

Estratégia de defesa da Amazônia brasileira

Roberto Gama e Silva*

O Brasil herdou o imenso e riquíssimo território da nossa Amazônia graças à visão penetrante do estadista português Sebastião José de Carvalho e Melo, que viria a se tornar Conde de Oeiras e, depois, Marquês de Pombal.

O Marquês de Pombal foi nomeado primeiro-ministro do Rei Dom José I por decreto de 5 de agosto de 1750 e, nessa situação, permaneceu até a morte do Rei, em 23 de fevereiro de 1776.

Durante 26 anos, o Primeiro-Ministro foi o gênio que executou a obra governativa do Rei Dom José I, uma das mais profícuas de Portugal.

Segundo o historiador lusitano Joaquim Ferreira, “os portugueses têm razões sobejas para venerar em Pombal o maior governante da pátria”.

Nós, brasileiros, também temos razões sobejas para considerar Marquês de Pombal o responsável pela anexação definitiva ao Brasil do território da Amazônia, com superfície superior à soma dos territórios da Índia e do Paquistão.

Quando tomou posse como primeiro-ministro do Reino, decorriam sete meses da assinatura do Tratado de Madri que, pela primeira vez, desde o Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494, procurou definir os limites entre as possessões de Portugal e Espanha na América do Sul.

Diga-se de passagem, por pertinente, que o novo Tratado foi viabilizado pelo princípio do *uti possidetis facto*, proposto pelo Secretário de Dom João V, o paulista Alexandre de Gusmão,



que no ano anterior, isto é, em 1749, mandara confeccionar o Mapa das Cortes, no qual apareciam as terras efetivamente ocupadas pelos portugueses na América do Sul.

O Tratado acabou sendo firmado, porque os espanhóis admitiram que haviam avançado ilegalmente sobre o arquipélago das Filipinas, no Oceano Pacífico.

Então, a linha original de Tordesilhas foi deslocada para oeste, na América do Sul, de modo a legitimar as terras desbravadas pelos portugueses e para leste, no Pacífico, para submeter as Filipinas ao domínio do Rei da Espanha.

Em resumo, a Amazônia brasileira foi trocada pelas Filipinas!

Como aparece na figura acima, o mapa da Amazônia ainda estava incompleto, pois faltava acrescentar o Acre, cujo contorno ainda se achava indefinido, pelo fato de não ter sido

* Almirante reformado.

determinada a posição correta das nascentes do Rio Javari, ponto de onde seria traçada uma linha leste-oeste até a origem do Rio Madeira, na confluência do Mamoré com o Beni. O Acre, vale lembrar, só foi incorporado oficialmente ao território brasileiro pelo Tratado de Petrópolis, firmado com a Bolívia em 17 de novembro de 1903, após a vitória pelas armas de aguerridos brasileiros sob o comando firme do gaúcho José Plácido de Castro.

A dimensão e a natureza da Amazônia chamaram, de imediato, a atenção do Marquês de Pombal.

Para começar, nomeou o próprio irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, oficial de Marinha, para o cargo de governador



do Grão-Pará e Maranhão, com a missão de assegurar, de todas as maneiras, a integridade das terras da Amazônia transferidas para o domínio de Portugal.

Mendonça de Furtado criou, em 1755, a Capitania de São José do Rio Negro, elegendo como sua primeira capital a localidade de Mariuá, hoje Barcelos, para estimular o povoamento da bacia do Rio Negro e contribuir para eliminar a penetração espanhola pelas

aquavias daquela região. Na impossibilidade de ocupar fisicamente a imensa região, Pombal delineou a estratégia portuguesa para manter a Amazônia sob domínio português: "Tamponamento das vias de acesso do exterior para o interior da região e vivificação dos pontos fronteiros confrontantes com pontos vivificados do outro lado da fronteira."

Em 6 de junho de 1755, Pombal decretou a emancipação completa dos índios que habitavam a Amazônia, conquistando assim o apoio dos silvícolas à causa portuguesa. No dia seguinte, em 7 de junho de 1755, foi criada a Companhia do Grão-Pará e Maranhão, sociedade cujo capital foi subscrito pelos empresários da praça de Lisboa, com o propósito de alijar os intermediários no comércio com a região, sobretudo os ingleses.

