

A MARINHA NA BACIA AMAZÔNICA

EUGENIO MARQUES RODRIGUES FRAZÃO
Capitão-de-Mar-e-Guerra

A Amazônia começou a ser conhecida pelos viajantes vindos do Pacífico. Dentre eles destaca-se Orellanas que, em 1541, realizou histórica viagem, chegando ao Atlântico depois de muitas aventuras, inclusive encontro com tribos de mulheres guerreiras ... As cartas e outros registros deixados constituem, até hoje, motivo de pesquisas e discussões. Essas histórias provocaram grande interesse geral pela região, cercanda-a das mais desencontradas opiniões: uns elegem-na como Paraíso Verde, outros execram-na como Inferno Verde, mas muito poucos consideram-na classificável entre êsses dois valores extremos!

Os colonizadores espanhóis, atraídos pelas riquezas abundantes encontradas nas terras dos Incas e Aztecas, não se adentraram na Amazônia.

As investidas pela Bacia Amazônica, partindo do Atlântico, só se iniciaram depois de 1580 e mais intensamente com o desvalimento gradual do Tratado de Tordesilhas. A preocupação lusitana de ampliar os seus domínios fez com que, em pouco tempo, os conquistadores chegassem até ao NAPO, ORENOCO e OIAPOQUE. Dessa forma, a Amazônia foi conquistada para a coroa portuguesa, mas a sua colonização limitou-se a pequenos núcleos às margens dos principais rios, onde a exploração das matérias-primas fôsse compensadora e os indígenas, menos hostis. Os vestígios dêsse quadro ainda hoje são encontrados, sem grandes alterações.

DIVISÃO NAVAL DO NORTE

Se por um lado não havia ameaças, nem disputas pela posse da Amazônia, já o mesmo não ocorre ao longo da costa. Não só os te-

(*) O Capitão-de-Mar-e-Guerra EUGENIO MARQUES RODRIGUES FRAZÃO serve atualmente no Estado-Maior da Armada. Comandou a FLOTILHA DO AMAZONAS, nos anos de 1964 e 1965, tendo conquistado para a sua Força o "MÉRITO HIDROGRÁFICO", galardão dado àqueles que, não pertencendo aos serviços de hidrografia, tenham contribuído de forma significativa para o enriquecimento da cartografia náutica brasileira. Possui os cursos da Escola de Guerra Naval Básico, Comando e Superior) e é diplomado pela Escola Superior de Guerra (Curso de Comando e Estado-Maior das Forças Armadas e Curso Superior de Guerra). Preparou este trabalho atendendo à solicitação que lhe fez a nossa Revista, por intermédio do Capitão-de-Fragata JÚLIO PAULO MARQUES FERREIRA, ilustre oficial do Estado-Maior da Armada.

souros encontrados, como também a transposição dos Andes e da selva, constituíam dificuldades naturais que desestimulavam a penetração pelo oeste. Entretanto, na costa era bem outra a situação: tanto os piratas como as Companhias de Colonização, vendo frustradas as suas tentativas ao sul, a leste e no nordeste, buscavam alguma compensação no norte do litoral brasileiro e no fantasioso "Mar Dulce". Essa ameaça levou o então Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e do Grão Pará, Alexandre de Souza Freire, a criar, em meados de 1728, a DIVISÃO NAVAL DO NORTE. A finalidade da Divisão Naval do Norte era a proteção das nossas costas contra incursões de piratas e a fixação de estabelecimentos das indesejadas Companhias de Colonização e, para tanto, foi formada com navios apropriados para as atividades em alto-mar.

NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZÔNIA

O Brasil adotou logo a navegação com navios a vapor; entretanto, na Amazônia êsse tipo de propulsão não era bem recebido pelas autoridades. Estas receavam que o consumo de lenha e os prováveis incêndios, provocados pelas fagulhas que se desprendiam das chaminés, devastassem a floresta amazônica. Dentro dêsse ponto de vista, dificultavam a permanência dos navios a vapor nop ôrto de Belém e os impediam de subir os rios.

