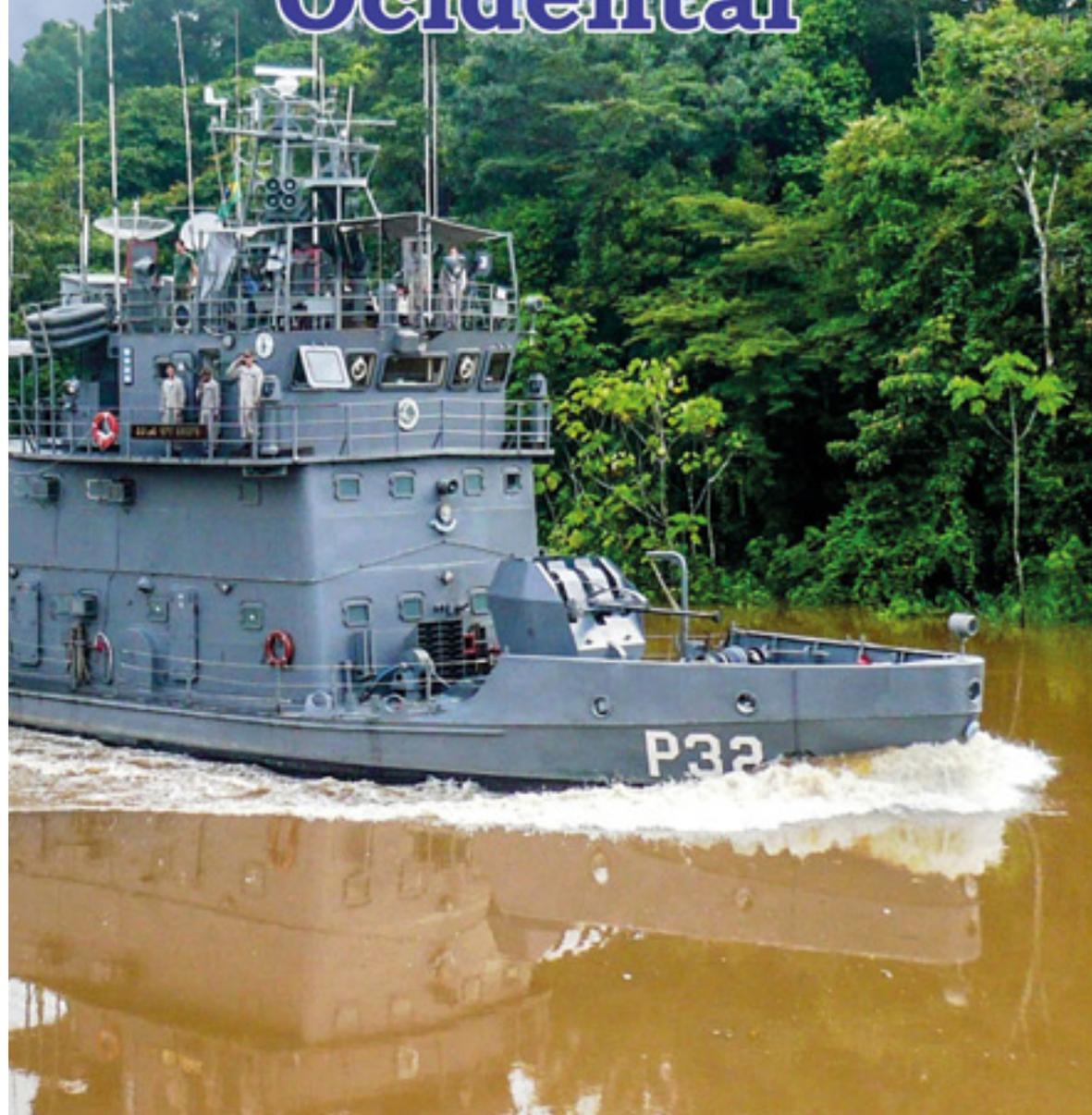


A Marinha na Amazônia Ocidental



Revisão e Organização

Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira
Capitão de Fragata Alceu Kreniski Júnior

Capa, Diagramação e Tratamento de Imagens

Primeiro-Sargento (SI) João Roberto Borges da Silva

Colaboração e apoio ao projeto

Capitão de Corveta Caetano Quinaia Silveira
Primeiro-Tenente (RM2-T) Raid Chaves Cação
Primeiro-Sargento (ES) Sandro Hora Gomes

Agradecimento Especial

Ao Dr. Francisco Ritta Bernadino pelo incentivo à elaboração desta obra.

Capa: Navio Patrulha Fluvial *Amapá*

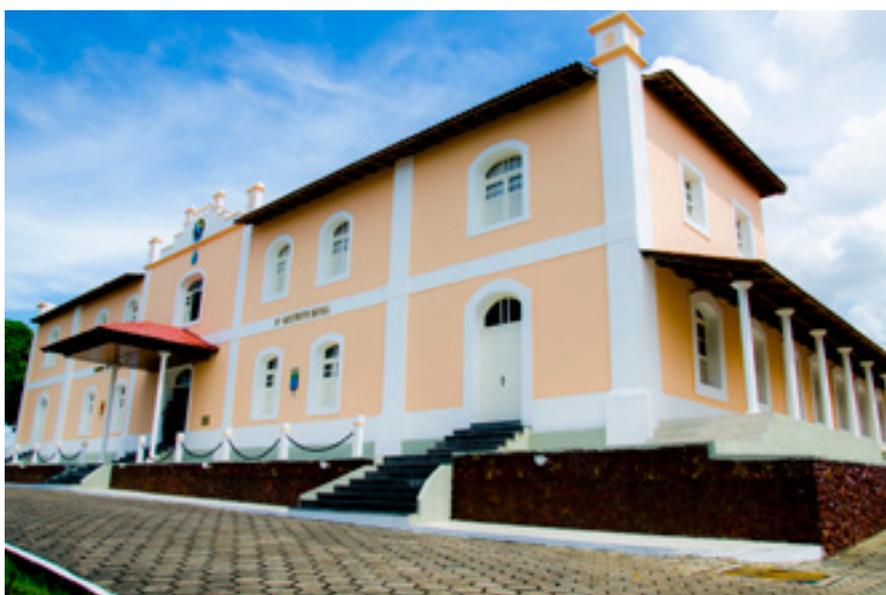
A Marinha na Amazônia Ocidental

Todos os direitos autorais reservados à Marinha do Brasil

Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)
Esplanada dos Ministérios s/n BI-N, 3º Andar
70055-900 Brasília-DF - Brasil
Telefone: +55 (61) 3429-1962
E-mail: faleconosco@ccsm.mar.mil.br

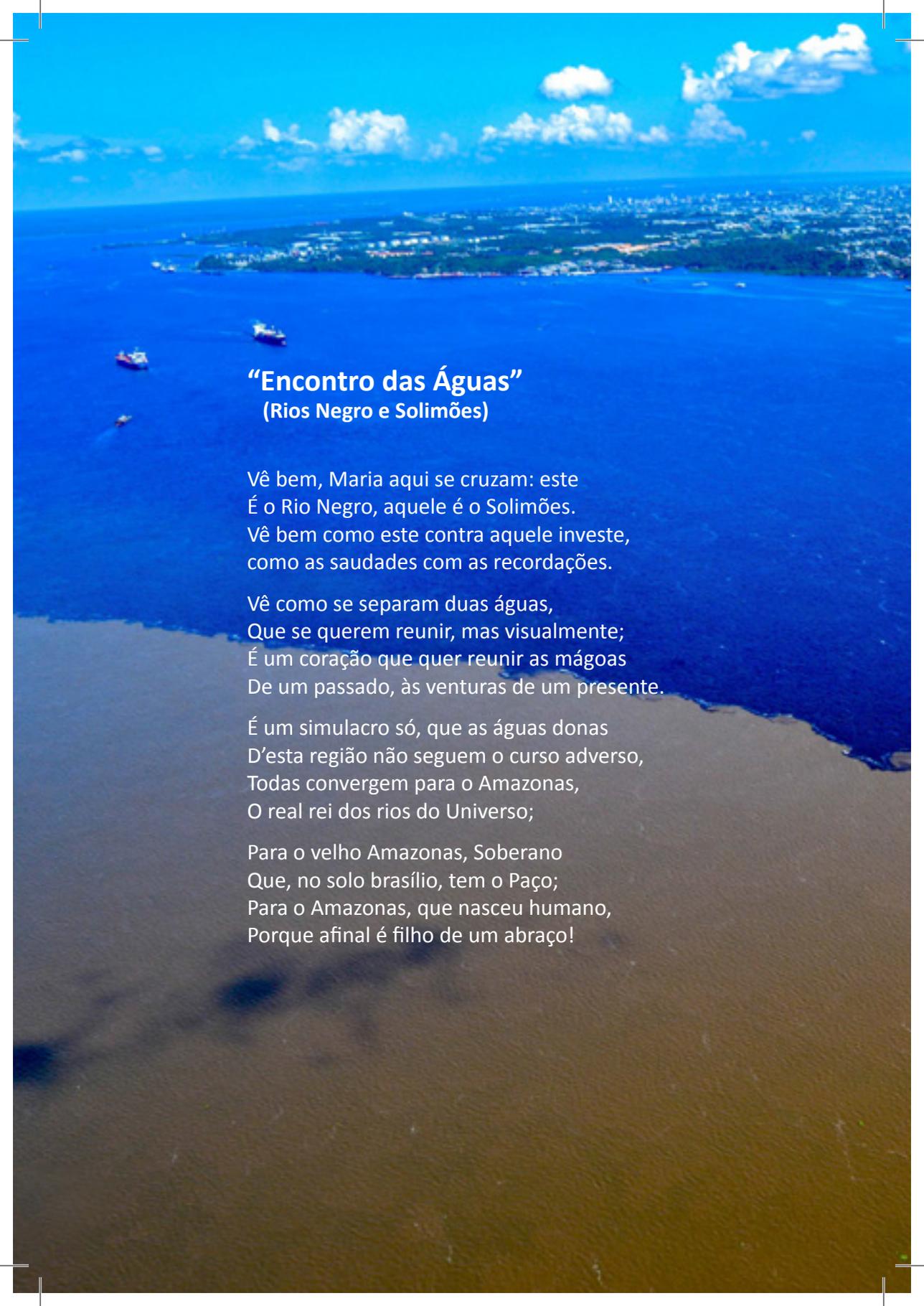
Nenhuma parte deste material poderá ser reproduzida, armazenada ou transmitida de qualquer forma ou por quaisquer meios, eletrônico, mecânico, fotocópia ou gravação, sem autorização do CCSM.

Os autores não se responsabilizam pelos dados cujas fontes estejam citadas.



COMANDO DO 9º DISTRITO NAVAL

A Marinha na Amazônia Ocidental



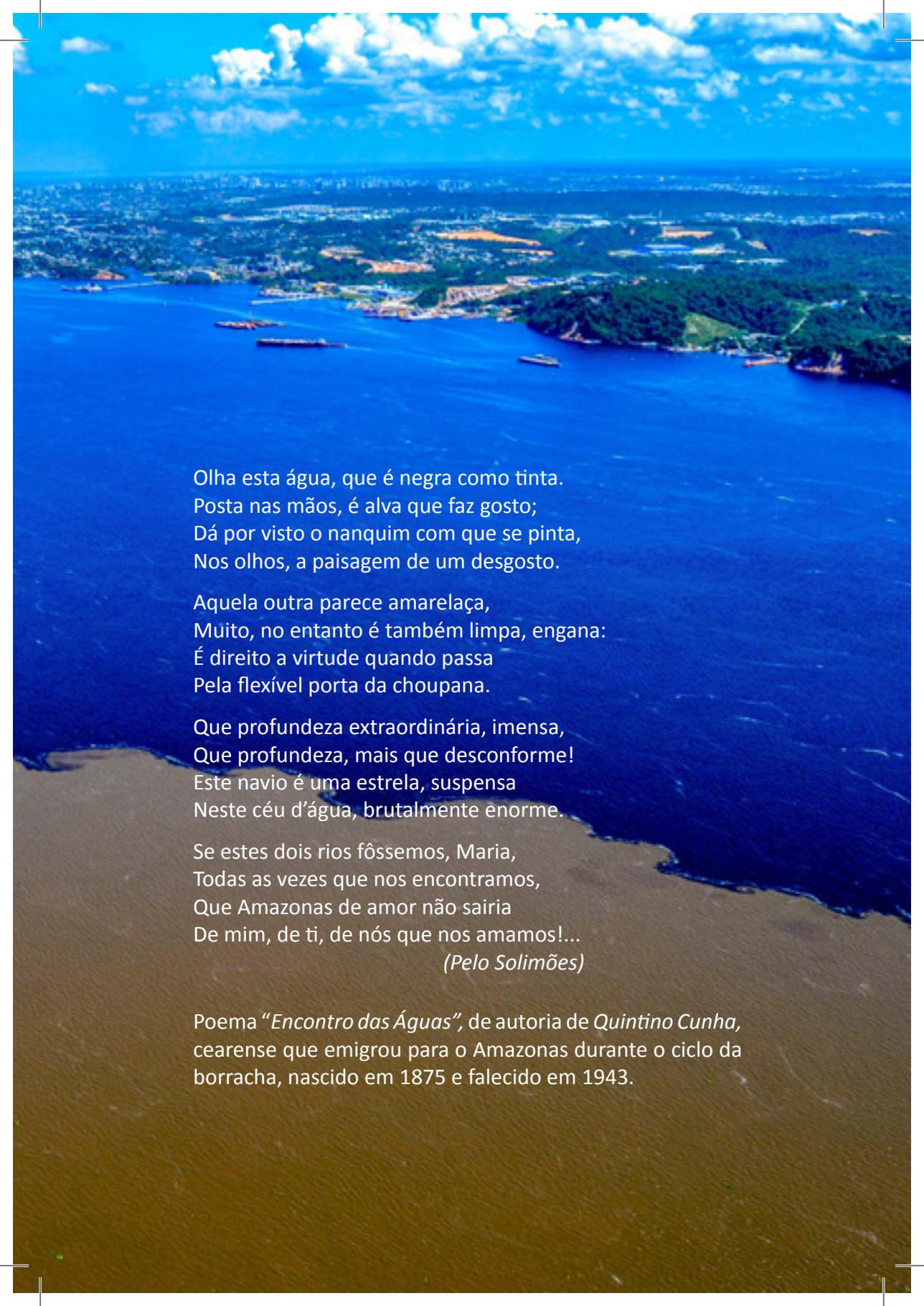
“Encontro das Águas” (Rios Negro e Solimões)

Vê bem, Maria aqui se cruzam: este
É o Rio Negro, aquele é o Solimões.
Vê bem como este contra aquele investe,
como as saudades com as recordações.

Vê como se separam duas águas,
Que se querem reunir, mas visualmente;
É um coração que quer reunir as mágoas
De um passado, às venturas de um presente.

É um simulacro só, que as águas donas
D’esta região não seguem o curso adverso,
Todas convergem para o Amazonas,
O real rei dos rios do Universo;

Para o velho Amazonas, Soberano
Que, no solo brasílio, tem o Paço;
Para o Amazonas, que nasceu humano,
Porque afinal é filho de um abraço!

An aerial photograph showing a wide river with a dark blue section and a brown section. In the background, a city is visible under a blue sky with white clouds. The river flows from the top of the image towards the bottom, where it meets a large body of brown water.

Olha esta água, que é negra como tinta.
Posta nas mãos, é alva que faz gosto;
Dá por visto o nanquim com que se pinta,
Nos olhos, a paisagem de um desgosto.

Aquela outra parece amarelaça,
Muito, no entanto é também limpa, engana:
É direito a virtude quando passa
Pela flexível porta da choupana.

Que profundez extraordinária, imensa,
Que profundez, mais que desconforme!
Este navio é uma estrela, suspensa
Neste céu d'água, brutalmente enorme.

Se estes dois rios fôssemos, Maria,
Todas as vezes que nos encontramos,
Que Amazonas de amor não sairia
De mim, de ti, de nós que nos amamos!...

(Pelo Solimões)

Poema “*Encontro das Águas*”, de autoria de *Quintino Cunha*, cearense que emigrou para o Amazonas durante o ciclo da borracha, nascido em 1875 e falecido em 1943.



Autores

Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira
Capitão de Mar e Guerra Ednaldo Blum de Oliveira Santos
Capitão de Mar e Guerra Paulino Antonio de Paula Junior
Capitão de Mar e Guerra (FN) Marcio Rossini Batista Barreira
Capitão de Mar e Guerra (FN) Victor Sousa Abreu
Capitão de Mar e Guerra Vanilton Nery Badaró
Capitão de Mar e Guerra (Md) Cleódinei Baiense Bezerra
Capitão de Mar e Guerra (IM-RM1) Aldernei Manhães de Souza
Capitão de Fragata Marcelo Oro de Carvalho
Capitão de Fragata Alceu Kreniski Júnior
Capitão de Fragata (IM) Sergio Vieira Pires da Silva
Capitão de Corveta André Marcello Viviani Silva
Sr. Antônio José Souto Loureiro

Projeto Gráfico

Primeiro-Sargento (SI) João Roberto Borges da Silva

Coordenação Geral

Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira

Palavras do Comandante da Marinha



É com grande satisfação que apresento este livro, intitulado “A Marinha na Amazônia Ocidental”, que tem o intuito de mostrar as peculiaridades das atividades da Força Naval na vasta região Amazônica. É por meio das “estradas d’água”, por onde navegam desde o ribeirinho na canoa até os grandes navios mercantes, que a Marinha se faz presente, diuturnamente, contribuindo para a defesa do País, e no desempenho de atividades subsidiárias de caráter humanitário - contadas e mostradas nesta obra.

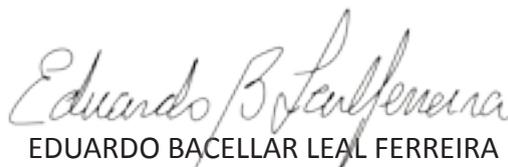
A “Amazônia Ocidental” apresenta-se como uma região de imensa biodiversidade contrastada com grandes vazios demográficos e populações ribeirinhas distantes dos centros urbanos. Veremos nas páginas seguintes que nessa vasta região a Marinha do Brasil realiza operações ribeirinhas, ações de presença fronteiriças, e patrulhas navais, estando os meios navais e aeronavais sempre prontos para o cumprimento de missões de Busca e Salvamento (SAR), em prol da salvaguarda da vida humana.

De igual importância, a Marinha realiza um permanente esforço no cumprimento de missões de caráter humanitário, ao levar assistência médica e odontológica nos mais distantes rincões da região, por meio dos Navios de Assistência Hospitalar (NAsH), carinhosamente apelidados pelos ribeirinhos como “Navios da Esperança”.

No livro, também são ilustradas algumas outras atividades de responsabilidade da Marinha, como os balizamentos náuticos e levantamentos hidrográficos, tão necessários à atualização cartográfica, em face de muitos rios existentes naquela área alterarem sua profundidade e contornos a cada temporada de chuvas. Outra importante tarefa é a orientação e controle da Marinha Mercante, por meio do Ensino Profissional Marítimo, já que grande parte da população dedica-se ou faz uso tão somente de embarcações para o transporte de pessoal ou cargas.

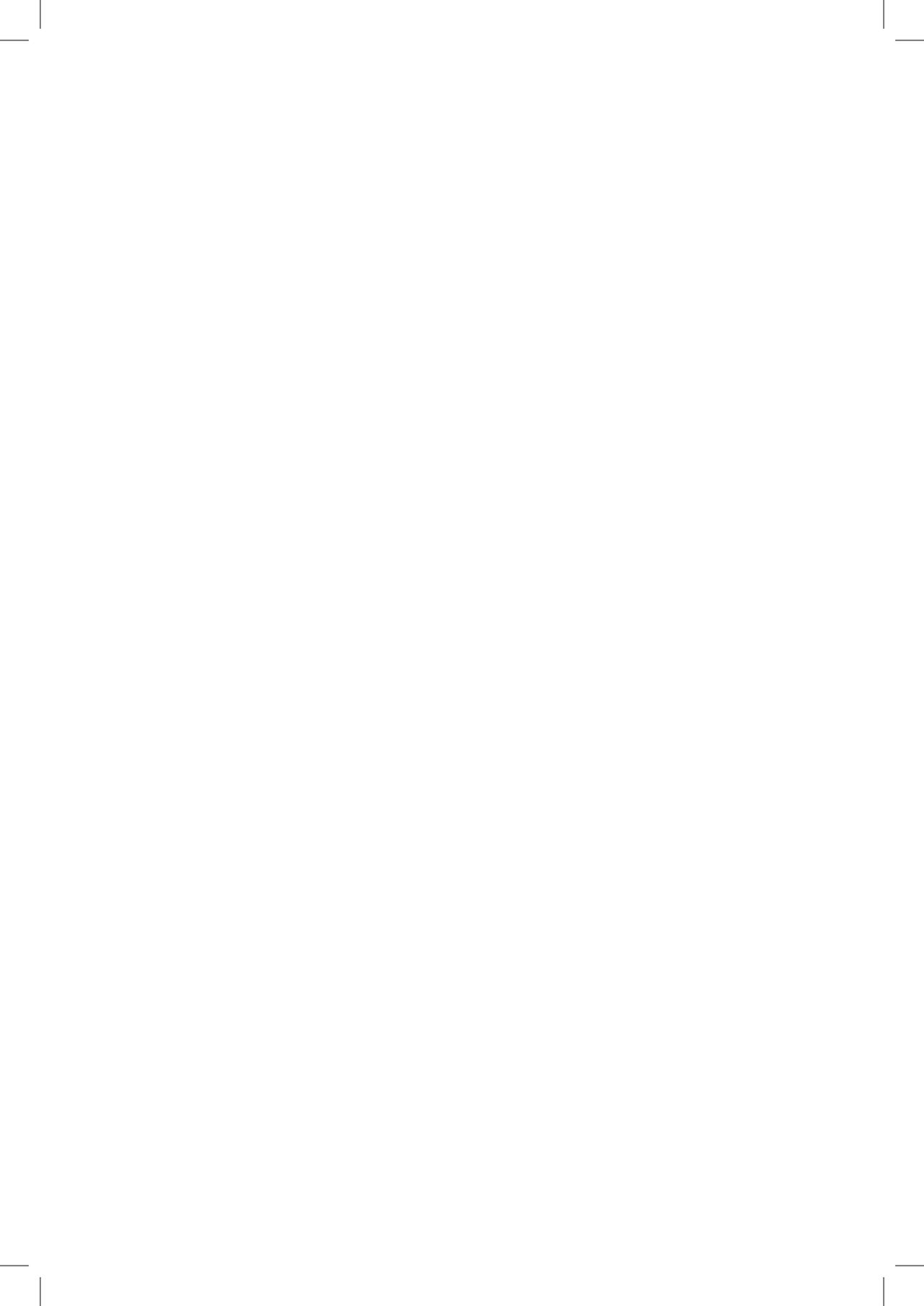
Muitas outras ações são desenvolvidas pela Força Naval na Amazônia Ocidental, mas sem a pretensão de esgotar aqui todos os assuntos a que se propõem tratar os autores dessa obra, convido os leitores a embarcarem nos nossos navios para percorrermos juntos essas longas estradas d’água.

