

AMAZÔNIA INCOMPARÁVEL

MILTON SERGIO SILVA CORRÊA*
Capitão de Mar e Guerra (Ref^b)

SUMÁRIO

Introdução
Armando Vidigal e Gama e Silva
Aécio Pereira de Souza – comandante do NT *Garcia D' Ávila*
Comando da Flotilha do Amazonas – CF Paulo Irineu Roxo de Freitas
Comando da Corveta *Bahiana* – CC Francisco Antônio Reis
Novo comandante da Flotilha do Amazonas
Novo comandante da *Bahiana*
Flotilha do Amazonas – Assistência às Populações

INTRODUÇÃO

A curiosidade é constante quando se trata da Amazônia. Conhecedores ou não, moradores ou não, “amazônidas” ou não, sempre se manifestam com dúvidas quando tentam formular afirmações ou negativas sobre a imensa e plural região. A

gigantesca Bacia do Solimões/Amazonas oferece diversidade sobre meio ambiente, clima, pluviosidade, fauna, flora, umidade e temperatura, entre outros fatores.

O rio, desde as cabeceiras na Cordilheira dos Andes, percorrendo milhares de quilômetros, acolhendo águas de afluentes diferenciados, até o despejo no Atlântico,

* Foi chefe de Máquinas da Corveta *Bahiana*, do Navio-Transporte de Tropas *Barroso Pereira* e do Navio Mercante *Siderúrgica Nove* (na greve dos marítimos, em 1962/3); imediato do Rebocador de Alto-Mar *Tridente* e do Contratorpedeiro (CT) *Espírito Santo*; comandante do CT *Marcílio Dias*; delegado da Capitania em São Francisco do Sul e capitão dos Portos do Paraná. Serviu na *Revista Marítima Brasileira* por 20 anos.

tem um caudal impressionante. O território abriga variada população, não numerosa, nem sempre aparentada, com usos e costumes díspares. Não é possível afirmar conhecimento pleno, pois as mudanças são constantes, iludindo quem amealhe dados e fatos para tentar coordená-los.

Cientistas, técnicos, políticos, escritores e historiadores sempre têm emitido novas ideias e constatações a respeito da região. Absorvi alguns textos que chegaram a mim, desde a primeira vez em que frequentei a Amazônia, na viagem de guardas-marinha de 1959, e me entusiasmei ao contemplar a beleza e a exuberância da mata, do rio, do horizonte, do cenário ciclópico.

O Museu Emílio Goeldi e o Jardim Botânico de Belém, que visitei com minha família em 1964, quando para lá fui transferido e comissionado na Flotilha do Amazonas, obrigaram-me a conhecer mais e mais. Não foram tantas as publicações e os livros consultados, porém, entre estes, chamou-me a atenção, àquela época, um escritor ímpar e prolífico: Arthur Cesar Ferreira Reis (1906-1993), governador do Amazonas de 1964 a 1967, historiador, humanista, manauara, autor de mais de 40 livros. Ele mostrou ao Brasil e ao mundo inúmeros aspectos da Amazônia sobre história, geopolítica, recursos da região, povo, índios, fauna e flora. Foi, possivelmente, o mais completo narrador sobre a região.

Mas o assunto é amplo, e muitos são os personagens que participaram da divulgação de estudos e teses oferecidos à sociedade, como pude vislumbrar no decorrer da vida profissional e privada, ao longo de tantos anos, até ter ampliado o conhecimento, quando pertenci – com honra e privilégio – ao Corpo Editorial da *Revista Marítima Brasileira (RMB)*. Na nossa revista, ao elaborar o Índice

Remissivo completo, desde o primeiro exemplar, que data de 1851, aprendi, registrei e gravei o muito que articulistas trouxeram até todos nós. Ousei, assim, oferecer aos nossos leitores este relato que apresenta alguns tópicos, não únicos, mas, sem dúvida, relevantes. A nossa Marinha do Brasil tem muito o que mostrar em sua importante, inegável e ponderável participação.

