvir um grito de socorro ou uma descarga de Winchester; sentir-se a gente como isolada do mundo, sem ter com quem trocar ideia, sem ver ninguém; servir-se a si mesmo em tudo de que precisa para viver; contar consigo para a sua defesa; sentir como que o peso da solidão, no silêncio da floresta ... são cousas que jamais entraram na cogitação de quem, pela primeira vez, assim se encontra; são sensações que não descrevem e de que só se faz nítida ideia quando por tal situação passamos. (RONDON, 1942, p. 53).

As realizações pioneiras e admiráveis da Comissão Rondon e do 5º Batalhão de Engenharia nos anos que se seguiram, vividos no desconforto do sertão e, durante esse período, somente o irrestrito sentimento do dever conseguia sobrepor o cumprimento da missão às adversidades do meio.

Os trabalhos de implantação das linhas telegráficas avançaram em direção ao Acre e, com isso, urgiu a necessidade de mudança da sede do 5º Batalhão de Engenharia para a cidade de São Luiz de Cáceres/MT.

A atuação da Comissão Rondon e do Batalhão resultou no desbravamento, reconhecimento, integração e a incorporação de uma região brasileira que era ainda pouco conhecida e portanto inexplorada. Na construção das linhas telegráficas foram abertas picadas com cerca de 40 metros de largura, que podem ser consideradas como as primeiras vias de penetração. Essas trilhas ligavam as estações que passaram a ser as artérias de circulação dos sertanejos. Em torno das 25 estações telegráficas formaram-se núcleos de povoamento, desenvolveram a criação de gado e implementaram as plantações, especialmente para produzir alimentos, auxiliando no sustento da tropa.



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Nesse conjunto de tarefas, os trabalhos foram intensos e diversificados, realizando o levantamento cartográfico e geográfico do território brasileiro, elaborando um mapa nacional com informações verdadeiras e confiáveis, que fomentaram a civilização e principalmente um maior controle da região pelo governo central.

Com a inauguração oficial da linha telegráfica Cuiabá-Santo Antônio do Rio Madeira, distante 7 km da atual cidade de Porto Velho/RO, a tarefa da Comissão foi concluída. Restavam apenas os trabalhos complementares e a conservação, cuja atribuição inicial foi entregue ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Mas tal encargo foi em seguida revertido ao Coronel Rondon que - enfrentando no braço os piuns e os carapanãs - permaneceu no sertão com sua tropa, administrando a majestosa obra para que tanto esforço não fosse dissipado pelo abandono. Rondon passou a realizar também o levantamento de pontos importantes da região para subsídios na elaboração da carta de Mato Grosso. Quando, em 1917, finalizava esse trabalho, o 5º Batalhão de Engenharia foi transferido para Niterói, no estado do Rio de Janeiro. De acordo com o Almanak do Ministério da Guerra organizado na 2ª Seção da 1ª Divisão do Departamento do Pessoal da Guerra para o ano de 1918 (Imprensa Militar: Estado-Maior do Exército. Capital Federal, 1918).

UNIDADES	PARADAS		EQUIPES
	Sedes	Estados	
Brumadinho.....	Vila Militar.....	Capital Federal.....	5º
Brumado.....	Curitiba.....	Paraná.....	6º
Batalhão.....	São Gabriel.....	Rio Gr. do Sul.....	7º
Batalhão.....	Lorena.....	S. Paulo.....	6º
Batalhão ferro-viário.....	Nictheroy.....	Rio de Janeiro.....	4º
Batalhão ferro-viária.....	Cruz Alta.....	Rio Gr. do Sul.....	7º
	Deodoro.....	Capital Federal.....	5º

Despede-se da região Centro-Oeste deixando um grande legado histórico na integração e desenvolvimento da Nação.

### Movimento Revolucionário de 1924

Já sediado em São Paulo/SP, em 1919, teve a denominação mudada para 2º Batalhão de Engenharia. No ano seguinte, o efetivo foi reduzido para uma companhia e com a sede em Quitaúna/SP, permanecendo ali até maio de 1931 quando mudou para Pindamonhangaba/SP, local em que construiu o Campo de Pouso de Ibirapuera. No movimento revolucionário irrompido, em 5 de julho de 1924, em São Paulo, a



Companhia de Transmissões, integrante do 2º Batalhão de Engenharia, permaneceu fiel à legalidade. Assim, de julho a setembro de 1924, deslocou-se de sua sede até a divisa dos estados do Paraná e Mato Grosso, no cumprimento de numerosas missões de construção e reconstrução de pontes, linhas férreas e telegráficas. Inclusive, nessa época seguiu para a cidade de Presidente Epitácio Pessoa com a finalidade de escoltar presos de guerra a São Paulo, regressando para Quitaúna em setembro de 1924, onde permaneceu até maio de 1931 quando foi transferida para Pindamonhangaba, no mesmo estado.

## Revolução Constitucionalista de São Paulo em 1932

Durante a revolução, em 1932, já novamente reorganizado com o efetivo pleno, o 2º Batalhão de Engenharia, em cumprimento às missões recebidas, deslocou a sede para São José do Rio Pardo e, posteriormente, para Campinas, tendo retornado para São Paulo em 3 de outubro do mesmo ano. Nesse período recebeu também como encargos de construção, o de melhorar e manter em boas condições de tráfego a estrada existente entre a cidade de São Paulo e a Fazenda Ipanema. Ao finalizar os tórridos trabalhos, parte para mais uma nova morada.

## As lides em Lages

A história do 2º Batalhão nos campos de Lages, estado de Santa Catarina, iniciou-se em 21 de julho de 1934, quando o 2º Batalhão de Engenharia deixou São Paulo e iniciou deslocamento para Jaraguá do Sul/SC, a fim de cumprir a nova missão que lhe foi atribuída - construir a rodovia Jaraguá do Sul/SC-Vacaria/RS, encerrando sua estada em São Paulo. Porém, importantes feitos passaram a ocupar indeléveis páginas construídas na história do País nas memoráveis realizações registradas nos anais daquele importante estado da federação.

O Batalhão marchou rumo ao sul, enfrentando o frio desafiador, para continuar na precípua missão de alavancar o progresso nos diversos recantos da Pátria, a construir o País. Agora em mais uma nova etapa de sua existência, composto de duas Companhias de Sapadores Mineiros e uma Seção Extra. Três dias depois, em 24 de julho de 1934, acantonou na Vila Jaraguá, próximo à cidade de Blumenau/SC. Em outubro do mesmo ano, a 1ª Companhia de Sapadores seguiu para São Francisco/SC com a missão de alargar a estrada que liga a cidade de Jaraguá do Sul/SC ao Forte Marechal Luz/SC, iniciando, a partir desta missão inicial, sua estada, nos campos de Lages/SC, a realizar diversificados trabalhos de engenharia para o desenvolvimento regional e de



segurança nacional, já que as obras aproximariam duas regiões de grande produção de bens e de relevante valor político-estratégico.

Em março de 1935, passou a denominar-se 2º Batalhão de Sapadores, com as diversas atribuições mantidas intensas, continuou, com o esmero peculiar de sempre na cidadela acelerada dos trabalhos, a produzir bons frutos. Nesse mesmo ano, em outubro, foram concluídos os trabalhos de exploração e projeto dos 10 primeiros quilômetros a partir de Passo do Socorro. Iniciou-se a reparação da estrada que liga a cidade de Jaraguá do Sul/SC ao rio Pelotas, na localidade de Passo do Socorro, no município de Vacaria/RS.

O Batalhão concentrou esforços até meados de 1936 quando se voltou para a construção da nova sede em Lages. Devido ao grande número de missões recebidas, foi montado um consórcio com outras Organizações Militares, participando inclusive militares da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina. Esse conglomerado foi dissolvido em abril de 1937 e as demais Organizações voltaram às origens.

Em dezembro de 1938, pelas peculiaridades de emprego, recebeu novo batismo e foi transformado em 2º Batalhão Rodoviário. Mas os motores não se arrefeceram e outra frente de trabalho foi criada em janeiro de 1943 quando tomou ao seu cargo os trabalhos da rodovia Lages-Rio Negro, mais precisamente na região de Ponte Alta do Sul. Assim em praticamente toda a década de 1940, o Batalhão concentrou os trabalhos na construção da BR-2, hoje BR-116, no trecho Ponte Alta do Norte-Lages.

Para o ano de 1950, couberam também ao Batalhão os trabalhos de construção da ferrovia do Tronco Principal Sul, no trecho compreendido entre o rio Canoas-rio Pelotas. Paralelamente, concluiu a pavimentação da BR-2 do trecho Santa Cecília-Lages.

A partir do ano de 1954, o Batalhão foi incumbido da construção do trecho ferroviário rio Ponte Alta do Norte-rio Pelotas. Também no mesmo ano iniciou os trabalhos de pavimentação, melhoramentos e conservação do trecho da rodovia Santa Cecília-Passo do Socorro.

## Participação no Tronco Principal Sul

O Governo Federal declarou - no Plano Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (SALTE), do governo Dutra, aprovado em 1950 - de alta prioridade a construção do Tronco Principal Sul e considerou essa missão "Serviço Relevante Nacional".



Sempre atacando em frentes amplas, realizou trabalhos na BR-2 e no Tronco Principal Sul e fez outras obras como a construção do subtrecho Palhoça-Quebaça, do trecho Florianópolis-Lages, da rodovia BR-36, dentre outros.

Os trilhos do Tronco Principal Sul chegaram a Lages ao apagar das luzes do ano de 1963. De acordo com o General Tibério Kimmel de Macedo:

No dia 28 Dez 63, os trilhos do Tronco Principal Sul (TPS), vindos do N, de São Felipe, chegam a Lages, concluindo o trecho Ponte Alta do Norte/Lages. O 2º B Rv havia construído toda a plataforma – cortes, aterros, pontes, viadutos, túneis e todas as estações e postos telegráficos – desse trecho. A data da chegada dos trilhos a Lages, 28 Dez, meta arduamente perseguida, e atingida, tinha por ensejo a comemoração do sesquicentenário do nascimento do Barão de Mauá, patrono do 2º B Fv que tinha sede na cidade de Rio Negro/PR. A “ponta” dos trilhos foi levada no avançamento pelo 2º Batalhão Ferroviário, o “Batalhão Mauá”, sobre a plataforma construída e o lastro de brita todo lançado e nivelado pelo 2º Batalhão Rodoviário (MACEDO, 2003, p. 21).

Com a chegada do Tronco Principal Sul à cidade de Lages, o 2º Batalhão Rodoviário voltou-se para o sul, a partir de 1964, no trecho de Lages ao rio Pelotas. Nessa nova empreitada teve por missão a construção de 78 km de ferrovias.

Como os trabalhos no Tronco Principal Sul estavam praticamente encerrados, no dia 24 de fevereiro de 1968 a implantação da BR-282 foi atribuída ao Batalhão, no trecho Lages-São Miguel d’Oeste/SC.

### A despedida do Sul

Assim, durante quase 36 anos de permanência em Lages, no estado de Santa Catarina, o 2º Batalhão Rodoviário construiu rodovias, ferrovias, aquartelamento, obras de arte e várias outras também importantes para a integração microrregional. Dessa forma, essas obras realizadas com esforço máximo dos integrantes do Batalhão, ao longo dos anos, contribuíram com o desenvolvimento socioeconômico do Sul, integrando-o plenamente ao País, através das construções rodoferroviárias que além de transportarem pessoas, também propiciaram que matérias-primas, manufaturados, produtos industrializados, alimentos, entre outros, fossem levados e trazidos aos diversos rincões deste imenso Brasil.



Mas tudo que é bom um dia termina. Chega a hora da partida porque outros recantos desse imenso Brasil precisam - e muito - do trabalho da nobre Engenharia Militar, deixando, como legado, preciosas e imponentes obras nas terras sulinhas. Por outro lado, o Batalhão retorna à Amazônia para dar continuidade em mais alguns capítulos na história que lá nos seus primórdios iniciara por aquelas longínquas terras. E que ainda continuavam longínquas a necessitar de mais presença e apoio do Estado Brasileiro. Os caminhos abertos, sob a liderança de Rondon, clamavam por melhorias. Os núcleos populacionais criados em torno das estações de telegrafia estavam isolados e as estradas truncadas à espera de melhorias. E para lá vai mais um Batalhão de Engenharia abrir caminhos e pavimentar o desenvolvimento com o objetivo de que o progresso pudesse transitar livremente pelos recantos esquecidos de nossa Pátria mãe. E nova denominação para o cumprimento de novas tarefas foi-lhe atribuída: 8º Batalhão de Engenharia de Construção.



Caminhão lubrificante do comboio Lages-Santarém

Os primeiros militares trecheiros abriram clareira em 24 de agosto de 1970 para um suavizado aportamento dos demais na região, ocupando parte do pavilhão de Exposição Agropecuária do Baixo Amazonas, em Santarém/PA. Nessas instalações funcionaram a administração do pessoal e o alojamento. Mas em 1º de setembro já se embrenharam na selva, abrindo picadas para o serviço de topografia, enquanto os equipamentos de orientação já rumavam para a região.



**Chegada em Santarém das famílias de Lages**

Em abril de 1971, o comando mudou-se para a serra de Piquiatuba, dez quilômetros distantes de Santarém, e somente depois de dois anos conseguiu instalar todo o Batalhão na sede definitiva.

A decisão de transferir um batalhão de engenharia para Santarém tornou próprio o aproveitamento econômico de uma extensão gigantesca dos estados do Pará, Mato Grosso e Amazonas levando o desenvolvimento aos ermos recantos, ao possibilitar a ocupação de áreas com riquezas potenciais em estado latente.



Saída do comboio de Lages para Santarém

### Os planejamentos de construção da rodovia Cuiabá-Santarém

No século XIX, já se discutia a ligação entre Santarém e Cuiabá. Nessa época planejava-se implantar via férrea, porque o automóvel ainda não existia. Em 1851, Augusto Leverger, presidente da província de Mato Grosso apresentou ao Imperador D. Pedro II projeto de ferrovia ligando as duas localidades. Em 6 de janeiro de 1915, o Congresso Nacional aprovou a concessão para a construção da estrada Cuiabá-Santarém. Em 1951, o Cel Mário Fernandes Imbiriba, transferido para a reserva, retornou para sua cidade natal - Santarém - e manteve contatos com pessoas influentes no cenário político nacional, incluindo-se nesse rol outros militares ainda na ativa. E conseguiu o seu intuito - e do povo da região - ao ser transferida uma unidade de engenharia oriunda do estado de Santa Catarina para Santarém.

Uma antiga ideia, o Exército transformou-a numa nova realidade: o trajeto Cuiabá-Santarém seria interligado por uma rodovia.

O planejamento saltou da prancheta para ações palpáveis pela multidão de olhares ansiosos. As transformações semearam novos ânimos à população pela punjânia das obras e seus efeitos imediatos, inclusive pela circulação de riquezas provenientes da estada dos construtores. Os integrantes do 8º BEC, ainda em plena adaptação à suntuosidade da selva, sentiam na pele os extremos climáticos: da gélida Lages à tórrida Santarém. Mesmo assim arvoraram a cor azul-turquesa no furor da imensidão amazônica.



## A Amazônia vista de perto

O presidente da República, Gen Emílio Garrastazu Médici, criou o Programa de Integração Nacional, tendo como etapa inicial desse projeto a construção das rodovias Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. O povo que tanto tempo esperou, agora tinha pressa e o chefe da nação em concomitância com o anseio popular ordenou urgência nas ações. O 8º Batalhão de Engenharia de Construção executou a mudança “a jato”. As máquinas voaram depressa do sul para o norte. São aproximadamente 450 militares e civis, apoiados pelos também batalhadores familiares, absorvidos pelo vácuo do Batalhão para continuar o apoio necessário aos incansáveis disseminadores do progresso. Alguns se deslocaram de avião para, ao chegar, rapidamente preparar a cabeça de ponte e receber os demais desbravadores sucedâneos, enquanto outros, juntamente com os familiares, transladavam por dificultosas vias terrestres e por tortuosos, demorados e perigosos caminhos fluviais.



Máquinas chegando a Santarém em 1970

## A repercussão na imprensa

O jornal “O Estado de São Paulo”, edição de 31 de julho de 1970, noticiou detalhadamente:

[...] Santarém-Cuiabá-Paralelamente à construção da Transamazônica, o Exército pretende abrir a estrada Santarém-Cuiabá, com cerca de 1.500 quilômetros, que cortará a Transamazônica exatamente em Itaituba, onde está situado o limite do setor reservado ao Exército. Todo o trecho, portanto, a oeste da Cuiabá-Santarém, é do Exército.



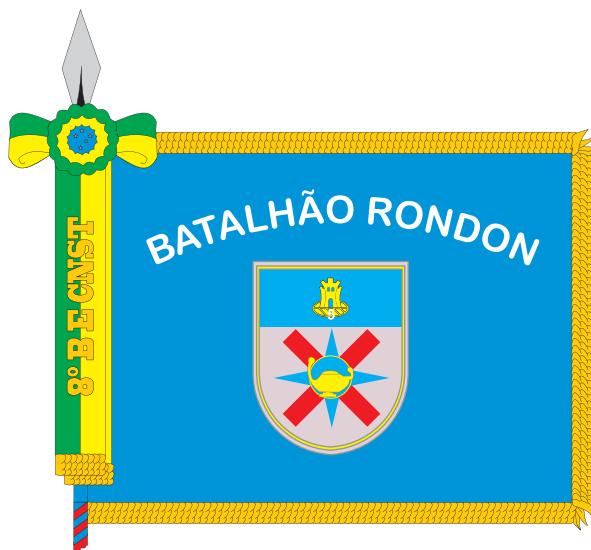
Ainda, de acordo com João Santos, no artigo intitulado de Santarém a Cuiabá contribuição à sua história, publicado na revista Nª. Sra. da Conceição, Santarém-Pará, 8 de dezembro de 1973:

Quando, a 1º de setembro de 1970, começaram a desembarcar no aeroporto de Santarém, homens, máquinas e veículos do 8º Batalhão de Engenharia de Construção, transferido de Lages, em Santa Catarina, para nossa cidade, conduzidos pelos possantes aviões "Hercules" do 1º Grupo de Transporte do COMTA, em voo direto de Porto Alegre a Santarém, na chamada "Operação Trombaer", começaram a se desanuviar as nuvens negras do pessimismo que dominava o "mocorongo" com referência à construção da estrada Santarém-Cuiabá.

Era justificável esse ceticismo. A estrada fora assunto que passara de geração à geração, parecendo até lenda, e considerada por muitos como sonho irrealizável.

Não restam dúvidas de que a estrada "Santarém-Cuiabá", tão ardente deseja, irá modificar a fisionomia sócio-econômica de Santarém, abrindo-lhes novas perspectivas.

### 5.8.2 Denominação Histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

### Descrição

O Estandarte Histórico tem a forma retangular, tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa, cor representativa da Arma de Engenharia. Em brocante e em abismo, um escudo peninsular português, filetado de ouro, chefe de azul-turquesa, carregado com um castelo de ouro, distintivo da Arma de Engenharia, tendo na base o número 5 (cinco) de prata, relembrando sua unidade de origem.

Campo inferior do escudo, de prata com a Cruz de Santo André, de vermelho arrematada de ouro, simbolizando abnegação, humildade e sacrifício, carregada com a Rosa dos Ventos com quatro setas de azul-turquesa, simbolizando ação em todas as direções e sobre o todo uma lucerna de ouro flamejante de amarelo, simbolizando fé viva e sabedoria, tudo evocando os feitos do pioneiro Marechal Rondon. Encimando o conjunto, a denominação histórica "BATALHÃO RONDON" em arco e de prata. Laço militar com as cores nacionais, tendo inscrito em caracteres em ouro, a designação militar da OM.

O Patrono Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon foi militar, sertanista brasileiro e um dos idealizadores da criação do Parque Nacional do Xingu. Atravessou o sertão desconhecido habitado por índios Bororós, Caiapós, Terenás e Guaicurus. Sempre cuidou dos direitos dos índios e ajudou a demarcar terras indígenas. Seu lema era: "Matar nunca, morrer se preciso for". Criou o Serviço Nacional de Proteção ao Índio e foi elogiado, em 1913, pelo Congresso das Raças em Londres, ressaltando que a obra de Rondon deveria ser imitada para honra da Civilização Mundial. Recebeu o título de Civilizador do Sertão, no ano de 1939, pelo IBGE, pelo trabalho realizado junto aos índios. Foi considerado "Grande Chefe" pelos índios silvícolas, e "Marechal da Paz" pelos demais brasileiros.

Em 1906, o presidente Afonso Pena, o encarregou de ligar Cuiabá ao Acre, que havia sido incorporado recentemente ao País, fechando o circuito telegráfico nacional.

Por esses inigualáveis feitos realizados pela Nação brasileira, por um sentimento de justiça, o Batalhão homenageou o seu primeiro comandante, de realizações ímpares, que dedicou toda a vida aos serviços do País, concedendo ao 8º BEC a denominação histórica de BATALHÃO RONDON.



### 5.8.3 Comandantes

<b>1930</b>	TC Salvador de Melo Cardoso 23 DEZ 1938 a 25 OUT 1939	1º	2º	TC Abacílio Fulgêncio dos Reis 5 DEZ 1939 a 23 JAN 1941	<b>1940</b>
	TC Nelson Rebello de Queiroz 1º MAR 1941 a 24 ABR 1942	3º	4º	TC Luiz Augusto da Silveira 24 ABR 1942 a 1º JUN 1943	
	TC Gastão Pereira Cordeiro 1º JUN 1943 a 7 JUL 1945	5º	6º	TC Paulo Horta Rodrigues 7 JUL 1945 a 17 JAN 1947	
	TC Hugo de Castro 17 JAN 1947 a 24 JUL 1948	7º	8º	TC Othon Dutra Fragoso 24 JUL 1948 a 19 FEV 1951	<b>1950</b>
	TC Olímpio de Sá Tavares 19 FEV 1951 a 2 JUL 1953	9º	10º	Cel Afonso A. de Albuquerque Lima 1º OUT 1953 a 31 MAR 1956	
	Cel Augusto Tasso Fragoso 6 ABR 1956 a 7 MAR 1958	11º	12º	Cel Antônio Andrade de Araújo 7 MAR 1958 a 7 ABR 1961	<b>1960</b>
	Cel Floriano Müller 7 MAR 1961 a 9 MAR 1964	13º	14º	Cel Samuel Augusto Alves Corrêa 20 JAN 1967 a 11 JAN 1969	
	Cel Hélio Ibiapina Lima 20 JAN 1967 a 11 JAN 1969	15º	16º	Cel Alberto de Léo 11 JAN 1969 a 28 JUL 1970	<b>1970</b>
	Cel Alberto de Léo 29 JUL 1970 a 21 OUT 1972	17º	18º	TC Yvens Ely Monteiro Marcondes 23 JAN 1973 a 28 JAN 1976	
	TC Ricardo Moniz de Aragão 28 JAN 1976 a 27 JAN 1978	19º	20º	Cel Aldo Pinheiro Rangel 27 JAN 1978 a 28 JAN 1980	<b>1980</b>
	TC Luiz Gonzaga da Silva 28 JAN 1980 a 4 FEV 1982	21º	22º	TC Joaquim Carlos Soutinho Filho 4 FEV 1982 a 10 FEV 1984	
	Cel Mário Jorge de Assumpção 10 FEV 1984 a 21 JAN 1986	23º	24º	Cel Renato Osório Coimbra 21 JAN 1986 a 6 JAN 1989	
<b>1990</b>	Cel Wellington Ribeiro Freire 30 FEV 1989 a 8 JAN 1992	25º	26º	TC José Rosalvo Leitão de Almeida 8 JAN 1992 a 19 JAN 1994	
	Cel Carlos H. Xavier Brandão 19 JAN 1994 a 19 JAN 1996	27º	28º	Cel Luiz Fernando do Amaral Thomé 19 JAN 1996 a 20 JAN 1999	
<b>2000</b>	Cel João Carlos de Lima Maximiano 20 JAN 1999 a 1º MAR 2001	29º	30º	Cel Patrick Lira Tubino 1º MAR 2001 a 6 FEV 2003	
	Cel Fernando Mansur 6 FEV 2003 a 3 FEV 2005	31º	32º	TC Dower Jerônimo Morini Borges 3 FEV 2005 a 8 FEV 2008	
<b>2010</b>	Cel José Alberto Silveira Ribeiro 8 FEV 2008 a 11 FEV 2010	33º	34º	Cel Aguinaldo da Silva Ribeiro 11 FEV 2010 a 3 FEV 2012	
	TC Sergio H. Codelo Nascimento 3 FEV 2012 a 14 FEV 2014	35º	36º	TC Cláudio José dos Santos Menezes Comandante Atual	

### 5.8.4 Acervo de obras

As realizações elencadas, com os períodos correspondentes, traduzem bem a flexibilidade do Batalhão no Teatro de Operações da Amazônia. Desde que aportou na região Norte, em 1970, jamais deixou de movimentar-se e de realizar empreendimentos na construção da Nação.