Finalmente, cumprimento os autores, que escreveram com a satisfação e o orgulho daqueles designados para servirem na imensidão da floresta amazônica, serpenteada por incontáveis rios. Afinal, quem melhor pode nos relatar o que a Marinha faz na Amazônia Ocidental são aqueles que labutam nessa desafiante região, no dia a dia de uma persistente vida engajada em prol da sociedade brasileira. Boa leitura!



EDUARDO BACELLAR LEAL FERREIRA

Almirante de Esquadra
Comandante da Marinha



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
PARTE I – O CENÁRIO AMAZÔNICO	17
1. CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE ATUAÇÃO	18
2. HIDROVIA, O CAMINHO DA AMAZÔNIA	24
3. FATORES POLÍTICOS E ESTRATÉGICOS DA REGIÃO	31
PARTE II – A MARINHA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL	39
4. HISTÓRICO	40
5. ORGANIZAÇÃO DO COMANDO DO 9º DISTRITO NAVAL	53
6. COMANDO DA FLOTILHA DO AMAZONAS	58
7. OPERAÇÕES RIBEIRINHAS NA AMAZÔNIA OCIDENTAL	100
8. AVIAÇÃO NAVAL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL	109
9. AUTORIDADE MARÍTIMA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL	116
10. LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO E SINALIZAÇÃO NÁUTICA FLUVIAL	150
11. ESTAÇÃO NAVAL DO RIO NEGRO	162
12. POLICLÍNICA NAVAL DE MANAUS	177
13. CENTRO DE INTENDÊNCIA DA MARINHA EM MANAUS	189
CONSIDERAÇÕES FINAIS	196
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	198

PATROCÍNIO



APOIO



INTRODUÇÃO

A Marinha na Amazônia Ocidental e sua contribuição para a Defesa e Desenvolvimento Sustentável da região

Por Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira

*“Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil”
(Diretriz nº 10, sob o título “Priorizar a região amazônica”, da Estratégia Nacional de Defesa)*



O Navio Patrulha Fluvial *Amapá* em atividade nos rios da Amazônia
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Rica por natureza e pela sua imensidão, a Amazônia guarda inúmeros contrastes em decorrência de suas necessidades básicas ainda não atendidas, carentes de uma priorização para a região. É composta por uma população valente que busca a sobrevivência pelo que a terra lhe proporciona. Não só isso, vivendo em pequenas comunidades, adapta-se à realidade das grandes distâncias e dos empecilhos gerados pela dificuldade de locomoção até os municípios mais próximos. Aqui, as cores se misturam e tornam a região no que há de mais rico e exuberante no mundo, a Amazônia, definida pelo poeta da terra, Thiago de Mello, como “a pátria da água”, onde o escritor e historiador Leandro Tocantins afirma que “o rio comanda a vida”. Para Euclides da Cunha, o rio se converteu em “mundo maravilhoso”, que estimulava a imaginação e a expressão artística: “A própria superfície lisa e barrenta era mui outra. Porque o que se me abria às vistas desatadas naquele excesso de céus por cima de um excesso de águas, lembrava... uma página inédita e contemporânea do Gênesis” (Cunha, 1995b, p. 230).



Vista parcial do Rio Solimões
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



O Navio Patrulha Fluvial *Amapá* em atividade nos rios da Amazônia
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

É nesse cenário que a Marinha do Brasil oferece a seus militares uma profícua convivência com a natureza, gerando a eles aprimoramento profissional, motivações e novos desafios na missão de cuidar de suas hidrovias interiores, numa região com características muito peculiares, onde: o transporte fluvial é dominante; as populações e cidades são concentradas às margens dos rios; a inexistência de apoio logístico é latente realidade; os regimes de vazante e cheia dos rios determinam o ritmo da navegação; as dificuldades de comunicação por meios radioelétricos convencionais obrigam o uso de satélites; o clima é inóspito; a instabilidade atmosférica que dificulta as operações é frequente; os rios são sinuosos e de geografia variável ao longo do ano; além da existência de múltiplas fronteiras pouco habitadas. Essas características específicas, somente ao ambiente amazônico, conferem à Força Naval brasileira um papel de mais alta relevância, na monitorização e controle da área fluvial, pelo emprego de seus meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, capazes de operar, por longos períodos de tempo, afastados de suas bases, assegurando assim um eficaz controle dos rios e de suas margens.



PARTE I

O CENÁRIO AMAZÔNICO

“Para se conhecer a Amazônia de verdade é preciso entender sua posição estratégica para o País. E os rios são a chave para esse conhecimento.”

CAPÍTULO 1

CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE ATUAÇÃO

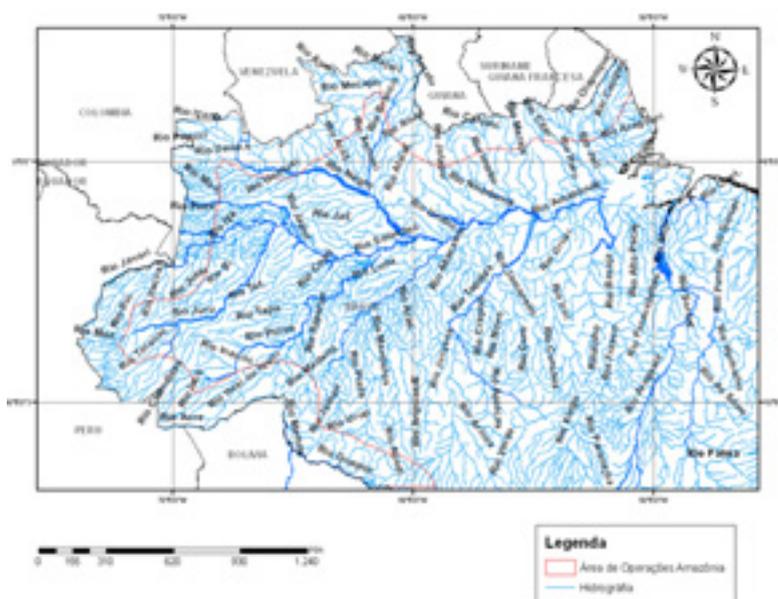
Por Capitão de Mar e Guerra (FN) Victor Sousa Abreu

Amazônia, a maior floresta equatorial, com extensão de 5,5 milhões de quilômetros quadrados, detém inúmeros recursos naturais e uma significativa biodiversidade, além de compreender parcela dos territórios do Brasil, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa e apresentar uma das menores densidades demográficas do planeta.

A maioria de seus habitantes fixou-se às margens dos rios, dedicando-se à cultura extrativista de subsistência.

Nela existem quatro zonas de tríplice fronteiras:

- Cucuí - Carmem - San Felipe (Brasil - Venezuela - Colômbia);
- Tabatinga - Letícia - Ramom Castilla (Brasil - Colômbia - Peru);
- São Francisco - Iñapari - Bolpedra (Brasil - Peru - Bolívia); e
- Cueppi - Monclar - Putumayo (Peru - Equador - Colômbia).



A Bacia Amazônica tem cerca de 22.000 km de rios navegáveis
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Os Rios Amazonas e Solimões permitem a navegação durante todo o ano, de Belém, no Brasil, a Pucallpa, no Peru, conforme descrito a seguir:

- De Belém até Manaus (Rio Amazonas): navios com calado (distância entre a superfície da água que a embarcação flutua e a face inferior de sua quilha) de até 12 metros e deslocamento (a massa de água deslocada por um navio) de até 50.000 toneladas;

- De Manaus a Tabatinga (Rio Solimões): navios com calado de até 5 metros e deslocamento de até 12.000 toneladas; e

- Até Pucallpa: durante o período de cheias é possível alcançar com navios de até 1,5 metros de calado e de até 1.000 toneladas de deslocamento.

Além da calha principal citada, apresentam-se de grande relevância os rios abaixo com suas características:

- Rio Negro: banha a cidade Manaus. Na cheia é navegável da foz até São Gabriel da Cachoeira, com embarcações de calado de até 2,5 metros. Vencida a cachoeira naquela cidade, ele volta a ser navegável até Cucuí, na fronteira com a Venezuela;



Encontro das águas entre os Rios Negro e Solimões
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

- Rio Japurá: navegável até Vila Bitencourt, fronteira com a Colômbia. Já em território colombiano, a partir da cidade de La Pedrera, deixa de ser navegável em face das quedas d'águas;

- Rio Içá: navegável somente na época das cheias para embarcações de até 50 toneladas de deslocamento;

- Rio Javari: limite natural entre o Brasil e o Peru, apresenta restrições à navegação no período de seca;

- Rios Juruá e Purus: penetrantes ao Brasil, pelo Estado do Acre, estes rios apresentam restrições à navegação no período de seca, tanto no Alto Juruá, como no Alto Purus. São rios em formação e, por isto, sinuosos e com mudanças frequentes nos seus leitos; e



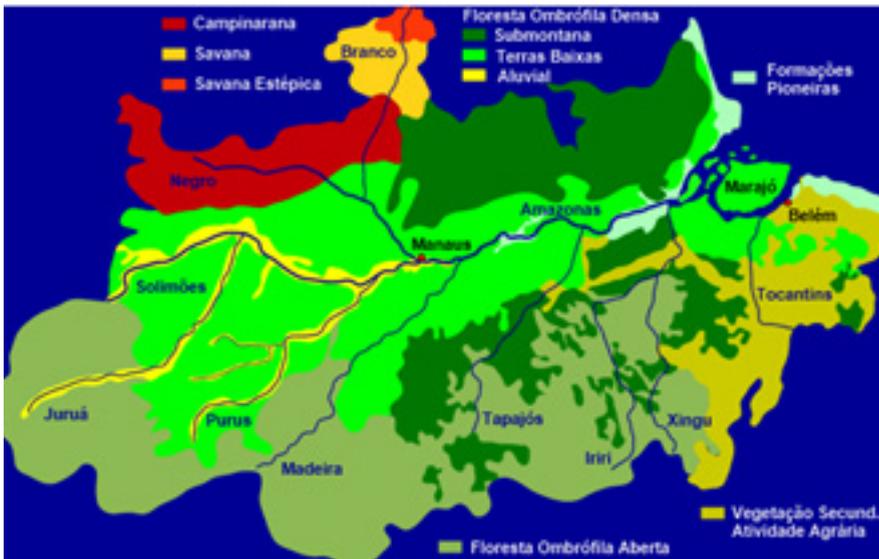
Rio Juruá

(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

- Rio Guaporé e Mamoré: limite natural entre o Brasil (Estado de Rondônia) e a Bolívia, é navegável durante todo o ano para pequenas embarcações de calado de até 1,5 metros. Estes dois rios dão origem ao Rio Madeira, importante rio no Sul do Amazonas, no qual estão localizadas as Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau. É utilizado como hidrovia para escoar a produção do resto do País, porém com uma característica marcante para a navegação, com alguns obstáculos, particularmente madeiras e bancos de areia.

O relevo e a vegetação não são uniformes na região amazônica. A vegetação é latifoliada, com espécies de grande porte e folhas largas.

O relevo apresenta diversos aspectos que distinguem as sub-regiões, ora de planícies, ora de elevações, por vezes de terra firme, de várzea, que é alagada no período das cheias, e mata de igapó. A vegetação normalmente é densa e apresenta uma carência de eixos rodoviários, predominando a existência de extensa rede hidrográfica, já mencionada, que favorece a navegação na direção geral leste-oeste, contudo restringindo os movimentos por terra.



Vegetação da Amazônia
(Fonte: GEOWANDER)



Planície Amazônica
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

As florestas equatoriais estão localizadas nas planícies e nos vales amazônicos. O clima da região é quente e úmido, a maior parte do solo apresenta baixa fertilidade, sendo que apenas as planícies inundáveis são ricas em nutrientes e, em relação à meteorologia, o que caracteriza bem são os períodos de chuva e seca bem marcantes. Na região da calha dos Rios Solimões e Amazonas e de seus afluentes, chove de novembro a março, enquanto que a seca se estende de abril a setembro.

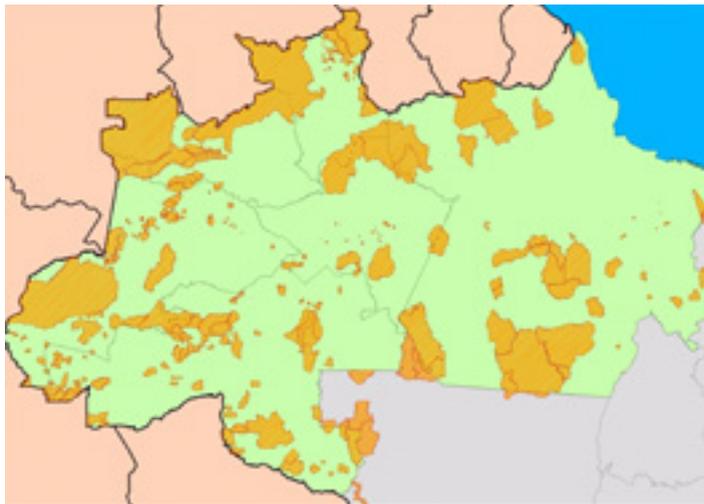
A base da matriz econômica da região são os rios e com isso o transporte de carga e pessoal é predominantemente fluvial, pois há uma vasta rede de vias navegáveis e uma pequena quantidade de estradas na região. As principais linhas de suprimento são: Manaus – São Gabriel; Manaus – Boa Vista; Manaus – Tefé; Manaus – Tabatinga; Manaus – Porto Velho; e Manaus – Santarém – Belém.

O modal aéreo também é muito utilizado na região, que dispõe de aeroportos internacionais em Manaus, Tabatinga, Porto Velho, Cruzeiro do Sul e Boa Vista. Nas outras localidades da região encontramos diversas pistas de pouso, que por vezes não possuem autorização dos órgãos competentes.

A maior parte dos municípios não é interligada por rodovias, o que limita as alternativas para vias de suprimento. Os principais eixos por rodovias são Macapá – Oiapoque (BR-156) e Manaus – Boa Vista – Pacaraima (BR-174).

As comunicações também caracterizam fatores limitadores da Amazônia e, basicamente, limitadas aos meios de radiodifusão e às comunicações por satélite. Os serviços de telefonia móvel são de curto alcance e a internet apresenta uma baixa taxa de transmissão.

Em relação às terras indígenas, que são de várias etnias e culturas, grande parte encontra-se na faixa de fronteira. Destacam-se alguns procedimentos fora da normalidade, como a existência da “Polícia Indígena do Alto Solimões” (PIASOL), nos municípios de São Paulo de Olivença, Santo Antônio do Içá e Tonantins, todos no Estado do Amazonas, que foi criada por índios da etnia Tikuna, com o objetivo de prover maior segurança nas terras demarcadas.



Identificação das terras indígenas na Amazônia
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

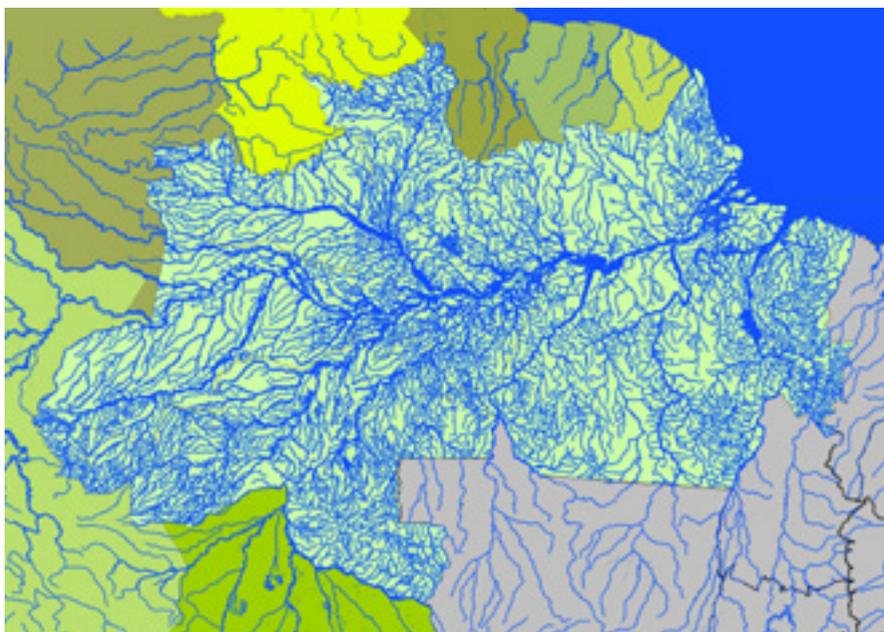
Quanto aos problemas que afetam a região, podem-se destacar o tráfico de drogas, o contrabando, extração ilegal de madeira e a invasão de terras indígenas por garimpeiros.

A grande extensão fronteiriça facilita o trabalho dos narcotraficantes. O território brasileiro é ponto de passagem do tráfico internacional de drogas, sendo grande parte produzida nos países do Alto Solimões. A saída da droga produzida na região ocorre por meio de embarcações que cruzam os rios e, em sua maior parte, por via aérea, utilizando pequenos aviões que decolam e pousam em pistas clandestinas.

CAPÍTULO 2

HIDROVIA, O CAMINHO DA AMAZÔNIA

Por Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira



Hidrografia da Amazônia com mais de 22.000 Km de rios
(Fonte: EXÉRCITO BRASILEIRO)

Um dos principais desafios para o Brasil é conhecer a Amazônia. Mas, para conhecer a Amazônia de verdade é preciso entender sua posição estratégica para o País. E os rios são a chave para esse conhecimento. São as estradas que a natureza construiu, em cujas margens se desenvolveram inúmeras populações.

Nos dias de hoje, é quase impossível imaginar o imenso sacrifício dos primeiros aventureiros que adentraram o Rio Amazonas, sofrendo com doenças, ataques de índios e todo o tipo de dificuldades que dizimavam suas tripulações. Mas esses aventureiros foram os responsáveis pelas instalações dos muitos fortes ao longo dos diversos rios, hoje transformados em comunidades.

Portanto, é impossível se pensar em Amazônia sem associar a importância que os rios têm para o desenvolvimento sustentável da região, econômico e social. Eles devem ser vistos como a grande solução logística do transporte de cargas e passageiros desse imenso teatro de operações, com total vocação fluvial, com raras rodovias e nenhuma ferrovia.

Hoje, a grande questão é: em que medida é possível conciliar o desenvolvimento econômico com a proteção do meio ambiente? A resposta está nas hidrovias.

Hidrovia é uma rota predeterminada para o tráfego aquaviário. O transporte por hidrovias apresenta grande capacidade de movimentação e o de cargas a grandes distâncias, com baixo consumo de combustível, além de propiciar uma oferta de produtos a preços competitivos. A ampliação da utilização da hidrovia é uma tendência mundial por uma questão ambiental. Mais cedo ou mais tarde, ela se tornará obrigatória. Para tal, há, ainda, que se fazer um esforço para melhorar essa malha. Com isso, teremos uma vantagem logística excepcional.

A viabilização de uma navegação segura no Rio Madeira, por exemplo, permitiria o escoamento da produção de grãos de Rondônia e Mato Grosso para o Amazonas e, de lá, para o Atlântico. Isso cria um corredor de desenvolvimento integrado, com um transporte de alta capacidade e baixo custo para grandes distâncias, elimina um grave problema estrutural do setor primário com a redução significativa da dependência do modal rodoviário até os portos do Sudeste e representa mais uma opção de integração nacional, com a redução de trânsito pesado nas rodovias da região Centro Sul.

A Marinha do Brasil tem um papel fundamental no desenvolvimento do modal hidroviário, tanto com a produção de conhecimento, através dos Levantamentos Hidrográficos, quanto com a formação do profissional para atuar nessas hidrovias. Em 2013, por intermédio do Comando do 9º Distrito Naval, a Marinha avançou com vários projetos voltados para a importância do tema. Inaugurou o Centro Técnico de Formação de Fluviários da Amazônia Ocidental (CTFFAO); promoveu o seminário “O Futuro Amazônico: Hidrovias 2014 a 2031”, na cidade de Manaus, com a participação de mais de trezentos empresários do ramo da navegação; e iniciou a construção do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), inaugurado em 2014.



Centro Técnico de Formação de Fluvialários da Amazônia Ocidental – CTFFAO
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Outra etapa importante do trabalho da Marinha, feita em parceria com o Ministério dos Transportes, é a sinalização dessas hidrovias, de modo que os condutores saibam por onde navegar. No entanto, para que isso ocorra, é necessário ao navegante uma boa formação profissional. Daí a necessidade da criação do CTFFAO. Nele são oferecidos diversos cursos, das diversas categorias subalternas das carreiras da Marinha Mercante. Essa mão de obra formada pela Marinha também garante que as normas de segurança sejam compreendidas e respeitadas.

A criação do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9) vai garantir um aumento na capacidade de atualização cartográfica na região. Para isso, a Marinha do Brasil, em parceria com o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM), adquiriu três novos navios para realização de Levantamentos Hidrográficos, especificamente para essa tarefa, de cobrir os vazios cartográficos da região amazônica. Esses navios são dotados de equipamentos e mão de obra qualificada para a realização de sondagens dos rios, com o objetivo de produzir e manter constantemente atualizadas as cartas náuticas da região amazônica, garantindo assim a segurança da navegação pelos seus 22 mil km de vias navegáveis.



A utilização dos rios como via de transporte/navegação na Região Amazônica
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Vantagens das hidrovias para a Região Amazônica

A Amazônia é um rico conjunto de tesouros. Além de abrigar a maior floresta do mundo, reúne a mais expressiva biodiversidade do planeta e a maior concentração de água doce do mundo. Além de grandiosos, os rios possuem excelentes condições de navegabilidade, o que transforma a Amazônia em uma terra com vocação nata para o transporte fluvial. Eles devem ser vistos como o grande propulsor do desenvolvimento sustentável da região.

Porém, a realidade é repleta de desafios. As mudanças climáticas obrigam a população local a viver em função do regime das cheias e vazantes, uma verdadeira dança das águas, que impacta diretamente na realidade ribeirinha.

Na cheia, as embarcações alcançam as localidades mais longínquas, quando chegam alimentos, medicamentos e serviços básicos para a população mais distante. Por outro lado, há a ameaça das inundações dos lares, para desespero das comunidades. Durante os seis meses da vazante, o verão torrencial se soma à falta d'água e à dificuldade de percorrer alguns caminhos, tornando tudo ainda mais cheio de dificuldades.

Nesse contexto, o autor paraense Leandro Tocantins, um dos mais importantes intérpretes da Amazônia, escreveu a obra *O Rio Comanda a Vida*, que retrata, dentre outros aspectos, o protagonismo do rio na realidade Amazônica. São os rios que comandam as atitudes do ribeirinho e é por meio das hidrovias que o caboclo se locomove, trabalha e sustenta a família.

Além da importância para a população local, as hidrovias amazônicas possuem um potencial logístico inestimável, com possibilidade de transportar volumes expressivos de mercadoria, para grandes distâncias, a um baixo custo.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), divulgados em 2012, o transporte de cargas por hidrovias no Brasil movimentou 80,9 milhões de toneladas, um crescimento de 1,4% ante o ano anterior, quando passaram pelas hidrovias 79,8 milhões de toneladas. “É um volume expressivo, mas há potencial para uma utilização bem mais intensa das hidrovias, desde que se façam os investimentos necessários”, afirmou Adalberto Tokarski, Diretor da ANTAQ.