Em 1843, a Marinha procurou demonstrar as vantagens do emprêgo do navio a vapor, mandando a "GUAPIAÇU" a Belém para subir o Rio Amazonas até Manaus. A experiência obteve pleno êxito, porque o consumo de lenha não "destruiu" a floresta, nem as fagulhas desprendidas das "caldeirás do demo" espalharam incêndios, quer nos navios próximos, quer nas construções ribeirinhas, quer, muito menos, na mata.

Vencida a resistência oposta à adoção do tráfego de navios a vapor, tornou-se bem mais fácil a subida dos rios. Sem dúvida era muito penoso superar a força da correnteza com emprêgo de embarcações a velas e a remos.

FRANQUIA A NAVEGAÇÃO

Todos sabemos as grandes vantagens decorrentes da abertura dos portos brasileiros, decretada em 1808. Entretanto, os benefícios não se estenderam à Bacia Amazônica, que permaneceu vedada às embarcações estrangeiras. Êsse monopólio obrigava a demorados e dispendiosos transbordos em Belém. Enquanto perdurou a idéia de que a navegação a vapor era perigosa no interior da Bacia Amazônica, os grandes navios eram retidos, obrigatòriamente, em Belém e impedidos de ir rio acima. Após a viagem da "GUAPIAÇU", os armadores não mais se conformaram com essa limitação e promoveram a revogação dessa proibição. Finalmente, em 1864, a Bacia Amazônica foi

franqueada à navegação internacional. Os resultados não se fizeram esperar: foram criadas linhas diretas com a América e a Europa, e o comércio tomou grande impulso.

FLOTILHA DO AMAZONAS

O crescente desenvolvimento da navegação comercial, com intensa participação de companhias estrangeiras e, mais ainda, a experiência adquirida nas ações fluviais desenvolvidas na guerra com o Paraguai, levaram o inolvidável Visconde de Ouro Preto, Ministro da Marinha Imperial, a criar a FLOTILHA DO AMAZONAS, em 2 de junho de 1868, em substituição à Divisão Naval do Norte.

A Flotilha do Amazonas recebeu missão bem mais ampla, cabendo-lhe não só a proteção do litoral, como também os patrulhamentos marítimo e fluvial, e mais a vigilância das fronteiras interiores. Mis-