A estratégia pombalina tem prevalecido até hoje, embora posta em prática inconscientemente. O Exército Brasileiro, ultimamente, vem se empenhando em ampliá-la por intermédio de um projeto denominado Calha Norte, que consiste basicamente no aumento dos efetivos das unidades dispostas ao longo da fronteira ao norte do Rio Amazonas, além da criação de novos agrupamentos militares na mesma região lideira.

Essa medida, embora contribua para a proteção da fronteira, não é de todo eficiente no que tange ao tamponamento, pois o espaço amazônico não é propriamente continental, eis que se assemelha a imenso arquipélago, tal a quantidade de rios e igarapés que cortam o terreno.

A Força Aérea Brasileira acaba de tamponar, com eficiência, o espaço aéreo da região, mediante a instalação de rede de radares e o estacionamento de aeronaves de combate nas bases existentes, com o que o contrabando e o descaminho de materiais de valor decresceram sobremaneira.

Com essa inovação, todos os bens normalmente transportados pelas aeronaves piratas

foram desviados para as hidrovias, cujo patrulhamento é ainda frágil. A fragilidade do tamponamento das hidrovias pode ser ilustrada com três exemplos lapidares.

O primeiro exemplo relaciona-se com o descaminho de madeiras, em toras e serradas, crime cometido pelo Grupo Ludwig, antes da implantação da Agência da Capitania dos Portos em Munguba (o porto de Monte Dourado).

O Grupo Executivo para a Região do Baixo-Amazonas (Gebam) demonstrou para as autoridades governamentais, inclusive para o próprio presidente da República, que a empresa Jari Florestal e Agropecuária havia descaminhado, por longo tempo, madeiras em toras e beneficiadas, cujo valor, a preços de 1982, ultrapassava a casa de US\$1,2 bilhão.

Respaldavam essa revelação o cotejo entre o inventário florestal, levantado alguns anos antes pelo Radambrasil e o volume de madeiras contido na área desmatada, a capacidade das três serrarias logo instaladas na área, o depoimento dos práticos que conduziam os navios do armador Ludwig ao longo do Rio Jari e a frequência de atracação desses navios no porto de Munguba.

Ressalte-se que, dos números revelados pelo cotejo acima citado, foram descontados todos os recursos madeireiros usados nas benfeitorias introduzidas na implantação dos diversos projetos do empresário Daniel Ludwig, incluindo até os dormentes usados na ferrovia particular da empresa.

Todo esse volume de madeiras transportado ilegalmente cruzou a foz do Amazonas, pelo chamado “Braço Norte”, na verdade a foz do grande rio, sem que fosse detectado.

Em setembro de 2001, o navio *Artic Sunrise*, de bandeira inglesa e pertencente à organização não governamental estrangeira Greenpeace, famosa por se intrometer em assuntos inter-

nos de outros países, penetrou no Rio Amazonas para executar a demarcação das terras reservadas para os 361 nativos da tribo Deni, estabelecidos entre os rios Xerua, afluente do Juruá, e o Cuniuá, da bacia do Purus.

Aplicando os mesmos critérios “metafísicos” usados para a concessão de reservas para os silvícolas, os denis foram aquinhoados com uma área de 998.400 hectares.

Pois bem, o *Artic Sunrise* suspendeu do porto de Manaus, no dia 20 de setembro de 2001, demandando a área concedida aos denis, levando a bordo o cacique Haku Varashadeni, da tribo em questão, dirigentes da Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (Coiab), representantes do Conselho Indigenista Missionário (Cimi) e da Operação Amazônia Nativa (Opan), todos reunidos para proceder à demarcação da reserva, “já que o governo brasileiro não havia cumprido o compromisso constitucional de demarcar todas as terras indígenas até 1993”.

Os dois exemplos alinhados demonstram a necessidade de instalação de estação naval nas proximidades de Macapá, dotada com navios-patrolha e com radares de superfície fixos, para tamponar a foz do Amazonas e apresar navios envolvidos em operações ilegais ou antinacionais.