ARMANDO VIDIGAL E GAMA E SILVA

Dois almirantes, ambos manauaras, se destacaram na carreira e no cenário brasileiro e marítimo: um analista, crítico e estrategista, talentoso e estudioso – Armando Amorim Ferreira Vidigal (1928-2009); o outro, Roberto Gama e Silva (1929-2014), era perscrutador, político, pesquisador, defensor de nossos bens e exímio escritor, tal como Vidigal.

Ambos abordaram o tema Amazônia como articulistas da *RMB*, nos brindando com páginas de lucidez e acertos, expondo e demonstrando o que era conveniente fazer para o desenvolvimento da região, por vezes em oposição ao praticado pelos governantes de todos os níveis – do federal ao municipal, do Executivo e do Legislativo.

A dilapidação de recursos minerais ficou evidente, por exemplo, com a constatação de que a Serra do Navio, no Amapá, se transformou quase em um buraco na terra. Este lamentável e triste episódio foi denunciado por Gama e Silva em dois livros: *São mesmo nossos os minerais não energéticos?* (1985) e *O entreguismo dos minérios* (1988). Sobre este último título, vale narrar o que aconteceu com a editora e a publicação. A Tchê Editora Ltda (Editor: Edgardo Xavier), ao iniciar a distribuição para o Brasil, teve todos os livros comprados, bem como a própria

editora, e após algum tempo esta foi fechada. Poucos exemplares chegaram às mãos de Gama e Silva, que os distribuiu para amigos e colaboradores (cerca de 40). Recebi um exemplar do próprio autor após conversa reservada na sede da *RMB*. Ele me relatou que havia retirado certidões nos cartórios do Rio e de São Paulo para comprovar o que afirmara e se precaver de possíveis processos movidos por aqueles que denunciara no livro. Eram e são empresas poderosas e muito ricas. Seus proprietários são influentes no País e no exterior, donos de conglomerados dominantes em negócios e na mídia. O “poder absoluto” (como tal, corrupto) comprou a tiragem quase inteira, não permitindo chegar à sociedade “a divulgação de manobras venenosas, contendo uma infinidade de exemplos estarrecedores, capaz de sacudir a opinião pública contra abusos praticados: autênticos crimes de lesa-pátria” (trecho da quarta capa do livro).

Antônio Carlos de Andrada Serpa prefaciou este livro, conclamando o País para defesa dos nossos minérios. Antônio Ermírio de Moraes assinou o prefácio de *São mesmo nossos os minerais não energéticos?*, escrevendo que “queremos ser uma terra de homens comprometidos com o futuro e com as gerações vindouras”.

Ouso dizer que as teses e conclusões de Gama e Silva podem, sem exagero, ser comparadas às que Monteiro Lobato expôs em seu *O escândalo do petróleo* (Companhia Editora Nacional, 1936). Nesta obra, Lobato narrou o seu empenho em descobrir o nosso óleo combustível, mas que acabou derrotado pelos interesses de grupos estrangeiros, apoiados pelo Governo Vargas. Algumas edições circularam nos anos de 1936 e 1937, até sua proibição pelo Estado Novo, só retornando ao mercado editorial com a abertura do regime político, em 1945.