O Batalhão nunca parou, ao contrário, desdobrou-se para cumprir as missões que se apresentavam, desde pequenos trabalhos de engenharia às grandes e marcantes



obras. Foram cumpridas inúmeras missões de engenharia. Sem descrever os diversos aspectos técnicos e circunstanciais que envolveram cada um dos trabalhos realizados - o que seria maçante para o leitor -, as atividades serão apenas elencadas, lembrando, porém, que essas poucas linhas subentendem, do início ao término de cada missão, as dificuldades na construção, o esforço na solução dos problemas e o sacrifício e abnegação dos homens que nelas trabalharam. As distâncias das frentes de trabalho e da casa de cada trabalhador, o isolamento do homem, o calor, a umidade e as chuvas amazônicas, as doenças endêmicas, os acidentes e outros fatores não menos importantes foram os óbices encontrados por aqueles trecheiros, que devem ser lembrados nessa leitura, para bem poder dimensionar o tamanho e a importância das obras para quem a realizou e para quem delas usufrui.

## Período de 1982 a 1986

Nessa década, o 8º BEC realizou diversas obras, destacando-se:

- instalou o Destacamento Tiradentes, em 1983, no Km 112 da BR-230 (Transamazônica), no município de Aveiro/PA para realizar a abertura de estradas vicinais e construção de bueiros em concreto e pontes de madeira no Projeto Integrado de Colonização Altamira/Itaituba, no trecho Altamira;
- criou o Destacamento Rondon no município de Terra Nova/MT, distante 1.200 km de Santarém para executar locação, construção e reconstrução de estradas vicinais, demarcação de lotes, levantamento taqueométrico e construção de pista de pouso com 1.000 m de extensão;
- deslocou, via fluvial, o Destacamento Rondon, de Terra Nova/MT para Novo Aripuanã/AM, distante 1.100 km de Santarém para executar a montagem do Projeto Juma, que realizou os trabalhos de construção de estradas, serviços topográficos, bueiros de metal, pontes em madeira, escavação, carga e transporte de material e construção civil;
- criou e instalou o Destacamento Vilagran Cabrita, próximo ao município de Brasil Novo, distante 400 km de Santarém para executar a construção de estradas, serviços topográficos, bueiros de metal, pontes em madeira, escavação, carga e transporte de material;
- deslocou e instalou a 1ª Companhia de Engenharia de Construção constituindo o Destacamento de São Jorge (Km 92) para realizar a reconstrução e recomposição de pontes, escavação, carga e transporte de material, execução de sub-base, base e asfaltamento, projeto final de engenharia, na BR-163; e execução de 4,5 km de terraplenagem, sub-base, base e asfaltamento em duas avenidas em Santarém;
- assinou, em 1985, convênio entre o Governo do Estado do Pará e o Batalhão para a execução de obras de implantação e pavimentação e de obras de arte especiais



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

e, também, para a realização de obras de melhoramentos da implantação e execução de capa selante<sup>2</sup> de areia, na rodovia PA-415, trecho Vitória/entroncamento BR-230 (Transamazônica), numa extensão aproximada de 43 km;

- criou, em 1986, o Destacamento Oiapoque, em Macapá/AP para executar as obras e serviços de engenharia na BR-156, nos trechos Cassiporé/ Sete Voltas, com o convênio formalizado entre o Ministério do Exército e o Território Federal do Amapá;

- executou obras e serviços de engenharia no aeroporto internacional de Santarém e no aeroporto de Altamira, em convênio com a Infraero, no ano de 1986;

- enviou um comboio para Macapá, no ano de 1987, para realizar os trabalhos de reparação na BR-163, no trecho Alenquer/Tiriós; e

- criou a Residência Oficial de Oriximiná, localizada na cidade de Oriximiná/PA, em 1987, para prosseguir na elaboração do projeto geométrico da BR-156.

### Período de 1987 a 1990

Em convênio com o DNER:

- executou a conservação da BR-163, no trecho Santarém/Divisa-PA/MT, com prioridades do trecho Santarém/Rurópolis;

- executou a conservação da BR-156, no trecho Cassiporé-Oiapoque; e

- implantou a BR-156, no trecho Cassiporé-Oiapoque, do Km 20 ao Km 50.

Em convênio com o Incra concluiu os trabalhos de recuperação de 43 km e implantou 61 km de estradas vicinais no Projeto Integração e Colonização Itaituba.

Em convênio com a Infraero:

- complementou os trabalhos de terraplenagem e de obras complementares nos aeroportos de Altamira e Santarém, iniciados em 1986;

- executou os serviços de terraplenagem e pavimentação de diversas ruas de Santarém. Em 1990, foi firmado novo convênio entre a prefeitura municipal de Santarém/PA e o Ministério do Exército, visando a executar obras e serviços de engenharia;

- em cooperação com a Prefeitura Municipal de Santarém implantou 18 km de caminhos de serviço de rodovia vicinal que liga o município de Aveiro à localidade de Fordlândia; e

<sup>2</sup> Capa Selante é a camada de revestimento do pavimento executado por penetração invertida, constituída de uma aplicação de ligante asfáltico, coberta por uma camada de agregado mineral miúdo e submetida à compactação. Tem por finalidade principal, impermeabilizar, diminuir a rugosidade e recuperar as superfícies desgastadas pela exposição à ação do tráfego.



- paralelamente à conservação da BR-163 foi criado, em 1990, o Destacamento Monte Alegre/PA, cujo encargo foi a execução de obras naquele município.

### A partir de 1990

Foram realizados trabalhos de conservação e manutenção dos trechos das BR-163 e BR-156 que prosseguiram ao longo dos quilômetros em vários trechos dessas rodovias, inclusive com acréscimos de algumas pequenas obras como construção de bueiros, cortes, aterros e pontes de madeira. Diversas equipes atuaram com máquinas e viaturas, na regularização dos terrenos para atender os padrões exigidos pelo DNIT.



Terraplanagem na BR-163

### Outras atividades que merecem destaque

Além das atividades já descritas, outras relevantes merecem destaque:

- pavimentação da BR-163, juntamente com o 9º Batalhão de Engenharia de Construção, que será detalhada no Tomo 2 deste compêndio;
- pavimentação de 12,4 km e melhoramento de 29 km da estrada PA-457 Santarém/Alter do Chão;
- pavimentação de várias ruas e avenidas na cidade de Santarém;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Asfaltamento da avenida Borges Leal em Santarém no ano de 1992**

- construção de um canal de escoamento de água pluvial em Monte Alegre/PA de 106 m;
- apoio e envio de equipamentos à missão da Petrobras, em Urucu/AM, e terraplenagem no porto de Urucu;
- pavimentou 21,6 km da BR-163, no trecho do Km 98 ao Km 119,16, nos anos de 2006 a 2008, em convênio com o DNIT;



**Transporte de equipamentos de Porto Velho para Santarém**



- pavimentou 20 km da BR-163, no trecho do Km 119,16 ao Km 139,6, nos anos de 2008 a 2010, em convênio com o DNIT; e

- pavimenta 80,3 km da BR-163, no trecho do Km 139 ao 219, em consórcio com outras OM do 2º Gpt E, com conclusão prevista para o ano de 2015, em convênio com o DNIT.

Mais uma vez comprovando a prontidão e o espírito de sacrifício dos seus integrantes, em fevereiro de 2014, atuou de maneira proficiente em situação de emergência para desimpedir o bloqueio da BR-163, nas localidades de Caracol, Jamanxim, Vila Planalto, Santa Luzia e Moraes de Almeida, que estavam isoladas com o agravamento das condições de trafegabilidade da estrada, ocasionado pelas chuvas torrenciais do inverno amazônico, o que gerou inúmeros pontos de atoleiros, nesse trecho da rodovia.

### **Há mais de um século construindo o Brasil**

Após competente trabalho realizado nos diversos recantos desse imenso Brasil, o majestoso 8º Batalhão de Engenharia de Construção orgulha-se das gerações que labutaram sob o colorido azul-turquesa. Os integrantes e suas famílias, mesmo sob condições adversas, nesses mais de cem anos de atividades, escreveram com tinta impregnada de sofrimento e vitórias as páginas áureas da edificação de uma desejada Pátria unida, justa e grandiosa. Ao longo de sua existência, nas diversas denominações, visando a adequá-lo às necessidades de emprego, os seus componentes sempre demonstraram eficiência e construíram, com abnegação, grandes e importantes obras, tendo como legado relevantes serviços prestados por vários estados, abrindo caminhos para o progresso trafegar em ritmo galopante e, orgulhoso de seus feitos no passado, continuará pronto para enfrentar os novos e inéditos desafios que a Pátria reservar ao Exército Brasileiro. Selva!!!!



## 5.9 21ª Companhia de Engenharia de Construção – 21ª Cia E Cnst –

### 5.9.1 Histórico

Nas décadas de 1960/70, as máquinas dos Batalhões de Engenharia de Construção rasgavam filetes da selva amazônica brasileira para implantar rodovias com o objetivo de integrar, comunidades isoladas daquelas áreas imensas. Mas ainda faltavam chegar, na região da bacia do Alto Rio Negro, para concluir as obras previstas no programa de governo de implantação de vias terrestres. Para ampliar a atuação e impulsionar os trabalhos, o presidente da República, Gen Emílio Garrastazu Médici, assinou decreto, dia 23 de abril de 1973, transferindo o 1º Batalhão de Engenharia de Construção de Caicó/RN para São Gabriel da Cachoeira/AM.

Coube ao Ten Cel Hely Rego, comandante do Batalhão, executar a mudança, perfazendo o percurso – rodoviário e fluvial – de aproximadamente 4.670 km de distância, concluindo-a no ano seguinte.

#### São Gabriel da Cachoeira

No ano de 1973, o município de São Gabriel da Cachoeira, que o 1º BEC encontrou, apresentava baixíssima densidade demográfica de apenas 0,2 hab/km<sup>2</sup> e a sede



do município compunha-se de um desordenado conglomerado urbano com população em torno de 1.000 habitantes, constituída basicamente de indígenas e mestiços. Os demais moradores estavam distribuídos pelas margens dos rios Uaupés, Içana e Negro.

## Economia

A zona urbana era constituída por seis ruas apenas. As três casas comerciais recebiam as mercadorias trazidas pelos regatões-mercadores, que chegavam de Manaus depois de até 15 dias de viagem e negociavam as mercadorias a preços exorbitantes. Isso ainda dependia da vazante do rio permitir a realização da viagem. A economia de subsistência, baseada principalmente no extrativismo vegetal e a atividade comercial, fazia-se normalmente por trocas. Os nativos ofereciam farinha de mandioca, frutas, cereais, peixes, carne de caças, mel e recebiam como pagamento linhas de pesca, cachaça, sal e combustível. Esse escambo estagnava a economia local.

## Educação

Não havia agência bancária, hospital e na infraestrutura não se percebia rede de esgotos, de distribuição de águas, tampouco de serviço de coleta de lixo. O sistema de ensino pífio funcionava em duas pequenas escolas primárias administradas pela prefeitura e outra, num ginásio da Missão Salesiana. Pelas precárias condições da qualidade da educação, os jovens migravam para o baixo rio Negro em direção a Manaus ou iam para o exterior, principalmente a Colômbia, em busca de melhores condições de desenvolvimento intelectual como também conseguir empregos porque era quase impossível conseguir algum trabalho no mercado local.

## Saúde

Não havia médico na cidade e, a partir de julho de 1973, o hospital da Missão Salesiana passou a ser atendido pelo serviço médico do Batalhão, por inexistência de pessoal qualificado na cidade. Os militares de saúde começaram a atender a população em geral, visitando povoados da região e apoiando também pessoas vindas da Colômbia.

## Comunicações

Para se comunicar com o centro-sul do País de forma mais rápida, uma agência da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos dispunha de telégrafo. Uma carta enviada para outras regiões do País demorava em média 45 dias para chegar ao destino. Já havia telefone mas raramente funcionava e quando isto acontecia a qualidade da comunicação era



péssima. Outra maneira de se comunicar com alguém do outro lado do Brasil era feita pelo serviço dos radioamadores. O Exército passou a utilizar a telegrafia, o velho código morse.

## Transportes

O meio de transporte mais eficiente e rápido eram os aviões da FAB que faziam visitas semanais ou quinzenais, dependendo inclusive da ajuda do tempo. Se estivesse chovendo muito, o que não era raro, abortava-se a viagem. Outra maneira de se locomover seriam as lanchas a motor ou os barcos maiores, cuja viagem até Manaus, distante 852 km em linha reta, demorava de 12 a 15 dias.

## A população local

Quando ocorreu a transferência do 1º BEC para Uaupés - como São Gabriel da Cachoeira era denominada - os integrantes e familiares ficaram apreensivos pela expressiva presença dos indígenas. Falava-se que havia tribos de homens gigantes e ferozes. Tão logo o Comandante do Batalhão retornou da primeira viagem de reconhecimento, a sua bagagem estava repleta de informações desmistificadoras e logo os ânimos apaziguaram-se. No entanto, nem toda a informação fora distorcida, pois 90% da população do município pertenciam a alguma etnia indígena. Mas todos pacíficos.

Uma lei municipal, de novembro de 2002, reconheceu, de forma inédita na nação brasileira, além do português mais três línguas como oficiais: o Nheengatu, o Tucano e o Baniwa, línguas tradicionais faladas pela maioria dos habitantes. Ainda hoje nota-se que a maioria da população é constituída de nativos. Segundo o IBGE, num grupo de quatro habitantes três são oriundos de alguma comunidade indígena.

## As impressões sobre Uaupés

O Sargento Francisco Lázaro Barbosa foi um dos pioneiros a chegar na localidade e, em carta endereçada aos demais integrantes do Batalhão, assim descreve o que viu:

Uaupés, 31 de maio de 1973

Prezado amigo Olavo:

Após longa caminhada pousei os pés em Uaupés – a terra prometida, que se não corre o leite e o mel, pelo menos corre muita água, o que não deixa de ser uma dádiva para quem viajou por 18 anos nos



desertos do Nordeste comendo maná (feijão macassa) e de clorofila conhecida apenas a da pasta dentífrica Kolinos. Militares e servidores me solicitaram informações diversas, de modo que você pode tornar público o teor desta (que é mais relatório do que carta). Antes falei ao Sr Comandante sobre o problema de informações de caráter oficioso me declarando ele não haver censura ou restrições por parte do Comando. O Btl, em rápidas pinceladas, conhece algo da cidade através dos contatos do Rádio Amadorismo Caicó-Manaus.

CLIMA – quente e úmido, saudável, considerado um dos melhores do Alto Rio Negro.

DOENÇAS – não há doenças peculiares, malária, lepra etc.

INSETOS – ausência quase total de moscas, muriçocas não vi, não ouvi e nem senti (plágio invertido de Júlio César) nenhuma até hoje.

HABITANTES – população índia (caboclo), com todos os bons hábitos de nós – os civilizados, sem as nossas taras naturalmente, isto se deve à influência da prelazia do rio Negro (PPN) e missão religiosa, que alimentam suas ovelhas com o “trigo” da civilização rigorosamente separado do “joio”.

ÍNDIAS – são bem apresentáveis sob o ponto de vista fisionômico, linhas anatômicas suaves, acentuadas ou sinuosas, dependendo da área somática, sotaque agradável de se ouvir, educadas independentemente da ocasião ou da pessoa com que falam (ao contrário de nós civilizados), inocentes falam a meia voz e se expressam corretamente na língua de Camões.

A missão religiosa mantém mais de cem índias em regime de internato, diariamente às 0500 e às 1800 horas se deslocam em fila indiana para o banho no rio – VESTIDAS.

A CIDADE – não imaginem Uaupés em termos de avenidas, ruas ou ruelas. Por abranger uma área urbana muito grande e reduzido número de casas, a cidade apresenta “pedaços de ruas” esparsos, não havendo um aglomerado urbano.



COMÉRCIO – proporcional ao poder aquisitivo e à procura: claro que com a chegada do Btl a procura será maior e consequentemente a oferta tomará vulto inclusive produtos da Zona Franca de Manaus (algum “patrício” deve ter ouvido a Voz do Brasil na noite que publicou o Dec 72.115 de 23 de abril de 1973). Em vez de uma evolução haverá uma revolução no comércio: não se deve raciocinar com o que dispõe Uaupés, e sim com o que ela terá.

TELEVISÃO – foi feito teste usando-se antena comum: resultado não satisfatório. Uma repetidora, se colocada num alto morro ao norte da cidade, é possível que solucione o problema.

ÁREA URBANA – bastante grande e uma paisagem muito bonita, uma serra de pequenas elevações, que lembra as sete colinas de Roma, ideal para construção de blocos residenciais, todas com vistas para o rio Negro.

RIO NEGRO – praias magníficas, areias de grãos diminutos, finíssima e branca, não há seixos rolados ou pedrinhas com contorno irregular que venham machucar os pés delicados das madames ou as patas dos cavalheiros com ares de citadino.

Há uma restrição: o rio costuma transportar (gratuitamente) com passagem de volta apenas para o perispírito, para as plagas sem fim do outro mundo, os banhistas impregnados de alto teor alcoólico.

Olavo, diga a Baldoino que o clima de Uaupés é saudável e não propício a moléstias e pode trazer sem sustos o “herdeiro” da fortuna da família Veríssimo (OS ROTSCCHILD DO VALE DO PIANCÓ).

Banho de Santo Ângelo, de acordo com suas horas vagas, peço o favor de mostrar este “Streptease” gráfico e grátis da cidade de Uaupés a Antônio Alves (Seção Técnica), Jaime Faria (Tesouraria/CCN), Evaldo (1<sup>a</sup> Seção), Nilda (Serviço de Assistência Social), Ernesto (3<sup>a</sup> Seção), pedindo a todos que, desculpem os chutes dados na gramática. É possível que o Sr. Comandante proporcione mais esclarecimentos e maiores detalhes.

Lázaro



## A chegada

Às 13 horas do dia 18 de julho de 1973, desembarcava às margens do rio Negro a primeira turma do destacamento precursor e os demais chegaram no dia seguinte. Essa equipe era composta por 42 militares e civis e fora encarregada de preparar a infraestrutura necessária para receber o Batalhão. O prefeito municipal, senhor Francisco Chagas, com um sorriso espalhado pelo rosto, recepcionou os novos integrantes da cidade no aeroporto do destacamento da Aeronáutica, distante 15 km da cidade. Em um jipe desgastado pelo tempo, liderou o comboio que seguiu diretamente para uma praia onde o churrasco de recepção estava pronto. Ele não se continha de tanta alegria e prenunciava a chegada do progresso e a integração daquela cidade ao restante do País. E o mandatário-mor fez previsão certeira.

A bagagem dessa equipe estava repleta de entusiasmo e vontade de trabalhar. No dia seguinte, instalados em locais improvisados, ao iniciar os trabalhos defrontam-se com um Éden entremeado à selva e às águas mas não se deixaram embevecer pela exuberante paisagem que a natureza apresentava-lhes. Era um paraíso nunca antes imaginado.

O tinir dos ferros e o acelerar dos tratores deram voz à beleza. A cidade mudava de fisionomia. Os engenheiros trabalhavam sem parar e as margens do rio Negro percebiam as mudanças. Do outro lado do Brasil, em Caicó, um informativo do Batalhão, jornal *O Progresso*, em edição do mês de setembro de 1973, dizia: "Trabalha com afín-co Destacamento Precursor, cedo estaremos todos em São Gabriel da Cachoeira." Essa mensagem ecoou nos ouvidos e mentes dos pioneiros e serviu de combustível propulsor para as atividades daqueles homens. O ritmo dos trabalhos acelerou.

No dia 22 de agosto de 1973, a revista *O Cruzeiro*, na coluna de destaque, publicou:

O 1º Batalhão de Engenharia de Construção está ultimando preparativos para a sua transferência de Caicó, Rio Grande do Norte, para São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, a fim de iniciar a implantação do trecho que corresponde à metade da rodovia Perimetral Norte. Esse trecho ligará São Gabriel da Cachoeira a Cruzeiro do Sul, passando por Tabatinga. Sua extensão é de dois mil quilômetros.

No decorrer do ano de 1973, o 1º BEC manteve frentes de trabalho tanto no Nordeste como na Amazônia. No Norte, além dos trabalhos de construção das instala-



ções do Batalhão, iniciou a implantação e pavimentação da BR-307 e ampliou a área de desembarque do porto de Camanaus, em São Gabriel da Cachoeira.

Em janeiro de 1974, foi publicada portaria subordinando-o ao 2º Grupamento de Engenharia de Construção e a mudança enfim vai se concretizando enquanto os esforços centralizam-se num mesmo azimute. Os equipamentos vão chegando pelo ar e pelo rio. A força de trabalho multiplicou-se rapidamente. Veja o que relatou o historiador Edmar César Alves em seu livro São Gabriel da Cachoeira, Sua Saga, Sua História:

No final de 1973, o 1º Batalhão de Engenharia de Construção iniciou sua missão na BR-307, no trecho Cucuí a São Gabriel da Cachoeira. Sem estradas, todo o transporte de material, pessoal e equipamento foi feito pelo rio Negro. Com esforço hercúleo e dedicação extrema os integrantes da nobre arma azul-turquesa começaram a trabalhar em terreno totalmente inóspito e diferente do que encontravam em sua terra natal no Rio Grande do Norte.

Máquinas e homens entraram mata adentro, rasgando a selva amazônica, anunciando o progresso e o desenvolvimento. Na cabeça o chapéu de bandeirante, na alma espírito aventureiro do soldado de engenharia. Militares e civis, oriundos dos mais distantes rincões, irmanados com caboclos e índios, legítimos descendentes da terra, ladeados ombro-a-ombro, de mãos dadas num só objetivo, transformaram-se em verdadeiros guerreiros da selva, enfrentando todos os reveses, mas com a certeza absoluta do cumprimento da missão.