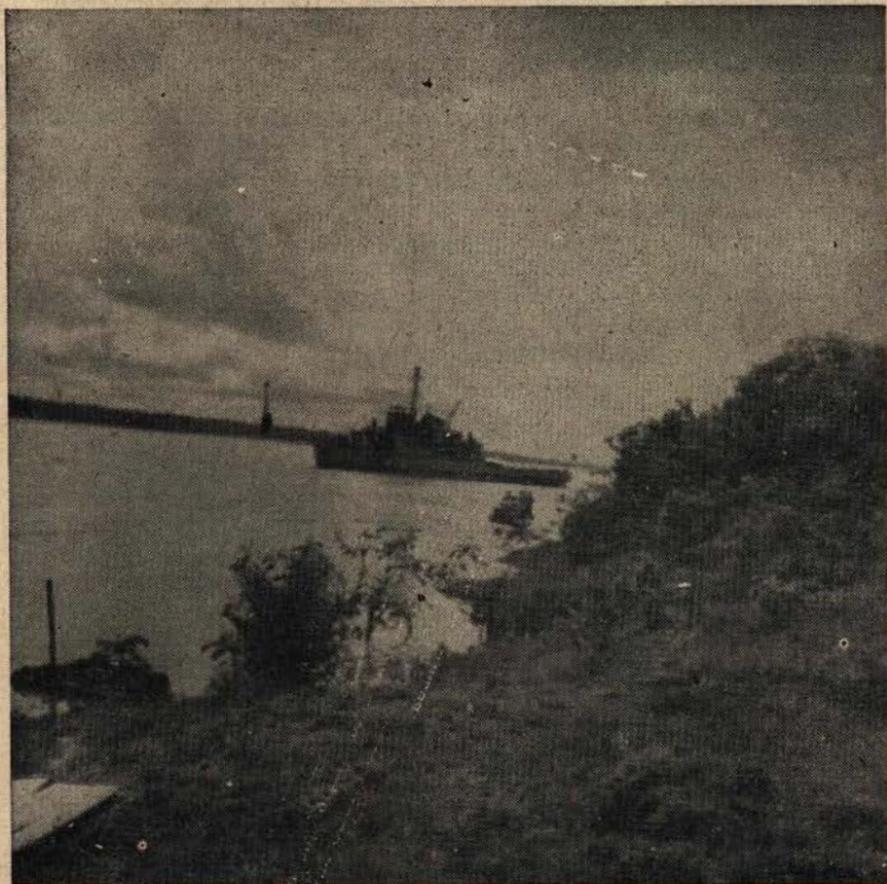


Fig. 1 — A Corveta navegando no Rio Solimões

são gigantesca que, para ser fielmente cumprida, obriga ao empenho de grande quantidade de meios, com especificações especiais, a fim de satisfazer às diferentes áreas de operações e à natureza de cada serviço.

Os primeiros navios da Flotilha do Amazonas foram os remanescentes da antiga Divisão Naval do Norte. De lá para cá, não pôde a Marinha incorporar novos meios perfeitamente adequados às características aconselhadas para a Amazônia. Assim, pela Flotilha do Amazonas têm passado muitos navios adaptados, em sua maioria navios de características oceânicas. Tais adaptações ou, melhor dizendo, tais improvisações exigem esforço hercúleo do pessoal que garante os navios, para cumprir, da melhor forma possível, as tarefas que deles se espera. Não é fácil ter-se um navio versátil, que atenda indiferentemente às condições oceânicas e fluviais; basta só ressaltar que, enquanto um navio no mar deve ter quilha, no rio requer "fundo de prato". A quilha de um navio implica em maior calado e formato de casco que faz o navio inclinar-se perigosamente ao "assentar" num banco; o navio de "fundo de prato", no mar, fica instável e balança ameaçadoramente. Muitas outras características poderiam ser citadas, mas por certo essa fala mais alto, até mesmo para aqueles que não tenham vivência dos problemas náuticos.

A importância natural dada pela Marinha às atividades no mar fez com que, normalmente, os navios incorporados à Flotilha do Amazonas fôssem de características oceânicas. Disso resultou que a penetração na Baía Amazônica ficasse bastante prejudicada, mormente ao longo dos caprichosos afluentes do Amazonas-Solimões. (Fig. 1)

LIBERDADE OPERATIVA

Além das dificuldades decorrentes das características dos navios, a penetração na Baía Amazônica era contida pela total dependência ao serviço de praticagem regional. De fato, a navegação tanto na calha principal (rios Amazonas—Solimões), como nos afluentes, exige detalhado conhecimento das condições locais para encontrar o canal de passagem livre. O rio ora é largo, ora é estreito; as margens são praias, barrancos ou cobertas pela vegetação densa; o fundo ora é de areia, ora de pedra; trechos cheios de ilhas, trechos com poucas ilhas, trechos sem ilhas; períodos de cheias, períodos de vazantes imprevisíveis. Tudo isso faz o canal de passagem ser ora junto a uma margem, ora junto a outra, ora a meio, ou então em verdadeiro ziguezague. Os práticos, homens nascidos e criados na região, conhecem cada curva, cada ponta, cada ilha, cada "casa" e até mesmo as árvores, e por essas referências conduzem as embarcações. A força da correnteza e a grande variação das profundidades impedem o estabelecimento de bóias demarcadoras, usadas para balizar os canais. (Fig. 2)

