



## Curso de Preparação para admissão à Escola de Estado Maior

*Para que seja possível ter uma impressão e firmar uma opinião sobre a natureza do Curso de Preparação para admissão à Escola de Estado Maior, esta Revista publicará as questões formuladas pelos Instrutores e Conferencistas durante o ano de 1940.*

*De cada um dos trabalhos, apresentaremos uma solução, graças à gentileza e boa vontade dos oficiais alunos do curso.*

### A — GEOGRAFIA

#### 1.º Trabalho em domicílio

Pelo Cap. José P. de Ulhôa Cintra

##### a) Questão proposta

Considerando o passado econômico do território do re, a atual situação da borracha nativa e as condições climatológicas;

Considerando-se, por outro lado, a estrutura geológica as condições do relevo dessa região;

Admitindo a possibilidade da existência de petróleo em quantidade explorável e,

Tendo em conta a situação fronteiriça e a escassez da população em todo o Oeste brasileiro;

Formular e fundamentar uma opinião acerca da possibilidade da exploração imediata do petróleo acreano, dis-  
tando principalmente:

- 1.º — as vias de transporte e as vantagens e inconvenientes de um oleoduto internacional;
- 2.º — a obtenção da mão de obra nacional;
- 3.º — a conveniência do povoamento da bacia do Amazonas a partir das cabeceiras dos afluentes;
- 4.º — as vantagens e inconvenientes da substituição da nossa fronteira desértica de Norte e Noroeste por uma fronteira efetivamente ocupada, viva.

#### NOTA DO INSTRUTOR CHEFE

1) as soluções devem estar fundamentadas nos conhecimentos básicos e devem ser organizadas sob forma clara e concisa, segundo um método lógico em que o principal se destaque do secundário e as idéias essenciais mereçam o relevo necessário.

2) Conquanto seja útil o estudo em equipe, é de todo indispensável, para a justa apreciação do valor de cada trabalho, o cunho pessoal em sua elaboração. (N. 13 das Diretrizes de Instrução).

#### b) SOLUÇÃO

##### 1) — OS TRANSPORTES NO ACRE. AS POSSIBILIDADES DA REDE HIDROGRÁFICA.

Os rios Juruá e Purús, cujos leitos se orientam no sentido geral SW-NE, ambos tributários da margem direita do Solimões, constituem os dois únicos eixos de penetração às florestas acreanas. Seus cursos, sensivelmente paralelos e separados por vasta faixa terrestre de extensão superior a 300 kms., não possuem uma única transversal de ligação.

As comunicações entre Rio-Branco e Cruzeiro do Sul, os dois maiores agregados humanos existentes nessa região, um à beira do Acre, afluente do Purús, outro na bacia do Juruá, ainda hoje exigem um espaço de tempo nunca inferior a 60 dias. E' que, na falta de uma transversal, para ir de Rio-Branco a Cruzeiro do Sul, é obrigado a descer o Acre, o Purús e o Solimões, subir o Negro até Manaus para, depois de uma baldeação, remontar o Solimões e chegar o Juruá.

Idênticos no aspecto e na configuração geral, o Juruá e o Purús, que poderíamos chamar de rios gêmeos, apresentam a extensão de 3.283 e 3.210 kms. respectivamente.

O Juruá, que mais diretamente nos interessa na solução da questão proposta, por isso que é nas suas nascentes ou nas de seus formadores que se encontra o lençol pretrolífero, apresenta em tôda a extensão o desnível de 410 ms., dos quais 239 nos primeiros 318 kms., até a embocadura do rio Breu. E', pois, um verdadeiro rio de planície.

O Purús tem as nascentes na serra de Contamana. A velocidade, muito forte nas cabeceiras, vai diminuindo sucessivamente à medida que se aproxima da foz, onde é diminuta, apresentando aí a largura de 400 ms. e a profundidade média de 15 ms.. Em "Cachoeira", ponto terminal da navegação da Amazon River, durante a vasante, o rio apresenta 300 ms. de largura e a profundidade máxima, na enchente, de 12 ms., dando na vasante, navegação para calado de 10 pés (3m,30). Na foz do Acre a largura é de 140 ms. e a profundidade de 11 ms. em Fevereiro, passa a 1 m,50 em Agôsto.