Quando comparado aos demais modais de transporte, o sistema hidroviário reúne uma série de benefícios. Inicialmente, há vantagens financeiras pelo menor consumo de combustível quando comparado aos automóveis e às aeronaves. Para o meio ambiente, trata-se de uma alternativa inteligente, pois o transporte fluvial emite menos poluentes, e reduz o impacto nas alterações climáticas e no efeito estufa. Outro ponto positivo é a capacidade de concentração de cargas muito superior a outros meios de transporte. Impossível deixar de considerar a falta de congestionamentos nos rios, que permitem que a embarcação flua continuamente e planeje suas rotas, independente do trânsito. Há também um menor número de acidentes, além do menor custo por unidade transportada, visto que o custo operacional e estrutural são reduzidos.

Esse comentário pode ser observado no texto publicado no jornal *A Crítica*, edição de 12 de novembro de 2013.

<p>Entrevista > Hélio Dente Dente, presidente da Potássio Brasil anunciou ontem a descoberta de duas novas jazidas de potássio no Amazonas</p>	<p>O Amazonas não possui estradas, mas tem outro fator que, se bem explorado, pode resultar em algo muito interessante: Os rios. Hoje, 40% da soja que sai daqui e de estados do Norte é transportada pelas hidrovias. Temos que fazer um esforço para melhorar esta malha. Com isto, teremos uma vantagem logística excepcional. Hoje, o potássio que vem do Canadá enfrenta mais de 1000 quilômetros de estrada até chegar ao porto, depois é embarcado no navio até chegar em Santos ou em Paranaguá. Daí, “sobem” mais uns 2 mil quilômetros de estrada até chegar ao Mato Grosso ou Goiás. Tudo isto pode ser simplificado com a operação a partir do Amazonas. Embarcaríamos o potássio em Itacoatiara, levaríamos de balsa até Porto Velho e, de lá, tudo seguiria até o Centro-Oeste.</p>
	
<p>A logística no Amazonas é reconhecidamente complicada. Como vencer este obstáculo na hora de escoar o potássio local?</p>	
<p>Entrevista do Jornal <i>A CRÍTICA</i> (Fonte: JORNAL “A CRÍTICA”, 2013)</p>	

Não há dúvidas, portanto, que as hidrovias são a alternativa mais viável para o escoamento da produção. Entretanto, para que o sistema hidroviário se desenvolva, são necessários investimentos públicos como obras portuárias e adequações nas hidrovias. Os grandes freios que impedem este desenvolvimento são as questões burocráticas, a falta de planejamento e a demora nos licenciamentos ambientais.

A perspectiva para o futuro é que as autoridades enxerguem esse potencial e invistam no transporte fluvial. Com o incremento do setor, a ideia é fomentar o Polo Naval, estimular a produção dos estaleiros, investir na construção de embarcações e principalmente na formação de mão de obra especializada para o setor. Fica fácil, então, concluir que a Amazônia tem vocação fluvial. A região ganharia na geração de emprego e renda, além de se mostrar uma alternativa para o desenvolvimento econômico do Amazonas, por exemplo, que há tempos busca outra fonte de desenvolvimento extra indústria.

O investimento no setor proporcionaria, ainda, o incremento nas possibilidades do setor do Turismo, visto que a infraestrutura portuária estimularia os passeios turísticos pela encantadora região amazônica, a bordo de embarcações regionais ou, até mesmo, internacionais. E onde há turismo, há geração de renda. Um verdadeiro ciclo vantajoso para a região Amazônica. Uma estratégia vencedora, onde a política do ganha-ganha impera. Ganha o ribeirinho em transitar por hidrovias sinalizadas e mais seguras para a navegação, além de oportunizar empregos e renda; ganha o empresário que enviará sua produção a custo menor; ganham as capitais, que ficarão menos abarrotadas de contêineres, que, além de perigosos no trânsito, geram engarrafamentos quilométricos, afetando a qualidade de vida do cidadão; ganha a Amazônia por poder ser melhor desbravada pelos turistas; e ganha, finalmente, o planeta, pela geração de menores impactos ambientais.

A foto a seguir retrata a dimensão dos portos privados da cidade de Manaus:



A quantidade de contêineres que circulam nos portos de Manaus chega hoje a 500.000 TEUS/ano (equivalente a 500.000 contêineres de 20 pés/ano)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

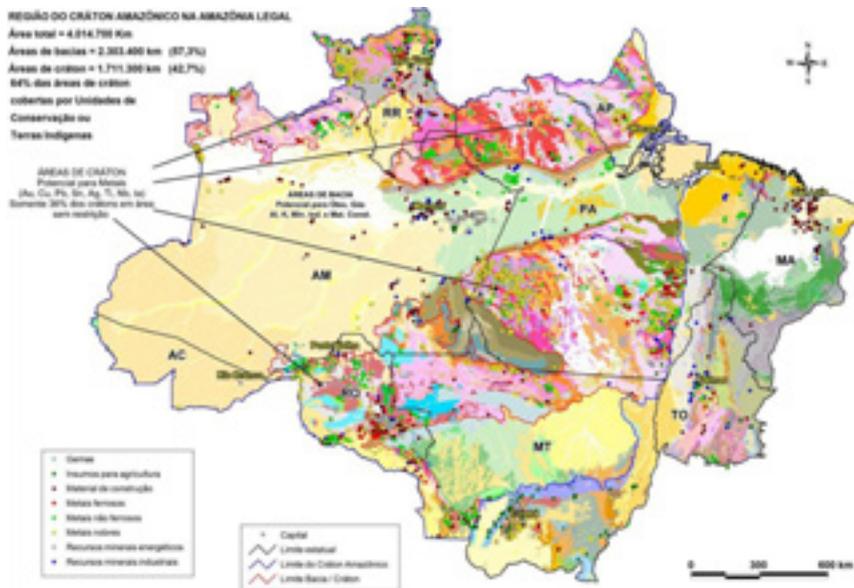
CAPÍTULO 3

FATORES POLÍTICOS E ESTRATÉGICOS DA REGIÃO

Por Capitão de Fragata (IM) Sergio Vieira Pires da Silva

Presença do Estado na Amazônia

Na Amazônia encontra-se a maior biodiversidade da terra, quase um terço da variabilidade genética estimada do planeta, a maior sociodiversidade da humanidade, as principais reservas estratégicas superficiais de água doce e algumas das maiores, e ainda intocadas, reservas de minerais estratégicos do mundo (SILVA, 2006).



Cráton Amazônico
 (Fonte: CPRM)

Sua extensão, que deve ser encarada em conjunto com a Amazônia sul-americana, constitui incrível patrimônio de terras e de capital natural, sua posição geográfica é estratégica entre os grandes blocos regionais, e a biodiversidade é base da fronteira da ciência, na biotecnologia e na biologia molecular (BECKER, 2001).

No entanto, nessas expressões todas, destaca-se a pouca importância dada ao homem e à mulher amazônicos. E, quando eles aparecem, são tratados como parte da paisagem natural, ou caracterizados como agressores eternos do meio ambiente. Ambas as formas de representação são incorretas e perpetuam mitos como o do “bom selvagem” ou o do conflito insolúvel entre o ser humano e a natureza. Frequentemente, quando se trata de populações não ameríndias, a mensagem, equivocada, é a de que determinados setores, como os imigrantes, o campesinato rural, ou determinados movimentos sociais são eternamente nocivos ao meio ambiente; omite-se, ou ignora-se, o fato de que essas populações são, também, detentoras e guardiãs de vasto conhecimento ecológico, advindo de séculos de vivência na região (SILVA, 2006).

Assim, alterou-se o significado da Amazônia com uma valorização estratégica de dupla face: a da sobrevivência humana e a do capital natural, sobretudo as florestas, a megadiversidade e a água (BECKER, 2001). Entretanto, há um segmento da população amazônica sobre o qual conhecemos menos ainda: o campesinato (as populações rurais não indígenas, caboclos e ribeirinhos). Esse segmento, que o antropólogo britânico Stephen Nugent chama de população “invisível”, permanece no limbo científico (SILVA, 2006).



Típica habitação ribeirinha na época das cheias dos rios da Amazônia
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

A Amazônia Legal representa 59% do território nacional, onde vivem hoje mais de 24 milhões de brasileiros e cuja taxa de crescimento demográfico é o dobro da média nacional. Por conta desses milhões de amazônidas, o professor Milton Santos dizia que “a Amazônia não era uma coleção de árvores”. O renomado mestre enfatizava que a Amazônia representa um espaço já humanizado, embora os amazônidas sejam costumeiramente esquecidos no discurso acadêmico e, ultimamente, também no discurso político. Com efeito, esses milhões de amazônidas querem o mesmo que os demais brasileiros: energia elétrica, alimentos, bens de consumo, postos de saúde, escolas, estradas asfaltadas e cidades modernas (ALBUQUERQUE, 2013).

Na Amazônia, percebem-se facilmente as grandes disparidades em termos de acesso aos serviços básicos de infraestrutura, como saneamento ambiental, atendimento de saúde, e serviços de tratamento de água, entre as áreas urbanas e as áreas rurais da região. Garantir o acesso a tais serviços para a maioria da população continua a ser um dos maiores desafios das políticas públicas para esta parte do Brasil (SILVA, 2006).

A política do Império e da República, no século XIX, deu à Amazônia uma prioridade bastante modesta. Entretanto, o Exército e a Marinha nunca deixaram de realizar um esforço hercúleo por manter vivos postos fronteiriços e meios de transporte fluvial para supri-los. Entretanto, como nos diz Bertha K. Becker, foi somente entre 1966-1985 que se deu o planejamento regional efetivo da região.

As políticas orientadas à Amazônia constantemente dirigem-se às questões econômicas, o que significa dizer, que definem maneiras para o aproveitamento dos recursos naturais. Isto contextualiza a participação do estrangeiro sobre o povoamento e a exploração da Região, que se realizou, e às vezes ainda realiza-se, ditados tanto por outras regiões brasileiras quanto por outros países (NUNES, 2008).

No caso dos grandes projetos industriais, formou-se a chamada economia de enclaves. Seu mais contundente exemplo é o da Zona Franca de Manaus, econômica e geopoliticamente estratégica, implantada em meio a uma economia extrativista e num posto avançado da fronteira norte. Independente de recursos naturais, foi capaz de gerar riqueza e organizar um mercado de trabalho sem provocar impactos ambientais, utilizando circulação fluvial e aérea (BECKER, 2001).

Nos últimos anos, as Forças Armadas vêm ampliando seus efetivos militares na região, mantendo cerca de 30.000 homens e mulheres, sendo 3.000 da Marinha, 22.000 do Exército e 5.000 da Força Aérea. Apenas para comparação, na década de oitenta existiam apenas 8.000 militares na Amazônia.

Uma carência, em especial, afeta a vida de todo habitante da região amazônica, o transporte. As principais dificuldades encontradas na rede de transportes da região amazônica dizem respeito à inexistência de intermodalidade, inexistência de rodovias, restrições ao movimento impostas pelo relevo, pela vegetação e pela hidrografia, carência de combustíveis na área, inexistência de ferrovias, falta de balizamento nas hidrovias, alto custo do transporte por via aérea e sazonalidade do regime dos rios. Estas características levaram a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) a promover como uma de suas prioridades o Eixo do Amazonas, com a criação de uma rede eficiente de transportes entre a Bacia Amazônica e o litoral do Pacífico, com vista à exportação.



Eixo do Amazonas
(Fonte: IIRSA, 2010)

As Políticas e Estratégias para a Região

A vivificação das fronteiras meridionais brasileiras foi extremamente favorecida pelo relevo plano e vegetação de gramíneas, que caracterizam fisiograficamente o Pampa Gaúcho, garantindo a ligação terrestre entre os militares, pecuaristas e postos militares estabelecidos na fronteira, e a rede urbana e portuária da costa gaúcha, além das menores distâncias a serem percorridas entre aquelas duas sub-regiões. A inexistência destas facilidades geográficas na Amazônia dificulta sobremaneira a replicação dessa política de vivificação de fronteiras, especialmente na Calha Norte do Amazonas (ALBUQUERQUE, 2013).

Conforme muito bem descrito no trabalho *A Importância Geopolítica da Amazônia Brasileira*, “as soluções para a Amazônia esbarram sempre na mesma dificuldade, o gigantismo e o despovoamento. É gigante a extensão, gigante a floresta espessa, e anã a população. É mister, portanto, vertebrar o espaço físico e povoá-lo; sem o que não haverá como extrair os recursos imensos que sua natureza oferece, transformando-os em riqueza.”

Tabela 1 - Aspectos demográficos da Amazônia, 2000 e 2010.						
Unidade da Federação	População		Variação	Taxa Anual (%)	Área	Densidade
	2000	2010	2000/2010 %	2000/2010 %	Km ²	Hab/Km ² 2010
Acre	557.526	733.559	31,61	2,78	161.122	4,47
Amapá	477.032	669.526	40,35	3,45	142.828	4,69
Amazonas	2.812,557	3.483,985	23,87	2,16	1.559,162	2,23
Maranhão	5.651,475	6.574,789	16,34	1,52	331.936	19,81
Mato Grosso	5.504,353	3.035,122	21,19	1,94	903.330	3,36
Pará	6.192,307	7.581,051	22,43	2,04	1.247,950	6,07
Rondônia	1.379,787	1.562,409	13,24	1,25	237.591	6,58
Roraima	321.397	450.479	38,87	3,31	221.301	2,01
Tocantins	1.157,098	1.383,115	19,56	1,80	277.622	4,98
Amazônia	21.056,532	23.474,365	20,98	1,92	5.088,841	5,01
Brasil	169.799,170	190.755,799	12,34	1,17	8.502,729	22,43

Aspectos demográficos da Amazônia, 2000 e 2010

(Fonte: SUDAM 2012)

Como resultado, um percentual expressivo da população da região é simplesmente ignorado pelas estatísticas oficiais. Como ocorria há cem ou duzentos anos, milhares de pessoas continuam a nascer e a morrer nos rincões amazônicos todos os anos sem que o poder público tome conhecimento de sua existência (SILVA, 2006).

Tais forças encontram terreno fértil para ação na região, graças às mudanças estruturais geradas pelas políticas públicas anteriores e pelas lutas sociais, sobretudo a conectividade, a urbanização e a organização da sociedade civil em movimentos e projetos alternativos.

A Amazônia continua a apresentar o segundo mais alto índice do País de mortes por “causas mal definidas”, perdendo apenas para alguns dos estados do Nordeste. Isto indica que essas pessoas morrem antes de conseguir acesso a qualquer tipo de assistência médica (SILVA, 2006).

Impulsionadas por esses fatos, a participação das Forças Armadas na agregação, no desenvolvimento regional e no fortalecimento da cidadania passou a ser uma alternativa, o que se tornou efetivo com a continuação do Programa Calha Norte, as Ações de Assistência Hospitalar, a manutenção de material cartográfico e as atividades de proteção de fronteiras.

Programa Calha Norte (PCN)

O Programa Calha Norte (PCN) foi criado em 1985, pelo Governo Federal, visando promover a ocupação e o desenvolvimento ordenado da Amazônia Setentrional, respeitando as características regionais, as diferenças culturais e o meio ambiente, em harmonia com os interesses nacionais. Executa ações voltadas à soberania, à integridade territorial e ao desenvolvimento regional.

A trajetória do PCN indica a vontade dos governos, tanto da “Nova República”, quanto de Fernando Henrique Cardoso e Lula, recentemente, de cobrir a fronteira norte com a presença de estruturas político-administrativas, a fim de responder aos desejos de diversos atores políticos, como as Forças Armadas e o Setor de Defesa Nacional (NASCIMENTO, 2005).

De acordo com fontes do Ministério da Defesa, até 2010, foram apuradas a cobertura de atendimento aos municípios do PCN em 90% da região e constatados em 285 Km a extensão de fronteira por núcleo de povoamento, integrado à pequena unidade militar.

Os investimentos financeiros públicos no Projeto evidenciam uma grande preocupação dos governos, ao longo da evolução histórica do PCN, com as conjunturas econômicas e políticas nacionais e internacionais, e com a provisão de serviços coletivos na área da

segurança nacional, objetivando a preservação de um bem público, que é a segurança e defesa do espaço territorial (NASCIMENTO, 2005).

Recentemente, o objetivo do programa foi atualizado, passando a ser uma ferramenta de busca do desenvolvimento e da manutenção da soberania e integridade territorial na região amazônica. Desta forma, como consta do caderno “Soberania e Defesa”, *“O PCN transcende em muito o aspecto de vigilância daquela região de relevante interesse político-estratégico, para se mostrar como um programa governamental arrojado e multidisciplinar, de considerável alcance social para os brasileiros, cuja presença em áreas inóspitas é fator importante para assegurar a jurisdição brasileira sobre a região”*.

O Sistema de Cartografia para a Amazônia Legal

O Sistema de Cartografia para a Amazônia Legal visa gerar informações estratégicas ao monitoramento, ao desenvolvimento regional e à segurança nacional. Para tal, levantamentos de dados básicos como topografia, geologia e cartas náuticas são executados pelas Forças Armadas e pelo Serviço Geológico do Brasil, bem como levantamentos temáticos que subsidiarão políticas públicas territoriais para o desenvolvimento regional da Amazônia Legal.

Amazônia como Prioridade Estratégica

A Estratégia Nacional de Defesa, de dezembro de 2008, vai ao encontro da integração política, econômica e estratégica regional, sem abrir mão do caráter nacional da Defesa. Mesmo assim frisa a priorização da região amazônica, sem detrimento ao Sul e ao Sudeste, em sua Diretriz 10. A Amazônia, o Atlântico Sul e as regiões de fronteira a Oeste constituem as prioridades da Defesa Nacional. O mesmo documento postula o desenvolvimento da capacidade logística, em especial na Região Amazônica (Diretriz 11), em termos de estrutura de transportes e de comando e controle, com destaque para a hipótese de “condições extraordinárias impostas por um conflito armado” (OLIVEIRA, 2009).

Estrategicamente localizada, berço de grande riqueza, a região amazônica tem papel importante no cenário mundial. O abandono de sua população atrapalha a inter-relação entre o povo e o território e a identificação da população com o Estado Brasileiro, tornando ainda mais fundamental o atendimento de suas demandas.

Como nas palavras do General Rodrigo Octávio Jordão Ramos, ex-Comandante do Comando Militar da Amazônia:

“A Amazônia não é um inferno verde nem um paraíso perdido! Mas, sim, uma vasta área onde toda uma geração espera ansiosa e confiante o esplendente alvorecer de um amanhã fecundo, diferente e promissor. É tempo, na verdade, de o homem comandar a vida na Amazônia, deixando de escravizar-se ao rio, como secularmente vem acontecendo. É tempo de findar aquela extrema anomalia, tão decantada no passado de que o homem, na selva, vivendo da exploração florestal, pelo isolamento insuperado, trabalha para escravizar-se. É tempo de mudarmos essa imagem. O que queremos é uma Amazônia integrada, mas para sempre brasileira”.



Comunidade ribeirinha
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

PARTE II

A MARINHA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

“[...] a presença da Marinha na Amazônia se faz contínua, contribuindo para a preservação da soberania nacional e levando apoio de toda sorte às populações ribeirinhas [...]”

(Dr. Antônio José Souto Loureiro)

CAPÍTULO 4

HISTÓRICO

Por Dr. Antônio José Souto Loureiro

Feliz Lusitânia – Feliz Amazônia A Primeira Flotilha da Amazônia

Derrotados os franceses e seus aliados Tupinambás, na região de São Luís, os territórios até a foz do Amazonas foram incorporados e divididos em duas capitanias: a do Maranhão e a do Pará, estendida do Rio Quatipuru até o Tocantins e subindo por ele até o primeiro salto.

No Natal do ano de 1615, formou-se uma expedição destinada ao estabelecimento de uma colônia, na foz de um gigantesco rio, que se estendia por mais 100 léguas mar adentro, o Rio de Santa Maria de la Mar Dulce, como fora denominado por Vicente Pinzón, em 1500, o futuro Rio Amazonas, na Tierra de Nuestra Señora de la Consolación y del Ruestro Hermoso, o nome espanhol, para a Amazônia, e com a finalidade de implantar o domínio da dupla coroa ibérica, naquela região.

Comandada por Francisco Caldeira Castelo Branco, recebera essa aventura o pomposo nome de Expedição da Conquista do Pará, tendo por finalidade mais remota a de barrar possíveis incursões a Cuzco e Potosi, por parte dos inimigos da Espanha.

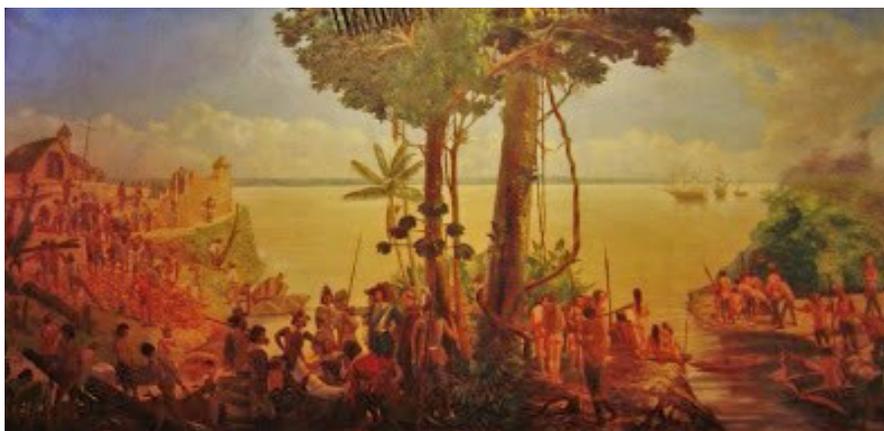
Compunha-se de uma flotilha de três barcos: o Patacho *Santa Maria da Candelária*, do Capitão Pedro Freitas, o Caravelão *Santa Maria da Graça*, do Capitão Álvaro Neto, e o Lanchão *Assunção*, do Capitão Antonio da Fonseca, auxiliados pelos Alferes Gaspar de Macedo, Pedro Teixeira e Pedro da Costa Favela, além do capelão da frota Padre Manoel Figueira de Mendonça, dos capuchos Cristóvão de São José e Antonio de Marciana para missionar os índios, todos embarcados nessa primeira flotilha de guerra a singrar as águas da Amazônia, tendo a bordo três companhias totalizando 150 soldados e 50 marinheiros, dez peças de artilharia e oito quintais de pólvora. O prático, aquele que de fato conhecia a região, era o francês Charles de Vaux, que fora importante membro da colonização da França Equinocial, ensinando o caminho aos pilotos Antonio Vicente Cochado e Antonio Pereira Temudo, sendo que este último escreveria um notável diário, um dos primeiros documentos sobre a nova terra.

