



*Fundado no  
Sesquicentenário da  
Batalha do Seival*

# O GAÚCHO

ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES DO  
INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO  
SUL

## 20 anos do IHTRGS

Ano 2007

Nr 48

### Cel Inf QEMA MÁRIO DAVID ANDREAZZA (1918-1988)



O Coronel Mário David Andreazza se insere na História da Amazônia Brasileira como o grande integrador dessa área estratégica ao restante do Brasil, por rodovias, na qualidade de Ministro dos Transportes por sete anos, de 1967 a 1974, e de onde sobressai a construção da Transamazônica, por ele inaugurada em 30 de janeiro de 1974, depois de cerca de três anos e sete meses de sua aprovação por Decreto-lei, em junho de 1970.

Além da Transamazônica, foi realização sua como Ministro dos Transportes, a rodovia Porto Velho-Rio Branco, na Calha Norte, inaugurada em outubro de 1971. Foi também iniciativa sua como Ministro dos Transportes a inauguração do asfaltamento das rodovias Belém-Brasília e Belém-São Luiz, empreendimentos que o consagram como o campeão da integração rodoviária da Amazônia, como o Marechal Rondon o foi de integração da Amazônia por telegrafia. Ações notáveis, de ambos, dentro da estratégia de **"Integrar para não entregar"** a Amazônia Brasileira.

Na inauguração da rodovia Pedro Teixeira, ligando São Luiz a Belém, por solicitação do DNER, produzimos a plaqueta “A conquista da Amazônia”, Rio de Janeiro: DNER, 1973, que foi amplamente distribuída. Nela recordávamos a atuação de Pedro Teixeira na vitoriosa guerra de resistência contra os estrangeiros que haviam estabelecido fortificações e feitorias no interior da Amazônia. Capitão Pedro Teixeira que ao pesquisarmos, em Portugal, concluímos que ele possuía 66 anos e fora nomeado Capitão-Mór e General de Estado, para levar adiante a conquista da Amazônia, conforme registro no livro que citado ao final deste texto.

Como Ministro do Interior do Governo do General João Figueiredo, Andreazza foi o conferencista da abertura, em abril de 1979, do XI Ciclo de Altos Estudos da Amazônia onde fez declarações a respeito do Projeto Jarí, área de 36.060 km<sup>2</sup>, explorada pela Jarí Florestal e Agropecuária Ltda, controlada pelo americano Daniel Ludwig onde Mário Andreazza destacou "as contribuições da Jarí no desenvolvimento de uma tecnologia para a Amazônia, desconhecida pelas empresas nacionais, até a implantação do Projeto Jarí".

Como Ministro do Interior conseguiu uma solução pacífica, em maio de 1984, após 42 dias de impasse, entre o governo e os índios Txucarramães, motivada pelo seqüestro de uma balsa pública pelos indígenas, que interromperam o tráfico na BR - 080 e mantiveram como reféns nove funcionários da FUNAI, terminando com que a tribo do Cacique Raoni conseguisse a demarcação de uma área devoluta de 186.000 hectares, considerada sagrada para os índios, à margem direita do rio Xingu e, ainda, a demissão do Presidente da FUNAI.

Mário Andreazza nasceu em Caxias do Sul, em 20 de agosto de 1918, filho de Atilio e de Inês Corso Andreazza. Ingressou no Exército em abril de 1938 na Escola Militar do Realengo, onde foi declarado Aspirante de Infantaria em agosto de 1941. Lá, evidenciou a sua liderança ao ser eleito pelos seus colegas cadetes Presidente da SAM (Sociedade Acadêmica Militar).

Sua carreira teve o seguinte curso: 2º Ten, Ago 1941; 1º Ten, Abr 1943; Cap, Dez 1945; Major, Abr 1953; Ten Cel, Dez 1960 e Cel, Ago 1965. As três últimas por merecimento. Casou com D. Liana Urtiaga Andreazza com a qual teve dois filhos.

Freqüentou com destaque os seguintes cursos militares: a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército e a Escola Superior de Guerra. Foi instrutor da Escola de Estado-Maior do Exército e da Missão de Instrução Brasileira no Paraguai. Foi adjunto das 2ª e 3ª seções de Estado-Maior do III Exército (atual Comando Militar do Sul), adjunto do Estado-Maior das Forças Armadas do Brasil e membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra.

Com a Contra-revolução de 31 de Março de 1964, foi nomeado, como Tenente-Coronel, Oficial-de-Gabinete do Ministro da Guerra, General de Exército Arthur da Costa e Silva. Foi um dos arquitetos da candidatura do General Costa e Silva para substituir o Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco.

Com a vitória do General Costa e Silva, o Coronel Mário Andreazza foi convidado a ser o Ministro de Transportes de seu governo, tendo sido empossado em 15 de março de 1967. E daí em diante liderou ciclópica obra de Engenharia, traduzida pelos seguintes empreendimentos, entre outros, com vistas à Integração e o Desenvolvimento Nacional:

- Inauguração da 2ª etapa da Via Dutra Rio-São Paulo, 1964.
- Em março de 1969, inaugurou a BR 277, ligando Paranaguá-Assunção, concretizando um dos Corredores de Exportação, sonhados pelo notável geopolítico brasileiro Marechal Mário Travassos, que foi o primeiro comandante da AMAN.
- Construção da Ponte Rio-Niterói.
- Ponte sobre o arroio Chuí, ligando o Brasil ao Uruguai.
- Construção da malha viária no interior do Parque Histórico Nacional dos Guararapes em 1971.
- Construção do Trecho ferroviário Uberlândia-Araguari, inaugurado em março de 1973, integrando Brasília, via ferrovia, à malha ferroviária nacional.
- Construção da rodovia entre Porto Seguro e Baía de Cabrália, onde fomos honrados com consulta histórica sobre o verdadeiro local da descoberta do Brasil, que opinamos por Cabrália, conforme consta na obra: MAIA, Augusto Cezar de Sá da Rocha. Do Monte Pascoal a Cabrália. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1973, p. 25. Obra na qual, em seu prefácio, o Ministro Andreazza escreveu:

*"Faltava, entretanto restaurar a verdade histórica, ou tentar restaurá-la, tantas eram as versões em torno do roteiro de Cabral naquelas cercanias, a vista da terra, a ancoragem, os primeiros contatos. Ficamos confusos entre divergências que historiadores ilustres situavam sem esclarecê-la".*

Realizamos a pesquisa para esclarecer esta insegurança histórica nos pronunciando pela descoberta do Brasil na baía de Cabrália, o que amparou a construção da rodovia asfaltada Porto Seguro-Cabrália, para cuja inauguração fomos convidados em função de nossa pesquisa.

Ao término do governo do General Médici, Mário Andreazza, recusou sua candidatura ao Senado pela Guanabara. Assumiu a Presidência da CEC – Equipamentos Marítimos e Industriais em Niterói e a Vice-Presidência da Companhia de Seguros Atlântica Boa Vista em São Paulo.

Em 1977 foi um dos principais articuladores da candidatura do General João Figueiredo à Presidência da República e do qual se tornou seu Ministro do Interior. Lançou-se candidato à sucessão do Presidente João Figueiredo, ao lado das candidaturas de Paulo Maluf e Aureliano Chaves. Candidatura que terminou com a solução do Governador de Minas Tancredo Neves, como Presidente da República, e José Sarney como Vice-Presidente, o qual teve que assumir a Presidência em decorrência do falecimento de Tancredo Neves antes de tomar posse no cargo.

Com o término do Governo do General Figueiredo, em 15 de março de 1985, deixou o Ministério dos Transportes e assumiu uma Diretoria do Bradesco Seguros. Pouco tempo

depois faleceu em São Paulo, aos 70 anos, deixando sua marca inapagável na vida nacional e na luta para a conquista progressiva do Objetivo Nacional Permanente do Brasil:  
- Integração Nacional e nela a integração rodoviária do Amazônia ao Brasil -

A Transamazônica, com a qual tanto sonhou e construiu, no esforço de transferir do Nordeste do Brasil, "homens sem terra, para as terras sem homens", nos vales úmidos do Maranhão, Piauí e Amazônia, foi praticamente abandonada, cabendo a culpa a ser determinada por especialistas no assunto, mas temos certeza que este abandono lamentável da obra notável que lá realizou não será colocado historicamente na sua conta.

E os habitantes das margens da Transamazônica, testemunhas dos anos 1970/74 da construção da Transamazônica, guardam de Mário Andreazza uma lembrança de seu carisma, grandeza, patriotismo e empenho para tornar a Transamazônica uma realidade, que lamentavelmente de lá para cá foi deixada praticamente no abandono. Lamentável!

Para o seu estado natal, o Rio Grande do Sul, o nome de Mário David Andreazza, filho de Caxias do Sul, forma entre os dois heróicos gaúchos Plácido de Castro e Joaquim Caetano da Silva:

- o primeiro, filho de São Gabriel, ao qual muito se está a dever a incorporação do Acre ao Brasil;

- o segundo, diplomata filho de Jaguarão, Joaquim Caetano da Silva, autor da obra em francês em dois volumes L'Oyapock et L'Amazone, da qual se valeu o Barão do Rio Branco para defender os interesses do Brasil no Amapá, e assim obter laudo arbitral do Presidente da Confederação Suíça, favorável ao Brasil, emitido em 1900, incorporando em definitivo ao Brasil 260.000 Km<sup>2</sup>, fatos que abordamos em nosso livro, solicitado pela Escola de Comando e Estado-Maior no comando do Gen Bda Paulo César Castro, Amazônia Brasileira-Conquista, Consolidação, Manutenção (História Militar Terrestre da Amazônia 1616-2003. Porto Alegre: AHIMTB/Metrópole, 2003, no qual abordamos as lutas internas e externas envolvendo a Amazônia, bem como as pressões e ambições internacionais sobre ela, das quais poucos brasileiros tem consciência, bem como a evolução da estrutura militar terrestre na Amazônia desde a fundação do Forte do Castelo em Belém até a criação do Comando Militar da Amazônia.



(x) Presidente do Instituto de História e Tradições do RGS e da Academia de História Militar Terrestre do Brasil. Aspirante da Arma de Engenharia da Turma Aspirante Mega, 15 Fev 1955. Serviu nas 3ª e 6ª Cias de Comunicações em São Leopoldo e Cachoeira do Sul, no 1º Batalhão Ferroviário em Bento Gonçalves e no 3º Batalhão de Engenharia de Combate em Cachoeira do Sul, no período de 1955 a 1966. Foi assessor da Chefia do Departamento de Engenharia e Comunicações em Brasília, em 1974/75 e comandou o 4º Batalhão de Engenharia de Combate em Itajubá- MG, em 1981/82.