### As famílias trazem mais alegria

As famílias, ao se juntarem novamente, traziam a alegria e o apoio necessário aos homens do bom combate. As crianças recém-chegadas corriam a explorar a paisagem bem diferente daquela monótona pardo-acinzentada do nordeste. As chuvas não falhavam e em todos os dias despencavam dos céus toneladas de água que transformavam as ruas esburacadas em rios temporários com cachoeiras e corredeiras. Os pequenos brincavam molhados para amenizar o calor intenso e banhavam-se - com alegria radiante - na natureza.



## O retorno

Em 1982, o Batalhão retornou às origens. Como fez D. João VI ao retornar para Portugal, deixando seu filho nestas terras para que a família real desse continuidade nos destinos do Brasil, o 1º BEC também deixou um filho: a 1ª Companhia de Engenharia de Construção para dar prosseguimento nas relevantes obras iniciadas e construir outras necessárias para o Povo da Selva, para a Amazônia, para a Nação Brasileira.

### A criação da 21ª Companhia de Engenharia de Construção

Em 15 de maio de 1982, a 1ª/1º BEC recebeu autonomia administrativa e assim desvinculou-se do 1º Batalhão de Engenharia de Construção e subordinou-se diretamente ao 2º Gpt E Cnst. Em outubro de 2003, passou a denominar-se 21ª Companhia de Engenharia de Construção.

#### 5.9.2 Denominação histórica



**Estandarte Histórico e Patrono**

Em 9 de agosto de 1996, o Ministro do Exército concedeu à 21ª Cia E Cnst o Estandarte Histórico com a seguinte descrição heráldica:



Forma retangular tipo bandeira universal, franjado de ouro. Campo de azul-turquesa, cor representativa da arma de Engenharia. Em abismo, um escudo peninsular português, mantelado em ponta e filetado de ouro: primeiro campo de azul-turquesa, carregado com um castelo, símbolo da Arma de Engenharia, de ouro; segundo campo de branco, carregado com uma Cruz de Cristo, em suas cores originais, peça contida no distintivo do Comando Militar da Amazônia, representativa de Unidade de Fronteira e característica da comenda da “Ordem de Cristo”, da qual o homenageado era dignitário; terceiro campo, de verde, ondeado de prata, cortado em diagonal, de destra à sinistra por uma estrada, de negro, simbolizando, respectivamente, o Grão-Chaco e a estrada militar construída pela Comissão de Engenheiros da qual fazia parte o 1º Tenente GUILHERME CARLOS LASSANCE, quando da manobra estratégica de envolvimento, realizada pelo Marquês de Caxias, durante a Guerra do Paraguai, encimando quatro ondas de prata e azul-ultramar, alternadamente, representando o rio Paraguai. Envolvendo o escudo, a denominação histórica “COMPANHIA GUILHERME CARLOS LASSANCE”, em arco e de ouro. Laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro, a designação da Organização Militar.

Em 7 de fevereiro de 1996, a Companhia recebeu a denominação histórica de: Companhia Guilherme Carlos de Lassance. Homenagem justa ao militar que participou da Guerra do Paraguai, como integrante da Comissão de Engenheiros do Exército Brasileiro. Dentre seus trabalhos executados durante a Campanha da Tríplice Aliança, destacam-se reconhecimentos, desenhos de cartas topográficas, levantamento de posições fortificadas, abertura de trilhas e de picadas e desassoreamento de curso d’água. Participou da maior obra de Engenharia do Exército em operações: a construção da estratégica Estrada do Chaco.

### 5.9.3 Comandantes

<b>1970</b>	TC Hely Rego 26 FEV 1973 a 31 JAN 1975	<b>1º</b>	<b>2º</b>	TC Nilton do Monte Furtado 31 JAN 1975 a 15 FEV 1977
<b>1980</b>	TC Sid Erlan de Alencar 15 FEV 1977 a 7 MAR 1979	<b>3º</b>	<b>4º</b>	TC José Henrique da Cunha Jardim 7 MAR 1979 a 27 JAN 1983



TC Elbio Gonçalves Vargas 14 MAIO 1982 a 14 JUL 1983	5º	6º	TC José Jesus Soeira 14 JUL 1983 a 23 JUN 1987	1990
TC Manoel Augusto Silva Brasil 19 OUT 1987 a 25 JAN 1991	7º	8º	Maj Aristomendes Rosa Barroso Magno 25 JAN 1991 a 12 JAN 1993	
Maj Rubens Alberto Rodrigues Januário 12 JAN 1993 a 17 JAN 1995	9º	10º	Cap Jacob Carreira Benaion 17 JAN 1995 a 23 JAN 1997	
<b>2000</b> Maj Rossini de Oliveira Wanderley 23 JAN 1997 a 29 JAN 1999	11º	12º	Maj Lúcio Batista Guaraldi Ebling 29 JAN 1999 a 26 JAN 2001	
Maj Osmar Nunes Ferreira Santos 26 JAN 2001 a 31 JAN 2003	13º	14º	Maj Delso Passos Moita 31 JAN 2003 a 26 JAN 2005	
Maj Marcelo Souza Lima 26 JAN 2005 a 18 JAN 2007	15º	16º	Maj Roberto Lunes Soares Beserra 18 JAN 2007 a 13 JAN 2009	
<b>2010</b> Maj Marcelo José Vidal dos Santos Pinto 13 JAN 2009 a 31 JAN 2012	17º	18º	Maj Anderson Soares do Carmo 31 JAN 2012 a 2 DEZ 2013	
Maj Breno Albuquerque Souza Comandante Atual	19º			

#### 5.9.4 Acervo de obras

Somente no final do ano de 1974 que os últimos homens integraram-se ao Batalhão, após o término das obras no Nordeste, embora os escapamentos dos tratores não tivessem esfriado um só instante pelas vastas horas trabalhadas diariamente. O Batalhão passou a construir o trecho de Cucuí-São Gabriel da Cachoeira da BR-307. Esse percurso foi distribuído ao 1º BEC por constituir-se na parte mais difícil de se implantar, devido ao relevo acidentado e aos diversos obstáculos naturais existentes no trajeto. As empresas contratadas para construir outros trechos dessa rodovia, não permaneceram até o final do segundo ano. Com a debandada das empreiteiras apenas os abnegados e destemidos engenheiros militares continuaram rasgando as entranhas da selva indomável.

O 1º BEC e a 21ª Cia Eng Cnst, cada um em seu tempo, executaram várias obras, conforme a seguir elencadas:

- construiu o templo católico da Igreja Dom Bosco no período de 1987 a 1989;
- construiu 204 km da BR-307, no trecho de São Gabriel da Cachoeira-Cucuí na fronteira com a Venezuela e Colômbia, no projeto Calha Norte, em convênio com o DNER, nos anos de 1973 a 1989;
- implantou 4,8 km de estrada ligando Ipanoré a Urubuquara/AM, no ano de 1991 e 1992;
- construiu as instalações da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica, da Força Aérea, em São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 1980 a 1983;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu as instalações do Banco do Amazonas em São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 1984 a 1989;
- implantou 9 km de estradas ligando a BR-307 a Maturacá/AM, nos anos de 1990 a 1992;
- executou a conservação e a manutenção rodoviária da BR-307, com substituição de pontes de madeira, construção de ponte de concreto, implantação e substituição de bueiros, recuperação de atoleiros e corpos de aterro, limpeza, roçada, desmatamento da faixa de domínio e recuperação do pavimento primário, nos anos de 1993 a 2012;
- implantou o acesso ao 5º PEF/CFRN - 5º BIS, na comunidade indígena Maturacá, nos anos de 1996 e 1997;
- ampliou o Hospital de Guarnição de São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 1996 e 1997;
- construiu as instalações do 6º PEF, no distrito de Pari-Cachoeira, nos anos de 1996 a 2004;
- construiu 45 casas para residências de militares, na guarnição de São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 1973 a 1978;



**Construção de PNR de oficiais vila Ararigboia**

- construiu 11 casas residenciais para militares (PNR) no 6º PEF/5º BIS, no distrito de Pari-Cachoeira, nos anos de 1996 a 2004;



- perfurou um poço artesiano no 6º PEF/5º BIS, no distrito de Pari-Cachoeira, no ano de 1996;
- reformou as dependências do Hospital de Guarnição de São Gabriel da Cachoeira/AM, no ano de 2000;
- executou a manutenção da pista de pouso do 3º PEF/5º BIS, na comunidade indígena São Joaquim, no ano de 2001;
- implantou estrada vicinal, ligando o bairro Areal à BR-307, nos anos de 2001 a 2003;
- construiu instalações da 21ª Cia E Cnst, na cidade de São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 2004 e 2005;
- executou as obras de infraestrutura em bairros da cidade de São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 2006 e 2007;



**Pavimentação do acesso entre casa de hóspedes e vila militar Max Wolf**

- perfurou 3 poços nas comunidades indígenas de Yauaretê e Maturacá em São Gabriel da Cachoeira, no ano de 2007;
- reformou o porto de Camanaus, em São Gabriel da Cachoeira, nos anos de 2007 a 2010;
- construiu abrigos na trilha do Pico da Neblina, em Santa Isabel do Rio Negro/AM, no ano de 2008;
- executou obras de infraestrutura e de recuperação nas escolas e ginásio poliesportivo, no distrito de Cucuí e comunidade indígena Maturacá, no ano de 2008;



**Obra de infraestrutura em Cucuí**

- executou a terraplanagem, pavimentação, rede de esgoto e construção de fossa séptica para viabilizar a construção de casas residenciais para militares, em São Gabriel da Cachoeira, no ano de 2008;
- executou a infraestrutura, terraplanagem e pavimentação do 3º BIS, em Barcelos, no ano de 2008;



**Execução de pavimentação do 3º BIS, em Barcelos/AM**



- perfurou 2 poços artesianos na 2ª Bda Inf SI, em São Gabriel da Cachoeira, no ano de 2008;

- executou as obras de infraestrutura e pavimentação, em comunidades do município de São Gabriel da Cachoeira, no ano de 2008;



**Recuperação da ponte Sgt Laércio**

- perfurou um poço profundo, na comunidade do Querari município de São Gabriel da Cachoeira, nos anos 2011 e 2012;

- recuperou estradas de acesso e construção de pontilhões de madeira, em área da 16ª Bda Inf SI, no município de Tefé/AM, nos anos de 2012 e 2013; e

- recuperou áreas degradadas e executou macrodrenagem no 4º BAVEx, em Manaus, no ano de 2013.

### **As obras sociais**

No ano de 2003, uma enchente assolou São Gabriel da Cachoeira e a 21ª Cia E Cnst mais uma vez compareceu com presteza naquela situação emergencial e apoiou em várias situações a comunidade aflita.

De modo sutil, a 21ª Cia E Cnst, ao registrar a sua história, participou efetivamente do grandioso processo de inserção social, na medida em que estimulou e literalmente abriu caminhos para a chegada de milhares de brasileiros, quer sejam militares,



quer sejam civis, os quais ao interagirem com os moradores locais colaboraram substancialmente para equalizar o nível sociocultural entre a população da antiga capital do rio Negro e o restante do País.

Na verdade, hoje São Gabriel da Cachoeira ainda oferece cenários da mais genuína cultura indígena, ao mesmo tempo em que comerciantes locais e as instituições mimoseiam algo das recentes tecnologias, o que torna a cidade uma miscelânea de sinalização nativa e modernidade, incrustada num raio de mil quilômetros de selva densa.

Responsabilidade social e compromisso com a Amazônia são as bandeiras da 21ª Companhia de Engenharia de Construção, nunca esquecendo sua função primordial de trabalhar pela proteção do território nacional e isso inclui, sem dúvida, proteger e apoiar sempre que necessário os nossos irmãos brasileiros, onde quer que estejam, principalmente os que moram onde reina o vazio do Estado brasileiro. Nesse vácuo governamental entram as valorosas ações do nosso Exército para amenizar as agruras dessa parcela da população.



---

**3º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA**

**3º Gpt E**



## 6.1 Histórico

A estrutura organizacional denominada Grupamento de Engenharia é resultado de estudos e de experiência comprovados pelo Exército Brasileiro, pois quando o primeiro Grupamento de Engenharia foi criado, em 1955, não havia estrutura congênere, em tempo de paz, em exército de qualquer outra nação do mundo. O Cel Rodrigo Octávio, que liderou os estudos e a implantação da primeira organização militar dessa natureza no Nordeste brasileiro, já antecipava no seu discurso que as gerações futuras colheriam os frutos das sementes plantadas e adubadas com o sacrifício e suor dos des temidos soldados da Arma de Engenharia.

A eficiência dessa estrutura enquadrante da engenharia militar mostrou ter bojo para evoluir no nosso Exército Brasileiro. Hoje, graças a essa nova organização, a Arma de Engenharia ganhou maior flexibilidade e celeridade e tem sido empregada plenamente na execução de obras e serviços, realizados em cooperação com os órgãos do Estado contribuindo, de forma preponderante, para o desenvolvimento da Nação Brasileira.

O papel desempenhado pela Engenharia do Exército Brasileiro despertou interesses em diversos países. Essas nações enviaram representantes de suas Forças Armadas para vir e ver in loco a maneira como o Brasil adestra os engenheiros militares enquanto coopera com os governos, obtendo resultados magníficos em construções de grande vulto com interesses relevantes tanto estratégicos como socioeconômicos para a sociedade brasileira.

### Estudos e criação do 3º Gpt E

Para aperfeiçoar e expandir ainda mais essa estrutura orgânica, no dia 4 de junho de 2013, foi criado o 3º Grupamento de Engenharia, com sede na cidade de Campo Grande/MS.

Na reorganização do Exército Brasileiro, numa perspectiva de futuro, visando realizar, com excelência, as gestões de obras, mediante parcerias com outros órgãos, ocorreu inicialmente, a criação do Núcleo/3º Gpt E, pela Portaria nº 450 do Comandante do Exército, de 14 de junho de 2010. Naquela oportunidade, esse Núcleo enquadava, em caráter experimental, o 9º BE Cmb (Aquidauana/MS), o 9º BEC (Cuiabá/MT), a antiga Comissão Regional de Obras/9 (Campo Grande/MS), o 2º BE Cmb (Pindamonhangaba/SP) e o 11º BEC (Araguari/MG).

Contudo, a experimentação atestou a inviabilidade de enquadramento do 2º BE Cmb e do 11º BEC, porque essas organizações militares estão subordinadas a comandos militares distintos.



O 3º Gpt E recebeu da 9ª Região Militar a coordenação administrativa do patrimônio imobiliário e meio ambiente, materializando algumas das características específicas de um Grupamento de Engenharia. E assim iniciou-se a estruturação de mais uma organização militar que coordena unidades de engenharia.

A evolução de Núcleo para Grupamento centralizou a supervisão, coordenação e o controle das atividades pelo Comando Militar do Oeste (CMO).

O 3º Gpt E é responsável pelo assessoramento ao Comandante Militar de Área nos assuntos específicos de Engenharia, mantendo ligações técnicas com o DEC e suas Diretorias e enquadra o 9º BEC, o 9º BE Cmb e a Comissão de Obras do 3º Gpt E (CO/3º Gpt E).

### **Patrimônio e meio ambiente**

O 3º Gpt E assumiu os encargos relativos ao controle do patrimônio imobiliário do CMO, bem como as atividades relacionadas à gestão ambiental. Esse patrimônio imobiliário está representado por 171 imóveis. Em 2014 e 2015, as principais metas estão associadas à regularização da nova área destinada à 18ª Bda Inf Fron e à obtenção de área destinada à construção de casas (PNR) para os integrantes do futuro Batalhão de Infantaria Mecanizado, a ser instalado no município de Sinop/MT.

### **Medidas de mobilidade, contramobilidade e proteção**

O 3º Gpt E assessorá o CMO também no tocante ao emprego do sistema mobilidade, contramobilidade e proteção nas operações desse Cmdo Mil A, coordenando o emprego do 9º BE Cmb e, eventualmente, o 9º BEC, nessas operações.

### **Obras de cooperação**

O 9º Batalhão de Engenharia de Construção, no contexto do Sistema de Obras de Cooperação, está encarregado de três operações de engenharia, tendo como concedente o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a seguir discriminadas.

### **Operação Pará**

Construção de cinco obras de arte especiais (pontes) no estado do Pará, na BR-163. As pontes já foram concluídas e, no presente momento, a prestação de contas final está em fase de aprovação.



### Operação Guarantã

Pavimentação de 49,6 km na BR-163, no estado do Pará. Esta obra também já foi concluída e aguarda posicionamento do órgão concedente a respeito de ensaios tecnológicos para a aceitação da obra.

### Operação Miritituba

Pavimentação de 32,2 km na BR-230, no estado do Pará. A obra tem previsão de finalização até dezembro do ano de 2015. Estes serviços deverão ser iniciados pelo 9º BEC tão logo o DNIT conclua os ensaios de sondagem que indiquem a solução técnica a ser empregada.

### Obras militares

Atualmente, a CO/3º Gpt E coordena a execução de 45 obras militares, sendo que 53% do orçamento estão representados por obras do Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (Sisfron), com destaque para as realizadas na jurisdição da 4ª Brigada de Cavalaria Mecanizada.

O Plano Básico de Construção 2014 contempla mais 44 obras militares, dentre as quais estão as relacionadas com a construção do novo Batalhão de Infantaria Mecanizado, em Sinop/MT.

## 6.2 Estrutura organizacional





## 6.3 Denominação histórica

### Estandarte Histórico e Patrono

Encontra-se em estudo para aprovação na Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural do Exército as propostas de criação do Estandarte Histórico e suas respectivas descrições heráldicas referentes ao 3º Gpt E e à CO/3.

## 6.4 Comandantes



O Exército, com a sua visão de futuro, planeja diariamente suas atividades baseado na defesa, no desenvolvimento e na integridade de nossos limites territoriais para manter nosso povo brasileiro remando na direção dos ventos da união e da prosperidade. Nesse contexto, o 3º Gpt E exerce papel decisivo na região Centro-Oeste.



## 6.5 9º Batalhão de Engenharia de Construção – 9º BEC –

### 6.5.1 Histórico

#### Primórdios

No dia 26 de dezembro de 1917, na cidade de São Gabriel, estado do Rio Grande do Sul, nascia - para fazer história - o 3º Batalhão de Engenharia. Permaneceu ali provisoriamente até 1924, quando foi transferido para Cachoeira do Sul, no mesmo estado. Dez anos depois, foi movimentado para Vacaria para construir uma rodovia ligando Vacaria a Passo do Socorro com extensão aproximada de 45 km. Em 1935, recebeu a denominação de 3º Batalhão de Sapadores.

Em 1938, foi transformado em 3º Batalhão Rodoviário e migrou para Lagoa vermelha/RS com a incumbência de construir trecho da rodovia que liga Vacaria a Passo Fundo, passando por Lagoa Vermelha, com 181 km de extensão. No primeiro semestre de



1947, foi reestruturado em Comissão de Estradas de Rodagem nº 7 (CER/7) para continuar nas lides de construção e conservação de rodovias naquele estado. Após a extinção da CER/7, o 3º Batalhão Rodoviário foi reconstituído no dia 15 de maio de 1950 e sediado em Vacaria, sendo atribuídas as missões de construção de 93 km do eixo ferroviário Rio Negro-Bento Gonçalves e a conservação de eixo rodoviário, no trecho Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo. As obras do TPS estavam em fase final e para aproximar-se dos locais das construções realizadas na BR-285, a sede foi transferida para Carazinho, no mesmo estado sulista.

## Economia

Nos primórdios da instalação do Batalhão no extremo sul brasileiro, a predominante economia agropecuária ressentia-se da escassez de vias de transporte necessárias ao escoamento dos produtos para os grandes centros consumidores localizados noutras regiões do País, assim como tornar mais rápido o transporte de pessoas. A sua área de atuação abrangia uma região composta por 132 municípios do planalto médio sul-rio-grandense, onde se produziam 80% da produção nacional de soja e trigo cujas plantações vestiam graciosamente as coxilhas dos pampas com as cores nacionais: verde e amarela.

## Integração

Também havia a permanente preocupação em manter íntegras as nossas linhas fronteiriças, principalmente as demarcadas pelas conflituosas margens do rio Uruguai. Isso efervescia de desassossego os gabinetes do governo central e o Exército Brasileiro foi incumbido - através do seu ramo construtivo: a Engenharia - de integrar, pela construção de vias férreas e rodoviárias, o Sul ao restante do País.

## A mudança

O período de grandes construções e de confronto com o frio intenso terminou porque no dia 28 de julho de 1970, o presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, transferiu o Batalhão para Cuiabá/MT. Também foi-lhe dado novo nome: 9º Batalhão de Engenharia de Construção. Mas antes de instalar-se na nova e calorosa morada no dia 31 de janeiro de 1971, manteve em Carazinho os elementos necessários à continuação dos trabalhos de implantação da BR-285 no trecho Vacaria-São Borja, cerca de 900 servidores civis que optaram permanecer nos pagos sulistas que passaram à responsabilidade da CER/4, criada para concluir as missões iniciadas



pelo 3º B Rv. O 9º BEC partiu para executar outras importantes tarefas com o objetivo firme de continuar a expandir o desenvolvimento noutros ermos recantos de nosso imenso País e de cabeça erguida por ter contribuído de forma imensurável para a integração e o crescimento sócio-econômico do sul brasileiro.

### O legado no sul

Em 1934, os engenheiros militares iniciaram os estudos para a implantação da estrada de Vacaria a Passo do Socorro. As pás e picaretas bateram forte na abertura dos primeiros quilômetros dessa via que mais tarde viria a compor parte inicial da gigantesca BR-116. Em outubro de 1938, o Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul recebeu a rodovia implantada e assumiu a sua manutenção.

Nesse mesmo ano iniciou a implantação da BR-285 no trecho compreendido entre Arroio do Uruguai e Km 6 da estrada Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo/RS, num total de 182,5 km.

Em maio de 1950, adentrou-se com ímpeto nas obras de ferrovias do Tronco Principal Sul, no trecho rio Pelotas-Vacaria-rio da Prata, com 130 km. Em 24 de março de 1969, as obras foram entregues à RFFSA.

### A partida

Os integrantes do 9º BEC, agora em busca de novos ares, que preferiram permanecer integrando as fileiras da Organização Militar, baforavam pitadas de saudades do sul e com o olhar fixo num futuro promissor, visualizavam alavancar o desenvolvimento nas novas e promissoras plagas no azimute norte. E sem relutância iniciaram as fervorosas labutas.

### A chegada

Mas nem tudo na vida de um trecheiro corre às mil maravilhas e os problemas surgiram. Os militares e civis transferidos para o novo endereço do Batalhão foram escolhidos, pelo comando da Unidade, por um critério curioso. Seguiram nas primeiras levas somente os que se deslocassem sem as famílias porque havia pouca oferta de casas disponíveis para aluguel e quando, por golpe de sorte encontrava alguma, tanto a qualidade das casas quanto a infraestrutura circundante não alegrava nenhum locatário. Não havia esgotos, a falta de higiene era visível e o mal cheiro exalava-se ao sabor dos ventos.



A cidade foi surpreendida com a chegada repentina de uma leva imensa de imigrantes. A escassez de casas para locação provocou brusca alta dos aluguéis e, por falta de opção, as pessoas ocupavam o que surgia pela frente, mesmo sem o conforto desejado. A cidade não estava preparada para receber aquele imenso contingente de inquilinos que chegou de supetão. Eram mais de dois mil homens, mulheres e crianças. Houve situações em que duas famílias foram obrigadas a residirem na mesma casa. A qualidade das residências ficou em segundo plano, pois deveriam ocupar o que encontrassem, além de adaptarem-se aos costumes e à alimentação local, o clima também esquentou a cabeça dos recém-chegados do sul.