AÉCIO PEREIRA DE SOUZA – COMANDANTE DO NT *GARCIA D’ÁVILA*

Mas a participação de oficiais da Marinha continuou: o Capitão de Corveta Aécio Pereira de Souza, que foi comandante do Navio-Tanque (NT) *Garcia D’Ávila*, lançou, em 2000 (Razão Cultural Editora), o livro *Fronteiras da Amazônia – uma guerra silenciosa*. O acadêmico Murilo Melo Filho prefaciou a obra, tendo afirmado: “O que melhor surge nestas páginas é o cenário da Amazônia, com sua floresta ciclópica, seus rios caudalosos, suas fronteiras indefesas, seus habitantes esquecidos, suas febres fatais, seus índios desamparados, suas feras perigosas, seus mistérios insondáveis, sua mata espessa, sua selva desafiadora, sua escuridão absoluta, suas riquezas inexploradas, seu ecossistema ameaçado. (...) Tudo isto envolvido num caldeirão de contrabando de madeiras, de peles, de ouro, de pedras preciosas e de sementes, (...) agravado com a corrupção, o desvio de verbas e a exploração dos seringalistas. (...) ao longo de um lustro, que ressalta de cada página deste relato, do qual nem sei o que mais admirei: se a autoridade do narrador; se o seu texto escorreito e límpido; se o seu cuidado na evocação de nomes e lugares; se o seu depoimento de testemunha presente e participante. Um livro imperdível”.

Aécio dedicou seu “humilde trabalho aos hansenianos que, abandonados por todos, vivem na selva, a mais cruel de todas as provações. À memória dos soldados do Pelotão de Fronteira do Içá, dizimados pelas febres, ignorados pelas autoridades deste País, e que permanecem em seus postos, na região mais pestilenta do mundo, até a morte. Aos marinheiros do Navio-Tanque *Garcia D’Ávila*, que

com denodo e empenho permitiram que transcendêssemos da Missão Militar para uma outra, tão ou até mais importante do que a primeira, a Missão Social de assistência médica e medicamentosa às populações ribeirinhas da Amazônia.”

O Capitão-Tenente Aécio chegou à região em 1949 para ser imediato da Corveta *Carioca*, mas por circunstâncias materiais, isto é, inoperância das caldeiras da corveta, o comandante do 4º Distrito Naval (Belém-PA) resolveu nomeá-lo comandante do Navio-Tanque *Garcia D'Ávila*, que tinha a tarefa de acompanhar e dar apoio às corvetas em suas operações de patrulha.

A catástrofe do Navio-Gaiola Ajudante

Três corvetas da classe *Carioca* haviam sido transferidas para a Flotilha do Amazonas como resposta da Marinha e do País ao incidente catastrófico com o Navio-Gaiola *Ajudante*, do Serviço de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará, ocorrido na noite de 4 de julho de 1949. O navio foi metralhado no Rio Solimões por moderna canhoneira colombiana, o que resultou no seu afundamento e na morte de 112 pessoas das 120 que estavam a bordo. Pouca divulgação se deu ao fato, e o Ministério das Relações Exteriores recebeu as desculpas e explicações do Governo de Bogotá, entre as quais as de que a tripulação era formada por soldados de cavalaria, incompetentes e ignorantes em assuntos navais e que estavam completamente bêbados.

Em Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do Consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família. O Exército Brasileiro fez a devida proteção, evitando que um mal maior acontecesse. A surpreendente e triste catástrofe não teve consequências maiores, nem punição

adequada aos culpados. As famílias das vítimas nada receberam como compensação, nem escusas por parte dos governos, nem reconhecimento por ato simbólico.

O Capitão-Tenente Aécio, no seu comando, realizou muitas viagens, desde 1949 até 1954, e, por sua iniciativa junto ao Comando do Distrito Naval, iniciou a assistência constante e regular às populações ribeirinhas, com médicos e dentistas. Da verba destinada à alimentação, com absoluta concordância de sua tripulação, em ato solidário de espíritos elevados, reservou metade para sua tripulação e a outra para adquirir e doar alimentos aos ribeirinhos.

