

OPERAÇÕES FLUVIAIS

NO TEATRO DE OPERAÇÕES AMAZÔNICO

Maj GUSTAVO MORAES REGO REIS,
Oficial de EM.

I — INTRODUÇÃO

Falar sobre Operações Fluviais, em 1962, pode parecer à primeira vista atitude fora de propósito, assunto importuno.

As conquistas espaciais e os debates especulativos a respeito das formas de Guerra Moderna — a Guerra Nuclear e a Guerra Insurrecional — mantêm um estado emocional imanente que polariza, por completo, a atenção dos militares e o eventual interesse dos leigos, todos apressados em ultrapassar um estágio que reputam superado.

Todavia, verificando, com mais vagar, o tipo e as características operacionais — a conduta da Guerra Insurrecional em suas últimas fases — e compreendida sua sugestiva e inarredável identificação ao meio ambiente, acaba-se por concluir pela atualidade do tema.

Na verdade, não há na literatura militar corrente (ou, pelo menos, não tem sido divulgada entre nós) alguma coisa, especificamente, relacionada a Operações Fluviais. Os próprios textos regulamentares não vão além de simples notícias, quando abordam o assunto, sem maiores explicações ou comentários.

A omissão é paradoxal. Nossas melhores tradições militares — terrestres e navais — têm suas origens em históricas ações montadas e desenvolvidas em torno dos rios platinos e, o dispositivo que garante hoje algumas de nossas fronteiras, pressupõe ainda atuações muito semelhantes em condições de emergência. Ainda mais. Por uma contingência geográfica de reflexos táticos — a dependência recíproca do rio e suas margens — as Operações Fluviais implicam, forçosamente, em ações combinadas, ou conjuntas. Esse fato, já assinalado naquelas históricas campanhas, criando delicados e complexos problemas de comando e de planejamento, nem assim, chegou a estimular suficientemente, para a pesquisa, o estudo e a sistematização nesse campo, o pensamento militar brasileiro. Ao contrário. Entre nós, o estudo sistemático de Operações Combinadas e Conjuntas é relativamente recente. Cautelosos, eivados de prevenções e recalques recíprocos, aqueles estudos — tudo leva a crer — têm-se limitado apenas aos aspectos teóricos do planejamento, nos mais elevados escalões.

Falta nêles, como de resto em alguns dos nossos currículos escolares, o sentido positivo da objetividade, dentro dos quadros reais do panorama geográfico e militar brasileiro.

Falta afinal o ensaio, a oportunidade para os quadros executantes participarem e se aperceberem, tanto quanto possível, da trama operacional, podendo colhêr todos, ensinamentos verdadeiramente tangíveis.

Na Área Amazônica a Operação Fluvial corresponde a flagrante evidência dos pontos de vista terrestre, naval, aéreo e combinado.

II — CONCEITUAÇÃO

A Amazônia constitui um mundo surpreendente. E sua geografia, ainda insuficientemente conhecida, tem sofrido as injunções e os percalços de uma literatura que, explorando mais o sensacional e exótico, varia do terrível ao sublime.

Por outro lado, suas dimensões continentais e a marcante tonicidade de suas duas constantes panorâmicas — os rios e a selva — dão-lhe, a distância, uma impressão de conjunto compacto, indivisível, inabordável. Será o caso de desfazê-la, bosquejando seu perfil geográfico, em termos operacionais, como nos interessa.

Assim, tentaremos estabelecer uma conceituação provisória de Operações Fluviais como sendo:

- Um conjunto de ações aquáticas, terrestres e aéreas, desenvolvidas em tórno dos rios, utilizando-os como vias de transporte, pelo emprêgo de meios compatíveis, visando destruir as forças adversárias que mantêm ou ameaçam os centros de vida e posições-chave que interferem na navegação.

A conceituação não é completa e, muito menos, perfeita.

Esforça-se apenas por caracterizar:

- uma indicação implícita de operações combinadas, até mesmo nos pequenos escalões;
- o papel do rio, não como obstáculo a transpor, mas como via de acesso e de transporte, cujo uso fica limitado, tão-somente, à natureza dos meios empregados (navios e embarcações menores);
- o papel das margens e as ações terrestres, simultâneas ou sucessivas, decorrentes ou não, da ação fluvial, pròpriamente dita;
- os objetivos visados face à atuação do adversário — dominando o rio, ocupando as margens, interferindo na navegação — e enfatizando, de certa forma, os acidentes capitais que se sobrelevam.