Veja o que diz o Capitão Antônio Carlos de Carvalho, em seu livro 30 Anos e 45 dias de Serviço no Exército Brasileiro:

[...]

Depois de algum tempo, as duas casas existentes na frente do quartel, no lado esquerdo, foram ocupadas. Uma ficou sendo a Casa de Hóspedes dos Sargentos e a outra dos Oficiais. Os primeiros ocupantes da "Vala" dos sargentos foram: Jurandir Marques Ferreira, José Leonardo Francischelli, Pedro Epitácio Lopes, Ambrozio Propodoski, Nilton Xavier, Antonio César Pain, Gil Tadeu Zerniani, Jamal Lucas de Abreu e eu.

Receberam o nome de "Vala", em razão do esgoto que corria a céu aberto entre o muro das casas e a pista da avenida Fernando Corrêa da Costa. Eram destinadas aos militares solteiros e aos militares casados que ainda não tinham trazido à família.

[....]

Para amenizar o impacto financeiro no orçamento dos cabos e dos servidores civis, o Batalhão mandou construir ao lado do quartel várias casas de madeira e para os sargentos, conseguiu, junto ao Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (Ipase), a concessão de 40 casas.

O impacto, no tocante ao clima, alimentação e outros costumes, causou estranheza aos recém-desembarcados na capital mato-grossense, conforme relatado em CARVALHO, 2003, p. 69:



Às nove horas do dia 10 de novembro de 1970, numa terça-feira, aterrissamos no aeroporto da Várzea Grande. Quando abriu a grande porta traseira do Hércules, pareceu-nos que foi aberta a tampa de uma estufa, entrou aquele ar quente, verdadeiro choque térmico. Todos sentiram pela primeira vez o calor de Cuiabá! Olhamos para a pista, vimos o tremular das ondas de calor que eram refletidas pelo asfalto.

No entanto, vários desses migrantes que chegaram com a pretensão de residirem na cidade por pequeno período foram abraçados pela hospitalidade mato-grossense e cuiabanizaram os corações e as mentes. Os moradores das duas cidades siamesas acolheram os nonobequianos e famílias com caloroso apreço e essas dificuldades, inicialmente enfrentadas foram, aos poucos, dissipadas e superadas por uma simbiose que envolveu a tríade siamesa: Cuiabá-9º BEC-Várzea Grande.

Os esteios daqueles lares criaram raízes e fixaram-se às margens do Coxipó e do Cuiabá, perenizando as moradas. Como dizem à beira do porto: "Chegou em Cuiabá e comeu cabeça de pacu não sai mais da cidade."

### Cuiabá em 1970

Cuiabá era cortada por ares provincianos e constituída por aproximadamente sessenta mil habitantes. À noite, a vida transluzia-se fervorosa e os jovens - a caminhar sem pressa - brotavam dos becos para desfrutar a brisa fresca que soprava o rio Cuiabá. Ouvia-se de longe o barulho das solas dos calçados a tocar os paralelepípedos das ruas estreitas ou o tilintar das pedras nas vielas cobertas por cascalho. Nos bares e clubes fervilhava gente à procura de alimentos, diversão ou simplesmente arrefecer-se na aragem fresca que invadia a noite tropical. Os mais velhos, sentados na frente das casas, espreitavam as peripécias pueris dos transeuntes, enquanto a vida corria-lhes mansa como o leito dos igarapés.

As águas potáveis do rio Coxipó revolviam preguiçosamente para rumo incerto. Só algum peixe faminto que inadvertidamente alvoroçava seu curso e os redemoinhos surgidos pareciam desviar o caminhar natural da seiva fluvial. As habitações térreas, espraiadas a perder de vista, imprimiam um ar bucólico à cidade. O porto, com cais flutuante, contrastava com a tranquilidade ostentada pela cidade, pois era movimentado o dia todo com as descargas constantes de mercadorias transportadas por embarcações pelo leito tortuoso do rio Cuiabá.



## Início dos trabalhos

O Coronel José Meireles, primeiro a assumir o comando da Organização Militar depois de instalada em Cuiabá, arregaçou as mangas e, ladeado pelos seus comandados, rasgou serrados e penetrou sem medo na selva densa. A missão inicial, prevista no Plano de Integração Nacional, foi implantar 1.114 km da BR-163, conhecida como Cuiabá-Santarém. Também, simultaneamente, recebeu a incumbência de conservar a BR-364, no trecho de Cuiabá a Barracão Queimado. E assim, aos borbotões, brotaram obras nos trezentos e sessenta graus ao seu redor.



**Carroções utilizados durante a implantação da BR-163 - 1973 46 anos depois**

Atualmente, nas duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande, segundo o IBGE, residem aproximadamente 833 mil habitantes e continuam com taxa de crescimento acima da média nacional. E nas áreas, das regiões Centro-Oeste e Norte, onde cortam as rodovias, que o Exército construiu, está o maior celeiro de grãos do País a produzir riquezas, a elevar o produto interno bruto e a manter em patamares acessíveis os preços dos alimentos que vão à mesa do brasileiro fartar os pratos com o pão nosso de cada dia.



## Criação de vilas e cidades

Os diversos acampamentos ao longo das rodovias traziam segurança e impulsionavam a rudimentar economia local. O Exército construía escolas, postos de saúde, armazéns para suprir as necessidades básicas dos militares e das respectivas famílias. Enfim, gerava condições mínimas necessárias para a sobrevivência dos trabalhadores e esse apoio estendia-se aos moradores da região. Essa presença do estado – muitas vezes a única – despertou o interesse de diversas famílias que fixavam residências, orbitando esses núcleos, e passavam a desenvolver atividades econômicas para prover o próprio sustento e a implantar algum comércio. A partir desses destacamentos às margens das rodovias - ou decorrente de outras ações do Exército como a implantação de agrovilas - surgiram cidades que ostentam pujantes economias, como Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Sorriso, Vera, Alta Floresta, Peixoto de Azevedo e Colíder.

## Os Índios

Os comandantes das equipes de trabalho orientavam os trecheiros a evitar qualquer aproximação com os índios, principalmente com os integrantes das tribos que ainda não havia mantido contato direto, pois, quando era necessário, os representantes da Fundação Nacional do Índio (Funai) presentes nos acampamentos de obras, assumiam essa tarefa. Havia, de certa forma, preocupação dos trabalhadores em encontrá-los na selva, por outro lado, a curiosidade falava mais alto – de ambas as partes – e muitas vezes esses abalroamentos intencionais aconteciam. De repente, do meio do nada, surgiam, sorrateiros, humanos sem roupa que aproximavam-se desconfiados a demonstrar nítida intenção de interagirem com os demais interlocutores. Bisbilhotavam as ferramentas, as máquinas e a observar como os engenheiros se vestiam, enfim tudo o que viam era novo por contrastar com os seus costumes bucólicos habituais. Às vezes uma coisa qualquer tornava-se objeto de grande descoberta dos habitantes da floresta. Veja o que nos conta Pedro Luiz Lemos oficial R/2 de engenharia que serviu no 9º Batalhão de Engenharia de Construção nos anos de 1974 e 1975 no posto de 2º Ten R/2 e como servidor civil nos dois anos seguintes.

O senhor Costa Campos era uma pessoa por quem eu tinha um respeito e admiração muito grande. Ele era o chefe de uma equipe avançada da nossa “Residência” que distava cerca de 120 km de Juruena.



Como não poderia ser diferente, no dia do aniversário daquele meu amigo, fui almoçar com ele. E para homenageá-lo pedi ao seu Júlio, nosso mestre cuca, que preparasse um bolo de aniversário para comemorarmos aquela importante data. E lá fomos nós no jipe. Eu e o seu Osvaldo. O bolo, por ser grande, eu levava nas mãos para não danificar. Um bolo bonito, colorido, coisa que o seu Julio sempre conseguia fazer com sua criatividade e muita boa vontade.

Após alguns quilômetros rodados na BR-364, com mais da metade do caminho percorrido até chegar ao seu Costa Campos, percebi, ao longe, umas pessoas na estrada. Para minha surpresa, nada mais, nada menos, era um grupo de índios Nhambiquaras que haviam se separado da Aldeia. Em nosso entendimento teria havido uma ruptura no seio da tribo, uma divergência na briga por liderança e aquele grupo rumava para outra localidade, para viverem independentes do grupo dominante da tribo.



Ao alcançarmos aquele grupo, o seu Osvaldo parou o jipe e desci para me comunicar com eles. Eram homens, mulheres, velhos e crianças, todos muito curiosos para saber o que eu levava nas mãos. Não demorou muito e eu só estava com o tabuleiro do bolo nas mãos. Aquela deliciosa homenagem ao seu Costa Campos havia sido consumida em poucos minutos pelos dissidentes Nhambiquaras.



## 6.5.2 Denominação histórica

### Estandarte Histórico e Patrono



Em Portaria Ministerial 483, de 18 agosto de 1995, foi-lhe concedido o Estandarte Histórico, conforme descrição:

Forma retangular tipo bandeira universal, franjado de ouro. campoazul-turquesa, correpresentativa da armada de Engenharia. Em abismo, um escudo peninsular português, franchado e filetado de ouro; primeiro campo, de vermelho, carregado com o distintivo da arma de engenharia e sobre a sua base o algarismo "3", evocando o 3º Batalhão de Engenharia, tudo de ouro; segundo campo, de azul-ultramar, carregado com uma cruz florenciada e vazia, de ouro, vermelho, carregado com cinco ondas de azul e de prata, caracterizando o pioneirismo da navegação a vapor no rio Araguaia, fruto da aguda visão político-administrativa do homenageado; quarto campo, de azul celeste, carregado com uma fortaleza, de ouro, firmada sobre o solo, de verde, simbolizando o envio de uma força expedicionária pelo presidente da província de Mato Grosso, Gen Couto de Magalhães, para a defesa da cidade de Corumbá,



representando a invasão paraguaia, no início da Guerra do Paraguai. Envolvendo o escudo, a denominação histórica "Batalhão General Couto de Magalhães." Em arco de ouro, laço militar nas cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro, a designação da organização militar.

O 9º BEC cumpre suas missões técnicas em uma vasta área do Mato Grosso, toda ela perlustrada no passado, pela ação desbravadora de Couto Magalhães, que executou, com a rudimentar tecnologia existente, as mesmas tarefas que hoje, de forma benemerente, são executadas pelos atuais integrantes. Como reconhecimento aos marcantes feitos pela Nação Brasileira, aliados aos estreitos vínculos entre o Gen Couto de Magalhães e o 9º BEC, nada mais justa e sábia a decisão pela denominação histórica do 9º BEC: Batalhão General Couto de Magalhães.

### 6.5.3 Comandantes

<b>1960</b>	Cel Alberto Azevedo da R. Paranhos 19 MAR 1968 a 11 JUN 1971	<b>1º</b>	Cel José Meirelles 11 JUN 1971 a 15 FEV 1974	<b>1970</b>
	Cel Ewald Antônio Moura da Trindade 15 FEV 1974 a 30 JAN 1976	<b>3º</b>	TC Isaac Sukerman 30 JAN 1976 a 25 JAN 1980	
<b>1980</b>	Cel Carlos Rublescki 25 JAN 1980 a 25 JAN 1983	<b>5º</b>	Cel Jorge Luiz Abreu do O. de Almeida 25 JAN 1983 a 23 JAN 1986	
	Cel Ismar Cordeiro de Guedes Vaz 23 JAN 1986 a 16 JAN 1989	<b>7º</b>	Cel Enzo Martins Peri 16 JAN 1989 a 28 JUN 1991	<b>1990</b>
	TC José Bento Martins Filho 28 JUN 1991 a 21 JAN 1994	<b>9º</b>	Cel José Antônio de Paula Martins 21 JAN 1994 a 16 JAN 1996	
	Cel José Luiz Barros 16 JAN 1996 a 23 JAN 1998	<b>11º</b>	Cel Hélio Mathias Pereira 23 JAN 1998 a 20 JAN 2000	<b>2000</b>
	Cel Reinaldo Rodrigues da Silva 21 JAN 2000 a 25 JAN 2002	<b>12º</b>	Cel José Antônio Mendonça da Cruz 26 JAN 2002 a 14 JAN 2004	
	TC Luciano Martins Tavares 14 JAN 2004 a 20 JAN 2006	<b>15º</b>	Cel Antônio Leite dos Santos Filho 20 JAN 2006 a 25 JAN 2008	
<b>2010</b>	Cel Fernando Miranda do Carmo 25 JAN 2008 a 28 JAN 2010	<b>17º</b>	TC Roberto Tailor Souza da Silva 28 JAN 2010 a 26 JAN 2012	
	Cel Paulo Afonso Bruno de Melo 26 JAN 2012 a 9 JAN 2014	<b>19º</b>	Cel Luciano José Flores Comandante Atual	<b>20º</b>

### 6.5.4 Acervo de obras

O 9º BEC realizou inúmeras obras no sul do País e depois estabeleceu sede em Cuiabá, continuou com a mesma saga no intuito de melhorar as condições de vida das pessoas. Isso identifica-o como grande colaborador no desenvolvimento do País. Veja o seu acervo de obras nessa atual morada:



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu a BR-163 Cuiabá-Santarém, com extensão de 1.114 km, nos anos de 1971 a 1976;



**Destacamento de Lucas do Rio Verde - 1972 - Local da atual cidade de Lucas do Rio Verde**

- executou a conservação da BR-163 no trecho Cuiabá-Divisa MT/PA, numa extensão de 777 km, nos anos de 1971 a 1977;



**Encabeçamento de ponte na BR-163, no ano de 1973**



- executou a conservação da BR-163 no trecho Entroncamento MT-320-Divisa MT/PA, numa extensão de 149 km, nos anos de 1994 a 1997;
- restaurou a BR-163 no trecho Posto Gil-Nova Mutum, com extensão de 100 km, nos anos de 1994 e 1995;
- executou a conservação da BR-364 no trecho Cuiabá-Barracão Queimado, nos anos de 1971 a 1983;
- executou a conservação da BR-364 no trecho entroncamento MT-240 (Novo Diamantino entroncamento)-MT-170/358, numa extensão de 185 km, nos anos de 1994 a 1995;
- pavimentou a BR-163/364 no trecho Cuiabá-Estivado, numa extensão de 68 km, nos anos de 1981 a 1984;
- executou a conservação da BR-060 no trecho Jardim-Bela Vista, com extensão de 88 km, nos anos de 1984 a 1986;
- executou a conservação da BR-267 no trecho Jardim-Porto Murtinho, com extensão de 199 km, nos anos de 1984 a 1986;
- executou a conservação da BR-242 no trecho entroncamento BR-158-São Félix do Araguaia, com extensão de 114 km, nos anos de 1985 a 1989;
- restaurou e duplicou a BR-262 no trecho Campo Grande-Anastácio, com extensão de 92 km, nos anos de 1987 e 1988;
- restaurou a BR-262 no trecho entroncamento MS-162-Miranda, com extensão de 112 km, nos anos de 1992 e 1993;
- pavimentou a BR-158 no trecho MT-240-entroncamento MT-326, com extensão de 50 km, no ano de 1985;
- executou a conservação da BR-158 no trecho do entroncamento da BR-326-entroncamento BR-242, com extensão de 108 km, nos anos de 1985 a 1987;
- implantou a BR-070 no trecho Cuiabá-Córrego Campinas, com extensão de 162 km, nos anos de 1978 a 1984;
- executou a conservação da BR-070 no trecho Cuiabá-Cáceres, com extensão de 202 km, nos anos de 1985 a 1997;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

- construiu na BR-070/163/364 o contorno de Cuiabá, com extensão de 7,5 km, nos anos de 1984 a 1987;
- restaurou as estradas de acesso às repetidoras da Embratel, nas cidades de Alto Araguaia, Alto Garça, Serra da Petrovina, Pedra Preta, Rondonópolis, São José da Serra e Santa Luzia, no ano de 1993;
- executou a pavimentação urbana nas ruas da cidade de Sinop, com extensão de 2 km, no ano de 1994;
- executou serviço de terraplenagem e pavimentou as vias de circulação do Parque Regional de Manutenção em Campo Grande, no ano de 1990;
- construiu 274 casas do conjunto habitacional Pedra 90, na cidade de Cuiabá, no ano de 1992;
- executou serviços de demarcação para o Incra, em Coqueiral Nobres, no ano de 1992;
- executou o projeto especial de assentamento em Lucas do Rio Verde, para o Incra, nos anos de 1981 a 1983;
- executou o projeto especial de assentamento em Nioaque, para o Incra, no ano de 1986;
- executou a pavimentação do pátio de aeronaves e estacionamento de veículos do aeroporto Marechal Rondon, na cidade de Várzea Grande/MT, nos anos de 1987 a 1990;
- executou a recuperação, reforço e ampliação do pátio e pistas do aeroporto Internacional de Campo Grande, nos anos de 1986 a 1988;
- construiu o pavimento rígido do pátio de aeronaves do aeroporto Marechal Rondon, na cidade de Várzea Grande, nos anos de 1989 e 1990;
- executou projetos de assentamento do Incra, nos municípios de Anastácio, Bodoquena, Bonito, Corumbá e Dois Irmãos, nos anos de 1996 a 1997;
- executou obras de infraestrutura nas instalações da sede da 9ª Divisão de Exército, em Campo Grande;
- pavimentou o pátio interno do 9º Grupo de Artilharia de Campanha, em Nioaque;



- pavimentou o pátio interno do 18º Batalhão Logístico, em Campo Grande;
- pavimentou o pátio interno da 14ª Companhia de Comunicações, em Campo Grande;
- executou serviços de terraplenagem no 10º Regimento de Cavalaria Mecanizado, em Bela Vista;
- executou serviços de terraplenagem no 11º Regimento de Cavalaria Mecanizado, em Ponta Porã;
- executou serviços de recuperação de estradas de acesso às repetidoras da Telemat, em Campo Limpo, no ano de 1996;
- duplicou a BR-262 no trecho aeroporto de Campo Grande-Embrapa, com extensão de 4 km, no ano de 1996;
- implantou 2 viadutos, em concreto protendido, sobre a linha férrea (BR-262-Campo Grande-Anastácio) com extensão de 260 m, no ano de 1987;
- implantou a MT-235 no trecho entroncamento MT-170-rio Papagaio, com extensão de 75,5 km, no ano de 1989;
- construiu a estação de tratamento de esgoto do bairro Tijucal em Cuiabá, no ano de 1999;
- executou trabalhos de drenagem, rede de distribuição de água e asfaltamento, nas ruas da cidade de Sorriso, em convênio com a prefeitura daquele município, nos anos de 1999 e 2000;
- executou a conservação da BR-070 no trecho Cuiabá-Cáceres, com extensão de 202 km, em convênio com o DNER, nos anos de 1999 e 2000;
- construiu 96 km de estradas vicinais, açudes e 42 km de adutora de água em projetos de assentamento do Incra, nos municípios de Cáceres, Vila Bela da Santíssima Trindade e Nova Xavantina, em convênio com o Incra, no ano de 2000;
- executou serviços de pavimentação, drenagem, calçamento e construção de pátio de estacionamento, no Centro de Eventos do Sebrae de Cuiabá, nos anos de 1999 e 2000;
- executou serviços de drenagem e asfaltamento de rua, no bairro Novo Paraíso em Cuiabá, em convênio com a prefeitura de Cuiabá, no ano de 2000;
- executou obras de arte especiais na BR-163/PA, entre Novo Progresso/PA e o entroncamento da BR-163/BR-230;



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Construção de pontes na BR-163 - ano 2010**

- pavimentou 49,59 km da BR-163/MT, no trecho Guarantã do Norte-Divisa MT/PA; e
- pavimentou a BR-230, no trecho do entrocamento com a BR-163-Mirituba, no ano de 2010.



**Compactação BR-230 - ano 2010**



O 9º BEC por onde esteve sediado deixou expressiva quantidade de obras realizadas em diversas modalidades, a demonstrar a versatilidade e a capacidade profissional dos seus integrantes em operar de forma eficiente nos diversos seguimentos da construção civil. Registra sua indelével marca em estudos e projetos, levantamentos topográficos, pavimentação de vias, terraplenagens, construções de aeroportos, açudes, rodovias, prédios e barragens.

Prestes a comemorar um centenário de bons e relevantes serviços prestados ao povo de diversos estados da federação, mantém o mesmo vigor e entusiasmo ostentados em toda a trajetória percorrida, abrindo caminhos e pavimentando as vias a serem trafegadas pelo progresso e pelas riquezas produzidas nesse imenso Brasil.





---

NÚCLEO DO 4º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA  
Nu 4º Gpt E

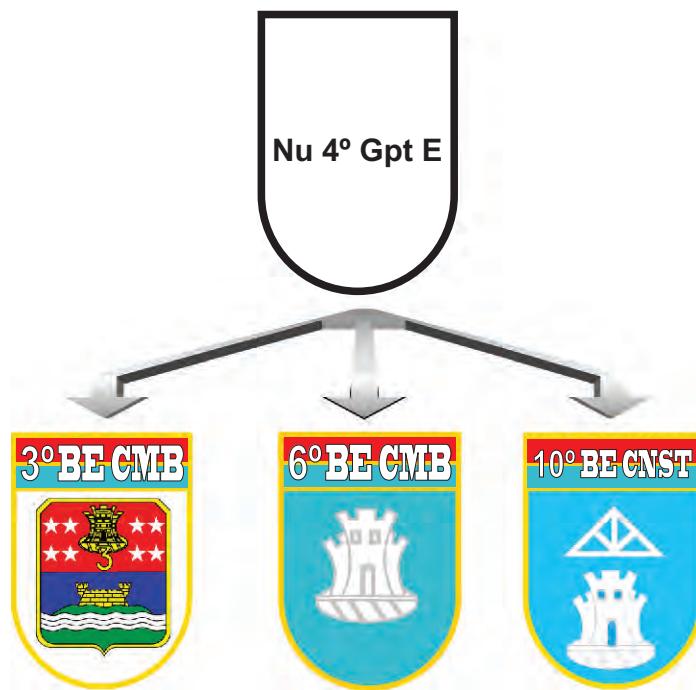


## 7.1 Histórico

Para otimizar o emprego da Arma de Engenharia no Comando Militar do Sul (CMS), o Comandante do Exército, em portaria de 4 de junho de 2013, criou o Núcleo do 4º Grupamento de Engenharia (Nu 4º Gpt E), com sede em Porto Alegre. Encontra-se instalado no Quartel-General do CMS e a área de atuação para o cumprimento de suas missões abrange os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O Nu 4º Gpt E constitui-se no mais novo Grande Comando da Arma de Engenharia e fazem parte da sua estrutura organizacional o 3º Batalhão de Engenharia de Combate, o 6º Batalhão de Engenharia de Combate e o 10º Batalhão de Engenharia de Construção.

## 7.2 Estrutura organizacional



## 7.3 Comandante

Cel Hamilton Teixeira Camillo  
Comandante Atual

1º



## 7.4 10º Batalhão de Engenharia de Construção – 10º BEC –

### 7.4.1 Histórico

O Reinado passou a colher os frutos dos investimentos na eficiente preparação do pessoal de engenharia e os bons resultados do competente trabalho brotaram nos canteiros de obras da Engenharia do Exército. Isso levou o Império, em 1855, a criar o Batalhão de Engenheiros, com sede no Rio de Janeiro, tornando-se a primeira tropa de Engenharia do Exército Brasileiro.