Depois de atravessarem a perigosa costa maranhense, de gigantescas marés, os navios aportaram à barra do Seperará e Antonio de Deus foi o primeiro a desembarcar, na Feliz Lusitânia, nome dado à terra. A 12 de janeiro de 1616, fundou-se a povoação de Nossa Senhora de Belém e o Forte do Castelo do Senhor Santo Cristo do Presépio de Belém, hoje, conhecido como Forte do Presépio, construído de faxina e taipa à margem esquerda do Igarapé do Piri, hoje Doca do Ver-o-Peso, obra do engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita. Esses sucessos foram comunicados ao Maranhão através de Pedro Teixeira, que durante a viagem pacificou os índios do Caeté, retornando com artilharia, munições e o soldo da tropa.

Instalava-se agente luso-brasileira, pela primeira vez, nos chãos daquilo que viria a ser a Amazônia, a sua maior conquista de todos os tempos, tão bem guardada, que somente no século XIX, ano de 1866, é que o Brasil liberou o seu rio principal à navegação internacional. Uma tão grande região, 40 a 50 vezes maior do que a Metrópole, deveria ficar oculta e em segredo do resto do cobiçoso mundo até Portugal ter condições de mantê-la e protegê-la, por ser pequena a sua população, dispersa por outros espaços economicamente mais interessantes, como a Índia, o Nordeste açucareiro e as Minas Gerais, e pela falta de recursos, para tão imensa empresa, além de ali existir uma grande população nativa e aguerrida de mais de 4.000.000 índios, um clima diferente, alimentos desconhecidos, distâncias gigantescas a serem vencidas contra correntezas e sem ventos fortes, e terras impróprias para o vinho, o trigo e o azeite, três peças básicas da cultura mediterrânica.

Apesar de tudo, hoje a Amazônia é a maior extensão territorial de fala portuguesa do mundo, onde mais de vinte milhões de pessoas expressam-se em um sonoro e vocálico português, graças à pertinácia de milhares de homens, que se atreveram a enfrentar e a atravessar os mares nunca dantes navegados. Alguns deles dignos de serem destacados, como Pedro Teixeira, que levou os domínios da Coroa Portuguesa até o Napo; Antonio Vieira, com os seus sermões chamando a sociedade à Regeneração e pelas suas prédicas a favor da liberdade dos índios; Pedro da Costa Favela, Pedro Baião de Abreu e Feliciano Coelho de Carvalho, nas lutas contra holandeses e ingleses, pela posse da foz do Amazonas; Francisco Xavier de Mendonça

Furtado e seu irmão Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, por terem primeiro vislumbrado a grandiosidade da Região Amazônica, traçando-lhe planos de desenvolvimento e de incentivos econômicos, estabelecendo leis raciais igualitárias e lutando pela expansão e proteção de suas fronteiras e João Pereira de Caldas e Manuel da Gama Lobo D'Almada, os grandes demarcadores, que conseguiram delinear-lhe, apesar da oposição dos espanhóis e dos holandeses. Hoje podemos continuar a chamá-la de Feliz Amazônia por que tem água potável em abundância, bilhões em minérios, terras para agricultura, florestas gigantescas a explorar e uma população ordeira e trabalhadora, um dos últimos locais da terra onde ainda se pode ter esperança.



Fundação de Belém * – Museu de Arte de Belém
(Fonte: TH. BRAGA, 1908)

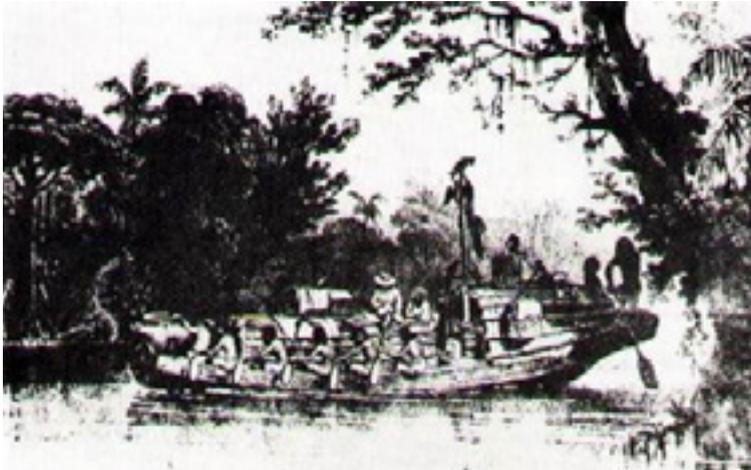
*No fundo do quadro, acima, os três tipos de barcos que compuseram a flotilha inicial:

Um patacho – navio de 40 a 100 tonéis, com vela de proa redonda e de popa, do tipo latina. Muito usado pela Marinha espanhola, desde o século XV até o século XVIII, pela sua leveza e rapidez, para transporte, reconhecimento, patrulhamento e proteção. Muito usado pelos piratas espanhóis e holandeses.

Um caravelão – de 40 a 50 tonéis, semelhante a uma caravela, com dois mastros, mas de construção rústica. Artilhado com dois falcões e quatro berços. Tripulação de 25 homens. Usado para aguada, abastecimento, explorações e correio.

A navegação na Amazônia antes do barco a vapor

A navegação foi o único meio de transporte existente e indispensável à sobrevivência das populações instaladas na Amazônia, mas bastante limitado pelas gigantescas distâncias, difíceis de serem vencidas a vela, remo ou sirga, até o advento do barco a vapor, que aqui teve o mesmo papel das locomotivas e das estradas de ferro, nos Estados Unidos da América, na anexação do oeste.



Expedição Smith & Love 1836 Canoa coberta e índios remeiros, do livro *Narrativa de uma jornada de Lima ao Pará* (Fonte: JOHN MURRAY)

Em 1852, a principal rota comercial da região, ligando Belém a Manaus, Rio Amazonas acima, era navegada por 40 a 50 barcos a vela, que levavam de 60 a 90 dias para vencerem este trajeto, sendo responsáveis pelo escoamento da produção extrativa e pelas importações dos gêneros e das manufaturas necessárias ao abastecimento das populações dos sítios e das cidades, ao longo daquele trajeto e acima dele.

Na navegação do Rio Amazonas, pode-se usar a vela durante as poucas horas em que o vento geral, o alísio de nordeste, sopra das dez da manhã até as duas da tarde, daí a grande demora das viagens. Na dos seus afluentes, todos perpendiculares ao grande rio, esses ventos alísios só auxiliavam na travessia de uma margem para a outra, sendo os percursos feitos a remo ou à sirga. Por isso, o comércio de distribuição do interior das Províncias do Amazonas e de Mato Grosso

possuía, neste trato, mais de 2.000 canoas de diferentes tamanhos, pertencentes aos regatões, ocupados na compra dos produtos da terra, recolhidos às sedes municipais, para remessa à Belém, pois ainda não se instalara a hegemonia econômica de Manaus sobre as demais localidades amazonenses, todas do mesmo tamanho.

Nas equipagens desses barcos empregavam-se mais de 6.000 pessoas: brancos e mamelucos, nas tarefas mais leves e de comando, índios civilizados e gentios, cafuzos, negros e criminosos condenados às penas de galés perpétuas ou temporárias, como remeiros e tripulantes, em um trabalho estafante e insuportável, com frequentes motins e fugas, e uma alimentação baseada no piraém, o pirarucu seco e salgado, e na farinha d'água, complementada pelo ipadu, para tirar a fome e o cansaço.



Porto de Itacoatiara, em 1858

(Fonte: MAURAND, do livro *Tipos e utilidades de veículos de transportes fluviais do Amazonas*, de Moacir Andrade)

Este tipo de transporte ainda coexistiu por muito tempo com a navegação a vapor devido aos altos preços das máquinas, pelas dificuldades de manutenção delas, pela inexistência de pontos de abastecimento de carvão de pedra ou lenha, em locais estratégicos, e pela falta de pessoal habilitado.

De janeiro a setembro de 1852, o tráfego entre Belém e a Barra estava sendo feito por 28 embarcações, com 228 tripulantes e 659 toneladas, saindo da Barra, e oito embarcações, com 58 tripulantes e 137 toneladas, saindo de Belém, com um movimento de mais de 31 contos de mercadorias nacionais e importadas.

Em 1855, três anos depois do estabelecimento da navegação regular a vapor, ainda era grande o tráfego feito por esses tipos de barcos, ainda existindo em toda a Província 100 grandes canoas de regatão, totalizando 405 toneladas e 258 tripulantes.

Por isso, em 1856 e 1861, foi o seguinte o movimento das embarcações dos regatões, no Porto de Manaus:

Movimento das Embarcações	Ano 1856	Ano 1861
Entradas e saídas para o Pará	86	48
Entradas e saídas para o Interior	120	137
Tonelagem para o Pará	1.810	1.597
Tonelagem para o Interior	746	2.702
Tripulantes	1.117	433

As tripulações haviam diminuído, por existirem navios maiores, mas a tonelagem para o interior crescera, pela abertura dos novos seringais. Além dessas embarcações maiores, ainda existiam, em 1861, mais de 4.000 canoas de trânsito, em toda a Província.

Os fretes cobrados, em 1856, variavam com a mercadoria: 320 réis por arroba de cacau, ou por cada couro ou rede; 420 réis por arroba de breu, jutaica, sebo, piaçaba, Pirarucu, Peixe-boi, e Puxuri; 500 réis por arroba de café, cumaru, cravo, borracha, grude de peixe, urucu, guaraná, salsa e tabaco; e, 640 réis por pote de óleo, manteiga de tartaruga e mixira, pacote de maqueiras, arroba de estopa e alqueire de castanha.



Canoas de regatão em frente a Parintins, em 1858
(Fonte: MAURAND)

A Marinha Brasileira no Amazonas - Primórdios

Uma das mais antigas instituições da Marinha, na Amazônia, foi o Arsenal de Marinha do Pará, fundado em Belém, em junho de 1761, sendo seu grande incentivador o Governador-Geral Dom Francisco de Souza Coutinho (1789-1803), quando ali foram construídos quatro fragatas, três charruas, três bergantins, doze chalupas e numerosas embarcações de pesca, chegando a ter mais de 2.000 operários.

Apesar dessa antiguidade na Amazônia, após o *Guapiaçu*, que saía para reparos, com destino a Recife, de onde não mais voltaria, em 1852, o *Pirajá* foi o primeiro navio da Marinha de Guerra Brasileira a estacionar na Província do Amazonas, sendo para lá destacado pelo Aviso de 7 de fevereiro de 1861, do Ministério da Marinha, a fim de dar apoio à administração provincial, com serviços iniciados a partir de 25 de abril de 1861, fazendo diversas viagens pioneiras aos Rios Negro, Madeira e Purus.

A 1º de julho de 1861, o *Pirajá* foi à Serpa, à Silves e ao Madeira, com o Major João Martins da Silva Coutinho, a 15 de agosto de 1861, ao Rio Negro, sob o comando do Primeiro-Tenente Rufino Luiz Tavares, em expedição chefiada por Leovigildo Coelho, com Antonio Gonçalves Dias e o médico Antonio David de Vasconcelos Canavarro, e, a 16 de fevereiro de 1862, ao Purus, com Souza Coutinho e Manoel Urbano, subindo até Hiutanaã. Desta última viagem resultou, além de um magnífico relatório, a tese “Breve Notícia Sobre a Exploração da Salsa e da Seringa, Vantagens de Sua Cultura”, trabalho pioneiro sobre plantações de seringueiras, logo aproveitado pela Inglaterra.

O navio fez nova viagem com Silva Coutinho e o presidente da Província Albuquerque Lacerda, a 10 de junho de 1864, indo até Crato, no Rio Madeira. Daí, Coutinho continuou de canoa até o salto do Teotônio, de onde voltou, por ter perdido todo o seu equipamento na correnteza. Como o *Pirajá* já havia retornado, ficou em Crato, até 2 de agosto, esperando o Vapor *Inca*, que lhe traria novos instrumentos.

O *Pirajá* seria substituído pela Canhoneira *Ibicuhy*, que viveu os eventos da apreensão do Vapor peruano *Morona*. A notícia de que esse navio peruano subira o Amazonas sem permissão chegou a Manaus na noite de 27 de outubro de 1862. O Capitão-Tenente José da Costa Azevedo, depois Barão de Ladário, no dia 28, foi ao seu encontro, no Vapor *Inca*, mas voltou com a notícia de que o *Morona* batera e encalhara nas pedras em frente a Puraquequara, que hoje levam o seu nome. Seriadamente avariado, foi apresado e rebocado pela *Ibicuhy* para Manaus e depois para Belém.

A *Ibicuhy* também viajou, a 14 de março de 1864, com Silva Coutinho, para a exploração do Japurá, até o Apaporis, e transportou Louis Agassiz em suas viagens, acompanhado por esse notável cientista brasileiro.

Mais tarde, a 26 de dezembro de 1868, chegavam a Manaus, para constituírem a futura Flotilha do Amazonas, cerca de oito lanchas de ferro a vapor, de um total de onze construídas para a Marinha, pelo estaleiro Cammel Laird.

O Decreto nº 4681, de 17 de janeiro de 1871, criou a Flotilha do Amazonas, com sede em Manaus, logo seguida da Companhia de Aprendizes-Marinheiros, cujo primeiro comandante foi o Primeiro-Tenente da Armada Frederico Guilherme de Souza, tendo por quartel o Brigue *Rio Formoso*, com 43 alunos, no ano seguinte.

O Decreto Imperial nº 5898, de 18 de novembro de 1874, estabeleceu a Capitania dos Portos do Amazonas, sendo seu primeiro titular o Capitão de Mar e Guerra Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso.

O Presidente Domingos Jacy Monteiro (1876/77), que ficou famoso por suas medidas moralizadoras, cessou o abuso da tomada de crianças do interior, para a Companhia de Aprendizes, ocultando-lhes os nomes de nascimento. Em seu Relatório de 26 de maio de 1877, citava que a Canhoneira *Mearim*, o principal navio da flotilha, não suportava a sua artilharia e navegava com perigo. A flotilha possuía ainda cinco lanchas e umas chalanas de pouca utilidade. A guarnição não estava habituada à praticagem, estudo dos rios, mapeamentos ou roteiros, não prestando quaisquer serviços.

Em 1878, a Flotilha do Amazonas compunha-se da Canhoneira *Mearim*, substituída, no ano seguinte pela *Pedro Afonso*, pelo Vapor Auxiliar *Moema* e pelas cinco lanchas a vapor.

Em 1880, possuía 126 homens, sendo 73 imperiais marinheiros, cinco oficiais da Armada e três de proa.

Em 1882, estava constituída pela Canhoneira *Felipe Camarão*, de 40 cavalos e dois canhões, pelo Navio-Auxiliar *Moema*, com dois canhões, de oito lanchas de 10 cavalos e 15,3 metros de comprimento, e pelo batelão de ferro, com um efetivo total de oito Oficiais e 73 Imperiais Marinheiros.

Em 1884, aqui estavam estacionadas a Corveta *Paraense*, de dois canhões, e a Canhoneira *Afonso Celso*, à disposição da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Em 1885, possuía 110 marinheiros, a Corveta *Paraense*, em mau estado, e três lanchas. A corveta seria substituída, em 1887, pela Canhoneira *Manaus*.



A Flotilha do Amazonas, no Porto de Manaus, por volta de 1880
(Fonte: T.H. WEBER)

A Escola de Aprendizes-Marinheiros tinha 57 alunos, em 1878, estando à sua disposição o Patacho *Rio das Contas*, mas foi extinta pelo Decreto nº 9371, de 14 de fevereiro de 1885, sendo anexada à do Pará.

Segundo o *Anuário de Manáos* (1913-1914), organizado por Heitor de Figueiredo, a Flotilha do Amazonas estava assim composta:

1) Comandante e Tripulação:

a) Comando da Flotilha: Capitão de Fragata Afonso da Fonseca Rodrigues;

b) Assistente do Comando: Primeiro-Tenente Antonio Pinto;

c) Demais Oficiais:

- Médicos: Primeiros-Tenentes João Manuel Dias e Pedro Monteiro Gondim;

- Farmacêutico: Segundo-Tenente Leopoldo de Berredo Coqueiro;

- Comissários: Capitão de Corveta João Frederico Gluck e Primeiro-Tenente Antonio Fernandes de Oliveira; e

- Engenheiros Maquinistas: Capitão-Tenente Joaquim Theodoro do Nascimento, Primeiro-Tenente João Bandeira de Melo e Segundos-Tenentes Manuel José Fernandes, Odilon Teixeira de Campos, Inácio Villarinho e Alberto da Cunha Pinto.

d) Além desses 20 Oficiais, a flotilha possuía mais 306 homens, assim distribuídos: 150 marinheiros, 72 foguistas, 20 extranumerários, 22 taifeiros, 10 inferiores, 11 mecânicos, um prático, dois sargentos, seis cabos, seis submaquinistas, um armeiro, dois fiéis, um carpinteiro e dois torpedeiros-mineiros.

2) Meios subordinados:

a) Tênder de 2ª Classe *Comandante Freitas* 1500t

- Comandante do navio: Capitão de Corveta Emanuel Braga

- Imediato: Primeiro-Tenente João Paiva de Novaes;

b) Canhoneira *Juruá* 100t – Capitão-Tenente José Pereira de Lucena;

c) Canhoneira *Amapá* 100t – Capitão-Tenente Fernando Cândido Martins;

d) Canhoneira *Acre* 100t – Primeiro-Tenente Jorge Dodsworth Martins;

e) Canhoneira *Missões* 100t – Em reparos em Belém;

f) Aviso *Jutahy* 80t – Primeiro-Tenente Olavo Machado;

g) Aviso *Tefé* 100t – Primeiro-Tenente Ernesto d'Araújo;

h) Vedetas 1, 2 e 3; e

i) Lanchas 1 e 2.

O armamento total dos navios compunha-se de 14 canhões de 47mm, 21 metralhadoras Maxim, oito morteiros de 87mm e seis metralhadoras de 25mm.

A Presença da Marinha do Brasil na Amazônia até os dias atuais

Embora nunca tivesse deixado de manter sua presença na Amazônia, a Marinha sabia que a região merecia ainda mais atenção. Assim, em 1968 foi estabelecido o Comando Naval de Manaus. Em 1974, entretanto, esse Comando foi desativado e, um ano depois, foi criado o Grupamento Naval do Norte, sediado em Belém, no Estado do Pará.

Desde então, a presença da Marinha na Amazônia se faz contínua, contribuindo para a preservação da soberania nacional e levando apoio de toda sorte às populações ribeirinhas, que se acostumaram, ao longo de várias gerações, a ver nos navios da MB o maior sinal de presença do Estado.

Pode-se estabelecer como marco de referência para a presença atual da Marinha na região a construção dos Navios Patrulha classes *Pedro Teixeira* e *Roraima*, nos anos de 70, que ensejou um total reordenamento do modo de operação. A partir da chegada daqueles meios, a Marinha passou a dispor de dois segmentos distintos para a aplicação do Poder Naval: um sediado em Belém, mais voltado para o meio oceânico; outro, sediado em Manaus, voltado para o ambiente fluvial. Outra referência foi a chegada dos Navios de Assistência Hospitalar classe *Oswaldo Cruz*, na década de 80, que concederam à MB meios especializados na relevante atribuição subsidiária de assistência à população ribeirinha.

Nessa mesma época, também, foi ativado o Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus, imprimindo novo destaque ao emprego de tropas sediadas na Amazônia Ocidental.

Entre 1985 e o início dos anos 90, as Forças Armadas Brasileiras começaram a reavaliar seu papel na Defesa Nacional, devido aos diversos movimentos de “internacionalização da Amazônia” ocorridos naquela época. Dentre eles estavam a divulgação de certas teses encampadas por entidades internacionais e por importantes líderes mundiais, notadamente de países do chamado G-7, o grupo que engloba os sete países mais ricos do mundo. Foi assim que surgiram programas como: o Calha Norte e outros, com o objetivo de

aumentar a presença do Estado na Região Norte do País, possuidora de uma das maiores taxas de “vazio demográfico” do planeta. Paralelamente, os esforços para uma maior integração econômica com países do Cone Sul resultaram na diminuição das desconfianças até então existentes e no consequente enxugamento da estrutura militar no Sul do País. Com isso, as Forças Armadas puderam voltar seus olhos mais diretamente para a Amazônia, sendo iniciado um processo para aumentar a presença militar brasileira na área.

A tarefa de manter uma presença constante nos rios da Bacia Amazônica é complexa, afinal, são mais de 22 mil quilômetros de rios navegáveis, o que representa meia-volta ao mundo, ou mais de duas vezes a extensão do litoral brasileiro. Mesmo assim, a Marinha aceitou o desafio e, em 1994, o Presidente da República criou, dentro da Estrutura Orgânica do Ministério da Marinha, o Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO), com sede na Cidade de Manaus, Estado do Amazonas, com o propósito de contribuir para o cumprimento das tarefas de responsabilidade do Comando do 4º Distrito Naval, na Amazônia Ocidental.

Com a criação do CNAO, no terreno do antigo Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus e atual Batalhão de Operações Ribeirinhas, em maio de 1994, houve um aumento da capacidade de gerenciamento, principalmente quanto aos aspectos logísticos e administrativos. Nesse mesmo ano, foi criado o Destacamento Aéreo (DAE-FlotAM) para apoiar os navios da Flotilha do Amazonas com helicópteros, sendo mais tarde transformado no 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-3), com a tarefa de prover os meios aeronavais em apoio às unidades de superfície e de tropa.

Embora pareça uma medida de efeito apenas administrativo, um dos mais importantes projetos da Administração Naval na área foi a mudança da sede do Comando Naval da Amazônia Ocidental, de suas instalações atuais, “emprestadas” pelo Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus, para a Ilha de São Vicente, onde foi restaurado um prédio histórico visando dar melhores condições de abrigo ao CNAO e à Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, que também deixou sua sede, num prédio no Centro de Manaus, próximo ao Porto da cidade.

Nessas três décadas, os navios da Marinha do Brasil realizavam, além das diversas operações especificadas nos seus programas de adestramento, inúmeras comissões ao longo da calha do Rio Amazonas e de seus afluentes. No entanto, tais comissões não asseguravam a consistência desejada de uma efetiva ação de presença no Alto Solimões e nos rios lindeiros, pois os navios não tinham o propósito específico de permanência nas áreas fronteiriças, em caráter de manutenção de posição.

Dessa forma, em cumprimento à orientação do Comandante da Marinha, em 2001, foram levantadas e priorizadas as necessidades da MB na região, consubstanciadas em um empreendimento modular, denominado “Ampliação da Presença da Marinha na Amazônia Ocidental” que, em conjunto com outras medidas, permitiram a obtenção de resultados desde sua promulgação, como a realização mensal de uma Patrulha na região do Alto Solimões e seus afluentes, em Serviço de Patrulha e Inspeção Naval.



Outubro/2001.

Restauração da Atual Sede do Comando do 9º Distrito Naval.



Junho/2005.