É imprescindível que a Marinha de Guerra tenha recursos próprios para alcançar, com segurança, qualquer ponto da Amazônia;

portanto, não é aceitável depender totalmente da memória humana. O prático, além de sofrer as limitações da falibilidade humana, muitas vezes é tolhido pelo mau tempo, ou pela escuridão da noite. Como solução adequada para o problema, a Marinha incorporou, à Flotilha do Amazonas, Corvetas dotadas de equipamentos eletrônicos: radar e ecobatímetro. O radar fornece distâncias e marcações (ou azimutes) de pontos notáveis de terra, enquanto que, simultaneamente, o ecobatímetro dá as profundidades. Com o auxílio do radar e do eco, foram organizados inicialmente croquis e depois, elaboradas cartas de praticagem, que assegurem aos navios da Marinha livre navegação na Baía Amazônica, sob quaisquer condições de tempo e de luz. A "memória eletrônica" tem demonstrado nítida superioridade sobre a "memória humana" dos práticos. Em virtude das grandes extensões a percorrer e do sistema de labirintos que distinguem a Baía Amazônica, os práticos são conhecedores apenas de um determinado rio e às vezes de trechos de um dado rio. Para melhor testemunhar o acerto da adoção da "memória eletrônica" para desenvolver a liberdade operativa da Flotilha do Amazonas, basta acompanhar na carta da região amazônica a penetração já assegurada pelas Corvetas. A maioria dos pontos limites foram alcançados pela primeira vez depois de 1963. Isso nos permite asseverar a possibilidade de as Corvetas alcançarem qualquer ponto da Amazônia, desde que o rio ofereça profundidade e largura suficientes. A Corveta mede 60 metros e cala 4 metros; portanto, um fundo menor de 4 metros impede o avanço



Fig. 2 — FAINA DE SOCORRO — Desencalhe do NM "Barbacena", do Lóide Brasileiro, na região dos Estreitos, no Rio Amazonas

da Corveta; já uma largura inferior a 60 metros nem sempre constitui um impedimento definitivo, desde que a Corveta possa inverter a proa, entrando parcialmente num igarapé e manobrando à ré, para finalmente dar adiante já no rumo oposto, possibilitando o regresso.

A liberdade operativa é, pois, a faculdade que tem a Flotilha do Amazonas de navegar, de dia e à noite, sob quaisquer condições de tempo, com segurança, na Bacia Amazônica, independentemente de práticos regionais, valendo-se de suas cartas de praticagem e empregando a "memória eletrônica" fornecida pelo radar e ecobatímetro.

AÇÃO CIVICA

O apoio às populações ribeirinhas e às organizações filantrópicas, oficiais e particulares, civis e religiosas, tem sido uma constante nas atividades da Flotilha do Amazonas. Em suas viagens, as Corvetas

levam médico, dentista, vacinador e técnicos, que prestam assistência aos povoados, vilas e até mesmo às cidades. As Corvetas transportam também remédios, vacinas e material diverso, destinados às escolas, aos asilos, aos centros agropecuários, às Prefeituras, às Missões e organizações federais e estaduais.



Fig. 3 — AÇÃO CIVICA — O médico de bordo atendendo à população de Ribeirinha

Face às distâncias entre um povoado e outro, e entre esses povoados e as cidades de maiores recursos e, principalmente, à falta de transporte, cada povoado se torna um verdadeiro oásis no

deserto verde amazônico. É comum encontrar gente que nunca viu um médico e muito menos um dentista. Os hábitos de higiene são tão primários que as epidemias dizimam, cruelmente, os núcleos populacionais e deixam indeléveis vestígios. A vida dessa gente está quase ainda no estágio primitivo, sem técnicas ou ambições. Fazem o mesmo que seus antepassados faziam e aguardam conformados o mesmo fim. Dedicam-se apenas a obter da exuberante natureza os seus alimentos e mais o que fôr indispensável para a troca ou barganha daquilo que necessitam. Oferecer novas perspectivas, mostrar horizontes mais amplos, tem sido um dos aspectos da ação da Marinha na Amazônia, como complemento de sua missão principal.

A chegada da Corveta a um povoado, vila ou cidade é motivo de contentamento geral, pois a sua presença significa médico, dentista (Fig. 3), vacinador e substancial ajuda às escolas, às enfermarias, aos

asilos, às Missões e às organizações dos governos federal, estadual e municipal. Hoje, graças à liberdade operativa, as Corvetas fazem viagens mais freqüentes e as populações reconhecidas batizaram-nas de "CORVETAS DA ESPERANÇA"! (Ver N. da R. — pág. 145).