O Batalhão de Engenheiros manteve durante o período de 1870 a 1889 duas alas em locais distintos. A ala direita permaneceu no Rio de Janeiro enquanto a ala esquerda fixou-se em Cachoeira do Sul/RS, com destacamentos em outras cidades como São Gabriel e São Borja, para realizar diversos trabalhos de engenharia, construindo quartéis e lançando linhas telefônicas.

### O 2º Batalhão de Engenheiros

O 2º Batalhão de Engenheiros - originado da ala esquerda do Batalhão de Engenheiros - que, reorganizado, manteve a sede na cidade de Cachoeira do Sul. O Ten Cel Antônio Alves Pereira Salgado, que comandava a ala esquerda do Batalhão, encarregou-se de estruturá-lo, em cumprimento à ordem imperial.

O governo central acreditou no potencial dos engenheiros militares e o crescimento regional não tardou. Em 1889, recebeu a missão de construir linhas telegráficas ligando as cidades gaúchas de Santa Maria-Cruz Alta e São Borja-Alegrete e outras duas bem mais longas ligando as cidades de São Paulo a Cuiabá e Uberaba a Cuiabá. O



governo já antevia a capacidade construtiva da Engenharia e novas tarefas foram destinadas ao Batalhão: mandou construir a Colônia Militar de Foz do Iguaçu, bem como implantar estradas de rodagem no estado do Paraná.

Em 1891, o Batalhão fez a primeira mudança para Porto Alegre, iniciando uma rotina que repetiu-se dezenas de vezes pelo Sul. Nos anos subsequentes esteve abandonado em diversas localidades do Rio Grande do Sul, tais como Cachoeira do Sul, Porto Alegre, Pelotas, Rio Pardo, Inhanduí, Alegrete, Rio Pardo, Cruz Alta, Santo Ângelo, Jaguari, Santiago, Bento Gonçalves, para finalmente alicerçar-se em Santa Catarina, na cidade de Lages, no ano de 1971, onde continua até hoje. As companhias e frações menores estiveram sediadas em diversas outras localidades no Sul e até em outras regiões com a finalidade de executar serviços distantes da sede.

### Início das obras ferroviárias

Em 20 de novembro de 1901, tiveram início os trabalhos de construção da estrada de ferro ligando Cacequi/RS a Inhaduí/RS. Esse foi o primeiro passo dado numa grande caminhada nos lançamentos de trilhos na história do Batalhão. Nessa época não havia ferramentas adequadas para a execução desse trabalho e além das pás e picaretas rudimentares, cavalos, muares e principalmente os braços fortes dos fortes trecheiros listavam como apetrechos importantes nessas lides.



**Execução de corte com uso de animais**

Parte dessa primeira obra férrea entre Cacequi e Alegrete foi inaugurada e entregue à Viação Riograndense no dia 1º de janeiro de 1906, incluindo a construção



de todas as obras de artes do trecho. Pelos resultados satisfatórios, no ano seguinte foi-lhe incumbida a construção da linha entre Cruz Alta e Ijuí, sendo entregue os 30 km iniciais três anos depois. No ano seguinte, o Batalhão passou à disposição do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e foi atribuída a responsabilidade de realizar o reconhecimento e exploração de uma linha férrea de Porto Alegre, passando por Uruguaiana, até São Borja. Ainda revisou os estudos da linha Itaqui-São Borja.

O engajamento na construção de linhas ferroviárias com a incorporação de novas tecnologias e o aprimoramento contínuo da mão de obra conduziu a resultados excepcionais tanto na quantidade como na qualidade dos serviços executados. Nesse ritmo fez aterros, pontes, viadutos, túneis tornando o apitar do trem mais conhecido que as lufadas do minuano pelas plagas gaúchas. E o 2º Batalhão prosseguiu na construção dos trilhos que encurtaram distâncias, aproximaram as pessoas e o progresso embarcou e ocupou cadeira cativa nos vagões da prosperidade. Nesse tilintar de latutas incessantes, participou das obras do Tronco Principal Sul e, em 1965, o Batalhão atingiu a cifra de 1.000 km de estradas de ferro construídas no estado do Rio Grande do Sul e em 1997, chegou aos 2.000 km de trilhos estendidos pelo Brasil.

### As designações

Em 1909, passou a denominar-se 3º Batalhão de Engenharia. Novo nome e mais serviço. Dessa vez foi encarregado da construção da linha telegráfica entre Cacequi/RS e Povinho/PR.

Em 1º de janeiro de 1920, recebeu nova designação de 1º Batalhão Ferroviário.

### A revolta de 1930

Em 1930, surgiram movimentos revolucionários pelo País e o Batalhão ficou subordinado ao Comando Revolucionário, com sede em Porto Alegre. Entrou e saiu dessa peleja sem queimar um só grama de pólvora e já no início do próximo ano seguia sua vocação a colocar trens nos trilhos em mais outras tantas empreitadas.

Em 1941, por decreto, foi criada a Comissão de Construção de Estradas de Ferro no Sul e os elementos constituídos como executores dessa Comissão foram os 1º e 2º Batalhões Ferroviários, com sedes em Bento Gonçalves/RS e Rio Negro/PR. Nota-se que não havia concorrência pública para a execução das linhas férreas por três motivos. Primeiramente, porque a Engenharia treinava para enfrentar futuros embates nos campos de batalha, passando a deter excelente conhecimento nessa área da construção e, por fim, não visava lucro tornando assim a obra mais barata e eficiente.



Em dezembro de 1944, 23 praças apresentaram-se voluntariamente para incorporar à Força Expedicionária Brasileira e, após breve passagem por Porto Alegre, foram lutar na Europa durante a Segunda Guerra Mundial.

Com a vigência do plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) do Governo Dutra, os 2º e 3º Batalhões Rodoviários, com sedes em Lages/SC e Vacaria/RS, foram inseridos nos trabalhos de infraestrutura na implantação dos trilhos ferroviários do Tronco Principal Sul.

Em março de 1960, o presidente Juscelino Kubitschek convocou para uma reunião os governadores dos estados do Sul e os comandantes das Unidades rodoviárias empenhados na construção do Tronco Principal Sul, a fim de informar detalhadamente os serviços necessários, despesas e tempo provável para a chegada dos trilhos a Brasília.

No dia 28 de outubro de 1964, conclui-se a perfuração do túnel 21, com 2.820 m, localizado no município de Roca Sales. O Noticiário do Exército nº 1.786, de 13 de novembro de 1964, publicou a seguinte nota:

#### 1º Batalhão Ferroviário concluiu perfuração do maior túnel do Brasil

Acontecimento de alta relevância para a Engenharia do Exército e para o sistema ferroviário do país verificou-se no Tronco Principal Sul (TPS): a abertura do túnel de maior extensão no Brasil. Este acontecimento teve origem da necessidade de se fazer a junção da transversal L-43 com o TPS, o que proporcionaria um encurtamento de 15 km na estrada. Os trabalhos na região do referido tronco ferroviário são da responsabilidade do 1º Batalhão Ferroviário, que, com a colaboração da 1ª Divisão de Levantamento aerofotogramétrico, executou sua perfuração.

As obras foram iniciadas em 15 de maio de 1963 na boca sul, dando-se o encontro das equipes de trabalho no dia 28 de outubro de 1964. Constatava-se assim, que em 16 meses de trabalhos o túnel Roca Sales foi perfurado, em rocha basáltica, tendo uma extensão de 2.812 m; uma massa cobridora de 450 m; seção elíptica de 7,50x6,00m, dando aproximadamente 40 m<sup>2</sup> de área. O volume escavado atingiu a 130.000 m<sup>3</sup> e o custo da escavação orça em 900 milhões de cruzeiros.

O rendimento obtido na escavação do túnel atingiu uma média de 45 metros lineares por semana, resultado considerado como



excelente, tendo havido administração direta do Batalhão, o que significa que nenhuma firma civil especializada teve atuação neste empreendimento fato normal em obras de tal vulto.

O 1º Batalhão Ferroviário, uma das unidades do Exército subordinadas tecnicamente à Diretoria de Vias de Transporte, executa trabalhos ferroviários em trecho do Tronco Principal Sul, por convênio do Departamento Nacional de Estradas de Ferro com a Diretoria de Vias de Transporte.

Em 27 de setembro de 1965, comemorou-se o lançamento de 1.000 km de estradas de ferro no estado do Rio Grande do Sul. Recordações históricas foram celebradas desde 1901 quando os primeiros trilhos ligando Cacequi a Alegrete e Inhaduí foram lançados.

Nos anos 60 e 70 manteve a tradição de construir linhas férreas principalmente nos estados da região Sul.

No ano de 1983, o Batalhão colocou em funcionamento a primeira fábrica de dormentes monoblocos de concreto pretendido do Brasil. A fábrica tinha capacidade de produzir 120.000 dormentes por ano e era capaz de permitir a remodelação de 78 km/ano.

### 1.º B Fv lança dormentes de concreto no Tronco Sul

O 1.º Batalhão Ferroviário iniciou, em 1984, o lançamento, no Tronco Sul (EF/116), dos dormentes de concreto, produzidos pela fábrica construída e inaugurada pelo Batalhão, na cidade de Lages — SC, onde está sediado.

O trabalho de lançamento de dormente de concreto pretendido monobloco, no Tronco Sul, reveste-se de especial significado, pois representa um importante avanço tecnológico para as ferrovias brasileiras.





Passeio de Maria Fumaça (Jaguarizinho) no pátio do 10º BEC

### Programa SOS Rodovias

No início dos anos 1990, participou do programa SOS Rodovias, do Governo Federal, que previa a recuperação de grande percentual da malha rodoviária nacional. O 1º Batalhão trabalhou em trecho da BR-101, conforme publicado no jornal A Notícia de Joinville, em edição do dia 21 de fevereiro de 1991:

#### O Exército nas estradas

A participação do 1º Batalhão Ferroviário com sede em Lages/SC, no Programa SOS Rodovias do Governo Federal, atuando em 74 quilômetros da BR-101, tem provocado manifestações muito positivas da opinião pública que aplaude a integração Exército-Sociedade através desta ação objetiva de centena de militares.

Os soldados vêm atuando na recuperação de um trecho de 74 quilômetros da BR-101 e são responsáveis pela implantação de dois viadutos na região da Grande Florianópolis. Com longa tradição, o 1º B Fv atuou mais destacadamente no setor das ferrovias, mas, agora, excepcionalmente foi mobilizado para integrar o esforço concentrado desencadeado pelo Governo Federal na recuperação de algumas centenas de quilômetros de rodovias em todo o País. Trata-se de uma



iniciativa muito acertada que ajuda a promover não apenas a própria imagem do Exército, mas demonstra que a instituição pode prestar mais serviços à Nação, devendo mesmo ser considerada como uma ação que deve ser ampliada em todo o País.

A atuação do Batalhão Ferroviário tem se revelado iniciativa elogiável, positiva, merecedora de aplausos da sociedade catarinense. Certamente deverá ser ampliada para uma centena de diferentes pontos do País, operando justamente nos chamados pontos críticos das estradas federais. É uma proposta digna de análise e considerações.

Em 12 de março de 1999, os componentes do Batalhão receberam com surpresa a nova denominação: 10º Batalhão de Engenharia de Construção. Houve reação dos militares e civis que o integraram pela perda da designação de ferroviário, na nova portaria editada pelo Estado-Maior do Exército. Mas a alma de construtor de ferrovias permaneceu impregnada no coração e mente daqueles que contribuíram na construção dos milhares de quilômetros de ferrovias. Mudou-se o nome, no entanto o espírito de cooperar assiduamente na construção da Nação Brasileira permanece proeminente.

#### 7.4.2 Denominação histórica





## Estandarte Histórico e Patrono

No dia 5 de abril de 1979, através da portaria nº 1.036, o Ministro do Exército, acolhendo proposta da Secretaria-Geral do Exército, resolveu conceder ao 1º Batalhão Ferroviário a denominação histórica de Batalhão Benjamin Constant, com a seguinte descrição heráldica:

Campo azul da Arma de Engenharia (Azul-Turquesa)

Ao centro Escudo Francês partido em dois campos: no primeiro de vermelho, estrelas em branco simbolizando os estados por onde o Batalhão passou. No segundo de verde, uma roda de locomotiva na cor branca contornado em preto que simboliza a característica ferroviária do Batalhão. Ainda nesse campo existem quatro postes em branco com contornos em preto, simbolizando a construção de linhas telegráficas. Nascendo no escudo francês, na parte superior há um castelo em ouro, símbolo da Arma de Engenharia, sobre um azul celeste. Acima do escudo em ouro e em arco a denominação da unidade: 10º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO.

- Franja em ouro em toda a volta.

- Laço militar e fita com as cores nacionais e inscrição: 10º B E Cnst.

Benjamin Constant Botelho de Magalhães destacou-se em diversos setores da vida militar, mais especificamente nas lides da Arma de Engenharia durante os sangrentos combates na Guerra do Paraguai, onde se portou como líder militar. Por tudo isso, podemos concluir que Benjamin Constant retrata a personificação ideal de um militar da nossa Arma, por seu trabalho identificado às técnicas da engenharia civil, e consequentemente merecedor da justa homenagem ao conceder-se ao 10º Batalhão de Engenharia de Construção a denominação de BATALHÃO BENJAMIM CONSTANT.

### 7.4.3 Comandantes

<b>1880</b>	TC Antonio Alves Pereira Salgado 24 ABR 1889 a 24 JAN 1890	<b>1º</b>	<b>2º</b>	Cel João Luiz de Andrade Vasconcellos 12 ABR 1890 a 24 AGO 1890	<b>1890</b>
	Cel Manoel Gomes Borges 18 NOV 1890 a 2 JUL 1891	<b>3º</b>	<b>4º</b>	Maj Joaquim Pantaleão Telles de Queiroz 2 JUL 1891 a 1º JAN 1892	
	Cel Emýggio Cavalcante de Mello 1º JAN 1892 a 25 ABR 1893	<b>5º</b>	<b>6º</b>	TC Luiz Rabello de Vasconcellos 26 ABR 1893 a 16 JUN 1893	
	TC Severiano Carneiro de S. Régo 16 JUN 1893 a 8 MAR 1894	<b>7º</b>	<b>8º</b>	Maj Antonio Medeiros Germano 1º JUN 1894 a 7 DEZ 1895	



Maj João Leocádio Pereira de Mello 16 DEZ 1895 a 17 MAR 1898	<b>9º</b>	<b>10º</b>	TC Ignácio de Alencastro Guimarães 16 MAIO 1899 a 24 JAN 1901
<b>1900</b>	<b>11º</b>	<b>12º</b>	TC Bento Manoel Ribeiro Carneiro Monteiro 1º AGO 1901 a 30 DEZ 1904
TC Fernando Setembrino de Carvalho 30 DEZ 1904 a 22 SET 1910	<b>13º</b>	<b>14º</b>	TC José Pantoja Rodrigues 22 SET 1910 a 6 ABR 1915
TC Ozório de Azambuja Cidade 6 ABR 1915 a 26 JUN 1919	<b>15º</b>	<b>16º</b>	Cel João Mariot 6 SET 1919 a 9 DEZ 1919
Cel Cassiano Ferreira de Assis 7 FEVEREIRO 1920 a 6 MAR 1922	<b>17º</b>	<b>18º</b>	TC Alberto Lavanéri Wanderley 12 AGO 1922 a 3 FEVEREIRO 1922
TC Djalma Ulrich de Oliveira 3 FEVEREIRO 1923 a 22 OUTUBRO 1924	<b>19º</b>	<b>20º</b>	TC Machado Lopes 16 ABR 1925 a 11 JULHO 1925
Cap Hercílio Bittig de Campos 11 JULHO 1925 a 13 FEVEREIRO 1926	<b>21º</b>	<b>22º</b>	Cap Sebastião Pinto Caldeira 13 FEVEREIRO 1926 a 29 JULHO 1927
<b>1930</b>	<b>23º</b>	<b>24º</b>	Cel Deniz Desiderato Horta Barbosa 11 ABR 1933 a 20 JAN 1941
TC João Tavares de Mello 25 ABR 1941 a 12 ABR 1943	<b>25º</b>	<b>26º</b>	Cel Júlio Limeira da Silva 23 JUNHO 1943 a 4 SET 1944
<b>1950</b>	<b>27º</b>	<b>28º</b>	Cel Júlio Limeira da Silva 27 MAIO 1946 a 1º JULHO 1950
Cel Décio Palmeira de Escobar 1º JULHO 1950 a 12 NOV 1951	<b>29º</b>	<b>30º</b>	Cel Carlos dos Santos Gomes 9 JAN 1952 a 8 ABR 1954
Cel Arnaldo Augusto da Matta 26 ABR 1954 a 15 ABR 1957	<b>31º</b>	<b>32º</b>	Cel Sady Magalhães Monteiro 15 ABR 1957 a 3 AGO 1959
<b>1960</b>	<b>33º</b>	<b>34º</b>	Cel Dirceu Araujo Nogueira 24 FEVEREIRO 1961 a 8 ABR 1964
Cel Délio Barbosa Leite 8 MAIO 1964 a 22 JULHO 1966	<b>35º</b>	<b>36º</b>	Cel Galileu Machado Gonçalves 17 SET 1966 a 6 MAR 1970
Maj Alaor Decker Medina MAR 1970 a 28 FEVEREIRO 1971	<b>37º</b>	<b>38º</b>	Cel Mario Manoel Schlemm Ramos 18 MAR 1971 a 30 MAR 1973
Cel Antonio Carlos Schneider Pinho 31 MAR 1973 a 31 JAN 1976	<b>39º</b>	<b>40º</b>	TC Manoelito Lemos Barreto 31 JAN 1976 a 31 JAN 1978
<b>1980</b>	<b>41º</b>	<b>42º</b>	Cel Tibério Kimmel de Macedo 4 FEVEREIRO 1980 a 24 FEVEREIRO 1983
Cel Paulo Dorneles da Silva 24 FEVEREIRO 1983 a 26 FEVEREIRO 1985	<b>43º</b>	<b>44º</b>	Cel Annibal dos Santos Abreu Junior 26 FEVEREIRO 1985 a 22 JAN 1988
Cel Alvaro Nereu Klaus Calazans 22 JAN 1988 a 19 JAN 1990	<b>45º</b>	<b>46º</b>	TC Carlos Rodolfo Bopp 19 JAN 1990 a 27 JAN 1993
Cel Mauricio Antonio da Silva 27 JAN 1993 a 25 JAN 1995	<b>47º</b>	<b>48º</b>	Cel Ramão Grala 25 JAN 1995 a 24 JAN 1997
Cel Zauri Tiaraju F. de Castro 24 JAN 1997 a 12 FEVEREIRO 2001	<b>49º</b>	<b>50º</b>	Cel Nestor Carmelo Ranieri 12 FEVEREIRO 2001 a 29 JAN 2003
Cel Alexandre Rui Baralho Bianco 29 JAN 2003 a 27 JAN 2005	<b>51º</b>	<b>52º</b>	TC Daniel de Almeida Dantas 27 JAN 2005 a 2 FEVEREIRO 2007
TC Délio Monteiro Sapper 2 FEVEREIRO 2007 a 3 FEVEREIRO 2009	<b>53º</b>	<b>54º</b>	Cel Carlos Hassler 3 FEVEREIRO 2009 a 19 DEZ 2011
Cel Hamilton Teixeira Camillo 19 DEZ 2011 a 9 JAN 2014	<b>55º</b>	<b>56º</b>	Cel Otávio Fontoura Souto Maior Comandante Atual
<b>1940</b>			<b>1970</b>
<b>1990</b>			<b>2010</b>

#### 7.4.4 Acervo de obras

Em 1901, iniciou o lançamento dos primeiros trilhos ligando Cacequi-Alegrete-Inhaduí. Esses 147 km de linha férrea foram entregues em 1906.



**Viaduto do Exército Roca Sales/RS**

Implantou ferrovias nos trechos:

- Cruz Alta-foz do rio Ijuí, com extensão de 63 km, nos anos de 1908 a 1911;
- Cruz Alta-Porto Lucena. No ano de 1927, foi reinstalada a Comissão de Obras nesse trecho;
  - Santo Ângelo-giruá, com extensão de 45 km, no ano de 1928;
  - Estrada de Ferro Passo do Barbosa-Jaguarão, com extensão de 67,2 km, nos anos de 1929 a 1931;
  - Jaguarí-Curussu, com extensão de 27,057 km, no ano de 1935;
  - rio Uruguai-parada Bento Silva, com extensão de 45 km;
  - Estrada de Ferro Jaguarí-Santiago do Boqueirão-São Borja, com aproximadamente 120 km, nos anos de 1932 a 1937; e
  - ramal ferroviário Santiago do Boqueirão-São Luiz Gonzaga, com aproximadamente 100 km, nos anos de 1938 a 1943.

Entre 1943 e 1968, foram executadas obras de infraestrutura de Roca Sales ao rio Saltinho e superestrutura de Roca Sales a Lages/SC, no Tronco Principal Sul.

Em 1946, concluiu a reconstrução, reforma e conservação de trecho ferroviário Bento Gonçalves-Veríssimo de Matos.



**Regularização, alinhamento e nivelamento de linha**

Implantou a ferrovia Pelotas-Canguçu, com aproximadamente 60 km, no ano de 1950.

Implantou a ligação telegráfica do Km 2 ao Km 29, em ramal subsidiário no trecho de Bento Gonçalves-Rio das Antas.

Em 1957, inaugurou a ferrovia São Luiz Gonzaga-Cerro Largo, com 48 km de extensão e 5 pontes - com 843 km de vãos -, equipada com 4 estações e respectivos postos telegráficos.

Em 1964, concluiu a perfuração do maior túnel do Brasil – túnel nº 21 -, com 2.820 m, localizado no município de Roca Sales.

Em 1965, concluiu a perfuração do túnel nº 23, do TPS, com 117,5 metros de extensão, no município de Roca Sales.

Em 1968, concluiu a implantação de 95 km de ferrovia, no trecho Rio da Prata-Roca Sales. Construiu também a superestrutura do trecho Rio da Prata/RS-Lages/SC, com 206 km.



Em 1970, concluiu a construção da ligação ferroviária Lages/SC-Roca Sales/RS e assumiu os encargos de conservação e manutenção do tráfego nesse trecho. Ainda neste ano, entregou à RFFSA o trecho ferroviário Vacaria-Jabuticaba.

Em 1972, uma companhia construiu viadutos no trecho Muçum-Guaporé/RS e outra lançou até o Km 44 os trilhos no trecho Itapeva-Ponta Grossa/PR.

Em 1978, concluiu a ferrovia do trigo ligando Passo Fundo a Roca Sales, iniciada em 1949 e assumida pelo Exército em 1971, inclusive refazendo o projeto final de engenharia.

Em 1980, iniciou as obras para a construção de pontes e viadutos na Rodovia BR-282 em Santa Catarina.

Em 1981, realizou trabalhos de consolidação da infraestrutura da EF-116, no trecho Gen Luz-Monte Negro.

Em 1983, iniciou os trabalhos de recuperação da EF-290, de Canoas a Santa Maria, com 290 km de extensão. Essa ferrovia foi construída pela RFFSA em 1975 e apresentava problemas de instabilidade de maciços e deficiência de capacidade de suporte de subleito da via.

Em 1985, concluiu na BR-282, no trecho catarinense Florianópolis-Lages, a construção de cinco pontes sobre os rios Canoas (240 m), Pessegueiros (74 m), Ponte Alta (56 m), Bonito (33 m) e Piurras (56 m).