Podemos então desdobrar a essa altura as características gerais, em outras, mais pormenorizadas, correspondentes a cada um dos planos que vêm sendo considerados:

- o plano das Fôrças Navais e Aéreas;
- o plano das Fôrças Terrestres;
- o plano Combinado.

Analisando mais de perto o quadro operacional, de acôrdo com algumas peculiaridades geográficas das diferentes regiões em que poderão se desenvolver, chegaremos a uma segunda aproximação:

1º. Nos grandes rios, seus estuários e baías interiores:

- terão o cunho de Operações Anfíbias, de amplitude variável e com características muito próximas de suas congêneres marítimas, clássicas no decorrer da Segunda Guerra Mundial, salvo quanto à natureza dos meios navais e aéreos empregados;
- ficarão condicionadas à largura e profundidade dos rios, sua navegabilidade, existência de praias nas áreas de desembarque; Serão ações centralizadas com relativo volume de meios navais, aéreos e terrestres;
- poderão também corresponder a operações, tipicamente, navais, de proporções mais modestas, entre oponentes de idêntica natureza.

2º. Nas largas faixas alagadas — a várzea — marginais aos grandes rios, cortados de “igarapés” extensos e sinuosos, separados por limitados platôs de “terra firme” — os “tesos” — a maneira de divisores, sem relêvo notável, — tudo coberto de floresta densa, inundável nas partes baixas — o “igapó”; — serão agora operações com tropas terrestres, desenvolvidas porém a cavaleiro daqueles típicos cursos d’água — os “igarapés” — de largura e profundidade extremamente instáveis, impondo, em consequência, aptidão operacional “aquática” — reconhecimentos, patrulhas e, até mesmo, ações em fôrça limitada, utilizando embarcações, a par de conduta terrestre alternada, geralmente na selva.

3º. A conjugação das duas atuações anteriores, ou seja, operações sucessivas ou simultâneas, desenvolvidas nos grandes rios e nas largas faixas marginais:

- tratar-se-à, então, de Operação Anfíbia, aproximadamente clássica, admitindo em seu interior aquelas características e até a simultaneidade de operações terrestres de feição eminentemente “aquática”.

Essa conjugação constitui, via de regra, o aspecto mais generalizado e, aparentemente, o mais moldável às faixas operacionais permeáveis e de mais franco acesso no Teatro de Operações Amazônico.

III — CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

O Planejamento — O limitado conhecimento a respeito da montagem de operações dessa natureza, salvo quanto à técnica, puramente acadêmica; a pobreza de informações cartográficas, cartas e elementos topográficos pormenorizados das diversas e variadas sub-regiões; a instrução ainda muito formal dos nossos quadros e da tropa, pouco condizente com o tipo das atuações descritas; e a sistemática e angustiante carência de meios materiais e equipamentos, conduziram, certamente, um planejamento mais rígido de feição escolar, ao total desencorajamento para a execução de um simples exercício de Guarda. Assim tem normalmente acontecido.

Evitar-se-ia o óbice, partindo de esboços inicialmente traçados e evoluindo os quadros operacionais e logísticos, na medida em que as pesquisas, os reconhecimentos, as informações, ampliassem o panorama real ressaltando omissões, completando lacunas, e apontando fragilidades.

Os planos preliminares então cerram sobre aqueles novos elementos e acertam as estimativas e avaliações do momento, à luz dos novos padrões.

O processo é lento, mas seguro. Único aliás admissível com objetividade.

Não proporciona porém aquele efeito espetacular da antecipação a longo prazo, tão a gosto e de tanto brilho nos planejamentos mais ou menos inconseqüentes.

O Conhecimento do Terreno — A inexistência de documentação cartográfica de alguma precisão, a ordem de grandeza quase assustadora dos erros tolerados nas avaliações de espaço e do tempo, a versatilidade dos fatores — rios e selva — paradoxalmente mutáveis em suas feições peculiares quanto ao local, quanto à época, impõe ao planejador, como aptidão básica, o conhecimento do terreno e das particularidades que lhes são inerentes.

Não será exagêro afirmar que o “sentimento de terreno”, na Amazônia, corresponde a um verdadeiro “estado de espírito”. Isso porque, somente a observação própria, a sensação pessoal, pode dimensionar em suas justas proporções os conceitos da geografia corrente e os da sugestiva terminologia regional aos padrões da Amazônia.

O Homem — O elemento humano das cidades — Belém, Manaus — nem sempre dispõe daquela aptidão indispensável ao soldado “anfíbio” ou “aquático”, como geralmente se supõe que seja inata ao homem da Região.

Nem todos sabem nadar. Não têm prática de navegação, mesmo em embarcações regionais. E, em sua maioria, nunca penetraram na selva.