O terceiro exemplo refere-se ao início do curso do Rio Solimões, nas proximidades da tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia.

No período noturno do dia 4 de julho de 1949, o gaiola *Ajudante*, pertencente à frota do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAAP), navegava próximo à margem esquerda do Solimões, no trecho entre São Paulo de Olivença e Benjamim Constant, transportando 120 passageiros.

Surpreendentemente, uma canhoneira da Marinha da Colômbia, bem dotada de armamento (2 canhões de 195mm, 2 canhões de

40mm, da fábrica Bofors, e 10 metralhadoras de 20mm, da fábrica Oerlikon), aproximou-se do *Ajudante* e abriu fogo até afundá-lo. Como resultado do ataque, morreram 112 brasileiros.

Posteriormente, a diplomacia colombiana apresentou as suas desculpas, alegando que o *Ajudante* fora confundido com um navio peruano, os dois países vizinhos haviam retomado as hostilidades em torno do território onde se situava a cidade de Letícia.

A canhoneira colombiana, sem qualquer aviso às autoridades brasileiras, demandava o Rio Içá, procedente de Letícia.

A facilidade de penetração na Amazônia brasileira por embarcações procedentes do território colombiano, mediante a utilização da aquavia Içá-Putumayo, ainda persiste até hoje.

Com a atual dificuldade de uso do espaço aéreo para atividades ilícitas, o contrabando de armas e de tóxicos transferiu-se para o transporte hidroviário, tendo como principal via o Rio Içá.

Então, como a simples presença de tropa terrestre, na divisa Brasil-Colômbia, não propicia a detecção da penetração de embarcações, mormente no período noturno, cabe à Marinha o tamponamento do Rio Içá, de preferência com a implantação de estação naval em Santo Antônio do Içá, povoação localizada na margem esquerda do rio, bem na confluência com o Solimões. Além da presença de navios-patrolha, a nova estação naval deveria contar com a instalação de radares de superfície fixos e a presença de tropa de fuzileiros navais, pronta para executar operações ribeirinhas.

Ressalte-se que a localização da estação naval proposta, estrategicamente distante da fronteira, além de garantir o tamponamento efetivo do Rio Içá, ainda executaria a mesma tarefa no Rio Solimões. O reforço da presença de fuzileiros navais na estação naval, ade-

mais, tornaria a atuação desse segmento de projeção do Poder Naval mais sintonizada com a conjuntura.

Obviamente, a ideia de criação de duas novas estações navais na Amazônia inclui, necessariamente, o aumento do número de navios-patrolha fluviais e costeiros, em operação na região, além de unidades para a condução de operações ribeirinhas.

Adotadas as providências propostas, ainda se faz necessário barrar três caminhos de penetração existentes na margem direita do Amazonas, como são os rios Madeira, Purus e Juruá. Nos três casos, seria suficiente equipar as organizações militares da Diretoria de Portos e Costas, isto é, a rede de Capitancias, Delegacias e Agências, com lanchas-patrolha armadas e instalações fixas de radares de superfície, em Porto Velho, Rio Branco e Eirunepé.

Ademais, como a Estratégia de Defesa Nacional, recentemente divulgada, preconiza a presença de forças navais oceânicas no Norte do País, para se contrapor às ameaças oriundas da região de onde sopram os ventos boreais, parece óbvia a escolha da Baía de São Marcos, no Maranhão, como sede da base naval que dará apoio à Esquadra do Norte. Tal escolha não admite alternativa por causa das águas profundas e protegidas da citada baía, que permitirão o estacionamento seguro de navios de maior calado, inclusive aqueles dotados de domos de sonares com dimensões avantajadas.

Essa Esquadra do Norte também deverá contribuir, com grande eficiência, para o tamponamento avançado da foz do Amazonas.

Para concluir, deve ser enfatizado que a continuidade de aplicação da estratégia delineada pelo Marquês de Pombal, mais do que nunca, é vital para o exercício da soberania e manutenção da integridade territorial da Amazônia brasileira.