CAPÍTULO 5

ORGANIZAÇÃO DO COMANDO DO 9º DISTRITO NAVAL

Por Capitão de Fragata Alceu Kreniski Júnior

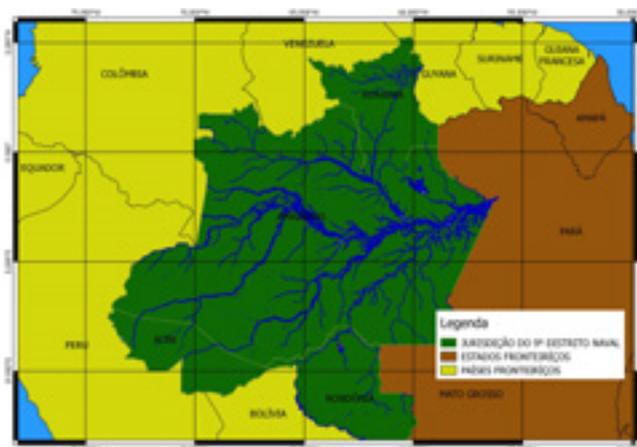
Área de Jurisdição

O Decreto nº 2.153, de 20 de fevereiro de 1997, estabeleceu e organizou as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais da Marinha, dispostas em Comandos de Distritos Navais, cujas áreas de jurisdição abrangiam todo território nacional. Posteriormente, vislumbrou-se a necessidade, mister de sua grande importância estratégica, de se elevar o então Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO) à categoria de Distrito Naval. Assim criava-se, através do Decreto Nº 5.349, de 20 de janeiro de 2005, o Comando do 9º Distrito Naval, mantendo-se sua sede em Manaus, abrangendo os Estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima, e compreendendo todas áreas fluvial e lacustre neles inseridas, com importantes fronteiras aos seguintes países da América do Sul: ao Sul com a Bolívia (Rondônia e Acre), a Oeste com o Peru (Acre e Amazonas), a Noroeste com a Colômbia (Amazonas), e ao Norte com a Venezuela (Amazonas e Roraima) e a Guiana (Roraima).

A sua área de jurisdição coincide com a área de responsabilidade e atuação do serviço de busca e salvamento, denominado de SALVAMAR NOROESTE.

As figuras a seguir ilustram a área de jurisdição do Comando do 9º Distrito Naval:

Área do Comando do 9º Distrito Naval e suas fronteiras (Fonte: Marinha do Brasil, 2015)



Área de Jurisdição do Comando do 9º Distrito Naval (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Organograma do Com9ºDN

Apesar de ser o Comando Distrital mais novo da Marinha do Brasil, possui uma estrutura organizacional complexa, a fim de cumprir sua nobre missão nos rincões amazonenses.

Com trinta Organizações Militares subordinadas, sendo nove diretamente subordinadas, o Com9ºDN tem à sua disposição uma Força Naval, Aeronaval e de Fuzileiros Navais sempre prontas para atuarem no cenário da Amazônia Ocidental e no seu entorno.

As seguintes Organizações Militares estão diretamente subordinadas ao Com9ºDN:

1) Organizações Operativas:

- Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM);
- Batalhão de Operações Ribeirinhas (BtlOpRib); e
- 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-3).

2) Organizações Representantes da Autoridade Marítima e de Serviço de Sinalização Náutica e Levantamento Hidrográfico Fluvial:

- Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC);
- Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT); e
- Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9).

3) Organizações de Apoio:

- Estação Naval do Rio Negro (ENRN);
- Policlínica Naval de Manaus (PNMa); e
- Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CeIMMa).

As demais 21 Organizações Militares, indiretamente subordinadas, encontram-se no seguinte nível de subordinação:

1) Ao ComFlotAM:

- Navio-Patrolha *Pedro Teixeira* (NPaFluPTeixeira – P20);
- Navio-Patrolha *Raposo Tavares* (NPaFluRTavares – P21);
- Navio-Patrolha *Roraima* (NPaFluRoraima – P30);
- Navio-Patrolha *Rondônia* (NPaFluRondonia – P31);
- Navio-Patrolha *Amapá* (NPaFluAmapá – P32);
- Navio de Assistência Hospitalar *Doutor Montenegro* (NAsHDrMontenegro – U16);

- Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz* (NAsHOCruz – U18);
- Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* (NAsHCChagas – U19); e
- Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meirelles* (NAsHSMeirrelles – U21).

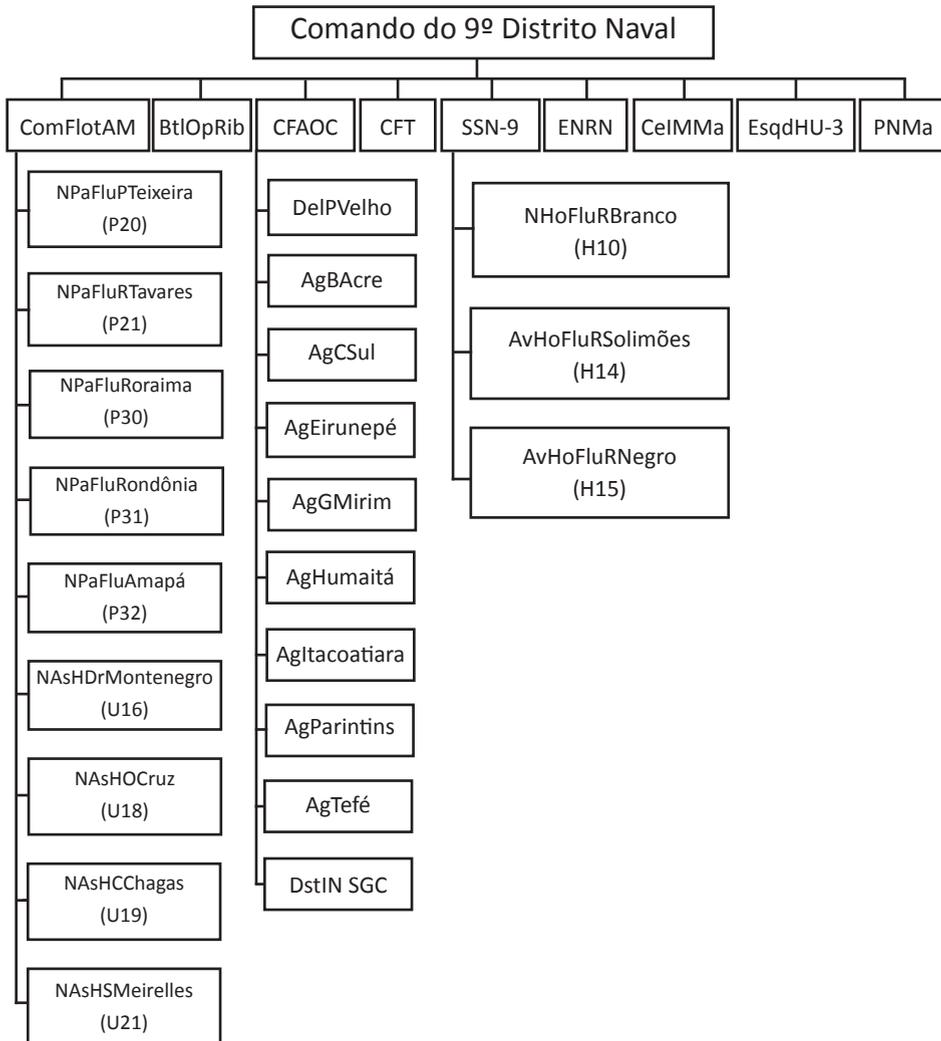
2) À CFAOC:

- Delegacia Fluvial de Porto Velho (DeLPVelho);
- Agência Fluvial de Boca do Acre (AgBAcre);
- Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul (AgCSul);
- Agência Fluvial de Eirunepé (AgEirunepé);
- Agência Fluvial de Guajará-Mirim (AgGMirim);
- Agência Fluvial de Humaitá (AgHumaitá);
- Agência Fluvial de Itacoatiara (AgItacoatiara);
- Agência Fluvial de Parintins (AgParintins); e
- Agência Fluvial de Tefé (AgTefé).

Há a previsão de criação de uma Agência Fluvial em Caracará e outra em São Gabriel da Cachoeira, onde já existe um Destacamento de Inspeção Naval ativado (DstINSGCachoeira).

3) Ao SSN-9:

- Navio Hidroceanográfico Fluvial *Rio Branco* (NHofluRBranco – H10);
- Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Solimões* (AvHofluRSolimões – H14); e
- Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Negro* (AvHofluRNegro – H15).



Organograma do Comando do 9º Distrito Naval
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

CAPÍTULO 6

COMANDO DA FLOTILHA DO AMAZONAS

Por Capitão de Mar e Guerra Ednaldo Blum de Oliveira Santos



Prédio do Comando da Flotilha do Amazonas
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM) é a Organização Militar (OM) que tem como OM subordinadas os meios navais que realizam Patrulha Naval e Assistência Hospitalar na área de jurisdição do 9º Distrito Naval. Todos os meios navais ficam sediados em Manaus, atracados no cais flutuante da ENRN.

Suas responsabilidades são expressas nas seguintes tarefas: manter uma Força Naval pronta e aprestada para executar Operações Ribeirinhas; efetuar Patrulha Naval nos rios; e prover Assistência Hospitalar às populações ribeirinhas da Bacia Amazônica. Tarefas estas que têm como propósitos: contribuir para a manutenção e consolidação da integridade territorial; manter a ordem, integração e desenvolvimento socioeconômico da Região Amazônica; e fiscalizar a operação de embarcações na área fluvial.

Outras tarefas que também são acometidas aos meios navais subordinados são:

I. Cooperar com a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental nas atividades de Inspeção Naval e fiscalização do cumprimento de leis afetas à Segurança do Tráfego Aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar, bem como prevenção contra quaisquer atividades que possam contribuir para poluição hídrica dos rios da Região Amazônica;

II. Participar nos programas do Com9ºDN de cooperação em operações fluviais com as demais Forças Armadas;

III. Colaborar com os outros órgãos governamentais na fiscalização da legislação em vigor (IBAMA, Polícia Federal, Receita Federal etc.); e

IV. Participar dos programas do Com9ºDN referentes às ações cívico-sociais e de desenvolvimento socioeconômico.

Patrulha Naval e o Combate aos Ilícitos na Amazônia

Atualmente a Flotilha do Amazonas busca uma adequação aos novos tempos e ameaças, com a inserção gradual de recursos tecnológicos. A incorporação das duas Lanchas Patrulha de Rio blindadas, adquiridas da Colômbia, além de aumentar a capacidade dissuasória, permite a realização da Patrulha Naval com mais segurança e poder de fogo, graças às inovações como: câmera de imagem térmica, blindagem completa e propulsão a jato, além do deslocamento, em total segurança, de velocidades acima de 40 nós. Foram utilizados, também, equipamentos de Medida de Apoio Eletrônico – MAE, como câmeras de imagem térmica, novos radares e equipamentos de comunicação por satélite, com o propósito de conhecer e controlar a radiodifusão na área de atuação.

No campo doutrinário, a visão de futuro passa pela operação em conjunto com outras agências governamentais. Policiais civis, militares e federais, fiscais do IBAMA, ICMBio, MAPA, ANP, cada um dentro de sua área de competência, são fundamentais para a realização de uma Patrulha e uma Inspeção Naval mais abrangente e efetiva. A imensa diversidade de crimes transfronteiriços, na Bacia Amazônica, não permite mais o trabalho de forma isolada. Os últimos resultados obtidos, com as experiências de operação conjunta, revelam que esse é o caminho.



Desfile Naval na Região Amazônica (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Emprego do Navio-Patrolha Fluvial no cenário Amazônico

A Flotilha do Amazonas dispõe de cinco Navios-Patrolha Fluvial, sendo dois da classe *Pedro Teixeira* e três da classe *Roraima*.

Os Navios-Patrolha Fluvial possuem grande diversidade de armamento, dos quais destacamos o canhão de 40 mm, na proa; duas metralhadoras de 20 mm, na popa; dois lançadores de morteiro 81 mm, nos bordos; metralhadoras 0,50 pol (12,7 mm), distribuídas pelos conveses; e metralhadoras 0,30 pol (7,62 mm) em suas embarcações orgânicas (LAR – Lancha de Ação Rápida).



LAR – Lancha de Ação Rápida
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Com capacidade de operar em toda a Bacia Amazônica brasileira, circunscritos apenas pelo limite de navegabilidade, os NPaFlu têm a missão de Patrulhar as águas de jurisdição do Com9ºDN, realizando ações de Patrulha Fluvial, Inspeção Naval, Ações de Presença nas áreas de fronteira, Transporte e Desembarque de Tropas, Apoio de Fogo Naval, Esclarecimento, Ataque Aéreo e de Superfície, SAR (Busca e Salvamento) e GLO (Garantia da Lei e da Ordem), a fim de garantir a soberania brasileira na Amazônia Ocidental, contribuir com a segurança da navegação e do tráfego hidroviário e contribuir com os Órgãos de Segurança Pública no emprego da GLO nas hidrovias.



Navio-Patrolha Fluvial Classe *Pedro Teixeira*



Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira* navegando no Rio Solimões
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Histórico

Os NPaFlu Classe *Pedro Teixeira* foram construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, entre 1970 e 1973, seguindo um projeto nacional e com a maioria de seus componentes brasileiros.

Suas características são inteiramente apropriadas para a navegação fluvial, adaptadas para a geografia da Região Amazônica.

Ambos os navios foram incorporados à Marinha, em 17 de dezembro de 1973, no Rio de Janeiro, partindo de lá, em março de 1974, para a Amazônia, passando à subordinação do Comando da Flotilha da Amazonas naquele mesmo ano.

Explorador Pedro Teixeira

O explorador português Pedro Teixeira, nasceu por volta de 1575, e morreu no Pará, em 4 de junho de 1640. Estava no Pará em 1637, quando o Governador do Maranhão lhe entregou o comando de uma expedição incumbida de subir o Rio Amazonas.

Saindo de Cameté, no dia 28 de outubro de 1637, encontrou, dia 23 de dezembro, uma ilha desconhecida, à qual deu o nome de “Ilha das Areias”. Chegando em 1638, ao Alto Amazonas, descobriu o Rio Negro. Em 3 de julho deixou, no Rio Napo, uma parte da guarnição para reconhecer a região e assegurar a retirada. Em 14 de agosto chegou a Payaunio, no Peru, seguindo por terra para Quito, onde foi muito bem recebido, ordenando o vice-rei do Peru que fizesse voltar o explorador pelo mesmo caminho, levando consigo o Padre Cristóvão de Acuña, para que escrevesse uma relação



Explorador Português Pedro Teixeira
(Fonte: DESCONHECIDA)

da viagem, que deveria ser apresentada a Felipe III, que reinava também em Portugal. O fato ficou registrado em ata, o que permitiu a delimitação no sítio por ele marcado, da fronteira do Brasil, quando se deu a separação das duas coroas. Chegando ao Pará em 12 de junho de 1639, em 28 de fevereiro de 1640 foi feito governador da província, cargo que abandonou por motivo de doença, morrendo pouco depois.



Navio-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares* navegando no Rio Negro
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O Bandeirante Raposo Tavares



Ilustração do Bandeirante
Raposo Tavares
(Fonte: DESCONHECIDA)

Antônio Raposo Tavares nasceu em Beja de São Miguel, no Alentejo, Portugal, por volta de 1598. Filho de Fernão Vieira Tavares, governador da capitania de São Vicente, veio para o Brasil em 1618 e se radicou em São Paulo em 1622. As bandeiras de Raposo Tavares, classificadas no grupo das despovoadoras, destinavam-se primordialmente a aprisionar indígenas. Asseguraram também a presença portuguesa, evitando a ampliação do domínio espanhol.

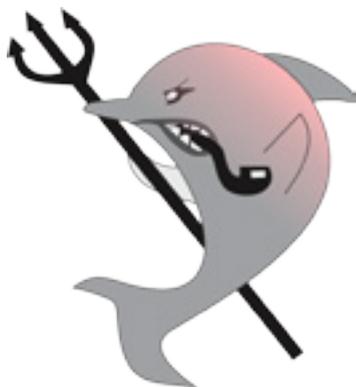
Em 1628, convicto de que lucros ambiciosos jaziam no sertão, desafiando a coragem dos audaciosos, Raposo dedicou-se a organizar uma bandeira que realizasse o seu sonho. Aprontou uma das maiores e mais poderosas que foram organizadas.

Em setembro, Tavares deixou São Paulo, acompanhado de sua gente, que eram 3.000 homens. Tomando o caminho do Sul, e seguindo até alcançar as cabeceiras do Nordeste, fixou-se em pontos convenientes daquela região. Empenhou-se em assegurar a posse dos atuais Estado do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, ocupados então pelas reduções jesuítas. Na confusão da luta, vários indígenas conseguiram fugir, indo refugiar-se no aldeamento jesuítico em Guairá; em terras espanholas. O bandeirante não se conformou. Não podia deixar fugir assim aquele lucro esperado, certo de que afinal julgava merecido. Não hesitou, ordenou seus comandantes a capturar os fujões. Aquela povoação não ia abrigar mais nenhum índio medroso. Mandou incendiá-la completamente, capturando não só os que haviam refugiado, como também os 3.000 escravos indígenas que depois foram vendidos a outras capitanias brasileiras. Durante certo tempo, os índios representavam o que de maior havia no sertão. Era muito mais fácil encontrá-los do que descobrir minas ou batear rios.

De regresso a São Paulo, exerceu o cargo de juiz ordinário em 1633, função que abandonou no mesmo ano pelo cargo de ouvidor da Capitania de São Vicente. Foi então excomungado pelos jesuítas, além de deposto pelo governador. Absolvido pela ouvidoria geral do Rio de Janeiro e repostado no cargo, participou de outra expedição em 1636. Nessa ocasião, dirigiu-se ao Tape, no centro do atual Estado do Rio Grande do Sul. Expulsos os jesuítas, Raposo Tavares voltou a São Paulo, onde era considerado herói. “Temos de expulsar-vos de uma terra que é nossa, e não de Castela”, dizia o bandeirante Raposo Tavares, aos espanhóis, para anexar terras ao Brasil.

Entre 1639 e 1642, Raposo Tavares dedicou-se a ações militares. Como capitão de companhia, integrou o contingente enviado do sul para prestar socorro às forças sitiadas na Bahia. Em missão semelhante esteve em Pernambuco, onde tomou parte na longa batalha naval contra os holandeses. A última e maior de suas bandeiras, em busca de prata, iniciou-se em 1648 e durou mais de três anos. A expedição que percorreu dez mil quilômetros, saiu de São Paulo, seguiu pelo interior do continente, atravessou a Floresta Amazônica e chegou ao atual Estado do Pará. Foi a primeira viagem de reconhecimento geográfico em território brasileiro. Raposo Tavares morreu na Cidade de São Paulo, em 1658.

Mascotes



Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*

Mascote: *O Boto Guerreiro*

Lema: *Onde a Amazônia precisar o Boto vai chegar*



Navio-Patrolha Fluvial

Raposo Tavares

Mascote: *O Leão dos Rios*

Lema: *Enquanto navegar eu possa, a Amazônia será nossa!*

Heráldica do NPafLu *Pedro Teixeira*



Brasão do
NPafLuPTeixeira

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval: em campo de verde, um marco de pedra na sua cor, crucífero, quinante e tendo por terraço um pedestal de granito com uma faixa de preto; em contrachefe, uma faixa ondulada de prata, aguada deste último esmalte.

Explicação

PEDRO TEIXEIRA – nome do destemido integrante da epopeia das Bandeiras, que, em memorável expedição, percorrendo a rota inversa de Orellana, foi o desbravador do Rio Negro, em princípios de 1638; um dos maiores exploradores do Rio Amazonas em seu tempo, abrindo caminho a sertanistas e observadores que se aprofundam naquela vasta e promissora região, celebrou-se ainda como um dos denodados conquistadores da soberba Amazônia, início da efetiva penetração luso-brasileira na citada área setentrional do Brasil. No campo verde, a relembrar a vetusta e então indomável floresta amazônica, o marco de pedra, representativo daquela conquista, a este notável feito se reporta, a faixa ondulada de prata e aguada de preto alude àquele importante tributário do mais caudaloso rio e evocando o nome de seu desbravador, inconfundível personalidade de audaz bandeirante que engrandeceu a Pátria, lembra o da própria belonave em apreço.

Heráldica do NPaFlu *Raposo Tavares*



Brasão do
NPaFluRTavares

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval: em campo verde um braço de carnês, semivestido de prata com realces de vermelho e movente do flanco da sinestra empunhando uma espada do século XVII, de lâmina de prata e cabo de ouro, disposta em banda e apontada para o alto; em contrachefe, três faixas onduladas de prata.

Explicação

RAPOSO TAVARES – Nome por que se celebrou o denodado bandeirante Antonio Raposo Tavares (1598-1658), um dos líderes máximos da epopeia das Bandeiras. O verde do campo a exprimir pujante vegetação, refere-se ao grandioso interior brasileiro valentemente desbravado pelo intemorato Chefe, que, em sua empolgante atuação, com incedível coragem e marcante determinação, palmilhou impressionante extensão do território pátrio em heroico percurso pelo sertão; as três faixas onduladas de prata em contrachefe lembram os Rios Guaporé, Madeira e Amazonas, de cujos cursos o intrépido Mestre de Campo, título que recebeu em 1642, acompanhou rumos, buscando ainda mais engrandecer a Pátria ao atravessar pela primeira vez a densa floresta amazônica, consolidando os mais altos ideais de expansão nacional; o braço semivestido empunhando a espada com galhardia, ao evocar predicados de combatividade, destemor e desprendimento do consagrado Chefe de Bandeira que a História imortalizou, recordando aquele bravo reporta-se ao próprio navio que lhe tem o nome.

Características dos NPaFlu *Pedro Teixeira*

- Deslocamento - 950 toneladas
- Comprimento - 63,74 metros
- Calado máximo - 2,5 metros
- Boca - 9,71 metros
- Altura do mastro - 16,7 metros
- Tripulação (Lotação) - 81 militares, Tropa e Equipamentos: pode transportar cerca de 30 Fuzileiros Navais, sendo equipado com duas LAR (Lancha de Ação Rápida). É dotado também com consultório médico e odontológico, além de enfermaria.

Navio-Patrolha Fluvial Classe *Roraima*



Navios-Patrolha Fluvial Classe *Roraima*: *Roraima*, *Rondônia* e *Amapá*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Histórico

Os Navios-Patrolha Fluvial Classe *Roraima* foram construídos pelo estaleiro MaLaren Estaleiros e Serviços Marítimos S/A, em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, no século XX, ao longo da década de 70, fruto de um projeto do Engenheiro Naval JORGE A. E. VASQUES, com grande índice de nacionalização de equipamentos e sobressalentes. As características do navio são adequadas para a navegação fluvial e ao clima da Região Amazônica.

O NPaFlu *Roraima* é o primeiro navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome em homenagem ao antigo território de Roraima. Foi lançado ao mar em nove de novembro de 1972, tendo como madrinha a Sra. Ruth Rademaker, esposa do então Vice-Presidente da República, Almirante de Esquadra Augusto Hamann Rademaker Grunewald. Foi submetido à Mostra de Armamento e incorporado em 21 de fevereiro de 1975.