APOIO AS FORÇAS ARMADAS

A Flotilha do Amazonas, sediada em Belém (Pará), está diretamente subordinada ao Comandante do 4º Distrito Naval, que é o Comandante Naval da Amazônia, e por delegação desse Comandante



Fig. 4 — SAUDAÇÃO AO EXÉRCITO
— O Comandante da Corveta "Iguatemi"
cumprimentando o Exmo. Sr. Ministro
da Guerra e sua Comitiva

Naval mantém contatos permanentes com os Comandante Militar da Amazônia e 8ª Região Militar (CMA/8ª RM), Comandante da 1ª Zona Aérea (1ª Z Aer), Comandante do Grupamento de Elementos de Fronteira (G. E. F.) e com o Presidente da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) (Fig. 4) Desse entendimento resulta que as Corvetas, em suas viagens, levam tudo aquilo que possa ser embarcado, para atender às necessidades das Unidades das Forças Armadas, espalhadas pela Amazônia. Pelo aproveitamento de todos os espaços disponíveis, as Corvetas transportam mais de 100 toneladas de material em suas viagens. (Fig. 5) Podemos avaliar essa colaboração, lembrando que os aviões, normalmente empregados na Amazônia, transportam, no máximo, duas toneladas.

As unidades sediadas em Pôrto Velho, Tabatinga (Fig. 6), Estirão do Equador, Ipiranga, Vila Bitencourt, Clevelândia, Oiapoque, Macapá, Obidos, e outras, incluindo evidentemente Manaus, recebem visitas periódicas das Corvetas, levando sempre mensagem de apoio. Nessas oportunidades, os laços de amizade e camaradagem são estreitados, numa mútua compreensão dos problemas e no sadio propósito de superar as dificuldades da região. (Fig 7)

CONFRATERNIZAÇÃO COM AS NAÇÕES VIZINHAS

A Amazônia faz limites com sete nações. As Corvetas procuram manter intercâmbio com as Fôrças Navais desses países e já o conseguiram com cinco delas. O acesso, quer à Bolívia, quer à Venezuela, é impedido pela existência de trechos encachoeirados, que limitam o avanço das Corvetas. Assim, no rio Madeira, a penetração chega até Pôrto Velho; no rio Branco, não se pode ir além de Caracará. A confraternização com o Peru, Colômbia e as três Guianas já se tornou salutar rotina, que muito contribui para consolidar a Política de Boa Vizinhança.

NOVOS MEIOS FLUTANTES

A Marinha tem bastantes subsídios sôbre os problemas amazônicos e em particular sôbre as características a que devem satisfazer os navios destinados a operar naquela região.



Fig. 5 — TRANSPORTE DE MATERIAL — Soldados da 7ª Cia. de Fronteiras, em "Tabatinga", desembarcando material transportado pela Corveta

O Brasil, por sua vez, está com a sua construção naval em franco progresso. Vários estaleiros modernos estão aplicando as técnicas mais avançadas. Essa circunstância oferece perspectivas de que, num futuro próximo, a Marinha possa concluir a construção dos tipos de navios adequados para operação, quer na costa Norte, quer no interior da Bacia Amazônica.

Os estudos atuais mostram claramente que a Flotilha do Amazonas deve ser dotada de meios próprios para o mar, para a calha principal (Amazonas—Solimões) e para os afluentes. Uma vez concretizado esse plano, é bem provável que a Marinha amplie ainda mais os atuais limites de penetração e que possa, em qualquer época do ano, alcançar esses pontos, independentemente dos períodos de cheia.