Em 1988, concluiu o viaduto Capivari sobre a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, no trecho Imbituba-Tubarão/SC. Construiu 25 casas na estação de Escurinho da EF-116 para uso das turmas empregadas na conservação da RFFSA.

Em 1989, concluiu a implantação de 52 km de estradas vicinais na região de Matos Costa/SC.

Iniciou, em convênio com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a implantação e pavimentação de 183,5 km de rodovias estaduais na região do Alto Uruguai.

Concluiu a construção do viaduto de Barreiros, no Km 203 da BR-101/SC.

Ainda neste ano, concluiu a implantação de 30,9 km de vias vicinais nos municípios de Friburgo, Mafra e Rio dos Cedros, no estado de Santa Catarina.



Em 1990, em convênio realizado por cooperativa formada por 20 prefeituras do Rio Grande do Sul, iniciou a implantação das rodovias RS-305 e RS-320, totalizando aproximadamente 90 km. Essa integração de órgãos públicos acarretou numa redução de 60% no custo das obras.

No programa SOS Rodovias, participou da recuperação da BR-101/SC, do Km 26 ao Km 83, além de outros trechos num total de 74 km, e da recuperação de 44 km da BR-282, no trecho compreendido entre os distritos de Índios e Rio Canoas, em Santa Catarina.

Em 1992, iniciou a construção dos 248 km da Ferroeste no trecho Cascavel-Guarapuava/PR, em conjunto com o 11º BEC.

Em 1995, asfaltou ruas da cidade de Vacaria/RS e concluiu as obras do viaduto de Forquilhinhas, na BR-101/SC.

Em 1996, pavimentou 33,8 km da BR-282 no trecho entre Lages/SC-São José do Cerrito/SC; construiu 12 casas de madeira para residência de militares, em Lages; e construiu o cais do porto no rio Jacuí com 73 m, em Cachoeira do Sul/RS.

Em 1997, concluiu 58,5 km de terraplenagem e 5,5 km de pavimentação na BR-285 e construiu uma ponte de concreto com 32 m de extensão sobre o Passo do Carro.

Em 1998, construiu o contorno de Horizontina/RS-Crissiumal/RS com cerca de 10 km na RS-305; pavimentou áreas circundantes, instalou a balança e construiu edificações na região do posto fiscal da BR-116, próximo à Vacaria; e pavimentou ruas da cidade de Cachoeira do Sul/RS.

Em 2000, iniciou a construção das instalações do 18º BI Mtz, em Sapucaia do Sul/RS, concluindo-a em 2003.

Em 2001, executou a ampliação da pista de pouso e construiu a perimetral do aeroporto de Caxias do Sul/RS e pavimentou o campo de pouso de Bagé/RS.

Em 2002, executou a terraplenagem de 10 km da BR-282, no trecho do rio Amola Faca até a capela de Santa Catarina; concluiu 60 km de pavimentação na BR-285, no trecho Vacaria/RS-Bom Jesus/RS; e pavimentou 3,5 km de ruas da cidade de Lages.

Em 2003, construiu 33 m de vão da ponte sobre o rio Carahá no bairro Caça e Tiro de Lages.

Em 2005, executou a recuperação e conservação de 200 km de ferrovia no trecho de Lages/SC-Cel Salgado/RS, em convênio com a América Latina Logística.



Em 2005, 2006 e 2007, realizou a infraestrutura do quartel do 3º Regimento de Cavalaria Blindada, em Ponta Grossa/PR.

Em 2005, construiu 3 postos de pesagem na BR-116, nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande o Sul.

Em 2005, executou trabalhos de ampliação que dá acesso ao município de Chapecó/SC.

Em 2006, concluiu a pavimentação da BR-282/SC, no trecho entre a BR-116/282-São José do Cerrito/SC.

Em 2006 e 2007, construiu a infraestrutura e a instalação do depósito da Receita Federal, em Florianópolis/SC.

Em 2005, 2006 e 2007, pavimentou 16 km da estrada do Cerne/PR (PR-090), no município de Campo Largo/PR.

Em 2006, construiu o pátio de estacionamento de caminhão e respectivos acessos do porto de Rio Grande/RS.

Em 2010, foram concluídos os trabalhos de restauração do Molhe de Abrigo do Porto de Imbituba/SC.



Trabalhos realizados com o lançamento de tetrápodes no porto de Imbituba



Em 2013, concluiu as obras de realinhamento do Berço 201 do Porto de São Francisco do Sul. A obra desse porto era constituída por um conjunto que consistia em: recuperação dos berços 102 e 103, concluída em 2007; recuperação do berço 101, concluída em 2008; construção de macrodrenagem do porto, concluída em 2006.



Vista parcial dos trabalhos de realinhamento do Berço 201 no Porto de São Francisco do Sul

Ainda em 2013, foram entregues os serviços de construção da Via Expressa Portuária de Itajaí, os quais foram parcialmente executados em face dos obstáculos administrativos decorrentes de processos de desapropriação de imóveis, a cargo da Prefeitura local.

Em 2014, concluiu o primeiro Plano de Trabalho (6,8 km) atinente à pavimentação da SC-114, conhecida como *Caminhos da Neve*, que liga o município de São Joaquim ao Rio Grande do Sul, com extensão total de 29 km.



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL



**Trecho em construção da rodovia Caminhos da Neve**

O Batalhão continua na incessante e árdua labuta em prol do desenvolvimento regional que sempre norteou seu destino. O espírito de renúncia, a disciplina e o patriotismo de todos os integrantes desta secular Organização Militar tem se aperfeiçoado no decorrer do tempo levando à conquista de novos horizontes, tendo como aspiração suprema dar o melhor de si para a grandeza do Brasil.



---

**11º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO**  
**11º BEC**



## 8.1 Histórico

### Criação e instalação

A criação do 11º Batalhão de Engenharia de Construção reporta-nos ao 2º Batalhão Ferroviário (2º B Fv), concebido pelo Governo Federal para cumprir importante missão em prol do desenvolvimento e da segurança da região Sul do País e dar prosseguimento ao vultoso empreendimento da ligação ferroviária entre os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul.

Essa Unidade teve sua origem na lei que entrou em vigor através do Decreto nº 24.287, de 24 de maio de 1934, que tratava da organização das forças do Exército ativo, estabelecia os tipos de Unidades que formariam as tropas de Engenharia e previa a existência de dois Batalhões Ferroviários, devido à necessidade de uma nova artéria ferroviária, ligando o extremo sul aos grandes centros do País. Obra ingente, da qual se sabia da aspereza do terreno a percorrer, entrecortado de serras e vales. Resolveu assim, o governo da República, confiá-la ao Exército, criando, para isso, o 2º Batalhão Ferroviário, através do Decreto-Lei nº 268, de 11 de fevereiro de 1938.

Foi iniciado com um núcleo constituído por órgãos de comando e uma companhia extranumerária, com a finalidade de construir os trechos ferroviários Pelotas-Santa Maria e Rio Negro-Caxias. Esse percurso sofreu várias alterações no decorrer dos anos e resultou na construção do trecho Mafra-Lages no estado de Santa Catarina, incluso no Tronco Principal Sul, com extensão de 294 km.

Os primeiros meses de 1938 foram de grande expectativa entre os moradores da pequena cidade de Rio Negro/PR pelas informações de iminente acontecimento com relevância culminante para aquela sociedade, uma vez que se cogitava de sediar ali a recém-criada Unidade de Engenharia.

Esse alvoroço de ânimos era plenamente justificado porque em breve a cidade compartilharia do convívio permanente de centenas de militares e civis do 2º Batalhão Ferroviário. Na pequena cidade de Rio Negro/PR a vida corria na velocidade de trem cargueiro, a rotina do pacato e aconchegante lugarejo denfrontava-se com a cidade catarinense de Mafra, considerada o centro da colonização alemã. As duas cidades siamesas, cuja designação gentílica é “riomafrenses” unidas pelo mesmo anseio e geograficamente, por uma ponte metálica, muito antiga, construída sobre o rio Negro, receberam, com os braços do coração, o 2º Batalhão Ferroviário.



Passados cinco meses de sua organização, mais precisamente no dia 29 de julho de 1938, foi finalmente instalado na cidade de Rio Negro. Nascia ali, num antigo casarão, localizado na rua Barão do Rio Branco, o Batalhão Mauá para construir história. Seu primeiro comandante, a figura singular do Tenente-Coronel José Sérvelo de Borja Buarque, brilhante engenheiro militar lapidou e norteou os desígnios do 2º BFv rumo à guerra travada contra o subdesenvolvimento, contra a miséria, contra o ilhamento daquela região servida pelas poucas e precárias vias de transporte.



**Primeira instalação do 2º Batalhão Ferroviário em Rio Negro/PR**

Na instalação ocupada pela Unidade, funcionava a sede da Sociedade Concorde Rio Negro e o Tiro de Guerra, TG-222, criado em abril de 1928, responsável pela instrução militar dos jovens incorporados nas fileiras do Exército naquela região. Na entrada do antigo prédio, estilo catedral, construído em meados do século XVIII, lia-se uma inscrição ao alto: "Aqui se aprende a amar a Pátria". Ali, provisoriamente, encontrava-se instalado o comando, a administração, o escritório técnico e o alojamento da companhia extra e, em seu anexo, funcionava a formação sanitária.

## O aniversário

Quanto à data de aniversário da Unidade, várias discussões foram criadas no decorrer do tempo, pois o 2º Batalhão Ferroviário teve em sua história inicial três datas importantes: a de criação, a de organização e a de instalação. Como ainda não havia norma regulamentadora para o estabelecimento de datas de aniversário das Organizações Militares do Exército, por razões históricas, considerou-se o dia 29 de julho de 1938, data de sua instalação em Rio Negro e do primeiro documento registrado em livro histórico.



## A estruturação

O Batalhão iniciou sua epopeia com efetivo de 11 oficiais e 17 praças. Um ano após a instalação, já contava com 28 oficiais e 84 praças, distribuídos em duas Companhias Ferroviárias e uma Companhia Extranumerária, todos oriundos de outras unidades militares. Durante o primeiro ano de atividades, o Batalhão não formou especialistas e não houve incorporação de novos soldados. Os servidores civis somavam 444 homens, entre técnicos, artífices e trabalhadores, que juntados aos demais funcionários, sob o regime de tarefas, totalizavam 1.240 civis. Esse efetivo de trabalhadores, no final de 1939, ultrapassou a quantidade de 1.850 homens.

O primeiro acantonamento usado pelo Batalhão localizava-se num espaço muito reduzido, interferindo negativamente no desenvolvimento dos serviços. Escolhido o local da nova sede, na esplanada da Estação de Rio Negro, área cedida pela superintendência da Viação Férrea Paraná-Santa Catarina (V.F.P.S.C.), deu-se início a construção.

Aos poucos, a paisagem foi sendo moldada e as grandes edificações de madeira, dotadas de água, luz e esgoto, cobertas de telhas planas, pintadas, foram erguidas, abrangendo uma área coberta de 5.980 m<sup>2</sup>, compreendendo 23 pavilhões, dentre eles: administração e escritório técnico, companhia extranumerária, cassino de oficiais, enfermaria, rancho, almoxarifados, armazém de emergência, depósito de forragem, corpo da guarda e xadrez, instalações sanitárias, garagens, casas residenciais para o Comandante e Subcomandante, escola primária e outras edificações.

O General Mario Poppe de Figueiredo foi pioneiro na fundação da Unidade, serviu como Capitão de 4 de agosto de 1938 a 26 de março de 1940 e durante os anos de 1947 a 1950 exerceu o comando do batalhão. Em seu livro Brasil, um Gigante que Despertou descreveu assim a nova paisagem que se formou:

Numa vasta área entre os trilhos da Paraná-Santa Catarina e o rio, próxima da estação de Rio Negro, ganhava forma a pequena cidade de trabalho. Substituía um morrote, coberto de alto capinzal, muito rico em preás, que faziam a alegria de caçadores dominicais. Alojamentos, oficinas, almoxarifados, casas para oficiais e sargentos, brotam do chão como por encanto. Tudo em madeira, de pinho, de que era rica a região. E dotado de água corrente e boas instalações sanitárias. Completava o quadro, em frente ao Pavilhão de Comando, um lindo e extenso jardim, com suas pérgolas, chafariz e belíssima



coleção de roseiras, de todas as cores, motivo de orgulho para todos nós. Em seu centro, encimado por um mastro, o marco de pedra que em uma de suas faces, ostentava a roda com o Castelo da Engenharia e o número 2, em bronze, distintivo de nosso Batalhão. Ali reverenciávamos o Pavilhão Nacional, nos dias de festa.

Em 1939, simultaneamente à construção da nova sede da Unidade, construíram-se outros destacamentos. A 1ª Companhia Ferroviária encontrava-se no Km 15 da Estrada de Ferro Rio Negro-Caxias, próximo ao rio do Bugre e estendia-se até o Km 26. Ali se encontravam a residência para oficial e o pavilhão destinado ao depósito de material. O acampamento da 2ª Companhia Ferroviária estava instalado no Km 45, com duas casas para oficiais e três para sargentos, além dos pavilhões destinados à administração da companhia e ao armazém de subsistência.

No dia 15 de março de 1939, o Batalhão fez a mudança para a sede própria. A inauguração oficial somente aconteceu no dia 21 de abril de 1939, quando foi realizada a histórica solenidade de que os "riomafrenses", união das duas comunidades vizinhas, Rio Negro e Mafra, nunca se esqueceram.



Sede própria do 2º Batalhão Ferroviário em Rio Negro/PR

A sede da Unidade em Rio Negro foi a primeira grande obra civil realizada pelos próprios componentes do 2º Batalhão Ferroviário. Em relatório, o Ten Cel José Sérvelo de Borja Buarque – primeiro Comandante do Batalhão de 29 de julho de 1938 a 7 de dezembro de 1939 – refere-se às dificuldades enfrentadas e superadas, juntamente com a cidade de Rio Negro, durante a construção da sede da Unidade:



Muito trabalho custou essa pequena cidade, hoje, motivo de nosso legítimo orgulho, pelas imensas dificuldades que tivemos de vencer, já com a remoção de casebres, já com a aquisição de madeiras, o que poderá parecer paradoxal pela riqueza da zona em tal material, mas que se explica pela exportação intensiva.

Até junho de 1939, o Batalhão usou a oficina particular do senhor Arthur Ahrens, com contrato mensal de aluguel. Depois a Unidade construiu as próprias oficinas, mas funcionou ainda com a mão de obra civil, devido à falta de pessoal militar no quadro de artífices.

Faziam parte da aparelhagem disponível no ano de 1939, os britadores móveis e fixos, betoneiras, máquina de entalar dormentes, grupos eletrogêneos, vibradores para concreto, perfuratrizes a ar comprimido, serras mecânicas portáteis e bombas de cava.

De material rodante para lastro: duas locomotivas a vapor, "Rio Negro" e "Mafra", dois carros mistos tender-prancha, seis pranchas de 28 ton e dois carros de carga. Em relação ao material Decauville: três locomotivas a diesel, 170 vagonetas, 41 desvios completos e 13.000 m de trilhos.

Pertenciam, ainda, ao Batalhão naquele mesmo ano, sete cavalos e 29 muares, que fizeram história no Tronco Principal Sul, pois foram importantes na construção da ferrovia, fato, hoje inusitado, que não se poderia deixar de mencioná-lo. Tais animais ficavam sob a responsabilidade do Serviço de Veterinária cujos trabalhos tiveram início no Batalhão em 16 de maio de 1939, com a apresentação do 2º Tenente Hélio de Medeiros Rosa, primeiro oficial veterinário designado para o corpo.

Quanto aos meios de comunicação, possuía a Unidade somente duas estações receptoras e transmissoras, completas, modelo STE 1937 e materiais de campanha: três telefones, seis bobinas, três mil metros de cabo leve, um quadro comutador e duas desenroladeiras, material fornecido pela Subdiretoria do Serviço de Transmissões do Exército.

Instalações prontas, pessoal distribuído nas frentes de serviços, poucos equipamentos e muitas ferramentas manuais, iniciava-se ali em Rio Negro a formação de pequena célula, que num futuro avizinhado passaria a ser denominada "Grande Família Mauá".

O Ten Cel Buarque, que implantou na cidade de Rio Negro, com argamassa de ouro, as fundações do 2º Batalhão Ferroviário, deixou publicadas no Boletim Interno do Batalhão palavras alusivas ao primeiro aniversário de criação da Unidade, em 29 de Julho de 1939, aqui transcritas resumidamente:



Meus camaradas, nesta data, há precisamente um ano, era o nosso Batalhão instalado num velho prédio da rua Barão do Rio Branco, na cidade de Rio Negro. Éramos, então, um grupo de onze oficiais e algumas praças transferidas de outras Unidades da Arma. Um pequeno núcleo, pleno de força de vontade, disposto a vencer pelo trabalho, com uma grande e elevada missão a cumprir: a construção da Estrada de Ferro Rio Negro-Caxias. Impulsionava-o três escopos: servir a Pátria estremecida com o máximo de seus esforços e devoção, tornar-se digno do Exército e procurar engrandecer a nossa nobre Arma de Engenharia.

E foi, meus camaradas, com esses ideais, que nasceu o 2º Batalhão Ferroviário.

Nasceu e cresceu ao que hoje vedes, decorrido um ano de intenso labor, em meio a dificuldades de toda ordem, aliás, bem próprias a tudo que se inicia.

Sem termos conhecido descanso, estamos certos, fizemos o máximo que a vontade e as circunstâncias permitiram.

### Rio Negro e Mafra: duas cidades e uma história

A história de Rio Negro, cidade que acolheu o 2º Batalhão Ferroviário em 1938, é povoada de acontecimentos, que somados formam a trajetória de uma urbe cuja miscigenação trouxe ao longo dos anos características variadas, acima de tudo, forjou-se um povo lutador, do trabalho honesto, da retidão de caráter, do espírito repleto de muita fé, solidariedade e perseverança. A cidade nasceu do pioneirismo dos tropeiros desbravadores, que rasgaram a "Estrada da Mata", ligando Viamão no Rio Grande do Sul a Sorocaba em São Paulo. Assim descreveu um historiador rionegrense:

[...] É que só em 1939 se instalaria em Rio Negro o "2º Batalhão Ferroviário", o qual ligaria as antigas "Capitanias" de São Paulo e do Rio Grande do Sul, através do Sertão inóspito, traiçoeiro, que tinha de permeio a assustadora Serra do Espigão. Só as tropas de burros passavam de um extremo a outro. Os habitantes estabelecidos mais ao sul se comunicavam com o Rio Grande e litoral de Santa Catarina, sempre em condições precárias e os da banda do norte com Mafra, Rio Negro e Curitiba, em piores condições.



Rio Negro ocupava, primitivamente, ambas as margens do rio que lhe deu o nome, ligadas por uma balsa, tendo sido mais tarde, construída a ponte metálica. Antes do acordo de limites entre Paraná e Santa Catarina, a cidade era servida por duas estações de estrada de ferro. Em virtude daquele pacto, passou a pertencer a Santa Catarina a parte da cidade situada à margem esquerda do rio, com a denominação de Mafra.

### Início dos trabalhos

Ao 2º Batalhão Ferroviário, Unidade pioneira do Exército na execução do Tronco Principal Sul, coube a construção da infraestrutura entre Mafra e o Rio Ponte Alta do Norte, com 234 km de extensão, assim como, o lançamento da superestrutura, também de Mafra a Lages/SC, perfazendo um total de 294 km.

Tão logo o comandante do 2º Batalhão Ferroviário, Ten Cel Buarque, recebeu da Inspetoria Federal das Estradas, em 20 de setembro de 1938, o projeto da Estrada de Ferro Rio Negro-Caxias, elaborado em 1919 pela Comissão chefiada pelo Dr. Luciano Veras, os trabalhos de campo e os preparativos para o início daquela missão, tornaram-se grande desafio para os pioneiros do batalhão e foram intensificados. No dia 7 de outubro de 1938, iniciaram-se as atividades de exploração pelo Vale do Rio da Lança e essa data assinala o marco inicial do Batalhão na Estrada de Ferro Rio Negro-Caxias.



Início dos trabalhos de terraplenagem nas obras do TPS



## Início da década de 50

Foram grandes as realizações apesar das dificuldades enfrentadas, em especial, as de ordem financeira. O Batalhão acabava de sair de uma das maiores crises já enfrentadas, recebendo até mesmo a ordem de suspender as obras no Tronco Sul, por falta da aprovação de verba orçamentária para a ferrovia. Tal fato não ocorreu devido à persistência e insistência do Comando da Unidade, que assumiu toda a responsabilidade, dando prosseguimento aos trabalhos do trecho.

A Unidade mergulhou na década de 1950 rompendo barreiras, vencendo obstáculos, driblando as dificuldades e hasteando a bandeira azul-turquesa no mais alto cume das gigantescas serras e das matas inóspitas das plagas sulinhas. Enaltecia assim, a Arma de Engenharia e honrava os mais firmes propósitos do comandante pioneiro, Cel José Sérvulo Borja Buarque, na verdade, o timoneiro daquela importante missão.

Cotidianamente, avançavam as obras e, passados 26 anos, após vencer desafios de todas as naturezas, podia-se ouvir o martelar dos trilhos nas margens sul do rio Canoas, em pleno município de Lages/SC. A partir daquele momento, a Unidade trabalhava lado a lado de seus coirmãos do 2º Batalhão Rodoviário, sediado naquela cidade, fixando dormentes e trilhos sobre a infraestrutura por eles construída.

Dia 28 de dezembro de 1963, foi inaugurada, com muito júbilo e emoção, a chegada da ponta dos trilhos à estação de Lages. A missão ferroviária do Batalhão Mauá estava cumprida! Assim descreveu o comandante do Batalhão, Coronel Ayrton Pereira Tourinho:

[...] atingimos Lages com a primeira composição ferroviária, tracionada por uma locomotiva a vapor (Maria Fumaça), cedida pela RVPSC. Ao lado do maquinista, víhamos eu e o governador de Santa Catarina. A chegada à estação foi uma verdadeira apoteose, com vivas, foguetes e aplausos da totalidade da população que acorreu ao local, abafando os estridentes apitos da locomotiva. Em seguida, fixei o último *tirefond*.

Nas comemorações, no quadro da nova estação, com a presença de diversas autoridades, convidados, servidores civis e militares da Unidade, o Comandante do Batalhão, na Ordem do Dia, ressaltou a enorme soma de trabalho realizado, desde 1938, para a concretização das obras. No mesmo documento, assinalou que dessa obra coube ao Batalhão Mauá a construção de 234 km de leito ferroviário, incluindo-se o trecho mais difícil, a transposição da serra do Espigão, além do lançamento dos trilhos



nos 294 km de extensão. O trecho Mafra-Lages foi entregue pelo Batalhão Mauá ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro no dia 26 de março de 1965.



**Chegada dos trilhos em Ponte Alta do Norte (Km 234), em 2 de novembro de 1959**

### **A nova missão e as despedidas de Rio Negro**

No final de 1964, o Comandante da Unidade tomou conhecimento da transferência do Batalhão para a cidade de Araguari, no estado de Minas Gerais, com a missão de construir a ferrovia Uberlândia-Brasília, integrando a capital federal ao sistema ferroviário nacional.