É desembaraçado, inteligente e fisicamente disposto, adaptando-se com facilidade às situações e improvisando com habilidade e recursos próprios. É frugal e resistente, dócil e resignado.

Já no interior e nas Guarnições de Fronteira o homem é diferente. Dispõe de notável aptidão natural para conduzir-se na selva e nos rios. São indispensáveis como guias, mateiros, caçadores, pilotos e conhecedores de cada rio, orientados por extraordinária intuição e apuradô-senso na avaliação e levantamento de indícios de toda natureza.

Mesmo nos rios que admitem navegação de primeira linha e, principalmente, para embarcações de porte, o piloto, o prático, é indispensável.

O Material — O aspecto mais interessante diz respeito ao aproveitamento dos recursos locais. A natureza da navegação pelos extensos e sinuosos “igarapés”, sujeita às peculiaridades das marés, dos “repiquetes”, das “terras caídas”, os obstáculos flutuantes e submersos-troncos, balseiros, bancos de areia — os diferentes tipos de embarcações — a montaria, o casco, a ubá, a igarité, a galeota, a lancha e a gaiola — cada uma representando uma técnica, uma aptidão especial, restrições para este ou aquele tipo de rio ou de navegação e conseqüentes limitações quanto ao emprêgo, carga e manuseio, constituem fatores de planejamento nada desprezíveis.

Por outro lado, a descentralização das ações e a capacidade, relativamente reduzida desses meios de transporte, implicam em outras tantas complexidades na montagem logística de operações desse tipo.

Como exemplo, em um modesto exercício levado a efeito em 1959 na região do arquipélago de Marajó, foram utilizadas mais de quarenta embarcações particulares, desde rebocadores até pequenos “cascos”, E, cumpre assinalar, operados em sua quase totalidade pelos respectivos proprietários, em singular espírito de colaboração.

Aproximação dos meios — Sendo os rios as vias naturais de acesso e de transporte, a aproximação dos meios terrestres é realizada embarcada. De acordo com o volume de tropa a deslocar, é organizada uma Fôrça de Transporte com navios mercantes e, a Fôrça Naval se dispõe, em condições operacionais, desdobrando-se, segundo o tipo de seus navios, constituindo uma Escolta e uma Fôrça de Varredura. Aquela para proporcionar a indispensável segurança ao comboio, esta para proceder a desobstrução do canal de navegação e, eventualmente, das praias e locais de desembarque.

Esses meios, unidades de combate e de transporte, aptas às operações fluviais, ficam porém com suas ações limitadas aos grandes rios, seus estuários e baías interiores e, mesmo assim, muito vulneráveis à atuação aérea inimiga, seja pela relativa facilidade de identificação, seja pelos reduzidos espaços de manobra, quando assinaladas.

Os deslocamentos ficam então na dependência de uma eficiente cobertura aérea, ou terão que processar-se à noite.

Restrições quanto à navegação fluvial como a variação constante do canal de acesso e a existência de obstáculos flutuantes e submersos, aliados ao lançamento de minas e outros engenhos, tirando partido das peculiaridades dos cursos d'água (marés, correntes, etc.) poderão constituir outros tantos óbices a serem considerados na ação naval.

A técnica de embarque, desembarque, acomodação a bordo, disciplina de luzes e outras, deverão constituir objeto da instrução corrente de toda tropa da Área.

Transbordo e Desembarque — Na operação anfíbia clássica, o transbordo é realizado na área de desembarque, dos transportes (navios) para as embarcações de desembarque, especializadas para o carregamento de homens e material. Estas, dirigem-se diretamente às praias designadas, onde abicam, largando suas respectivas cargas.

Tudo sob o imediato controle do Comando da Força Anfíbia.

No interior dos rios tropicais não só pela peculiaridade das áreas de transbordo e dos locais de desembarque, como também pela descentralização das ações posteriores dos meios reunidos apenas para fins de transporte, estas fases da operação se processam de formas diversas.

Em geral, um mesmo navio-transporte realiza vários transbordos escalonados no tempo, ou mesmo no espaço, em áreas afastadas umas das outras.

Não raro também, a aproximação dos meios pelos acessos fluviais pode ser levado além da área de transbordo — imposta pelas condições restritivas à navegação dos navios-transporte — desde que se utilize embarcações de menor porte (rebocadores e lanchas) que conduzem a tropa até uma segunda área de transbordo mais próxima. Aí então far-se-á o transbordo final para as embarcações miúdas que se destinam às regiões de desembarque.