Quem teve o prazer e o privilégio de ler Aécio não pôde deixar de se surpreender e emocionar pelos relatos que fez ao entrevistar moradores, seringalistas, doentes, pescadores, índios e tantos outros. Muitos desses personagens foram responsáveis pela manutenção de nossa soberania, contrapondo-se a invasões estrangeiras e atos de agressão, revelando a real e antiga cobiça internacional sobre nosso território. Há vários episódios relevantes e merecedores de atenção, reflexão e correspondente ação. Aécio, com tristeza, manifesta alguns exemplos de desgoverno e pouco caso de dirigentes de entidades governamentais e privadas. Escreve sobre a importância devida ao prático dos rios, com sua humildade e pobreza, sua competência, perícia e dedicação.

COMANDO DA FLOTILHA DO AMAZONAS – CF PAULO IRINEU ROXO DE FREITAS

O assunto praticagem serve para trazer à baila outra personagem com primordial importância na ambiência amazônica. Aqui se sobressai um comandante da Flotilha do Amazonas: Capitão de Fragata (CF)

Paulo Irineu Roxo de Freitas (depois vice-almirante). Aproveitando o conhecimento dos práticos dos rios, passou a copiar em rascunho o caminho que as corvetas da classe *Imperial Marinheiro* percorriam na calha principal – Amazonas e Solimões – e nos afluentes, desde Belém até as fronteiras com a Colômbia e o Peru, em Tabatinga e Benjamim Constant. Transformava os rascunhos em croquis – rolos de papel mais resistentes que permitiam anotações, rabiscos e correções. Esses croquis nem sempre representavam a realidade do momento, diante das alterações de bancos de areia, não tão constantes como alguns gostam de afirmar. Outros dizem que os encalhes são frequentes e normais, com o que não concordo, por experiência própria na Corveta *Bahiana*. Depois de editados os croquis, os práticos não mais foram utilizados pelos navios da Flotilha.

O Comandante Roxo de Freitas embarcava na corveta e participava da feitura dos croquis. Não retornava a Belém, pois ordenava que outra corveta viesse encontrá-lo nos estreitos e iniciava a confecção de outro croqui, já no outro navio; deste modo, ficava em viagem cerca de quatro meses.

COMANDO DA CORVETA *BAHIANA* – CC FRANCISCO ANTÔNIO REIS

Cabe citar outro importante personagem: Capitão de Corveta (CC) Francisco Antônio Reis, comandante da Corveta *Bahiana*. Ele foi auxiliar de Roxo de Freitas antes de assumir o comando. Francisco Reis ensinou ao imediato e aos três

oficiais da *Bahiana*¹ como navegar noite e dia nos rios em que realizamos nossas comissões: Amazonas, Solimões, Javari e Madeira, além de parte do Canal Norte do Amazonas.

Na primeira viagem, ao chegarmos à Baía das Bocas, a qual tinha este nome porque, sendo muito ampla, apresentava no horizonte várias entradas, o que iludia o navegante novato, tínhamos que escolher o acesso ao Estreito de Breves para chegar à calha principal no Rio Amazonas, contornando a Ilha de Marajó. O croqui indicava um farolete difícil de ser visto de dia, na entrada do estreito. O Comandante Reis o identificou para nós e, após entrarmos em Breves/Boiussu, mandou que ficássemos no passadiço com as vigias fechadas, como se fosse de noite, e que usássemos o croqui, ouvindo o marinheiro no ecobatímetro, que “cantava” a profundidade, e consultássemos o radar, para que então determinássemos ao timoneiro o rumo a seguir. O comandante ficou no tijupá para corrigir eventuais erros nossos, que não houve. Foi realmente um “batismo” importante. Esta travessia dos estreitos demorava cerca de 24 horas e exigia atenção redobrada diante estreiteza do rio, mudando o rumo quase a cada minuto para que não encostássemos no fundo ou na margem, passando muito perto das árvores, com velocidade de 10 nós. Havia uma passagem difícil – na Ilha de Vira Saia – que sempre trazia profundidade de 0,5 metro abaixo da quilha, ou até menos, obrigando-nos a “cheirar” (procurar maior profundidade), buscando não encostar no fundo. Mas nunca encostamos. Nós quatro – eficientes, com muito orgulho

1 N.A.: Imediato – Capitão-Tenente (CT) Osmar Reis da Silva; chefe de Máquinas – CT Milton Sergio Silva Corrêa (o autor); encarregado do Convés – CT Gaspar de Souza Dias; e gestor – Primeiro-Tenente Nelson Gallo. Também embarcavam o médico CT José de Santa Helena Correia, do Hospital Naval de Belém, e o dentista José Alconir, da Prefeitura de Manaus. Ambos se integraram muito bem conosco, participando ativamente da praça-d’armas e dos serviços a cumprir a bordo.