Essa notícia intranquilizou os moradores das regiões de Rio Negro e Mafra e trouxe o medo e a incerteza para a maioria dos servidores civis, até mesmo para os militares. Com vínculos tão fortes, deixar para trás um passado de realizações e vínculos familiares não era fácil. Mas a realidade era essa. Além da perda do batalhão, das despedidas dos que partiam, haveria ainda as consequências econômicas para os municípios. A Unidade era a maior fonte de emprego e a maior escola de civismo da região. A vida praticamente girava em torno dela.

O Servidor Civil Badick Pedro Sfair recordou-se do drama que viveu a cidade:

O Batalhão trouxe muita coisa em benefício de Rio Negro e da região. Quando saiu daqui foi uma queda muito grande para a cidade. Abalou todos. Porque o Batalhão absorvia muita coisa aqui dentro de Rio Negro



e de Mafra e ao sair sentimos um drama muito grande. A Unidade era a nossa família, onde vivíamos em total harmonia, civis e militares. Acredito que nunca existirá um Batalhão como esse. Ele era o nosso ganha-pão e admirado por todos. Todo mundo queria fazer parte do Batalhão. Sinto até hoje uma grande falta e saudades dos companheiros e da família Mauá que tanto fez por essas cidades. Fico meditando como era gostoso ir trabalhar todas as manhãs, encontrando ali um lar, uma família e uma mãe como era o 2º Batalhão Ferroviário – Batalhão Mauá.

No Boletim Interno da Unidade nº 53, de 8 de março de 1965, data da passagem de Comando do Batalhão, em suas palavras de despedidas, o Cel Ayrton Pereira Tourinho, deixou escrito:

[...] Apraz-me ressaltar que ao concluir a tarefa, já o Batalhão Mauá se emprega em nova e grandiosa missão, no Brasil Central, que lhe foi outorgada graças a sua tradição de trabalho e competência técnica [...]

Em 6 de maio de 1965, às 14:30 horas, no estádio Mauá, foi realizada a última formatura da tropa na sede do Batalhão, em Rio Negro, com a presença dos prefeitos e autoridades representativas de diversos segmentos, o prefeito de Rio Negro, Maximiano Pfeffer, emocionado, saudou o Batalhão pelo muito que fez pela região durante os quase 27 anos de permanência na cidade.

Ao sair do quartel, seguindo destino para a estação ferroviária de Mafra, a tropa do 2º Batalhão Ferroviário foi saudada de maneira emocionante pela multidão que se comprimia nas ruas da cidade de Rio Negro. Todos foram dar o último adeus àquele que plenamente integrado agora se despedia. Dali partiram, e em cinco dias, chegariam em Araguari. O relógio da estação marcava 16:30 horas do dia 6 de maio de 1965; foi o último apito do trem, anunciando a partida. O Cabo Otto Dilson Dettmer, presente naquele comboio, relatou-nos a emoção daquela inesquecível tarde:

Realmente, aquele dia se tornou, praticamente, uma tragédia para a cidade. Eram esposas, esposos, namorados, namoradas, noivos, noivas, enfim, familiares diversos foram para a estação de Mafra e a cidade inteira estava ali. Todos eles tinham uma grande ligação com o Batalhão e uma parceria de muito envolvimento entre a Unidade e o povo. Eles sentiram muito a perda desse filho tão querido que foi o Batalhão para Rio Negro e Mafra. Foram rios de lágrimas que rolaram naquela tarde. Estavam embarcados cerca de 85 militares e um bom número de viaturas, inclusive automóveis



de militares e civis que já estavam em Araguari. E por onde a gente passava, parecia que estava numa epopeia, indo para o desconhecido.

A apreensão tomava conta, principalmente dos 79 soldados recém-incorporados, no grupamento A/65, para o serviço militar inicial. Ali estavam os representantes das cidades de Rio Negro, Campo Alegre, Campos Novos, Canoinhas, Curitibanos, Itaiópolis, Mafra, Major Vieira, Papanduva, Rio Negrinho, Santa Cecília, São Bento do Sul, Taió, Friburgo, Salete e de outras localidades.

### **Na cidade de Araguari**

Araguari carecia de uma injeção de ânimo, de uma mudança política, social e econômica. A perda da sede da administração da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia deixou uma lacuna grande, levando o povo não só à melancolia, mas também ao desânimo e desesperança de futuro. Era preciso buscar novos horizontes, a situação já se refletia nos jovens, inquietos e ociosos ao mesmo tempo. Muito mais difícil ainda para os chefes de família que rondavam todos os lugares à procura de emprego.

Assim pronunciou o construtor João José de Souza, sobre a vinda do Batalhão para Araguari:

Foi quando então no início de 1965, uma luz no fim do túnel veio a brilhar nos horizontes do Triângulo Mineiro e por felicidade, em nossa cidade. Araguari foi contemplada pela instalação da sede do Batalhão Mauá, Unidade esta de grande importância para todos nós que fazemos parte desta comunidade e a partir daquele momento, o 2º Batalhão Ferroviário começou a dar cor e vida na história de nossa cidade. Empregos foram oferecidos, profissionais foram formados e a mão de obra tornou-se cada vez mais especializada, nossos jovens então nem se fala, foram revestidos de entusiasmo e alegria, nascia uma nova esperança para eles que além de terem o privilégio de servir às Forças Armadas, aprendiam novas profissões ou aperfeiçoavam as que já possuíam. Enfim, a cidade tomou um novo visual, saiu daquela ociosidade e inércia existentes. Com sua gente e seu povo o Batalhão foi conquistando a nossa simpatia e nós, a dele. Juntos, Araguari e 2º Ferroviário começaram ali a virar páginas e mais páginas de realizações e conquistas que foram divulgadas por todo o Brasil afora. Lembro-me como se fosse ainda hoje, eu tinha meus



40 anos de idade e corri pra estação ferroviária para ver a chegada daquele povo que só alegria trouxe para nós.

Segundo a comissão de reconhecimento, o município de Araguari possuía cerca de 50 mil habitantes, contava com amplos recursos em escolas, hospitais, clubes, centros esportivos e de diversões, podendo proporcionar comodidade e conforto aos componentes da Unidade e seus familiares; dispunha de água potável e energia elétrica em abundância; existência de ótima oficina ferroviária, que trabalhava muito aquém de suas reais possibilidades. A mudança da sede da Estrada de Ferro Goiás deixou um grande vazio na cidade, o que facilitaria a instalação dos servidores do Batalhão; a cidade era o ponto de junção das duas ferrovias Mogiana e Goiás, o que possibilitaria fácil ligação com ambas as entidades, com as quais o Batalhão necessitou manter estreito contato durante toda a fase de construção. A maioria das condições eram favoráveis e facilitaria a instalação da Unidade de forma a atender às necessidades, principalmente no início.

### Chegada da tropa em Araguari



Chegada da tropa em Araguari/MG, em 10 de maio de 1965

Na manhã de 10 de maio de 1965, segunda-feira, a cidade de Araguari amanheceu num clima mais alegre e animada. As conversas convergiam a um grande acontecimento: a chegada do comboio a Araguari trazendo o 2º Batalhão Ferroviário. Junto, chegavam esperanças de melhores dias para a economia do município, daí a expectativa provocada. Tanto que naquela oportunidade, o Prefeito



## A ENGENHARIA DO EXÉRCITO NA CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Municipal resolveu considerar feriado aquele dia, em virtude da chegada do 1º contingente agrupado do Batalhão Mauá. Eis o teor do decreto publicado no livro Araguari Cem Anos de Dados e Fatos:

Decreto-Lei nº 12/65 - O Prefeito Municipal de Araguari, usando de suas atribuições legais:

- Considerando - que hoje, dia 10 de maio, às 15:00 horas, chegará a Araguari o primeiro contingente agrupado do 2º Batalhão Ferroviário (Batalhão Mauá), transferido do Rio Negro, Paraná, para esta cidade;
- Considerando - a importância social, econômica, política e administrativa da transferência definitiva do Batalhão Mauá para nossa cidade, e, sobretudo, o caráter de interesse nacional de que ela se reveste, na missão que referida Unidade tem de construir a ligação ferroviária de Araguari a Brasília; [...]

[...] Resolve Decretar:

Art 1º- Fica considerado Feriado Municipal o dia de hoje, 10 de maio de 1965, a partir das 15:00 horas.

Art 2º - Revogadas as disposições em contrário, o presente decreto entrará em vigor na data de sua divulgação.

Secretaria da Prefeitura Municipal de Araguari, estado de Minas Gerais, aos 10 dias do mês de maio de 1965.

Miguel Domingos Oliveira - Prefeito Municipal

Jarbas Magalhães - Secretário.

Na Estação Ferroviária da Goiás, monumento histórico da cidade, palco de inúmeras recepções de personalidades ilustres e de eventos cívicos, situada na praça Gayoso Neves as pessoas amontoavam-se à espera do trem, cujo apito soou às 16:30 horas, arrancando aplausos do público presente.

O comandante do 2º Batalhão Ferroviário, Cel Enio dos Santos Pinheiro, já em Araguari, o prefeito municipal, Miguel Domingos de Oliveira, e demais autoridades políticas, militares e eclesiásticas, bem como, representantes de vários segmentos ali



presentes, integrantes da sociedade araguarina, recepcionaram a tropa recém-chegada. Garbosamente, em seguida, os militares perfilaram em dispositivo marcial, previsto para as solenidades, no largo fronteiriço da estação.

Naquele dia, não só o 2º Batalhão Ferroviário estava em festa, a cidade de Araguari e a região ratificavam, em letras maiúsculas, o apoio às decisões das autoridades em instalar naquela cidade uma Unidade de Engenharia do Exército Brasileiro.

Paralelamente à construção da sede do Batalhão, outras obras foram edificadas e várias equipes destacadas para executar essas missões. Na orla sul de Araguari, no bairro Santa Helena, foram construídas, na área da 3ª Companhia de Construção, 42 casas para a vila dos servidores civis, vindas prontas do Rio das Pedras, casas desmontáveis; 11 para a vila dos sargentos e 3 casas para a vila de oficiais, pré-fabricadas, oriundas de Rio Negro.

Por não ter sede própria, inicialmente, a Companhia de Equipamento de Engenharia ficou vinculada à 3ª Companhia de Construção. Em Pires do Rio/GO, foi instalada a Companhia de Avançamento e Exploração (Cia AEVP).

A 1ª Companhia de Construção, desativada desde Rio Negro, só foi instalada, inicialmente, na região de Surubi a 110 km de Brasília, em 27 de dezembro de 1965 e, em meados de 1969, transferiu-se para a cidade de Ipameri/GO e construiu a sede numa área de 43.000 metros quadrados.



Trem pela primeira vez em Brasília, no dia 14 de março de 1967



## Chegada dos trilhos a Brasília

Pode-se dizer que o ano de 1965 foi o de instalação do Batalhão e o de 1966 foi o ano da construção da ferrovia com o objetivo principal de integrar a capital do País – Brasília – ao sistema ferroviário nacional.

Finalmente, no dia 14 de março de 1967, véspera da passagem do governo do Marechal Castelo Branco para o Marechal Costa e Silva, o 2º Batalhão Ferroviário cumprira sua primeira missão ferroviária no Planalto Central Brasileiro, possibilitando, apesar da incessante chuva, a chegada do comboio pelos trilhos da ligação Pires do Rio-Brasília à estação Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante. Eram 17:30 horas, quando o ministro de Viação e Obras Públicas, Marechal Juarez Távora, fez soar naquela região o apito da LC-04, locomotiva JUNG, L-420C, anunciando a chegada dos trilhos que integraram a capital federal ao sistema ferroviário nacional. O Batalhão desfilou em homenagem às autoridades presentes, ao som da nossa Banda de Música, que entoou com entusiasmo vários dobrados e canções, em especial, a Canção do Batalhão.

A tarefa inicial do Batalhão encerrava-se no Km 232, estação Bernardo Sayão, localizada nos subúrbios da capital federal, onde seria o terminal da estrada. Todavia, foi necessário alongá-la, para que os trilhos chegassem até o pátio da nova estação situada no setor urbano, no Km 246.

A estação estava completamente tomada, várias comitivas foram organizadas para assistirem de perto a uma das maiores festas já vivida pela capital federal. Brasília comemorava oito anos de fundação, num domingo chuvoso, dia 21 de abril de 1968. Da estação Dom Pedro II, partiram duas composições conduzindo autoridades civis e militares. Os trens juntaram-se em Pires do Rio ao de ferroviários católicos, os quais conduziam num vagão-altar a imagem peregrina de Nossa Senhora da Conceição Aparecida. Ali estavam também, os nossos servidores civis e militares, faceiros pelo privilégio de virar mais uma página de grandes realizações na história do Batalhão Mauá, na história do País.

Naquela oportunidade, o Batalhão acabara de confirmar a pujança de sua gente, o valor de suas tradições, sua fé no Brasil. Em apenas três anos lançou 245 km de trilhos e linhas telegráficas, 420 km de cerca marginal, movimentou mais de 1,5 milhões de metros cúbicos de material. Ligou Brasília, a nossa capital, a Porto Alegre, concretizando grande sonho dos brasileiros. Sonho almejado há décadas pelos compatriotas que nunca desistiram e transformado em realidade pela Engenharia Militar – a Arma azul-turquesa do Exército Brasileiro.



## Nova denominação

A alvorada de 26 de março de 1999 trouxe um fato marcante na história da Unidade. Nessa data, foi transformando o 2º Batalhão Ferroviário em 11º Batalhão de Engenharia de Construção (11º BE Cnst). Essa nova denominação teve a finalidade de padronizar os Quadros Organizacionais (QO) dos Batalhões de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro, uma vez que os 1º e 2º Batalhões Ferroviários, de Lages e de Araguari, respectivamente, já não trabalhavam somente com ferrovias e sim, com obras diversas de engenharia. Em sua estrutura organizacional, o Batalhão Mauá manteve quatro Companhias, a saber: Companhia de Engenharia Ferroviária, Companhia de Engenharia de Construção, Companhia de Engenharia de Equipamento e Manutenção, Companhia de Comando e Apoio e, ainda, a Base Administrativa. Veja o que disse o General Vitor Carulla Filho, ex-comandante do Batalhão:

Eu diria que essa transformação foi mais uma questão técnica do que propriamente em razão do que o Batalhão estaria ou não realizando. O Batalhão tem vocação ferroviária e vai continuar tendo essa vocação. Ele continua sendo o Batalhão do saudoso Visconde de Mauá. Foi por uma questão técnica decorrente de estudo do Estado-Maior do Exército. Eu ainda continuo considerando-o como o Batalhão Mauá, baluarte da família Mauá que nós tanto procuramos preservar.

O Coronel Ronald Araújo, comandante da Unidade na época da nova denominação fez questão de ressaltar sobre a vocação do Batalhão:

Saibam todos da família MAUÁ, de ontem e de hoje, que esta adequação não mudará a destinação ferroviária da Unidade, pois os atuais integrantes do Batalhão Mauá estão convencidos de que nossa vocação está na razão direta de termos capacidade de realizar qualquer empreendimento baseado num planejamento minucioso que ateste o esmerado preparo profissional dos nossos integrantes, tudo resultando em trabalhos de engenharia com qualidade e menor custo.

Ontem, 2º Batalhão Ferroviário; hoje, 11º Batalhão de Engenharia de Construção; e sempre Batalhão Mauá.



**Centro de Instrução de Engenharia de Construção**

### **Vertente da instrução**

O 11º Batalhão de Engenharia de Construção, simultaneamente às operações de construção, tem desenvolvido relevante vertente: a do ensino. Desde 2006, funciona na sede da Unidade o Centro de Instrução de Engenharia de Construção (CIE Cnst/11º BEC), cujas missões são: contribuir para a pesquisa, o desenvolvimento e a validação da doutrina de emprego da Engenharia da Força Terrestre, no tocante às técnicas peculiares de construção e à preservação do meio-ambiente; planejar e conduzir cursos e estágios visando à especialização e ao adestramento de militares, de frações e de subunidades, na área de Engenharia de Construção; cooperar com os estabelecimentos de ensino do Exército nos assuntos pertinentes à Engenharia e cooperar na preparação de contingentes de Engenharia designados para cumprimento de Missão de Paz.

O CIE Cnst está subordinado à Diretoria de Obras de Cooperação e vinculado ao Departamento de Engenharia e Construção para efeito de planejamento, orientação, supervisão das atividades de instrução e adestramento e ao Departamento de Educação e Cultura do Exército para orientação técnico-pedagógica. Por ocasião das comemorações alusivas aos 70 anos do 11º Batalhão de Engenharia de Construção, as instalações do CIE Cnst foram inauguradas, no dia 8 de julho de 2008, pelo General Enzo Martins Peri, comandante do Exército.

Intensificando ainda mais as atividades de ensino, foi criado, em 24 de abril de 2008, o Núcleo de Preparação de Oficiais da Reserva (NPOR-Mauá), que começou a



funcionar efetivamente na Unidade em 2009, conciliando o serviço militar com a formação do comandante de pequenas frações das operações de construção.

Ainda sobre a missão de instruir, cabe ressaltar que, voltando ao pretérito, vinte e cinco escolas de alfabetização, para militares e servidores civis, seus dependentes e comunidade em geral, foram edificadas e mantidas pelo Batalhão Mauá, ao longo das linhas do Tronco Principal Sul.

Destacam-se também as formações forjadas em alto nível profissional nas oficinas da Unidade, ao longo de mais de sete décadas e meia, onde foram formados grandes profissionais mecânicos, soldadores, torneadeiros, operadores de máquinas, motoristas, topógrafos, técnicos, laboratoristas, carpinteiros, marceneiros e tantas outras profissões que muito enaltecem o papel desempenhado pelo Exército Brasileiro junto à sociedade.

## 8.2 Denominação Histórica



Estandarte Histórico e Patrono

O uso dos estandartes militares constitui-se em todo o mundo num dos mais belos testemunhos dos feitos gloriosos da história militar. Sua tradição repousa, fundamentalmente, nos mais destacados feitos guerreiros de seus heróis, conquistados na defesa da pátria, ligando homens e feitos à vida particular de cada Organização Militar.



Com a nova denominação histórica de Batalhão Mauá, o Decreto nº 30.930, de 2 de junho de 1952, criou o Estandarte-Distintivo, hoje, Estandarte Histórico, do 2º Batalhão Ferroviário, com a seguinte descrição heráldica:

Forma retangular, nas dimensões de 0,80 x 1,10 m, constando de um campo azul-turquesa, enquadrado pela dupla bordadura das cores nacionais, franjado em ouro. Ao centro a silhueta do território brasileiro em amarelo, contendo em seu interior o brasão das armas do Visconde de Mauá. Encimando essa silhueta, a denominação histórica: "Batalhão Mauá", em ouro. No mastro, o laço militar, com as cores nacionais, tendo inscrito em caracteres de ouro a designação militar: "2º Batalhão Ferroviário". Com a nova denominação da Organização Militar, em março de 1999, novo laço militar foi acrescido no mastro do estandarte histórico, com os dizeres: "11º Batalhão de Engenharia de Construção." As cores que envolvem o nosso Estandarte são chamadas de cores nacionais. O verde da vegetação e o amarelo do ouro foram as cores escolhidas por D. Pedro I, onze dias após a Independência do Brasil, para tornar o primeiro tope nacional brasileiro – uma divisa patriótica, usada por aqueles que juravam a "Independência ou Morte". Essas mesmas cores, verde e amarelo, identificam a Bandeira Nacional, desde a época do Brasil-Reino, depois Império, e hoje, República Federativa do Brasil.

Em decreto de 26 de julho de 1951, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, ligou-se ao destino do 2º Batalhão Ferroviário a figura de um dos maiores homens inscritos no Panteon da nossa história: o Visconde de Mauá. A Unidade recebia a denominação de "Batalhão Mauá", em face da atuação que a identificava com os ideais de pioneirismo, patriotismo, capacidade de trabalho e espírito inovador de Irineu Evangelista de Souza – Barão e Visconde de Mauá. A vida desse homem, gênio, de invejável inteligência, constitui-se como paradigma para os que fizeram e fazem parte dessa Unidade de elite da Arma de Engenharia do Exército Brasileiro.

O Tenente-Coronel Rodrigo Octávio Jordão Ramos, comandante da Unidade nesse período, ressaltou o importante decreto do Governo Federal:

[...] Na verdade, se "a espada do grande Caxias foi a escora de um reinado" e fator máximo de nossa unificação política, o dinamismo, a cerebração genial, a visão clarividente, a têmpera de aço, o espírito de



abnegação de Mauá, constituíram, sem dúvida, elemento preponderante de nossa integração econômica. Por isso mesmo, foi com acordo e justiça o grande patriota cognominado, por brilhante homem de letras – “o Caxias de nossa unidade econômica.” Orgulhamo-nos, pois, da figura insigne que um destino feliz nos outorgou para patrono de nosso Batalhão.

## 8.3 Comandantes

1930	TC José Sérvalo de Borja Buarque 29 JUL 1938 a 7 DEZ 1939	1º	2º	1940
	TC Victor Ortiz Jeolás 20 FEV 1940 a 10 MAIO 1940	3º	4º	TC Durival Brito e Silva 7 DEZ 1939 a 22 JAN 1940
	TC Luiz Felipe de Albuquerque 17 JUL 1941 a 15 FEV 1943	5º	6º	TC Luiz Silvestre Gomes Coelho 19 JUN 1940 a 17 JUL 1941
	TC Manoel da Silva Sellos 27 JUN 1944 a 10 OUT 1945	7º	8º	Cel Abacílio Fulgêncio dos Reis 10 MAR 1943 a 24 ABR 1944
1950	TC Mário Poppe de Figueiredo 25 SET 1947 a 14 JAN 1950	9º	10º	TC Antenor de Alencar Lima 10 OUT 1945 a 25 SET 1947
	Cel Haroldo de Paço Mattoso Maia 19 MAIO 1952 a 19 MAIO 1954	11º	12º	TC Rodrigo Octávio J. Ramos 18 JAN 1950 a 3 ABR 1952
	Cel Felipe Henrique Carpenter Ferreira 22 ABR 1957 a 11 JUN 1959	13º	14º	Cel Antônio Negreriros de Andrade Pinto 19 MAIO 1954 a 22 ABR 1957
	Cel José Ferraz da Rocha 11 AGO 1961 a 31 JAN 1963	15º	16º	Cel Newton Faria Ferreira 11 JUN 1959 a 11 AGO 1961
	Cel Enio dos Santos Pinheiro 8 MAR 1965 a 15 ABR 1967	17º	18º	Cel Ayrton Pereira Tourinho 6 MAR 1963 a 8 MAR 1965
1970	TC Raimundo Saraiva Martins 2 SET 1969 a 19 JAN 1972	19º	20º	Cel Rubens Mário Brum Negreriros 15 ABR 1967 a 17 ABR 1969
	Cel Orlando Morgado 25 ABR 1974 a 14 JAN 1977	21º	22º	TC Augusto José Braga de Andrade 19 JAN 1972 a 22 MAR 1974
1980	Cel Victor José Schlobach Fortuna 15 FEV 1979 a 6 MAR 1981	23º	24º	Cel David Freitas 14 JAN 1977 a 15 FEV 1979
	Cel Antônio Agenor Farias 18 MAR 1983 a 22 MAR 1985	25º	26º	Cel Antônio de Andrade Pinto 6 MAR 1981 a 18 MAR 1983
1990	Cel Jayme Pinto Jorge Filho 25 JAN 1988 a 18 JAN 1991	27º	28º	Cel Walter Pereira Gomes 22 MAR 1985 a 25 JAN 1988
	Cel Flávio César Terra de Faria 29 JAN 1993 a 30 JAN 1995	29º	30º	TC Marcos Heleno Guerson de Oliveira 18 JAN 1991 a 29 JAN 1993
	Cel Douglas Nunes Rosa 16 JAN 1997 a 5 FEV 1999	31º	32º	Cel Vitor Carulla Filho 30 JAN 1995 a 16 JAN 1997
	Cel Jamil Megid Júnior 1º FEV 2002 a 31 JAN 2004	33º	34º	Cel Ronald Araújo 5 FEV 1999 a 1º FEV 2002
	Cel Oriente Leal Filho 20 JAN 2006 a 28 NOV 2008	35º	36º	Cel Marcio Velloso Guimarães 31 JAN 2004 a 20 JAN 2006
	Cel Rony Prudente Cavalcante 17 DEZ 2010 a 20 DEZ 2012	37º	38º	Cel André Luiz Stangl Risse 28 NOV 2008 a 17 DEZ 2010
				2000
				2010
				TC Ivan Alexandre Corrêa Silva Comandante Atual



## 8.4 Acervo de obras

Durante os 76 anos de existência, sendo 27 nas plagas sulinhas, o 11º Batalhão de Engenharia de Construção, com suas origens assentadas no inesquecível 2º Batalhão Ferroviário, herdeiro do espírito pioneiro do Visconde de Mauá esteve sempre presente nas mais diversas obras rodoviárias em toda a extensão do território nacional, escrevendo sua história voltada ao comprometimento, responsabilidade e patriotismo. Seus grandes feitos estão espalhados pelos vastos rincões, no Brasil afora em seus mais de 1.115,8 km de ferrovias, 267 km de rodovias, 9 km de pontes, viadutos e túneis, 27 estações ferroviárias, 28 postos telegráficos, 3 aeródromos, 147 unidades residenciais, 3 sedes de Unidades Militares e tantas outras grandes realizações que enaltecem a Engenharia Militar Brasileira.