O transporte e a reunião dos diferentes meios nos locais desejados, as operações de transbordo e navegação fluvial de aproximação em diversas condições de Segurança, são aspectos indicativos das exigências quanto aos pormenores de planejamento e às características dos Comandos, capazes de tomar decisões oportunas, incisivas e adequadas, com iniciativa e imaginação, sob pena de comprometerem a operação logo em suas fases iniciais.

A observação é verdadeira. Tanto mais, pelos óbices apresentados à manutenção do controle operacional direto por parte do Comando da Força Anfíbia, permanecendo êle ainda embarcado para coordenar a ação em seu conjunto.

Apoio de Fogo Naval — O fogo naval, considerados os calibres, relativamente reduzidos, utilizados nas unidades de combate fluvial, tem seu emprêgo condicionado às limitações de campo de tiro, dificuldades de observação, inclusive aérea, em particular quando batendo alvos situados na selva marginal.

As restrições mais ou menos constantes ao horizonte visual, criadas, seja pelas sinuosidades do rio, seja pela vegetação alta das margens e de inúmeras ilhas e, os prolongamentos submersos destas, nem sempre permitindo buscar melhores enfiamentos pelo risco de encalhe, reduzem de muito as possibilidades de um apoio de fogo naval eficiente. Junte-se a isso a já declarada pobreza cartográfica da Região.

A Manobra — A essa altura, pode-se aperceber o desembocar das ações da Fôrça Terrestre de Desembarque, ainda com características eminentemente "aquáticas". Os deslocamentos fluviais pelos "igarapés" e a abordagem final às regiões de desembarque — normalmente acanhados e lamacentos remansos, denominados "portos", pelos moradores ribeirinhos — e só identificados pela presença indicativa de alguma modesta palhoça e incipiente roçado na entrada da selva circunvizinha, corresponderão a processos de combates adequados. Mais adiante cuidaremos, novamente, dêste assunto.

Objetivos — A marcação de objetivos para as respectivas Fôrças Naval, Terrestre (de Desembarque) e, eventualmente aérea, é da competência do Comando da Fôrça Anfíbia. Serão indicados nas extensas faixas a cavaleiro do eixo principal de progressão — o rio — os centros de vida, as posições-chave de expressão logística ou de interferência marcante no tráfego fluvial, ressaltados pelo valor relativo nas nossas mãos ou nas do adversário.

Como no mar e no deserto, na planura dominada pelos rios e pela selva, os objetivos são, na realidade, os grupamentos de fôrças do adversário, onde estiverem.

A versatilidade das combinações de direção e movimentos e, as limitações quanto ao emprêgo do fogo, condicionam a manobra — como no mar e no deserto — ao efetivo engajamento das fôrças, sob pena de atuarem no vazio.

Buscar o adversário, onde estiver, nos parece o importante na marcação dos objetivos.

Frentes e Profundidades — A ausência de compartimentação, a homogeneidade da selva e a pletórica rêde fluvial, identificada ou não, leva-nos a concluir que êsses elementos de definição de responsabilidades devem ser considerados em termos muito gerais.

De acôrdo com o volume dos meios empregados, as limitações no espaço variarão procurando, tanto quanto possível, atender as possibilidades da tropa empenhada e seu equipamento.

As vias de acesso aquáticas e terrestres — os rios e a selva — como as rotas marítimas e as trilhas do deserto, receberão uma dosagem de meios compatível, face a avaliação dos elementos adversários que poderão ser encontrados em cada uma delas, já que as roçadas constituirão eventualidades pouco prováveis.

Assim, serão as frentes relativamente estreitas, intercaladas de grandes vazios, estabelecendo uma compartimentação *sui-generis*.

Regulação e Ritmo — Ações descentralizadas, ligações laterais pouco prováveis, dificuldades na identificação de acidentes do terreno e a vastidão da área admitem, quanto muito, uma aleatória regulação no tempo.

A manobra, muito embora definida *a priori*, dada a precariedade das ligações, tem seu ritmo na dependência da iniciativa, do vigor e da capacidade de decisão dos Comandos, em todos os escalões.

Processos de Combate — Já fizemos menção à feição peculiar que tomarão os deslocamentos e o acesso dos elementos da Fôrça Terrestre de Desembarque, desde o primeiro transbordo, até o desembarque final nos locais selecionados.

Esses elementos passarão, na realidade, a operar ainda embarcados, nesta segunda face, após abandonarem o navio. Caberá, pois, realizarem um dispositivo de deslocamento em segurança com embarcações miúdas lançadas à frente, reconhecendo e cobrindo o grosso contra surpresas. As embarcações maiores, transportando o grosso, terão seu armamento pesado em condições de atuar em tôdas as direções, inclusive na defesa antiaérea. Disporão ainda de frações suas, capazes de desembarcarem, rapidamente, realizando limitadas ações em fôrça sôbre pontos suspeitos ou ocupados nas margens e que venham a comprometer os flancos do grupamento de embarcações. As primeiras embarcações do grosso caberá também acolher os reconhecimentos destacados sôbre o próprio curso d'água ou seus afluentes.