Navio-Patrolha Fluvial *Roraima*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Navio-Patrolha Fluvial *Roraima*
Mascote: *O Águia do Amazonas*
Lema: *Com olhos de águia, vamos todos!*

O Navio-Patrolha Fluvial *Roraima* é conhecido carinhosamente como “O Águia do Amazonas” em virtude da águia vermelha armada de preto representando um dos atributos do brasão da família Almada conforme a heráldica do Navio.



Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia* (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O NPaFlu *Rondônia* é o primeiro navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome, em homenagem ao antigo território de Rondônia.

Foi lançado ao mar em 13 de junho de 1975, tendo como madrinha a Esposa do Almirante de Esquadra Francisco Simas de Alcântara, que na época exercia o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada. Foi submetido à Mostra de Armamento e incorporado em 3 de dezembro de 1975.



Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*

Mascote: *O Papa Milhas da Amazônia*

Lema: *Avante Papa Milhas da Amazônia!
É tudo nosso!*

O Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia* é conhecido carinhosamente como “O Papa Milhas da Amazônia”. Faz alusão ao desenho animado, em que o papa-léguas destaca-se pela velocidade, astúcia e inteligência com que tratava seus adversários, tornando impossível capturá-lo. Sendo assim, fazendo alusão a esse personagem, criou-se o Papa Milhas, que agilmente navega os rios da Amazônia em prol de cumprir suas missões.

O NPaFlu *Amapá* foi lançado ao mar em 10 de março de 1974 e entregue pelo estaleiro à Marinha em 5 de novembro de 1975.

Foi incorporado à Armada em 12 de janeiro de 1976, partindo em fevereiro de 1976 para Manaus, onde passou à subordinação da Flotilha do Amazonas, em maio daquele mesmo ano.



Navio-Patrolha Fluvial *Amapá* (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*

Mascote: *O Papagaio da Amazônia*

Lema: *Patrulhar, proteger e integrar*



O “Patrulheiro da Amazônia”, mascote do NPaFlu *Amapá*, representa o sentimento guerreiro do Navio, espelhando em sua tripulação a garra e atitude. Remete à imagem do “Papagaio da Amazônia”, que tem como característica natural de defesa o silêncio, além do seu voo observador sobre os rios da Amazônia, simbolizando assim as ações do Navio em suas patrulhas; Remete também ao personagem “Zé carioca”, desenho que “Walt Disney” criou em homenagem ao Brasil, mostrando o carisma brasileiro. “Patrulhar, proteger e integrar” este é o lema do Navio, muito bem representado nesta ave que é intrínseca da nossa Amazônia.

Heráldicas dos NPaFlu Classe *Roraima*



Brasão do
NPaFluRoraima

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e timbrado pela coroa naval: em campo de ouro uma águia de vermelho, armada de preto; chefe de verde, carregado de um monte de prata.

Explicação

RORAIMA – Território Federal Brasileiro; monte de 2.875 metros de altitude, um dos pontos mais elevados do País. A águia de vermelho, armada de preto, no campo de ouro, esmalte e um dos atributos do brasão da família Almada memoram o Coronel Manoel da Gama Lobo d'Almada, engenheiro militar, demarcador de fronteiras, geógrafo e governador da Capitania de São José do Rio Negro, a quem se deve o melhor conhecimento, fortificação inicial e definitiva integração ao Brasil da região ocupada pelo atual Território de Roraima. No chefe de verde, simbólico das matas do importante Território, o monte de prata, reportando-se ao conspícuo Monte Roraima, alude ao nome do próprio navio.



Brasão do
NPaFluRondônia

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, em campo de verde, cota d'armas de ouro. Acostados a ela: à direita, espingarda, de prata, em pala, com o cano voltado para baixo; à sinistra, flecha, também de prata, partida ao meio, com a ponta em banda e a guia em contrabanda, Contrachefe faixado e ondado de azul e prata, de seis peças.

Explicação

RONDÔNIA – Território Federal (antigo Guaporé) confinante com a Bolívia, sul do Amazonas e oeste do Mato Grosso. Recebeu a atual denominação em homenagem ao Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon (1865-1958). Notável engenheiro militar, celebrou-se Rondon pela instalação de extensas linhas telegráficas nos sertões de Mato Grosso e no Amazonas; indianista de renome mundial, foi respeitador profundo das culturas indígenas, apegado, sempre, ao lema que criou: “morrer, se for preciso; matar nunca!”. No campo de verde, evocativo da vasta floresta pluvial que cobre imensa parcela do território, a cota d'armas, de ouro, lembra a ação civilizadora do Marechal, cognominado de “bandeirante do século XX”, ao mesmo tempo que a espingarda, de prata, com o cano voltado para baixo, e a seta, também de prata, partida ao meio, aludem à ação pacificadora e

respeito à vida do silvícola, que caracterizam as atividades do primeiro diretor do Serviço de Proteção aos Índios; o contrachefe faixado e ondado de azul e prata, reportando-se, pelo seu esmalte clássico, à Marinha, à qual pertence o navio em apreço, alude também, às três importantes vias fluviais do Território: Rios Madeira, Mamoré e Guaporé, fundamentais ao seu desbravamento, desde o século XVIII.



Brasão do
NPAAmapá

Descrição

Num pentágono formado de cabo de ouro e encimado pela coroa naval, campo de prata, com Amapá, na sua cor; chefe de azul, carregado de esfera armilar, de ouro, com três setas do mesmo metal, voltadas para cima, sendo duas passadas em aspa e uma posta em pala.

Explicação

AMAPÁ – Território Federal, limitado ao norte pela Guiana Francesa e Suriname, ao sul pelo Estado do Pará e a leste pelo Oceano Atlântico; ocupa área de 140.276 Km². Recebeu este topônimo em razão da abundância de amapás, árvore da família das apocináceas (*Hancornia amapa*), comum na Região Amazônica.

No campo de prata, o amapá, na sua cor, aludindo à árvore que deu o topônimo ao Território em apreço, evoca o próprio nome da belonave. No chefe de azul, a esfera armilar, de ouro, esmalte e atributo do brasão do Barão do Rio Branco, lembram o feliz resultado da célebre questão da Guiana Francesa, na qual foi advogado dos direitos do Brasil o ilustre diplomata; seus profundos conhecimentos histórico-cartográficos, grandemente apoiados nos estudos anteriores de Joaquim Caetano da Silva, levaram o Presidente da Suíça, árbitro da questão, a proferir a sentença de 1900, que definitivamente integrou ao País aquela importante parcela do seu Território.

Características dos NPAAflu *Classe Roraima*

- Deslocamento – 364 toneladas;
- Comprimento – 46,3 metros;
- Calado máximo – 2,0 metros;
- Boca – 8,45 metros;
- Altura do mastro – 13,4 metros;
- Tripulação (Lotação) – 56 militares; e
- Tropa e Equipamentos – pode transportar fuzileiros navais, sendo equipado com duas LAR - Lancha de Ação Rápida. É dotado também com consultórios médico e dentário, além de enfermaria.

Lancha Patrulha de Rio (LPR)

As LPR foram adquiridas na Colômbia e pertencem a uma série de quatro unidades adquiridas pelo Brasil, em decorrência do contrato firmado, em 26 de dezembro de 2012, entre a empresa Corporación de Ciência y Tecnología para El Desarrollo de La Industria Naval Marítima e Fluvial (COTECMAR), Colômbia, e a Marinha do Brasil, pelo qual foram projetadas e construídas em Cartagena, Colômbia, com base em embarcações semelhantes, empregadas naquele país, em situações de conflito real.



Lanchas Patrulha de Rio adquiridas da COTECMAR
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2014)

A este projeto foram agregados conceitos de emprego doutrinário, particulares das Forças Armadas Brasileiras, provenientes de experiências no Teatro de Operações da região e de tecnologias utilizadas no Brasil. Coube à Diretoria de Engenharia Naval (DEN) a responsabilidade técnica por estabelecer os requisitos de aquisição desejados, a fiscalização da construção e a avaliação técnica das embarcações; e à Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), o recebimento e transferência das lanchas.

A obtenção foi possível com um esforço conjunto e integrado da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro, à luz das diretrizes emanadas pelo Ministério da Defesa, evidenciando a intenção de consolidar uma parceria Brasil/Colômbia, fortalecendo a base industrial de defesa sul-americana, em consonância com o acordo sobre cooperação em matéria de Defesa, firmado pelos Ministérios de Defesa dos dois países.

O recebimento das Lanchas Patrulhas de Rio representou um grande avanço tecnológico para o Comando da Flotilha do Amazonas, em função de suas características, como visão térmica, blindagem, alta velocidade, alta manobrabilidade, propulsão a hidrojetos, entre outras.

Características das Lanchas Patrulha de Rio (LPR)

- Material – composto laminado e reforçado de fibra de vidro, com blindagem.;
- Deslocamento máximo – 11.000 Kg;
- Comprimento – 12,70 m;
- Boca – 2,90 m;
- Calado máximo – 0,90 m;
- Velocidade máxima (carregado) – 32 nós;
- Autonomia – 200 MN (370 Km);
- Tripulação – seis militares;
- Tropa máxima – 10 militares;
- Propulsão – duas unidades de hidrojetos;
- Armamento – três metralhadoras 0.50 situadas na proa (dupla) e na popa; e
 - Duas metralhadoras 7,62 pelos bordos; e
 - Sistemas embarcados – radar de navegação, navegador por satélite (GPS), sistema de vigilância por imagens térmicas e sistemas de comunicação rádio e visual.

“Navios da Esperança” A Marinha levando saúde na Amazônia

Um rápido levantamento sobre as condições de saúde da Amazônia mostra que há uma grande obra a ser feita para minorar o sofrimento de muitos brasileiros. Comunidades desprovidas de condições de manutenção da vida, da saúde e da cidadania são problemas a serem enfrentados por todos.



Atendimento Odontológico realizado durante uma ASSHOP
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Quando a Marinha do Brasil percebeu a necessidade de atuar em prol das comunidades da Região Amazônica, tratou de buscar um projeto que atendesse seus anseios. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro desenvolveu e executou um dos melhores projetos de embarcação, que se tornou um modelo de adaptação ao meio fluvial e de atendimento às missões de assistência hospitalar.

A ideia era dispor de um navio com grande autonomia para poder transitar em grandes extensões da Amazônia, alcançando assim as comunidades mais distantes. Um desafio para quem se dispõe a percorrer mais de 20 mil quilômetros de águas fluviais, em condições adversas de meteorologia, profundidade e mudança do leito.

Os navios da Flotilha do Amazonas participam como força de apoio nas operações da Marinha do Brasil. Ainda que as operações de cunho humanitário deem mais visibilidade aos trabalhos dos NAsH, nunca se deve esquecer do lado militar que desempenha grande papel estratégico na região, desenvolvendo confiança e identidade nacional. Valores conquistados de maneira rotineira e contínua de extrema importância para manter a integridade territorial.

Durante todo o ano são realizadas Operações de Assistência Hospitalar (ASSHOP) e Assistência Cívico-Social (ACISO), que atendem às populações ribeirinhas da Amazônia através dos Navios de Assistência Hospitalar (NAsH), sendo que os Navios-Patrolha Fluvial (NPaFlu) apenas realizam ACISO. A principal meta desses navios é prestar assistência à saúde, no que tange à Atenção Primária, que, segundo a ONU e comprovações científicas, se mostra mais eficaz na melhoria do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e na prevenção de novas ocorrências.

No Comando do 9º Distrito Naval são empregados quatro NAsH:

- Navio de Assistência Hospitalar *Doutor Montenegro*;
- Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*;
- Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*; e
- Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meirelles*.

As localidades e cidades são agrupadas em Polos de Saúde, os quais englobam todos os pontos a serem visitados em determinada região, delimitados pelos rios conforme tabela a seguir:

POLOS	ESTADO	COMUNIDADES
SOLIMÕES "A" JAPURÁ AUTO-PARANÁ FURO DO ARANAPÚ	Amazonas	São Pedro Tauaná, Cajuirí, Monte das Oliveiras II, São Francisco do Apuira, Bibiana, Porto São Francisco, Boca do Júlio, Barreirinha de Cima, Mirití, Monte das Oliveiras, Barreirinha, Cordeiro, Murizal, Vencedor, Boa Vista da Boca do Pena, São Luis, Acari, Maguari, Viola, Boca do Panauã, São Francisco do Bota, Pentecostal, Ponto X, Vila Cuiña, Vila Murituba, Vila Tapiira II, Vila Câmara, São João do Catuá, Vila Jutica, Vila Caimbé, Maraã, Cardoso, Canavial I e II, Abacatal (Boa Esperança), Xauaé, Santa Fé, Macupiri, Coadi, Punã, Uarini, Porto Praia, Itapeuá, Missão Boca de Tefé, Novo Horizonte, São João, Porto Braga, Vila Gororoba, Nova Betânia, Cuiú-Cuiú, São Pedro, Porto Alegre, Jubará, Japurá (Limoeiro), Altamira, Acanauí, Santa Maria do Cururu, Mamirauá, Mamoriá, São José do Mocó, Jutai, Nossa Senhora de Nazaré do Barro Alto, Vila União, Divino Espírito Santo, Porto Alves, Lago Curupira, Carrapato, Vila Bitencourt, São Lázaro do Sacai e São João do Curiá.
POLOS	ESTADO	COMUNIDADES
SOLIMÕES "B" IÇÁ JAVARI	Amazonas	Foz do Jutai, São Sebastião, Vargem Grande, Porto Gama, São Domingos, Miraflor, São José das Candeias, Bom Futuro II, Belém do Solimões, Umariacú II, Nova Jerusalém, Nossa Senhora de Nazaré, São Pedro, Ponta Alta, Boca do Ituí, Vendaval, Santa Rita do Weill, Nova Ressureição, Tarará do Meio, Tarará de Baixo, Porto Alegre, Jerusalém, São José do Amparo, Vila Canimarim, Três Josés, Bela Vista, Vila Guarani, Recreio, Liberdade, Monte Tabor, Monte Tabor II, Pinheiro, Floresta, São Francisco, Nova Canaã, Espírito Santo, Vila Alterosa, Pendão, Itu, Macuripe, Porto Lutador, Porto Redenção, Baracuá, Boa Esperança, Santa Luzia, Marimari, Novo Israel, Prosperidade, Belém do Solimões, Cidade Nova, Síria, Santa Helena, Nova Jesuana, Boa União Moinho, Serraria São João, Cachoeira, São Cristóvão, Rocha Forte, São Lázaro, Santa Cruz, São José, Boa Vista, São Raimundo, Palmeiras do Javari e Ipiranga.

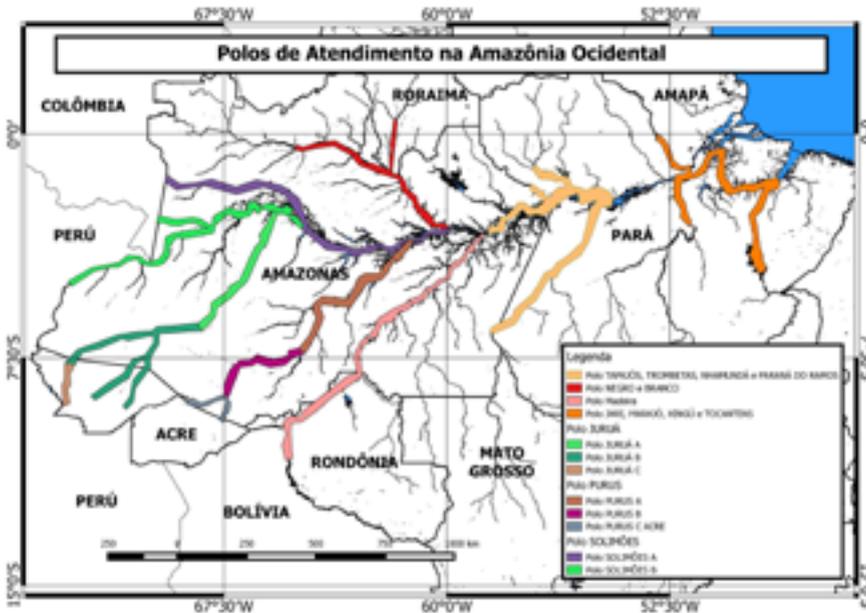
POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
PURUS "A"	Amazonas	Fazenda Braga, Sururá, Itapuru, Cuiuanã, Paricatuba, Supiá, Piranha, Porto Artur, Jacaré, Baturiti, Boa Fé, Boca do Tapauá, Nova Aliança, Cassian, Seringal do Tambaqui, Ribeira, Saudade, Catolé, Jamundua, Glória do Rouca, Bacaduru, Novo Ariá, Monte Sião, Carmo, Nova Colônia, Seringal, Santana do Supiá, Tuiué, Macapá, Santa Rosa, Boca do Cachimbo, Morada Nova, Nova Santana, Santo Antônio, São Carlos, Jitimari, Acumã, Aimin, Madurú, Tambaquizeiro, Pupunha, Surará, Arumã, São Francisco, Bacadarú, Santa Bárbara, Três Bocas, São Raimundo do Curá-Curá, Açaituba, Nova Tapauá, Comunidade do Paiol, São João do Curá-Curá, Beruri, Novo Juriti, São Francisco do Marrecão, São Salvador, Jutuarama e Boca do Campina.
POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
PURUS "B"	Amazonas	Santo Antônio do Apitauá, Vista Alegre, São José do Paraíso, Porto Alegre, Nova Vista de Gadelha, Açaituba, Praia do Pirão, Tatuarana, Aracati, Fazenda Capaciny, Bom Futuro, São Clemente, Paxiuba, Santa Cândida, Remanso, Cacau, Novo Brasil, São Francisco, Sitiá, Prainha, Pacovalzinho, Luzitânia, Materi-Poa, Vila Limeira, Bela Rosa, Independência do Jurupá, José Gonçalves, Santana, Maracajú II, Praia do Teixeira, Santa Quitéria, São Pedro I, Sinhimbu, Santo Elias, Fazenda Anori, Pauini, Vitória do Afogado, São Miguel, Manidiá, Içá, Ajuricaba, Conceição, Repouso Velho, Urucurí, Cana, Santa Maria, Vista do Urucurituba, Santa Luzia, Retiro, Maquiri, Badacaru, Cachoeira Hilário, Monte Sião, Paraíso, Santa Rosa, Praia do Pirão, Aimim, Atalaia, Boa União, Camaruã e Nova Olinda.

POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
PURUS "C" ACRE	Acre	Floriano, Carmo, Capoeirinha, Guajará, Jaburu, Amarante, Arapixi, Guamá, Carapari II, Santana, Maracaju II, Caquetá, Marituba, Nazaré, Santa Luzia, Santa Amélia, Remanso, São Miguel, Campo Grande, São Jerônimo, Vista do Mari, Praia do Buraco, Praia da Ilha, Mapiciary, Cachoeira do Hilário, Santo Honorato, São José do Paraíso, Cachoeirinha, São Salvador, Oriental, Costa Rica, Nova Amélia, Bananal, Samauma, Paissandu, Paris, Nova Andirá, Sena Madureira, Maripuí, Manuel Urbano, Santa Rosa do Purus e Pequenas localidades entre Santa Rosa do Purus e Manuel Urbano, Preferência, Porto Acre, Seringal Humaitá e Seringal do Bagaça.
JURUÁ "A"	Amazonas	Seringal do Idá, Juruá, Arati, Forte da Graça, Joanico, Caroçal, Concórdia, Lago Cerrado, Boa Vista, Monte D'Ouro, Vila Nova e Arujá.
JURUÁ "B"	Amazonas	São Sebastião, Vila do Pão, Vista Alegre, Monte Carmelo, Itangá, Maravilha, Santo Antônio, Bacabal, São João, Itamarati, Walter Buri, Cubiu, Chibauzinho, Porto Machirichi, Porto Gaviãozinho, Porto Veneza, Altamira, Petrópolis, Mamoal, São Francisco, Aldeia Kurina, Leonel, Soledade, Soriano, Aurora, Santa Eutália, Mandioca, Boca do Paraíso, Jacaré, Sorte, Taititú, Caititú, Carapanã, Carauari, Idílio, Ressaca, Foz do Mineorá, Sacambú, Santa Maria, Manarian, Independência, Gume do Facão, Papuaí, Nova Esperança, Imperatriz, São José, Chibauá, Pau do Alho, Eirunepé, pequenas localidades entre Eirunepé e Envira.

POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
JURUÁ "C" ACRE	Amazonas Acre	Pauá-Pixuna, Santa Rosa, Santa Luzia, Katukinas, Pucalpa, Paraná dos Mouras, Barreira do Idó, Vila Lagoinha, Assis Brasil, Nova Cintra, Rodrigues Alves, Treze de Maio, Uruburatama, Jaburu, Ashaninkas, Foz do Breu, Carneiro, Boa Fé, Pixuna, Boca do Campina, Ipixuna, Reconquista, Monteligia, Foz do Gregório e São Pedro.
MADEIRA	Amazonas Rondônia	Axini, Porto Curuçá, Lago Azul, Novo Aximim, Barreiras do Tambaqui, Porto Caiari, Porto Bom Futuro, Nossa Senhora do Rosário, São Miguel, São João, Santa Rita, Calama, Urucurituba, Nossa Senhora do Remédio, Pombal, Lavras (Cheirinho Cheiroso), Pariri, São Sebastião, Prainha, Macaco Prego, Conceição da Galera, Maravilha, Itapenima, Congregação Galera, Ponta Alegre, Santa Maria do Uruá, Monte Sinai, Monte Horebe, Vencedor, Água Azul, Meditação, São Sebastião do Itapiun, Cajubim, Verdun, Novo Aixinim, Aliança, Itacoã, São Miguel, Vila Judas, Porto Tambaqui, Democracia, Cristo Rei, Povoação, Floresta, Canavial, São Francisco, Civita, Santo Antônio Jamundá, Sítio Primavera, Remanso Grande, Boa Esperança, Maraca, São José, São Salvador, São José da Praia, Muanense, Buiusu, Mutuns, Santa Fé, Nova União, Livramento, Lago Puruzinho, Delícia, Vila Isabel, Cruzeiro, Flechal e Mirari.

POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
<p>JARI MARAJÓ XINGÚ TOCANTINS</p>	<p>Pará Amapá</p>	<p>Piriá, Vila Canaã, Vila Turica, Fazenda Saudade, Ajuruxí, Porto Maruá, Carmelino, Boa Vista, Manzagão Velho, Tapará, Carrazedo, Vilarim do Monte, Vila Nova, Vila São João, Melgaço, Vila Progresso, Porto Brasil, Porto Capinal, Santa Tereza, Lima Junior, Curunau, Antônio Lemos, Porto São José, Porto São Luiz, Vila Nova do Bagre, São João Batista, Vila Mulato, Limoeiro do Ajuru, Juaba, Carapajó, São Sebastião, Irmãos Gonçalves, Vila Carapajó, Espírito, Baião, Carrazedo, Nova Filadélfia, Porto Vieira, Vila Fé em Deus, Beija-Flor, Itucuará, Nazaré, Fazenda Maroá, Jarilândia, Vila Maranata, Vila do Jarará, Vila do Carmo, Vila Mojucaba, Vila Mendonça, Vila Vizânia, Mutuncaia, São José, São Miguel do Macaco, Santa Luzia, Maracujá, Piriá, São Raimundo, Paquetá, São José do Pracaxi, Boa Esperança, Trindade, Santo Antonio, Santa Rita e Vale da Benção.</p>
<p>NEGRO BRANCO</p>	<p>Amazonas Roraima</p>	<p>Mirituba, Camanau, São Jorge, Carvoeiro, Santa Maria do Boiuçu, Sacai, Santa Maria Velha, Cantagalo, Pauacarica, Floresta, Caburis, Remanso, Tirica, Tucandirá, Santa Maria, Santo Antônio, Marajá, Maracaná, Canauanim, Acanga, Pedro II, Vila da Cota, Panarica, Tupanaruca, Arara, Bela Vista, Pirituba, Terra Preta, Nova Esperança, Velho Airão, Bacabal, São José do Caió e Roranópolis.</p>

POLOS	ESTADO	COMUNIDADE
TAPAJÓS TROMBETAS NHAMUNDÁ PARANÁ DO RAMOS	Amazonas Pará	Boim, Fordlândia, Brasília Legal, Tapari, Aveiro, Belterra, Porto São José, Porto São Luis, Monte Tabor, São Miguel dos Macacos, Abuí, Tapagem, Cachoeira Porteira, Terra Santa, Vila Aracua, Bacabal, São Sebastião, Cristo Rei, Andira, Fazenda São João Batista, Terra Preta do Limão, Vila de Pedras, Vila São Pedro, Terra Pedro Castanhal, República São Benedito, Vila São Lázaro, São José, Vila Bentes, São José de Itaboraí, São Lázaro, Vila Arapucú, Vila Vieira, Vila Membeca, Vila Itapeaçu, Nossa Senhora da Conceição, Santa Eliza e Menino Deus de Ipaupixuna.



Distribuição dos Polos de Atendimento pelas calhas dos rios amazônicos
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

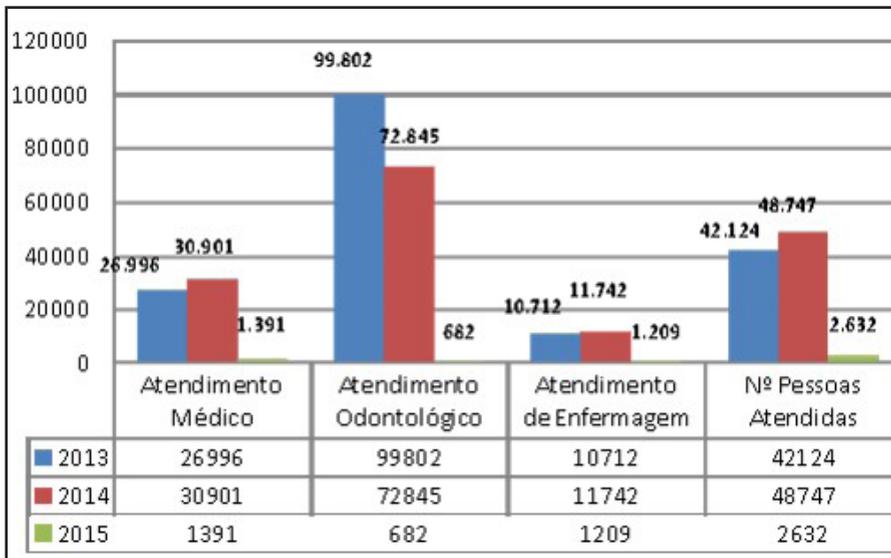
Em seus primórdios os NAsH prestavam serviço de assistencialismo conforme a demanda das comunidades, sem embasamentos científicos ou um planejamento mais detalhado de saúde. Agora, em processo de adaptação, com a implantação da Subseção de Saúde e Apoio às ASSHOP/ACISO, espera-se uma mudança no enfoque dos atendimentos, pela percepção de que uma atuação pontual e assistencialista não alcançaria resultados a longo prazo. Objetiva-se, com isso, valorizar o aspecto qualitativo das missões, deixando-se de lado a visão quantitativa.

Faz-se necessária a prestação de serviço de atenção básica à saúde, tendo em vista as diversas dificuldades existentes. Dentre elas, encontram-se as de infraestrutura sanitária, de pouca assistência à saúde nas comunidades e/ou aldeias, as dificuldades de acesso aos poucos serviços de saúde existentes nos municípios, o que leva aos indicadores de saúde desfavoráveis nas localidades.

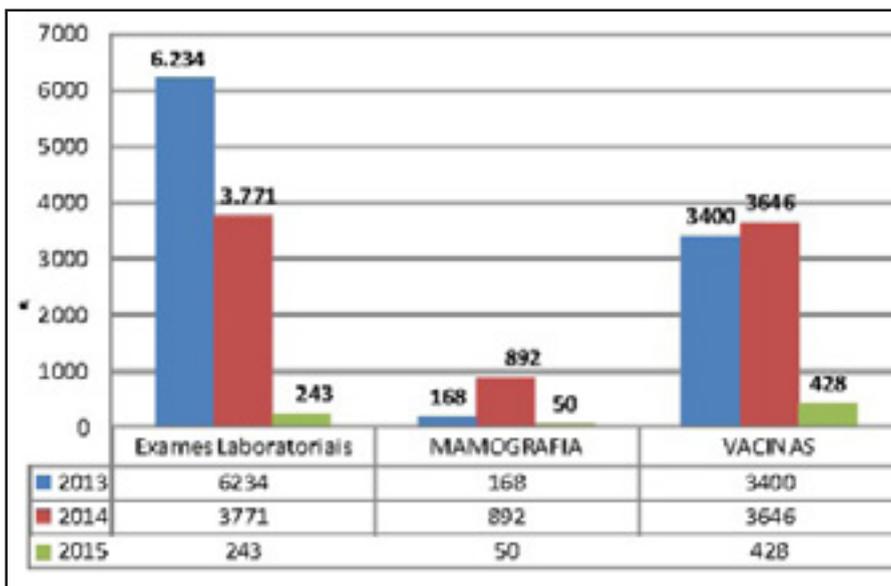
Algumas características ambientais, populacionais e sociais da Amazônia brasileira são determinantes para os quadros epidemiológicos e, também, com implicações para a assistência à saúde. Podemos ressaltar a baixa densidade demográfica regional, alto índice de crescimento por migração, alta concentração urbana dos recursos, especialmente nas capitais dos estados e por fim a existência de um grande contingente de populações tradicionais (índios, ribeirinhos e outros).

Com o olhar direcionado à qualidade, tornou-se prioridade assistir o paciente, desde o exame clínico, até a execução de exames mais complexos de imagem e laboratoriais. Após o diagnóstico, inicia-se o tratamento, com o fornecimento de medicamentos suficientes para o tratamento completo, seguido de orientações de assistência farmacêutica para ministração e profilaxia de nova ocorrência. Há a conscientização da população, através de palestras sobre a importância da higiene básica, higiene bucal, prevenção de doenças e tratamento de água. Na parte odontológica, são executados procedimentos de limpeza, restauração e extração, quando necessária, utilizando-se equipamentos odontológicos disponíveis nos consultórios. Visa-se uma cobertura vacinal adequada, utilizando-se como base o PNI (Plano Nacional de Imunização).

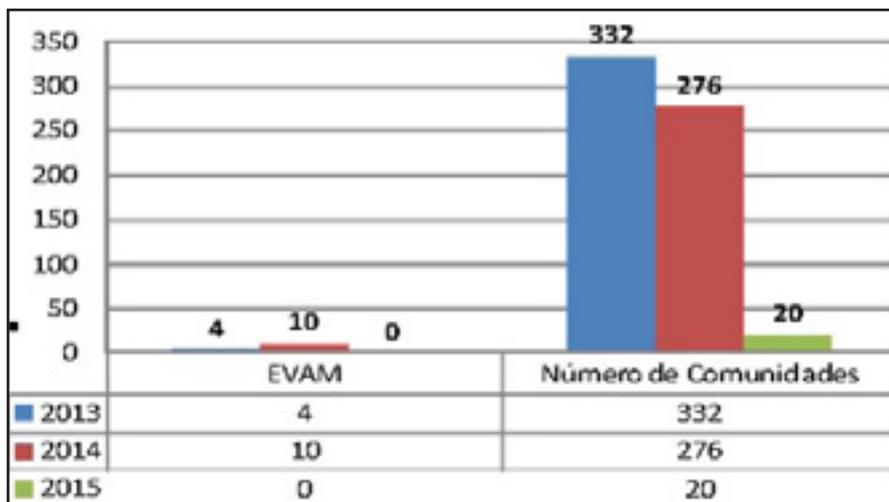
São diagnosticadas doenças infectocontagiosas como: HIV, Hepatites e Sífilis, com testes rápidos, em parceria com o Ministério da Saúde.



censo de atendimentos – 2013 a JAN2015
 (Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)



Exames e Vacinas – 2013 a FEV2015
 (Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)



Índice de Evacuação Aeromédica (EVAM) / Comunidades atendidas
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Como meta de melhoria das ASSHOP, estão sendo incluídas a multidisciplinaridade, a coleta padronizada de dados e a sua interpretação para publicações futuras, em meios acadêmicos.

Desse modo, em conjunção ao Poder Naval, os NAsH são capazes de prestar assistência às localidades longínquas e de difícil acesso, através de meios fluviais e aeronavais, incluindo-se a necessidade de interações com as demais Forças Armadas, Governos Estaduais e Municipais e Organizações Não Governamentais.

A atuação da Marinha do Brasil, no atendimento à população ribeirinha, é vital nas áreas em que o sistema de saúde tem dificuldade de alcançar, entretanto, para que haja continuidade desse serviço, é necessário o contínuo investimento e capacitação profissional.



Navio de Assistência Hospitalar Classe *Oswaldo Cruz*

Histórico

A assistência à saúde é uma carência crônica da população ribeirinha, tendo por marca, na Região Amazônica, as dificuldades de acesso das comunidades que se instalaram ao longo dos mais de 20 mil quilômetros de vias navegáveis, em lugares muito distantes dos pequenos centros regionais.

Para atender a essa necessidade de acesso à saúde de maneira contínua, em 2 de janeiro de 1980, o Presidente da República, General de Exército João Baptista de Oliveira Figueiredo, realizou um despacho autorizando o projeto e a construção de dois Navios de Assistência Hospitalar, pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, da Classe *Oswaldo Cruz*.

Como um alto percentual de nacionalização, após pouco mais de um ano do início de sua construção, em 9 de julho de 1982, o primeiro Navio já era lançado ao mar, seguindo para Manaus, no final de 1984, sendo incorporado à Flotilha do Amazonas (FlotAM), sob denominação de U18, Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*.



Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Em dezembro de 1984, o segundo navio da classe foi finalizado, sendo batizado de U19, Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*, incorporado à FlotAM em 24 de março de 2015. Em abril do mesmo ano já tinha atingido a marca de 50 dias de mar, 4.526 milhas navegadas e 1.000 atendimentos médicos e odontológicos.



Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* em construção no Arsenal de Marinha.



Foto: Cerimônia de incorporação, dia 7 de dezembro de 1984
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Doutor Oswaldo Cruz

Oswaldo Cruz nasceu em 5 de agosto de 1872, na cidade de São Luiz da Paraitinga, Estado de São Paulo. Foi pioneiro no estudo das moléstias tropicais e da medicina experimental no Brasil.

Ingressou na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, em 1887, formando-se em 1892. Em 1896, estagiou durante três anos no Instituto Pasteur, em Paris, sendo discípulo de Émile Roux, seu diretor. Voltou ao Brasil em 1899 e organizou o combate ao surto de peste bubônica, registrado

em Santos (SP), e em outras cidades portuárias. Demonstrou que a epidemia era incontrolável sem o emprego do soro adequado. Como a importação era demorada, propôs ao governo a instalação de um instituto para fabricá-lo.

Em 1900, fundou o Instituto Soroterápico Federal em Manguinhos, no Rio de Janeiro, cuja a direção assumiu em 1902, que futuramente foi transformado em Instituto Oswaldo Cruz.

Diretor-Geral da Saúde Pública (1903), nomeado por José Joaquim Seabra, Ministro da Justiça, e pelo Presidente Rodrigues Alves, coordenou as campanhas de erradicação da febre amarela e da varíola, no Rio de Janeiro. A nomeação foi uma surpresa geral.

Organizou os batalhões de “mata-mosquitos”, encarregados de eliminar os focos dos insetos transmissores. Convenceu Rodrigues Alves a decretar a vacinação obrigatória, o que provocou a rebelião de populares e da Escola Militar (1904), contra o que consideraram uma invasão de suas casas e uma vacinação forçada, o que ficou conhecido como Revolta da Vacina. A cidade era uma das mais sujas do mundo, pois dos boletins sanitários da época se lê que a Saúde Pública em um mês vistoriou 14.772 prédios, extinguiu 2.328 focos de larvas, limpou 2.091 calhas e telhados, 17.744 ralos e 28.200 tinas, lavou 11.550 caixas automáticas e registros, 3.370 caixas d’água, 173 sarjetas, retirando 6.559 baldes de lixo e dos quintais de casas e terrenos, 36 carroças de lixo, gastando 1.901 litros de petróleo (são dados do livro de Sales Guerra).

Houve um momento em que foi apontado como “inimigo do povo”, nos jornais, nos discursos da Câmara e do Senado, nas caricaturas e nas modinhas de Carnaval. Houve uma revolta, tristemente célebre como a revolta do “quebra-lampeão”, em que todos foram quebrados pela fúria popular, alimentada criminosamente durante meses pela demagogia de fanáticos e ignorantes.

Foi premiado no Congresso Internacional de Higiene e Demografia, em Berlim (1907), deixou a Saúde Pública (1909).

Dirigiu a campanha de erradicação da febre amarela em Belém do Pará e estudou as condições sanitárias do vale do Rio Amazonas e da região onde seria construída a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Rondônia.

Em 1916 ajudou a fundar a Academia Brasileira de Ciências e, no mesmo ano, assumiu a prefeitura de Petrópolis. Doente, faleceu um ano depois, não tendo completado o seu mandato.



Doutor Carlos Chagas

Carlos Chagas nasceu em 9 de julho de 1878, na fazenda Bom Retiro, distante cerca de 20 quilômetros de Oliveira, no Estado de Minas Gerais. Filho de uma família do interior, Chagas tomou conhecimento logo cedo das doenças que atormentavam o homem brasileiro.

Formou-se na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 1903 e em 1912 veio para amazônia estudar os problemas médico-sanitários da região, sobre os quais escreveu:

“...Na Amazônia, seja como forem as dificuldades atuais, a aplicação das medidas médico-sanitárias importa em exigência de alta monta e será a base segura de todas as providências para salvar grande parte da riqueza nacional...”.

O Doutor Carlos Chagas foi um dos médicos pesquisadores mais importantes nascidos neste País, notabilizando-se, entre outras coisas, pela descoberta da doença de Chagas, através do método

inverso ao normalmente empregado, identificando primeiramente o tripanossoma e seu hospedeiro, e finalmente chegando aos sintomas que aquele gera no homem. Dedicou uma parte de sua vida estudando as patologias na Região Amazônica, onde, ele próprio, foi vítima de malária.

Sua vida foi curta, 56 anos, mas soube fertilizar o solo por onde passou. Por isso mesmo, a figura de Carlos Chagas, dentre os brasileiros, é das mais admiradas e empresta o nome ao navio, como um fiel reconhecimento ao seu trabalho e dedicação em prol da saúde do brasileiro.

Mascotes dos NAsH Classe *Oswaldo Cruz*



Navio de Assistência Hospitalar
Oswaldo Cruz

Mascote: *O Candiru da Amazônia*

Lema: *Saúde onde houver vida!*



Navio de Assistência Hospitalar
Carlos Chagas

Mascote: *O Peixe-Boi da Amazônia*

Lema: *Saúde onde houver vida!*

Heráldicas dos NAsH Classe *Oswaldo Cruz*



Brasão
do NAsHOCruz

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, em campo de prata, e encimando faixa ondada, de azul, cruz ancorada, de verde, e carregada do símbolo do esculápio, de ouro, posto em pala.

Explicação

A cruz, carregada do símbolo do esculápio, em campo de prata, indica os serviços hospitalares do navio e alude à arma falante relativa ao nome Cruz. A faixa ondada representa o Rio Amazonas, área de atuação do referido navio.



Brasão
do NASHCChagas

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, campo de púrpura e prata dividido por contrabanda ondata de ouro, no chefe, à destra, roda de leme, de prata circundando cinco besantes, de prata, dispostos em santor; na ponta, à sinistra, cruz ancorada, de verde, e carregada do símbolo do esculápio, de ouro, posto em pala.

Explicação

A roda de leme assinala a presença da Marinha no Rio Amazonas, simbolizado pela contrabanda de ouro, local de atuação do navio através de serviços hospitalares representados pela cruz carregada do símbolo do esculápio. Os cinco besantes, em prata, representam as cinco chagas de Cristo e fazem alusão ao ilustre cientista brasileiro Carlos Ribeiro Justiniano das Chagas, que dá nome ao navio. O campo de púrpura e de prata simboliza a sabedoria das pesquisas e a esperança nas descobertas do referido cientista que muito contribuiu para o avanço da medicina.

Características dos NASH Classe *Oswaldo Cruz*

- Deslocamento – 360 ton (padrão), 490 ton (carregado);
- Dimensões – 47,18 m de comprimento, 8,45 m de boca e 1,75 m de calado;
- Propulsão – diesel, dois motores diesel, Scania, de 714 bhp, acoplados a dois eixos com hélices de passo fixo;
- Eletricidade – dois geradores diesel de 180 kVA e um de emergência de 60 kVA;
- Equipamentos – duas lanchas para transporte de pessoal, dois ambulatórios, dois gabinetes odontológicos, um laboratório, uma farmácia, uma sala de raio X, duas enfermarias e uma sala de cirurgia; e
- Aeronaves – convoo capaz de operar um helicóptero Bell Jet Ranger IH-6 ou Esquilo UH-12, sem hangar de proteção para aeronaves.

Navio de Assistência Hospitalar *Doutor Montenegro*



Histórico

O Hospital Fluvial *Dr. Manoel Braga Montenegro* terminou de ser construído em janeiro de 1997, sob encomenda do então Governador do Estado do Acre, o Sr. Orleir Messias Cameli, no estaleiro CONAVE, em Manaus, sendo entregue na cidade de Rio Branco-AC. Viajou, então, quatro meses pelo Rio Envira, estabelecendo-se na cidade de Feijó-AC por oito meses. Após este período, viajou por cinco meses no alto Juruá, estabelecendo-se na cidade de Marechal Thaumaturgo. De novembro de 1998 a janeiro de dois mil ficou sediado em Cruzeiro do Sul-AC.



Hospital Fluvial *Doutor Manoel Braga Montenegro*, quando pertencia ao Governo do Estado do Acre.

Após entendimentos entre o Ministério da Saúde, o Governo do Estado do Acre e a Marinha do Brasil, ficou decidido que o Navio seria transferido para a Marinha, por contrato de Cessão de uso, a ser celebrado entre aquela e o Governo do Estado do Acre. Em três de janeiro do ano de dois mil foi iniciado o reboque do Navio entre as cidades de Cruzeiro do Sul-AC e Belém-PA, tendo o mesmo atracado na Base Naval de Val-de-Cães, em 17 de janeiro do mesmo ano, onde tiveram início as obras de transformação, reparos e instalações de novos equipamentos, com o propósito de alcançar os requisitos de segurança exigidos para ser incorporado à Marinha do Brasil.

Em dois de maio de 2000, após o período de conversão, o Navio de Assistência Hospitalar *Doutor Montenegro* desatracou da Base Naval de Val-de-Caes rumo a Manaus. Às 10h do dia 19 de maio de 2000, na Estação Naval do Rio Negro, em Manaus, em cerimônia de mostra de armamento, presidida pelo Exmo. Sr. Almirante de Esquadra José Alberto Accioly Frageli, Chefe do Estado-Maior da Armada, foi incorporado à Marinha do Brasil, de acordo com a Portaria nº 157, de 17 de maio de 2000, do Comandante da Marinha, assumindo o Cargo de Comandante do Navio o Capitão de Corveta Carlos Emmanuel Rodrigues da Silva.



Doutor Manoel Braga Montenegro
(FEV2014)

O nome “Doutor Montenegro” é uma homenagem ao ilustre médico acreano, Doutor Manoel Braga Montenegro, um homem simples, de poucas e boas palavras e sempre disposto ao trabalho. Assim, pode-se definir o perfil do médico Manoel Braga Montenegro, o doutor Braga, nascido na cabeceira do Rio Liberdade em 14 de março de 1927, filho de uma família de imigrantes cearenses, Doutor Braga

é o mais velho dentre os seis filhos deste casal. Aos nove anos deixou sua terra natal em busca de uma educação de melhor qualidade, indo para a cidade de Manaus-AM, onde cursou os estudos até o ginásio. Depois foi para Fortaleza e Recife e em seguida para Belo Horizonte, onde fez o curso de medicina na Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais, sendo um dos formandos da primeira turma da faculdade no ano de 1956.

Em 20 de outubro de 1957, retornou para Cruzeiro do Sul-AC, onde começou a trabalhar como médico no posto de saúde, que funcionava no local onde hoje é a agência do Banco do Brasil, e também prestava assistência às pessoas contaminadas pela hanseníase, que viviam isoladas nos rios da região. Com a inauguração do Hospital Geral de Cruzeiro do Sul, passou a trabalhar nele.

Doutor Braga é casado com a cruzeirense Maria Lúcia de Oliveira Montenegro, devido à idade avançada e aos derrames sofridos, doutor Braga não está mais atendendo à população.

Mascotes do NAsH *DrMontenegro*



Navio de Assistência Hospitalar
Doutor Montenegro

Mascote: *O Tracajá do Juruá*

Lema: *Saúde sem limites!*

"Saúde sem limites!"

Heráldica do NAsH *DrMontenegro*



Brasão do NAsH
DrMontenegro

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, em campo de prata, três montes, unidos, de negro; cortado de azul com cruz ancorada, de verde, carregada com o símbolo do Esculápio, de ouro.

Explicação

Os três montes em campo de prata, atributos da família Montenegro, originária da Galícia, aludem às origens do Dr. Manoel Braga Montenegro, enquanto no cortado de azul, esmalte clássico da Marinha, a cruz carregada do símbolo do Esculápio reporta-se aos serviços hospitalares prestados pelo navio em apreço.

Características do NAsH *DrMontenegro*

- Deslocamento Máximo – 400 Ton;
- Dimensões – 42,00 m de comprimento, 11 m de boca e 2,40 m de calado máximo;
- Propulsão – dois motores CUMMINS NT 8554 de 300HP (cada) com dois eixos;
- Máquinas Auxiliares – dois motores diesel gerador CUMMINS-STEMAQ 135 KVA;
- Velocidade – 4 a 6 nós subindo os rios e 9 a 12 nós descendo os rios;
- Raio de Ação - 1.000 milhas náuticas a 4 nós, com autonomia de 30 dias;
- Auxílios a Navegação – agulha giroscópica Sperry MK-25, três ecobatímetros Furuno LS 6000, dois GPS Furuno GP80 e dois radares de navegação marca Furuno (modelos 1942 MK 2 e 1505 MK 3);
- Tripulação – 49 militares; e
- Instalações Hospitalares – uma enfermaria com dois leitos, um centro cirúrgico, uma sala de parto, uma sala de trauma, uma sala de raio x, uma sala do Mamógrafo, dois consultórios odontológicos com duas estações de trabalho cada, um laboratório de análises clínicas, uma sala da esterilização, um paiol de medicamentos (farmácia) e um compartimento para expurgos hospitalares.