### Obras ferroviárias



Ponte sobre o rio Araguari na EF-050

No acervo de obras ferroviárias, orgulhosamente ostenta rica história pelas construções realizadas, conforme descrito:

- 294 km de via ferroviária, no trecho Mafra-Lages, concluído no ano de 1964;
- 15,6 km de ramal ferroviário, no trecho de Rio Verde-Desvio Ribas/PR, em 1964;
- 246 km de via ferroviária, no trecho Pires do Rio-Brasília da Estrada de Ferro 050 (EF-050), em 1970;



- 25,5 km de pátios ferroviários, nas obras do Tronco Principal Sul e EF-050, em 1970;
- 55 km da Estrada de Ferro 050 (EF-050), no trecho Uberlândia-Araguari, em 1973;
- 168 km da Estrada de Ferro 050 (EF-050), no trecho Araguari-Pires do Rio/GO, em 1980;
- 8 km da Estrada de Ferro 457 (EF-457) variante ferroviária de Araxá/MG, em 1982;
- 120 km da Estrada de Ferro 045 (EF-045), no trecho Araguari-Celso Bueno, em 1984;
- 30 km da Ferrovia do Aço, no trecho ferroviário Jeceaba/MG direção de Itutinga/MG, em 1987;
- 105 km da Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste), no trecho Cascavel-Nova Laranjeiras/PR, em 1994;
- 7,5 km de desvio ferroviário em Curvelo/MG, em 1997;
- pontes sobre os rios Clementino com 113,63 m de extensão, rio Campo Alegre com 153,6 m de extensão, ambas na Ferrovia Norte Sul, em Ribamar Fiquene/MA, concluídas em 1997;
- ponte sobre o rio Arraias com 86,23 m de extensão, na Ferrovia Norte Sul, Ribamar Fiquene/MA, em 1998;
- 27 km de linhas secundárias na Estrada de Ferro 045 (EF-045), em 1984; e
- 1,6 km de ramal ferroviário no complexo industrial de Araguari, em 2003.

## Obras rodoviárias



Trevo de Uberaba/MG, no entroncamento das BR-050 e 262



Apesar da vocação inicial na construção de ferrovias, quando lhe foram atribuídas missões de construções rodoviárias, desempenhou com a mesma desenvoltura e capacidade na realização das obras a seguir elencadas:

- 29 km de infraestrutura da BR-352, no trecho Coromandel-Abadia dos Dourados/MG, em 1983;
- 34 km de infraestrutura e pavimentação asfáltica da BR-365, de ligação da BR-026-Araguari/MG, em 1983;
- 60,5 km de implantação da MG-223/413-Divisa MG/GO, no trecho Araguari-Ponte Quinca Mariano, em 1986;
- 25,5 km de pavimentação asfáltica da EDF-130, em Planaltina/DF, no trecho compreendido entre as rodovias BR-251 e EDF-250, em 1987;
- 17 km de implantação da ligação da BR-365-Indianópolis/MG, em 1987;
- 12 km de pavimentação asfáltica da MG-414, no trecho Araguari-Amanhece/MG, em 1987;
- construção dos trevos e contornos de Araguari/MG, totalizando 9,9 km de extensão com pavimentação asfáltica, em 1988;
- 102 km de restauração e conservação da BR-020, entre os km 58,7 e 161,2 no município de Formosa/GO, em 1990;
- 15 km de pavimentação asfáltica da ligação da BR-135-Morro da Garça/MG, em 1997;
- 15 km de pavimentação asfáltica da ligação da BR-362-Pratinha/MG, em 1998;
- 8 km de pavimentação asfáltica da ligação da BR-126-Pequeri/MG, em 2000;
- implantação de 5,5 km de rodovia no trecho rodoviário Santa Teresa-Aparecidinha/ES, em 2001;
- 36 km de pavimentação asfáltica da MG-223, no trecho Araguari-Tupaciguara/MG, em 2002;
- 594,3 km de restauração e conservação da BR-153, no trecho divisa GO/MG-divisa SP/PR, em 2003;
- 110 km de melhoramento da BR-381/MG, no trecho Divisa ES/MG-Divisa MG/SP, subtrecho entroncamento BR-120 (Nova Era)-entroncamento BR-262, em 2005;
- 2 viadutos nos trevos de Uberaba e entroncamento da BR-050 com a BR-262/MG, em 2006;
- 33,36 km de recuperação da BR-101/BA, trecho Km 809 ao Km 875, 64, em 2007;
- 5,9 km de recuperação da BR-488/SP, no trecho do Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida, em 2007; e



- 171 km de revitalização da BR-101/BA, no trecho entroncamento BR-498/BA-Divisa BA/ES, em 2009.

### Obras de edificações militares

As construções rodoviárias transformaram-se em atos rotineiros do Batalhão Mauá. Concomitantemente, outras obras surgiram nos quartéis, arquitetadas pelas mãos dos catedráticos na arte de bem construir. Veja as principais edificações realizadas para o Exército:

- construiu as edificações do quartel do 2º Batalhão Ferroviário, em Rio Negro, em 1939;
- construiu as edificações do quartel do 2º Batalhão Ferroviário, em Araguari, em 1965;
- construiu as edificações do quartel do 4º Grupo de Artilharia Antiaérea (4º GAAAe) em Sete Lagoas/MG, em 1986;
- construiu a infraestrutura de áreas da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), em 1987;
- construiu a infraestrutura e pavimentou arruamentos do Centro de Instrução de Guerra Eletrônica, em Sobradinho/DF, em 1990;
- construiu a infraestrutura e pavimentou arruamentos do 2º Batalhão de Guardas, em São Paulo/SP, em 1992; e
- construiu a infraestrutura do Comando de Aviação do Exército, em Taubaté/SP, em 1997.

### Obras de naturezas diversas

A permanente capacitação do pessoal mantém o Batalhão habilitado a atuar em obras de naturezas diversas:

- construiu as instalações e pista de pouso no Comando de Aviação do Exército, em Taubaté/SP, em 1992;
- construiu 588 m de canalização do Córrego Brejo Alegre em Araguari, com galeria Armco tipo elipse, em 1997;
- fiscalizou e vistoriou a manutenção de 488 km da rota de cabos de fibra óptica, no trecho Belo Horizonte-São Paulo, subtrecho compreendido entre o Km 552 da BR-381/MG ao Km 63 da BR-381/SP, em 1997; e
- construiu os aeródromos de Lavras/MG, Mozarlândia/GO e Pirenópolis/GO, obras concluídas em 2000, 2001 e 2003, respectivamente.



## Obras atuais

E continua construindo com o entusiasmo e perseverança, sem abrir mão da qualidade de seus serviços:

- implantação da BR-418, ligação do município de Caravelas/BA à BR-101, em convênio com o Dnit;



Controle de umidade na BR-418

- conservação da BR-367 entre as cidades de Virgem da Lapa e Minas Novas/MG, em convênio com o Dnit;



Terraplanagem na BR-367



- restauração das pistas e pátio do Aeroporto de Caravelas/BA, em convênio com o II Comar; e



Lançamento de massa asfáltica no aeroporto de Caravelas/BA

- pavimentação de logradouros do município de Araguari e confecção de tubos de concreto, em convênio com a prefeitura municipal de Araguari.



Equipe de topografia em Araguari/MG



O Governo Federal criou o Batalhão com a concepção de construir ferrovias na região Sul do País. Logo essa capacidade ampliou-se e a Organização Militar passou a atuar em obras diversas de grande porte com eficiência ímpar e capacidade produtiva excelente. Isso tornou-se realidade pelo compromisso do aprimoramento contínuo de seu corpo de profissionais, mantendo-os, em todos os níveis de atuação, qualificados e motivados para desempenhar as respectivas habilidades da melhor maneira possível.

Irmado com os ideais patrióticos do Barão de Mauá, direcionados para o desenvolvimento de uma grande Nação, os integrantes atuais e de outrora do 11º BEC podem se orgulhar de ostentarem a condição de atores em grandes obras e serem participes da construção de um grande País chamado Brasil.

## SIGLAS E ABREVIATURAS

Bda Inf SI – Brigada de Infantaria de Selva	Cia Eq Eng – Companhia de Equipamento de Engenharia
BC – Batalhão de Caçadores	CIE Cnst – Centro de Instrução de Engenharia de Construção
BE Cnst – Batalhão de Engenharia de Construção	CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
BFv – Batalhão Ferroviário	CSM – Circunscrição do Serviço Militar
BIS – Batalhão de Infantaria de Selva	CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
BPM – Batalhão da Polícia Militar	DEHUT – Destacamento Humaitá
BRv – Batalhão Rodoviário	DEMA – Destacamento Especial do Madeira
CAE – Companhia de Avançamento e Exploração	DEMAR – Destacamento Maranhão
Cap – Capitão	DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro
Cb – Cabo	DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
CBUQ – Concreto Betuminoso Usinado a Quente	DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura
Cel – Coronel	Dnocs – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
CEM – Campanha de Erradicação da Malária	DOC – Diretoria de Obras de Cooperação
Cemig – Centrais Elétricas de Minas Gerais	DVT – Diretoria de Vias de Transportes
CEng – Curso de Engenharia	E.F.C.P. – Estrada de Ferro Central do Piauí
CNBB – Conferência Nacional dos Bispos do Brasil	Embratel – Empresa Brasileira de Telecomunicações
CPOR/PA – Centro de Preparação de Oficiais da Reserva de Porto Alegre	Engefer – Empresa de Engenharia Ferroviária S.A
CER-5 – Comissão de Estradas de Rodagem nº 5	Esqd Av Ex – Esquadrão de Aviação do Exército
CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste	EsSA – Escola de Sargentos das Armas
Chesf – Companhia Hidrelétrica do São Francisco	FAB - Força Aérea Brasileira
Cia C Sv – Companhia de Comando e Serviços	Fador - Fábrica de Dormentes
Cia E Cmb – Companhia de Engenharia de Combate	FCA - Ferrovia Centro Atlântica
Cia Eng Cnst – Companhia de Engenharia de Construção	FCA/VLI - Ferrovia Centro Atlântica S.A do grupo Valor Logística Integrada
	Ferroeste - Estrada de Ferro Paraná-Oeste

FHE - Fundação Habitacional do Exército	PEF – Pelotão Especial de Fronteira
FNM – Fábrica Nacional de Motores	Pelopes - Pelotão de Operações Especiais
Funabem - Fundação Nacional do Bem-Estar do Menor	PIN – Programa Nacional de Integração
Funai - Fundação Nacional do Índio	PM/RR – Polícia Militar de Roraima
GEF - Grupamento de Elementos de Fronteira	Proni – Programa Nacional de Irrigação
Gen Bda – General-de-Brigada	QEM – Quadro de Engenheiros Militares
Gen Div – General-de-Divisão	REB – Residência Especial de Britagem
Gen Ex – General-de-Exército	RED – Residência Especial de Dormentes
Getat - Grupo Executivo das Terras do Alto Tocantins	RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
Ha - Hectare	SC – Servidor Civil
Iapas – Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social	Sd – Soldado
Ibama – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente	Sebrae – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
INPH – Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias	Senai – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
Ipase – Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado	SEP – Secretaria Especial de Portos
km – Quilômetro	Sgt – Sargento
m – metro	Sipam – Sistema de Proteção da Amazônia
Maj – Major	SOS – Save Or Save
MCI – Movimento Comunista Internacional	STen – Subtenente
Mercosul – Mercado Comum do Sul	STA – Serviço de Transporte de Auto
Minfra – Ministério da Infraestrutura	Sunab – Superintendência Nacional de Abastecimento
MST – Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra	Ten Cel – Tenente-Coronel
MVOP – Ministério de Viação e Obras Públicas	Ten – Tenente
nº – Número	TLD – Transportador e Lançador de Dormentes
OCA – Órgão Central de Apropriação	TPS – Tronco Principal Sul
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento	TSD – Tratamento Superficial Duplo
	V.F.P.S.C. – Viação Férrea Paraná-Santa Catarina
	VLI – Vale Logística Industrial

## BIBLIOGRAFIA

- 5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO. Livreto BR-319. [S.l.: s.n.]  
\_\_\_\_\_. Quadro Demonstrativo das Obras do 5º BEC, 1966-2013. Ilustração.
- 9º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO. Integração, Desenvolvimento e Segurança. Cuiabá/MT: [s.n.], 1971.
- A Folha, número 60, de 23 de abril de 1955. Caicó/CE.
- ALENCAR, José. O Sertanejo. Ed. Melhoramentos: São Paulo/SP, 6 ed.
- Almanaque Abril, 11. ed. São Paulo/SP: Editora Abril, 2004.
- ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus problemas. Livraria Globo, Porto Alegre/RS: 1937.
- ALVES, Joaquim. Histórias das Secas (Séculos XVII a XIX). 2. ed. Senado Federal, Centro Gráfico: 1982.
- ALVES, Edmar César. Batalhão Mauá uma História de Grandes Feitos. 2. ed. Goiânia/GO: Kelps, 2008.  
\_\_\_\_\_. São Gabriel da Cachoeira - Sua Saga, Sua História. Goiânia/GO: Ed Kelps, 2007.
- ÁVILA, Luiz Mário Severo. Minhas Lembranças. Boa Vista/RR. 2010.
- BARROSO Gustavo e RODRIGUES, J. Wasth. Uniformes do Exército Brasileiro. 1730-1922, A. Paris: FERROUD- F. FERROUD: 1922.
- BOLETIM INFORMATIVO nº 2. Órgão Central de Apropriação (OCA) do 9º BEC, 1972.
- Boletins Internos do 5º Batalhão de Engenharia de Construção dos meses de janeiro e fevereiro de 1966.
- CARVALHO, Antônio Carlos de. 30 Anos e 45 dias de serviço no Exército Brasileiro. Cuiabá/MT: 2011.
- COMISSÃO Diretora de Relações Públicas do Exército. Revista os Caminhos da Integração Nacional setembro. 1967.
- D'ALMEIDA, Raul. História de Rio Negro, 1976.
- DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO. Histórico Execução BR-230. Brasília/DF: [s.n.], 2014.
- FERREIRA, Cel Newton Faria. Trabalhos a Cargo do Batalhão, 1961.
- FIEFFÉ Eugène. Et dessins par raffet Napoléon I et La garde impériale, Paris: éditeur furne fils, 1859.

FIGUEIREDO, Gen Mário Poppe de. Brasil, Um Gigante que Despertou. Símbolo, agência de comunicação, 1972.

FILHO, João Ferreira. Palestra sobre a Água no Terceiro Milênio, João Pessoa: 2005

FROTA, Guilherme de Andrea. Quinhentos Anos de História do Brasil, p. 616.

G1 SC. Dnit investe R\$36 mi para recuperar molhe do Porto de Imbituba em SC, Florianópolis/SC: nov. 2014. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2012/09/dnit-investe-r36-mi-para-recuperar-molhe-do-porto-de-imbituba-em-sc.html> >. Acesso em: nov. 2014.

GOMES, Flávio Alcaraz. Transamazônica a Redescoberta do Brasil. Porto Alegre/RS: São Paulo Editora S.A., 1972.

GUSMÃO, Clóvis de. Rondon. Editora José Olympio, Rio de Janeiro/RJ: 1942.

História de Barreiras-BA, Site [www.historiadebarreiras.com/barreiras-antiga/os-ciclos-economicos](http://www.historiadebarreiras.com/barreiras-antiga/os-ciclos-economicos), acesso realizado no dia 28/7/2014.

<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/>

INFORMATIVOS do Batalhão de Engenheiros Província de São Pedro. Confraria que reúne engenheiros da ativa e da reserva. Informações e Notícias sobre a Arma de Engenharia. Porto Alegre/RS.

LEAL, Paulo Nunes. O Outro Braço da Cruz. Porto Velho: 1984.

LOUREIRO, Bernardo Pacheco. AUP 270. Trabalho: A Formação do Espaço Nacional, 2010, primeiro semestre (origem DOC).

LUCENA, Cândido Castelliano de. História do Comando do 1º Grupamento de Engenharia de Construção. Parte I. 2. ed. João Pessoa/PB: 2001.

\_\_\_\_\_. História do Comando do 1º Grupamento de Engenharia de Construção - Década de 90 - Parte II. 2. Ed. João Pessoa/PB: 2000.

\_\_\_\_\_. História do Comando do 1º Grupamento de Engenharia – Parte III. João Pessoa/PB: Oficinas Gráficas União, 2002.

MACEDO, Gen Tibério Kimmel de. Eles Não Viveram em Vão – Porto Alegre/RS: EST Edições, 2003.

\_\_\_\_\_. Operação Passo do Socorro: a maior operação de transposição de curso d'água da história da engenharia militar brasileira. Porto Alegre/RSVS Digital. Gráfica Expressa, 2011.

MARTINS, Marseno Alves. A Amazônia e Nós. Rio de Janeiro/RJ: Biblioteca do Exército. 1971.

MATIAS, Francisco. Pioneiros: Ocupação Humana e Trajetória Política de Rondônia. Porto Velho/RO: Maia, 1998.

Mídia sobre a construção da BR-319. Títulos: Matérias BR-319: Histórico do 2º Gpt E e BR-319. 5º BEC.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO. Projeto São Francisco. Brasília/DF: nov. 2014. Disponível em: < <http://www.integracao.gov.br/o-que-e-o-projeto> >. Acesso em: 13 nov. 2014.

MONTEIRO, Nilson. Ferroeste, O Novo Rumo do Paraná. Curitiba/PR: 1994.

MOTTA, Aricildes de Moraes (Coord.). História Oral da Engenharia Militar. Tomo 1. Rio de Janeiro/RJ: Biblioteca do Exército, 2009.

NEVES, Abel. A caminho de Ji-paraná. 1985.

Nota Informativa e release. Obras na BR-319 e Operação Piraíba. 7º BEC.

O Cruzeiro: revista. São Paulo: [s.n.], 22 ago 1973. Coluna de destaque.

OLIVERA, Emerson Rogério de. Muito Além dos Caminhos. Porto Alegre/RS: 2012.

PEIXOTO, Gen João Baptista. Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil Rio de Janeiro/RJ: Bibliex, 1977.

PILLAR Olyntho. Os Patronos das Forças Armadas, Bibliex: 1981.

PINHEIRO, Gen Enio dos Santos. À Sombra de Rondon e Juarez. São Paulo/SP: Edicon, 1985.

PINHEIRO, Ten João Paulo e ALMEIDA Ignez Pitta de. No Serrado entre o Malho e o Fuzil: O Exército Brasileiro no Oeste Baiano. Gráfica Aliança. Barreiras/BA: 2012.

PRADO, Emanuel Marcos Cruz e. 1º Batalhão Ferroviário (Batalhão de Engenheiros/1855) – Batalhão Benjamin Constant. 23 de janeiro de 1855 – 142 anos de história. Lages/SC: 1997.

\_\_\_\_\_. Engenharia Militar de Construção do Exército Brasileiro. Lages/SC: 2013.

Professores da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Araguari, Cem Anos de Dados e Fatos. Araguari/MG: 1988.

Prospecto da Construtora Andrade Gutierrez S.A.

RABELO, Ten Cel Paulo Roberto Viana. Texto “Lições Aprendidas”, Operação Asa Branca. 2007/2010.

RELATÓRIO: Levantamento acerca dos Trabalhos realizados no Lote C da BR-319.

Revista 1º Grupamento de Engenharia, 50 Anos 1955 – 2005, editada em julho de 2006.

- SAMPAIO, Paulo de Queiroz Duarte, Bibliex, 1988.
- SILVA, Amizael Gomes. Conhecer Rondônia. Porto Velho/RO: ABG Gráfica e Editora, 1999.
- SILVA, Flávio Machado e. Crateús, Lembranças que Marcaram a História. Premius. Fortaleza/CE: 2009.
- SILVA, Ronaldo Rodrigues da. História do 1º BRv/1º BECnst 1955 a 2005. 2011.
- TAMER, Alberto. Transamazônica Solução para 2001. São Paulo/SP: APEC Editora S.A., 1970.
- TAVARES, Aurélio de Lyra. A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil. BIBLIEx, 2000.
- \_\_\_\_\_. A História da Arma de Engenharia - Capítulo da FEB. Fortaleza: Universidade Federal da Paraíba. 1966.
- \_\_\_\_\_. História da Arma de Engenharia, Biblioteca Militar: 1942.
- \_\_\_\_\_. Vilagran Cabrita e a Engenharia de seu tempo, Bibliex: 1982.
- TAVARES, Gilberto Carneiro. Quarenta Anos de Engenharia Militar no Nordeste 1940 –1980. Palestra proferida no 25º aniversário do 1º Gpt E em João Pessoa, em 27 de abril de 1980.
- TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues; FONSECA, Dante Ribeiro da. História Regional: Rondônia. 2. Ed. Porto Velho: Rondoniana. 2001.
- TICIANI. Às margens da transposição. Florianópolis/SC: set. 2007. Disponível em: <<http://novochico.wordpress.com/2007/09/27/vizinhanca-fardada/#comments>>. Acesso em: 27 set. 2014.
- VASCONCELOS, Genserico de. História Militar do Brasil, Imprensa Militar, Estado-Maior do Exército. Rio de Janeiro/RJ: 1920.
- VEIGA, Virgílio da. Estórias Estradeiras. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército: 1989.
- VERDE-OLIVA, Exército Brasileiro Engenharia Militar. Brasília/DF: Centro de Comunicação Social do Exército, nº 221, 2013.



Mapa estilizado do Brasil  
contemplando as obras da  
Engenharia do Exército Brasileiro  
nas cinco regiões do País.

**FHE**

**POUPEX**

WIRTGEN  
GROUP

**CIBER**