Na aproximação, sempre que possível, os motores serão calados, pelos compromissos com o sigilo e quando não se ofereça uma contrapartida vantajosa e ponderável pelo aumento de velocidade de trabalho.

IV — CONCLUSÕES

Como ficou evidenciado no decorrer dessas linhas, não passam elas de um desprezioso ensaio de cunho muito pessoal.

Cumpra, porém, oferecer algumas conclusões, sumariando as restrições gerais, impostas às Operações Fluviais, e as condições que julgamos como essenciais para a efetiva realização das mesmas:

- Deficientes informações quanto ao terreno: recursos cartográficos escassos ou inexistentes, dificuldades para a realização de reconhecimentos minuciosos, dependência de informações locais pouco precisas;
- Deficientes informações sôbre o inimigo: a observação aérea reduz-se a cêrca de 50% e os outros elementos de busca serão sempre limitados face às peculiaridades e dimensões do terreno;

- Fogo Naval e aéreo de apoio sob condições muito difíceis ou impossíveis: pobreza de recursos cartográficos, dificuldades de observação, impossibilidade de identificação da linha de contato na selva;
- Fracionamento antecipado dos meios terrestres, face às características de acesso à “terra firme” e aos objetivos principais: Manobra terrestre definida *a priori*, restrições muito grandes quanto à possibilidade de roçada e do emprêgo da reserva;
- Limitações quanto ao emprêgo de material rádio e a necessidade da exploração sistemática de todos os meios de comunicações; as restrições do terreno e a natureza descentralizada das ações exigem a realização, a todo custo, das ligações mínimas necessárias;
- Limitações das armas de apoio — Morteiros e Metralhadoras — quanto ao tiro e ao transporte fluvial e terrestre: o emprêgo dessas armas fica muito limitado, circunscrito mesmo às áreas livres dos rios e “igarapés”, e seus excessivos pesos e volumes, face à fragilidade das embarcações e à natureza do terreno na selva, correspondem a uma sobrecarga não compensadora;
- Apoio logístico muito restrito: dadas as dificuldades de acesso, manutenção da segurança das vias de transporte e restrições quanto à possibilidade de abastecimento via aérea, pelas dificuldades de observação já assinaladas.

Vejamos agora para terminar, quais seriam as condições essenciais para a realização efetiva de uma Operação Fluvial desse tipo:

- 1º. Unidade de Comando — Parece óbvio que o Comando Combinado aflora como imperativo pela versatilidade das ações de cada uma das três Forças, sua descentralização nos escalões subordinados e a dependência recíproca. Tanto quanto a Força Naval se dispuser encampar e operar os meios flutuantes, engajados nas ações “aquáticas” das Forças Terrestres, tanto mais baixo será o escalão combinado e mais unificado o comando.
- 2º. Manutenção do domínio do rio e superioridade aérea — As fases críticas de transbordo e desembarque, a escassa proteção da tropa em pequenas embarcações, o acúmulo destas em áreas reduzidas e a eventual indicação dos pontos de abordagem são situações que exigem cobertura de superfície e do ar. Além disso, o rio, como principal via de transporte operacional e logística, corresponde a compromissos inarredáveis da própria segurança da Operação.
- 3º. Unidades de combate e de serviços adestradas e instruídas nas técnicas das operações aquáticas — Desde a Instrução básica a programação deverá incluir conhecimentos indispen-

sáveis à conduta individual em operações de feição aquática como: a natação, utilização de embarcações a remo e a motor, reconhecimentos fluviais, emprêgo das armas embarcado, patrulhas, golpes de mão e o combate de encontro entre embarcações, etc.

Pelas razões já alinhadas julgamos o assunto aberto e mais, em excelentes condições para enriquecer-se pela incorporação de novas e fecundas idéias, informações e pesquisas dos camaradas que, como nós, tendo desfrutado do singular privilégio de emprestar um pouco de seu trabalho à Amazônia, sejam atraídos também pela originalidade do tema em seus aspectos regionais.



PEÇAS LEGÍTIMAS

Cia.



Comércio e Indústria

Av. Oswaldo Cruz, 73/95

tel. 45-8187

R. Camerino, 79/81

tel. 43-4990

R. Bombina, 36

tel. 36-6763