– dávamos serviço em viagem e mantínhamos um ambiente muito bom, de real companheirismo, um ajudando o outro.

Nessa primeira viagem – como depois foi rotineiro – nos abastecemos, em Santarém, da água potável muito pura e límpida do Rio Tapajós, prosseguindo para Manaus. Neste porto, recebemos materiais e mantimentos para o Pelotão do Exército de Estirão do Equador, no Rio Javari, fronteira viva com o Peru. Suspendemos e subimos um pouco no Rio Negro, até ultrapassarmos o leprosário, na margem do rio, e fizemos aguada tal como no Tapajós. A água era boa, não tão clara, mas potável e perfeita para usar em caldeiras, como fiz alguns anos depois em navio-transporte. Seguimos para o Rio Javari fazendo paradas em Coary, Alvarães, Tabatinga, Benjamin Constant, São João, Conceição e Atalaia do Norte, para

prestar assistência médica e odontológica às populações.

No Javari fomos surpreendidos por um pescador de jacaré que tivera o punho mordido quando caçava. O médico e o dentista constataram gangrena no braço. Fizeram o que puderam e mandaram seguir viagem para Manaus; depois soubemos que ele havia perdido parte do braço, até o antebraço, mas foi salvo pela providencial ação a bordo. O mau cheiro da gangrena infestou o navio por algumas horas.

No Estirão do Equador, o Comandante Reis mandou que eu atracasse no barranco, para minha surpresa, ainda mais por ser a minha primeira atracação na Marinha. Fiz emendar espias para amarrar em árvores distantes, larguei o ferro de boreste, por segurança e para facilitar a desatracação, e passamos a descarregar.



Corveta *Bahiana*, fundeada no Rio Javari, durante abastecimento de pelotão do Exército na fronteira com o Peru, em 1965

Um jipe foi desembarcado usando o pau de carga e alguma carga mais pesada. Tudo correu bem. Constatamos como aqueles materiais serviriam aos homens do Pelotão e também às suas famílias. O óleo diesel duraria alguns meses – o gerador funcionava do entardecer até 23 horas.

O Tenente Gallo apreciava tirar fotografias, tendo focalizado a *Bahiana* com rara felicidade, em foto aqui mostrada e que, mais tarde, o Serviço de Relações Públicas distribuiu como modelo das corvetas *Imperial Marinheiro*, em cartazes.

O Comandante Reis mandou preparar para suspender, pois o nível da água do Javari baixou rapidamente naquelas 36 ou 48 horas. Lembrou do perigo de ficarmos sem água para dali sair – era um repiquete. Eu estava de serviço naquela manhã, e ele ordenou que eu fosse adiante para encontrar largura maior no rio a fim de inverter o rumo. Manobrei duas ou três vezes sem sucesso; com o apoio do comandante, consegui inverter o rumo e desci o rio com dificuldade, pois realmente se reduzira o nível e tivemos 0,2 metro a 1 metro abaixo da quilha, até chegarmos à foz do afluente Curuçá, cerca de três horas depois, quando pudemos navegar com mais de 1,5 e 2 metros, para nosso alívio. Na fotografia do Tenente Gallo pode ser observada, na margem, a marca da água. Outro “batismo”! Mas um oficial passa a se sentir mais competente e confiante, absorvendo lições do seu comandante. Ele lembrava sempre que cautela era primordial.