As condições de navegabilidade de ambos os rios nos vão ser descritas pelo geólogo Pedro Moura:

"No Juruá a distância de Manaus a Cruzeiro do Sul é vencida em cêrca de 20 dias, na estação das cheias, por gaiolas que poderiam, então, ir até a fronteira com o Perú, na foz do Breu. O Purús, na estação das cheias, comporta navios fluviaes de mil toneladas, com calado de 10 a 12 pés (3m,30 a 3m,50), até a bôca do Acre, ou um pouco mais a montante. Os gaiolas de 200 a 300 tons. e calado de 6 a 8 pés, na mesma estação, podem atingir os limites do nosso território em Xapury ou Brasília, ou em outros afluentes dêsse rio. Na estação de estiagem cessa a navegação dos gaiolas à capital do território, a qual só é atingida por embarcações de 100 tons., de roda à pôpa, com pequeno calado. Ocasões há em que mesmo estas não alcançam Rio Branco, fazendo-se transbordo de carga e passageiros, para batelões a motor".

"O perigo da navegação a vapor nos altos rios do Acre decorre do regime dos mesmos, pois se uma vasante surpreende o gaiola naquela região, êste fica obrigado a aguardar um repiquete e tal espera se estende, às vêzes, por 6 meses, ficando o navio inteiramente em sêco, escorado a alguns metros acima das baixas águas.

Êste é um fato comum na história da navegação do alto Acre. Embora possam chegar a Cruzeiro do Sul durante 4 a 6 meses do ano, não o fazem entretanto os gaiolas da Amazon River. Sua carga é baldeada no baixo Juruá para cha-

tinhas, de rodas à pôpa, que servem mensalmente Cruzeiro do Sul e Vila Seabra, no Tarauacá. Na estiagem torna-se mais precária a navegação a vapor e, no Juruá, as próprias chatinhas, já a meio caminho de Cruzeiro, só podem navegar durante o dia, não só devido aos baixios como, principalmente, ao perigo de serem furadas pelos paus secos que juncam o leito. Mais penosa se vai tornando a viagem acima da bôca do Tarauacá e anos há em que essas pequenas embarcações de 3 pés de calado só podem atingir a foz do Ipixuna, mormente nos meses de Agosto e Setembro”.

A Amazon River é a única empresa que mantém mensalmente a navegação para essas regiões, navegação bem subvencionada pelo Governo Federal”.

## II — O PROBLEMA DO TRANSPORTE DO PETRÓLEO. VANTAGENS E INCONVENIENTES DE UM OLEODUTO INTERNACIONAL.

Vistas assim as condições de navegabilidade dos dois únicos eixos de penetração à região Acreana, seremos forçados a concluir pela impraticabilidade de aproveitá-los como escoadouros do lençol petrolífero Sub-Andino, limítrofe do Perú.

Partindo da premissa de que o petróleo aí existente se apresenta em quantidade explorável, ver-nos-emos na contingência de procurar-lhe outro meio de escoamento ou transporte.

Várias são as soluções que o problema apresenta, todas, por certo, dispendiosas e complexas.

A mais econômica e, certamente, a que proporcionaria o aproveitamento imediato do petróleo, seria a construção de um oleoduto que fôsse ter ao rio Ucaiale, tributário do Marañon, e distante cerca de 150 kms. da região petrolífera. Até Iquitos seria o petróleo transportado em embarcações de pequeno calado e daí em diante passaria para o bordo dos grandes navios, rumo ao Atlântico.

Tal solução, conquanto a mais prática e econômica, apresenta sérios inconvenientes. O Brasil, possuidor da mais rica via fluvial do mundo, dispondo de cerca de 9.000 kms. de costa, tornar-se-ia tributário do trânsito por país estrangeiro. E, embora a exploração do petróleo não seja fator de fixação de populações, sempre levaríamos algum progresso às fronteiras peruanas, por efeito do numerário que forçosamente aí circularia, em detrimento de nosso próprio desenvolvimento. E' preciso que se não perca de vista a cir-