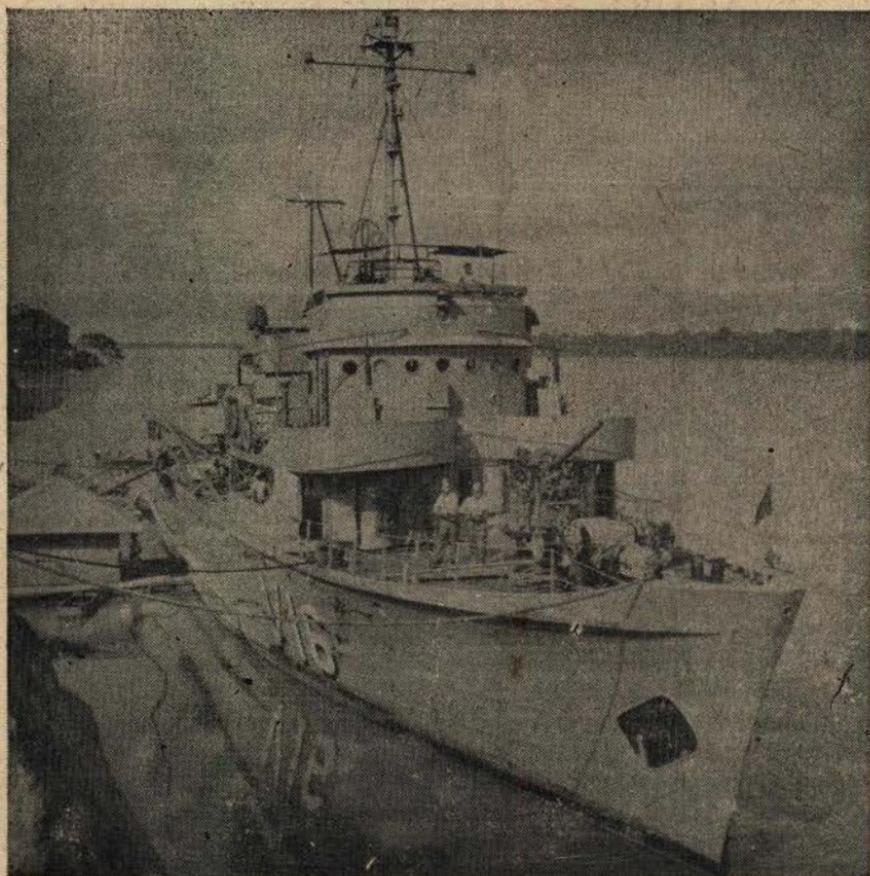


Fig. 6 — Uma Corveta amarrada ao barranco, em "Tabatinga"