A comissão seguinte foi para o Rio Madeira, até Porto Velho. Constatamos a precisão do croqui, tal como feito no Rio



Placa com dedicatória oferecida ao autor por ocasião de seu desembarque da *Bahiana*

Javari. Apreciamos a beleza do Madeira e suas margens, com algumas plantações, evidenciando maior desenvolvimento dos moradores. O Madeira era considerado “o rio mais rico”.

NOVO COMANDANTE DA FLOTILHA DO AMAZONAS

O novo comandante da Flotilha era o Capitão de Fragata Eugênio Marques Rodrigues Frazão. Continuou com o mesmo empenho de Roxo de Freitas na elaboração dos croquis e, tal como seu antecessor, viajava nas corvetas. Auxiliava nas tarefas de bordo como ótimo oficial que era, além de se integrar conosco na praça-d’armas, assim como na Vila dos Oficiais da Base Naval de Val de Cães, mormente nos esportes. Anos mais tarde, promovido a vice-almirante, exerceu o cargo de comandante do 4º Distrito Naval e, na reserva, radicou-se no Pará, quando foi presidente do Serviço de Navegação da Amazônia.

O Comandante Frazão foi substituído, em 1966, pelo Capitão de Fragata Marcello Ramos e Silva (depois vice-almirante). Em sua gestão foram, praticamente, concluídos os croquis para

navegação na Amazônia pela corvetas *Imperial Marinheiro*.

NOVO COMANDANTE DA BAHIANA

O Comandante Francisco Reis foi substituído pelo Capitão de Corveta Danilo José Barbosa, pouco experiente em navegação na Amazônia.

O navio foi designado para fazer o croqui do Rio Içá/Putumayo em maio/junho de 1965. Nesta comissão, o imediato, Capitão-Tenente Osmar, estava em férias; assim, tivemos sobrecarga nos serviços, agravada por doença do Comandante Danilo. Mas conseguimos fazer o croqui até que a profundidade do rio nos permitisse segurança para não encalhar. Chegamos a ter 0,5 metros abaixo da quilha por tempo demasiado, mas retornamos, conferindo a justeza do primeiro croqui feito naquele rio.

O Içá corre em território nacional inicialmente, depois entra na Colômbia já com o nome de Putumayo e, em seguida, serve como linha divisória entre a Colômbia e o Peru. Navegamos alguns dias nessa divisa; quase não vimos moradores nas margens. Não pudemos constatar a informação sobre a pestilência da região que o Comandante Aécio citou no seu livro.

FLOTILHA DO AMAZONAS – ASSISTÊNCIA ÀS POPULAÇÕES

A Flotilha do Amazonas teve sua sede transferida para Manaus em 1974, e as quatro corvetas foram substituídas por cinco navios-patrolha fluviais, bem projetados e construídos para a região pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Foram dois maiores com calado de 2,4 metros (quase metade do das corvetas), convés de voo e hangar para helicóptero, tripulação menos numerosa, dois eixos, hélices protegidos e ótima manobrabilidade.

Os três menores têm calado inferior a 1,5 metros, mas não têm convés de voo. Passaram a frequentar afluentes “nunca dantes navegados”.

A Marinha ampliou muito sua missão social, e hoje há quatro navios-hospitais para as-

sistência às populações ribeirinhas, tal como o pioneiro Comandante Aécio Pereira de Souza firmou, em meados do século XX, como política a ser seguida pela Marinha do Brasil.

Não é demais recordar que o governo brasileiro, em 1968, instituiu o Projeto Rondon, como magnífica resposta aos anseios nacionais e em consonância com às missões patrióticas que Marinha, Exército e Força Aérea desempenham na Amazônia.

A Marinha ampliou muito sua missão social na Amazônia desde meados do século XX. Hoje há quatro navios-hospitais para assistência às populações ribeirinhas

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Amazônia;