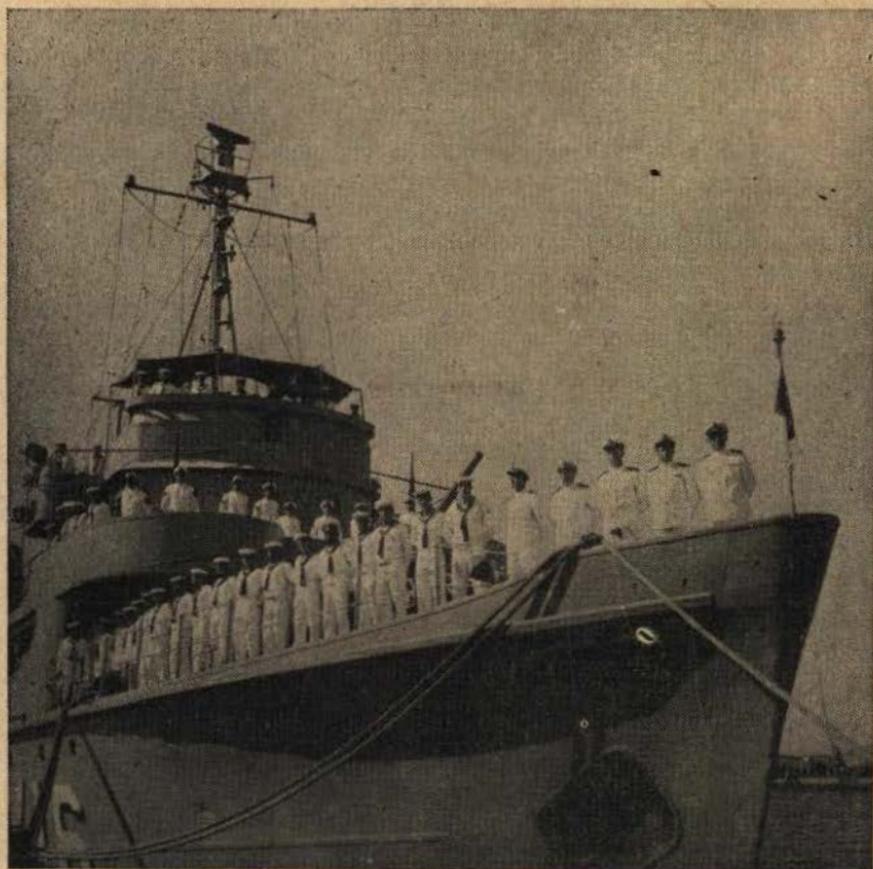


Fig. 7 — POSTOS DE CONTINÊNCIA — A Corveta preparada para receber a visita do Ministro da Guerra, do Cmt do CMA e do Cmt do GEF, em "Tabatinga"

N. da R. — Relativamente ao assunto, "Notícias da Marinha" (n. 35, de 1º Jul 66) acaba de divulgar a significativa nota:

"Içado, pela primeira vez em Maraã, o Pavilhão Nacional".

A localidade de Maraã, situada às margens do rio Japurá, recebeu, dias atrás, a visita da Corveta Iguatemi, que trouxe, como sempre, o médico, o dentista, remédios e alimentos.

Naquela oportunidade a "Iguatemi" confeccionou e içou um mastro com o pavilhão nacional, inexistente até então naquela pequena cidade; ainda naquela ocasião, foram reparados o diesel gerador e as caldeiras da escola ali existente; nesta escola foram distribuídos mapas do Brasil e material escolar.

CONCLUSÃO

Apresentamos alguns aspectos, que julgamos demonstrar que, de fato, a Amazônia — bacia fluvial e costa — região sob a jurisdição do 4º Distrito Naval, preocupa desde há muito tempo o Brasil e particularmente a Marinha, no tocante à sua defesa e desenvolvimento.

A Marinha na Amazônia surgiu da necessidade imperiosa de preservar a nossa integridade territorial e como afirmação de nossa soberania; além disso, constituiu-se sempre pioneira em tôdas as atividades e aplicações de novas técnicas, particularmente, nos setores de marinharia, navegação e construção naval.

A versatilidade exigida para o emprêgo dos navios pertencentes à Flotilha do Amazonas, para atender aos problemas da região, implica em permanente estado de alerta. Não é sem razão que se diz jocosamente que "na Amazônia tudo é diferente: o impossível acontece e a exceção é regra"!... Assim, as quatro Corvetas incorporadas à atual Flotilha do Amazonas vêm-se obrigadas a transportar ora pessoal, ora material; a atender missões de misericórdia e calamidade pública; a participar de missões científicas; a fazer patrulhamentos, costeiro e fluvial; a dar caça a embarcações suspeitas; a disciplinar as atividades de pesca; a policiar as fronteiras; a prestar socorro; a rebocar e fazer salvamentos; a participar de operações militares; e a muitas outras tarefas, conforme as circunstâncias.

Concluindo, pensamos que diríamos tudo se, parodiando o lema da Cavalaria, afirmássemos que a Flotilha do Amazonas "não é melhor, nem pior, nem tampouco diferente", e sim, igual a qualquer outra Unidade, do Exército, da Aeronáutica ou da própria Marinha, que procura vencer as dificuldades e explorar as suas qualidades, para bem servir à Pátria.

AOS NOSSOS COLABORADORES

As páginas da A DEFESA NACIONAL estão abertas, como sempre estiveram, a todos quantos queiram colaborar conosco, enviando-nos seus trabalhos para publicação. Nem sequer é condição, para a aceitação de colaborações, que os seus autores sejam assinantes da Revista. Mas, é claro que preferiríamos que todos aqueles que ainda não tenham assinatura da "DEFESA" procurassem tomá-la, pois assim estariam ampliando a sua valiosa colaboração e, ao mesmo tempo, cooperando para a melhoria crescente e para o maior prestígio desta Revista, que já é "a sua Revista".