NAsH *Doutor Montenegro* navegando pela Amazônia
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meireles*



Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meireles*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Histórico

O Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meireles*, antiga Embarcação de Transporte de Passageiro *Ludovico Celani*, foi adquirido em agosto de 2010, em parceria com o Ministério da Saúde, da então W. A. Comércio e Transporte e Navegação Ltda. Construído em 2008 pelo estaleiro de mesmo nome, na cidade de Manaus, AM, foi incorporado à Armada no dia 23 de novembro de 2010, pela Portaria nº 431/MB/2010, com o nome de Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meireles* (U21). O nome do navio é uma justa homenagem a Joaquim Cândido Soares de Meirelles, Médico Cirurgião-Mor da Armada e Patrono do Corpo de Saúde da Marinha (CSM).

Na prestação de assistência hospitalar, o navio consta de um consultório odontológico, composto de duas cadeiras odontológicas fixas completas, e mais uma cadeira portátil, onde é prestado atendimento odontológico na área de dentística e cirurgia oral menor, possui uma sala de atendimento médico, composta de uma mesa ginecológica, desfibrilador, eletrocardiograma e um monitor cardíaco, farmácia e sala de compressores e esterilização. Onde ao longo de quatro anos vem realizando milhares de atendimentos as populações ribeirinhas do interior do Amazonas, Amapá e Pará.



Doutor Soares de Meirelles

Cirurgião-Mor da Armada e Patrono do Corpo de Saúde da Marinha (CSM), nascido em Minas Gerais em 1797, formou-se em medicina pelo Curso da Escola de Médico-cirúrgico do Rio de Janeiro, em 1822. Doutor em medicina cirúrgica pela Faculdade de Medicina de Paris, trabalhou na Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, na enfermaria do médico Luiz Vicente De Simoni. Em 30 de junho de 1829, ele, juntamente com os médicos José Francisco Xavier Sigaud, José Martins da

Cruz Jobim, Jean Maurice Faivre e Luiz Vicente De Simoni fundaram a Sociedade de Medicina do Rio de Janeiro (posteriormente Academia Nacional de Medicina).

Dr. Soares de Meirelles presidiu a Academia Nacional de Medicina 1829/1830, 1833, 1835/1838 e 1845 a 1848. Foi médico pelo Serviço de Saúde do Exército 1819/1828 e Patrono do Serviço de Saúde da Marinha do Brasil e Chefiou o Serviço de Saúde da Marinha do Brasil entre 1849 e 1868. Foi Patrono e Membro Titular da Cadeira 1 da Academia Nacional de Medicina e Patrono da Cadeira 28 da Academia Brasileira de Medicina Militar. Foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Foi comendador da Imperial Ordem da Rosa (D. Pedro II) e conselheiro do Imperador. Faleceu no Rio de Janeiro em 13 de Julho de 1868 aos 71 anos.

Mascote do NAsHMeirelles



Navio de Assistência Hospitalar
Soares de Meirelles

Mascote: O Pirarucu da Amazônia
Lema: Saúde com dignidade!



NAsH *Soares de Meirelles* abarrancado no alto Rio Madeira, promovendo atendimento médico e odontológico aos ribeirinhos, durante o período de cheia desse rio, em fevereiro de 2014.

Heráldica do NAsHSMeirelles



Brasão
do NAsHSMeirelles

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, em campo de prata, cruz ancorada, de verde, e carregada do símbolo do esculápio, de ouro, posto em pala, com uma âncora no cantão à destra e à sinistra do chefe e da ponta.

Explicação

A cruz carregada do símbolo do esculápio, em campo de prata, indica os serviços hospitalares e alude ao desempenho prestado pelo navio em apreço. As âncoras representam os múltiplos fundeios (abarrancagens) no NasH, no cumprimento da sua missão e reverenciam o ilustre médico, Joaquim Candido Soares de Meirelles.

Características do NAsHSMeirelles

- Deslocamento – 300 ton (primeira fase de conversão);
- Dimensões – 63m de comprimento, 12m de boca e 2,10m de calado;
- Propulsão – dois motores Yammar 6YM-ETE a diesel gerando 829Hp, acoplados a dois eixos;
- Velocidade – subindo o Rio: cruzeiro de 5 nós e máxima de 8 nós; Descendo o Rio: cruzeiro de 10 nós e máxima de 15 nós;
- Raio de Ação – 6.000 milhas náuticas a 11 nós, com autonomia de 30 dias;
- Armamento – Não se aplica;
- Sensores – dois radares de navegação;
- Tripulação – Comandante e oito oficiais; 16 suboficiais e sargentos; e 25 cabos marinheiros; e
- Tropa e Equipamentos – pode transportar fuzileiros navais, sendo equipado com duas Lanchas com motores de popa de 75HP. É dotado também de farmácia, consultório médico e consultório odontológico contendo duas cadeiras odontológicas.

CAPÍTULO 7

OPERAÇÕES RIBEIRINHAS NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Por Capitão de Mar e Guerra (FN) Marcio Rossini Batista Barreira

Histórico

A Força Anfíbia teve o seu batismo de fogo na Amazônia durante a Campanha da Guiana Francesa, entre 1808 a 1809, a qual contou com o emprego da Brigada Real da Marinha. Esta atitude ousada garantiu, mais tarde, ao Brasil, o atual Estado do Amapá. Nota-se que, desde aquela época, observou-se a necessidade de uma Força Naval possuir tropas profissionais embarcadas prontas para projetar o seu poder sobre terra, de forma a assegurar aí seus objetivos. Entretanto, só a partir de 1932, os Comandos da Marinha do Brasil (MB) e do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) observaram a necessidade de desdobramento de tropas de Fuzileiros Navais (FN) fora da sede do Rio de Janeiro, com tarefas de prover segurança à bases navais. Nesse sentido, foram criadas as Companhias Regionais de Belém e Ladário, em 1932, sendo um marco para nossa tropa anfíbia na Amazônia e no Pantanal, respectivamente.



1809 – os fuzileiros artilheiros desembarcam em Caiena
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

A partir da década de 1970, o emprego de tropas de FN na Amazônia foi priorizado em ações contraguerrilha e em Operações Ribeirinhas (OpRib), contando com participação também de unidades de FN da sede do Rio de Janeiro. Foi mantida uma das vocações do CFN, que é prover a segurança de instalações de interesse da Marinha. Ainda na década de 1970, com a inexistência de ações contraguerrilha, a MB alterou o emprego de seus FN na região, priorizando-os a executar tarefas voltadas para as OpRib e segurança de instalações de seu interesse, mantendo-as até hoje.

Nesse contexto, o Comando-Geral do CFN (CGCFN) viu a necessidade de ampliar a presença de tropas de FN na Amazônia, em particular na sua porção ocidental, propondo a criação de uma unidade de FN em Manaus, uma vez que já existia o Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém (GptFNBe). Assim, foi criado o Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus (GptFNMa), em 4 de novembro de 1985.



Vista aérea do Batalhão de Operações Ribeirinhas
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O intercâmbio entre os dois GptFN amazônicos fizeram estes deterem os conhecimentos das peculiaridades deste cenário, tornando-os especialistas nas OpRib. Na década de 1990, com uma prioridade governamental de aumentar a presença das Forças Armadas na Amazônia, nossa Marinha veio a intensificar os exercícios de OpRib tanto na Amazônia Oriental quanto na sua porção ocidental, empregando seus meios navais, aeronavais e de FN sediados no Rio de Janeiro, além dos já existentes na região. É lícito supor que foi uma época de ouro para as OpRib, pois nossa Esquadra, Força Aeronaval, Divisão Anfíbia e seus apoios, bem como o Com4ºDN puderam testar suas capacidades, retirando excelentes lições aprendidas de procedimentos operativos até hoje em vigor.

Já para novo milênio, o CGCFN buscando alterar ou manter as estruturas organizacionais, haja vista a nova aquisição de meios do CFN, organizou, em outubro de 2000, um simpósio denominado “O CFN no terceiro milênio”. A partir desse evento, o CFN observou a necessidade de aumentar ainda mais sua presença na Amazônia. Assim, o Comandante-Geral do CFN, Almirante de Esquadra (FN) Carlos Augusto Costa, propôs ao Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, a transformação do GptFNMa em Batalhão de Operações Ribeirinhas (BtlOpRib), aumentando seu efetivo, além de dotá-lo com uma grande gama de armamentos, equipamentos e materiais no estado da arte. Desta forma, com a aprovação pelo Comandante da Marinha, esta unidade foi ativada em 30 de julho de 2002.

Assim, o BtlOpRib foi estruturado como uma organização básica de um Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais, além de possuir frações especializadas nas atividades de polícia, engenharia de combate, operações especiais e de embarcações, haja vista as peculiaridades do ambiente amazônico. Atualmente, está ampliando o emprego de frações especializadas, em particular no emprego de cães e em defesa nuclear, biológica, química e radiológica. Estes meios objetivam proporcionar ao BtlOpRib uma certa independência dos meios das OM de FN sediadas no Rio de Janeiro. Tal estrutura permite ao BtlOpRib atender as características inerentes ao Poder Naval (mobilidade, flexibilidade, permanência e versatilidade), de acordo com suas capacidades que serão enunciadas a seguir.

Capacidades

A capacidade de mobilidade do BtOpRib é assegurada pela utilização de embarcações de alta velocidade e silenciosas. Este requisito será ampliado pelo emprego pelo Pelotão de Operações Especiais (PelOpEsp), o qual está voltado para as atividades de reconhecimento. Esta capacidade também é assegurada pelo emprego do Grupo de Pioneiros (GpPion), composto por militares com formação em Engenharia de Combate, possibilitando às tropas desta unidade a abertura de trilhas em áreas minadas. Poderão, com grande limitação, agravar ou construir obstáculos, dificultando a mobilidade das forças oponentes.



Fuzileiros Navais em Operações Combinadas (BRACOLPER)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2013)

A capacidade de inteligência desta unidade é ampliada pelo emprego do PelOpEsp, que poderá ratificar ou retificar dados referentes ao terreno ou ao oponente. Nesse contexto, enfatiza-se o uso de equipamentos de visão noturna e de técnicas apuradas para camuflagem.

Para comandar e controlar suas peças de manobra, o BtOpRib possui equipamentos rádios HF e VHF nos níveis unidade e subunidade, bem como equipamentos de comunicações até nível Grupo de Combate (GC), tendo em vista a descentralização das ações, que é peculiar no cenário amazônico.

O apoio de fogo do BtlOpRib será ampliado com aquisição, em breve, do morteiro 81mm, da metralhadora pesada 0.50 pol. e de um armamento anticarro. O que esta OM possui, em termo de armamento, capacita seu Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) a fazer frente às ameaças ora levantadas.

As funções logísticas serão ampliadas, principalmente, pelos meios navais do ComFlotAM e aeronaves do EsqdHU-3. O BtlOpRib possui capacidade de atender às seguintes funções logísticas:

- Saúde: emprego de um enfermeiro por GC, devido à descentralização das ações, e com disponibilidade de embarcações para assegurar rápida evacuação das baixas. Esta rapidez poderá ser ampliada pelo emprego de helicópteros (He) e pelos NAsH; e

- Transporte: é assegurado pelo emprego de viaturas operativas e embarcações orgânicas, que visam o rápido posicionamento de tropas e a distribuição de suprimentos nas áreas de atuação. He e navios poderão ampliar tal capacidade.

O BtlOpRib possui uma fração de Polícia, a qual cumpre tarefas voltadas à segurança interna e representações, bem como é empregada no controle de pontos sensíveis das localidades e tarefas de polícia nas OpRib. Amplia, também, a capacidade da unidade de realizar Operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO).



O Pelotão de Polícia do BtlOpRib
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2013)

Para o BtIOPRib manter seus recursos humanos no mais alto nível de adestramento, de forma a atender plenamente as capacidades supracitadas, foi criado o Curso Expedito de Operações Ribeirinhas, que além de suplementar conhecimentos voltados para o planejamento e a execução de OpRib, visa também aclimatar e adaptar a tropa ao ambiente amazônico. A partir de 2012, este curso ultrapassou nossas fronteiras, sendo determinado pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, por meio do Estado-Maior da Armada, a criação do Curso Especial de Operações Ribeirinhas para Marinhas Amigas em 2013. Este curso contou com a participação de 15 militares das Marinhas Amigas dos EUA, Peru, Equador, Venezuela, Paraguai, Suriname, Angola e Namíbia. Em 2014, o BtIOPRib conduziu a segunda edição deste curso com 12 militares de Angola, França, Namíbia, Reino Unido e Venezuela. Ainda no contexto de adestramento, alguns oficiais e sargentos da unidade são selecionados para realizarem o Curso de Operações na Selva (COS), no Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), difundindo tais conhecimentos adquiridos para demais militares do Batalhão. Além disso, este é ampliado pelos constantes exercícios do próprio BtIOPRib isoladamente, e com as demais unidades operativas do Com9ºDN, bem como exercícios conjuntos e combinados.



Curso Expedito de Operações Ribeirinhas

(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2013)

Emprego dos FN no cenário amazônico

Sob o enfoque militar-naval, a Amazônia pode ser considerada em tese um “Teatro de Operação Marítimo (Fluvial)”, devido ao ambiente operacional ser caracterizado prioritariamente por cursos d’água. Nesse sentido, cresce de importância a presença da MB na região, com seus meios navais, aeronavais e de FN, formando o conjugado anfíbio que poderá minimizar as dificuldades de deslocamento de tropas a pé ou motorizada e as grandes distâncias.

Os meios de nossa MB na Amazônia Ocidental são empregados inicialmente seguindo a missão do Com9ºDN, a qual prioriza a defesa dessa região, em consonância com a Estratégia Nacional de Defesa (END). Para isso, são planejadas e executadas operações singulares, conjuntas e até combinadas (BRACOLPER) no ambiente ribeirinho com ênfase às ações fluviais.



O Conjugado Anfíbio
(Fonte: JORNAL “A CRÍTICA”, 2012)

O conjugado anfíbio na região será facilitado pelo emprego sinérgico dos meios navais, aeronavais e de FN, sedimentando as características inerentes ao Poder Naval.

De acordo com o *Livro Branco de Defesa Nacional*, uma força militar deverá estar em condições de ser empregada por suas capacidades. Nesse contexto, o BtlOpRib é empregado utilizando a organização denominada GptOpFuzNav, que assegura a capacidade expedicionária dos FN de pronto emprego. É importante frisar que a estrutura de GptOpFuzNav do BtlOpRib proporciona ao Com9ºDN a capacidade de projetar poder sobre terra, além de contribuir para dissuasão, dentro do trinômio Navio – FN – Helicóptero. Desta forma, o GptOpFuzNav ampliará a capacidade de uma Força-Tarefa Ribeirinha (ForTaRib) executar OpRib, com foco na segurança e no controle das margens dos rios. Além disso, tal organização é capaz de rapidamente adaptar-se a diferentes perfis da missão, atuando em prol da defesa do estado brasileiro tanto pelo combate convencional como pelo não convencional, em ações humanitárias ou em operações de GLO.

Assim, diante das ameaças difusas, o BtIOPRib foca seus adestramentos em ambiente de selva (operações ofensivas e defensivas), combate em localidade, controle de vias fluviais e margens adjacentes, ações de contraguerrilha, defesa de instalações de interesse da Marinha e operações de GLO, incluindo nestas últimas a participação em patrulhas navais capitaneadas pelos navios-patrolha fluvial do ComFlotAM. Um exemplo recente de emprego das tropas do BtIOPRib organizadas em um GptOpFuzNav foi durante o grande evento Copa do Mundo FIFA 2014, o qual foi empregado para defender instalações de interesse da Força, além de ficar em condições de atuar em operações de GLO. Pode-se citar, também, o emprego desta organização por tarefas no segundo turno das eleições 2014, que em 24 horas já se encontrava operando na cidade de Itacoatiara-AM.



O BtIOPRib em operação de GLO
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2014)

Referente às limitações de emprego do GptOpFuzNav pelo Com9°DN, pode-se citar o transporte de tropa, em virtude da falta de Navios-Transporte Fluvial. No entanto, essa limitação será minimizada através do estudo de conversação dos porões do NAsHSMeirelles em alojamento para tropa. Além disso, para minimizar ainda mais as limitações, são usadas embarcações regionais civis, por meio de contrato, para transportar tal organização com seus meios. Outra limitação é a projeção de poder pelo vetor aéreo, que poderia dar maior rapidez ao desembarque ribeirinho, além de criar um dilema ao oponente. A MB, tendo em vista outras tarefas e essas citadas, minimizará essa limitação, em curto espaço de tempo, por meio da aquisição de aeronaves de médio porte pelo EsqdHU-3, que, também, é minimizada pelo emprego conjunto de helicópteros das OM do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira, sediados em Manaus.

Apesar destas limitações, pode-se afirmar que o elemento humano é o que mais contribui para a unidade superar quaisquer adversidades encontradas no cenário amazônico, por meio de sua capacitação técnica, por estar equipado com material no estado da arte, por sua motivação e determinação de pertencer a uma das organizações militares mais operativas e de prestígio do CFN e da MB.



Força de Emprego Rápido (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

CAPÍTULO 8

AVIAÇÃO NAVAL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Por Capitão de Corveta André Marcello Viviani Silva

A primeira Operação

Em janeiro de 1933, Peru e Colômbia se encontravam em litígio, há quase um ano, na região da cidade de Letícia, fronteira viva com a cidade brasileira de Tabatinga, localizada no extremo oeste do Estado do Amazonas. Naquela ocasião, tropas peruanas baseadas na cidade de Iquitos, com o apoio não declarado do governo, invadiram Letícia. Este episódio histórico ficou conhecido como “Incidente de Letícia”.

A fim de garantir a neutralidade brasileira, frente à crescente tensão na região, três aeronaves Fairey Gordon, da 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio, partiram do Rio de Janeiro. Antes disso, um escalão terrestre, composto por dois Oficiais e 31 Praças, seguiu para Belém, por via marítima. Esse evento representa a primeira constituição de um Destacamento Aéreo na Marinha do Brasil, que operou a partir da cidade de São Jerônimo, distante 86 quilômetros a leste de Tabatinga.



Aeronaves da 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio em operação na Amazônia (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

As aeronaves foram empregadas em reconhecimentos armados, patrulhas aéreas, e postos de retransmissão no ar, além disso, realizaram amplo levantamento fotográfico das calhas do Rio Solimões e seus afluentes.

Criação do DAE-FlotAM

Ao longo dos anos seguintes, inúmeras missões foram realizadas pelas aeronaves da Marinha na região. Entretanto, com a construção dos Navios-Patrulha Fluvial (NPaFlu) da Classe *Pedro Teixeira*, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), providos de plataforma de pouso, surgiu a real necessidade de uma Aviação Naval orgânica e embarcada a bordo desta classe de navios.

Em maio de 1979, foi conduzido um Estudo de Estado-Maior, pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que possuía o seguinte “problema”:

“Realizar estudo para implantação, em curto prazo, de um Destacamento Aéreo Embarcado para operar nos NPaFlu da Flotilha do Amazonas, visando os seguintes aspectos:

- Propor a legislação quando for o caso;
- Especificar os meios aéreos e apoios logísticos necessários, as necessidades operacionais e administrativas e os recursos materiais imprescindíveis a esta implantação; e
- Sugerir as medidas a serem adotadas para que a operação do binômio NPaFlu-Helicóptero seja processada dentro das normas de segurança da aviação.”

Assim sendo, após a conclusão do estudo, o Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, em seu Memorando nº 56, de 24 de julho de 1979, determinou a criação do Destacamento Aéreo da Flotilha do Amazonas (DAE-FlotAM), com a transferência de três aeronaves Bell Jet Ranger II (UH-6), provenientes do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-1).



Almirante de Esquadra Maximiano descerra a placa durante a inauguração do DAE-FlotAM (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Em 8 de dezembro de 1979, as três aeronaves decolaram de São Pedro da Aldeia, no Rio de Janeiro, tendo como maior patente a bordo o Contra-Almirante Aymára Xavier de Souza, Comandante da Força Aeronaval, e seu eventual substituto o Capitão de Fragata João Maurício Tenório Wanderlei, Comandante do EsqdHU-1. As aeronaves pousaram em Manaus em 16 de dezembro, após pernoites em Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e Santarém.

Em 18 de dezembro de 1979, o Ministro Maximiano inaugurou as instalações do DAE-FlotAM, localizado na Estação Naval do Rio Negro. Quando de sua ativação o DAE era composto de uma tripulação de três Oficiais e 14 Praças, sendo seu primeiro encarregado o Capitão-Tenente Jorge da Silva Machado. As instalações eram constituídas por um abrigo de aeronaves, onde mais tarde se tornaria hangar, em que ficavam as oficinas de manutenção e as improvisadas instalações administrativas.



Aeronaves Bell Jet Ranger II (UH-6) no pátio do DAE-FlotAM
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Entre 1980 e 1985, o DAE ficou subordinado operativamente ao Comando da Flotilha do Amazonas e tecnicamente ao EsqdHI-1, em função das aeronaves UH-6 terem sido transferidas àquele Esquadrão. Esta subordinação técnica só retornaria ao EsqdHU-1 com o recebimento das aeronaves Esquilo Monoturbina (UH-12), no ano de 1986.

Ao longo de seus 15 anos de existência, o DAE-FlotAM realizou mais de 14.000 horas de voo e 6.500 pousos a bordo dos navios da Flotilha do Amazonas.



Primeiras instalações do DAE-FlotAM
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Criação do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral

Em 31 de janeiro de 1994, na Portaria Ministerial nº 0054, o Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Ivan da Silveira Serpa, resolveu:

“- Criar, dentro da Estrutura Orgânica do Ministério da Marinha, o 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, com o propósito de contribuir para a aplicação do Poder Naval na área de atuação da Flotilha do Amazonas; e

- A implantação do EsqdHU-3 será efetivada a partir do destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas.”

Era criado o Esquadrão HU-3, Esquadrão “Tucano”, tendo como inventário inicial as aeronaves UH-12: N-7052, N7058, N-7078, N-7079 e N-7080, e como primeiro Comandante o Capitão de Corveta Paulo Henrique de Carvalho.

Estando hoje subordinado ao Com9ºDN (Manaus) e sendo a primeira unidade aérea da Marinha construída fora da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, o Esquadrão possui um inventário de cinco aeronaves e uma tripulação composta de 15 Oficiais e 107 Praças. Ao longo desses 20 anos de operação, foram mais de 20.000 horas de voo e 8.000 pousos a bordo.

Com a missão de *“Prover meios aéreos em apoio às unidades de superfície e de tropa e às demais Organizações Militares da Marinha do Brasil, a fim de contribuir para a aplicação do Poder Naval na área do Comando do 9º Distrito Naval”*, suas aeronaves são empregadas nas seguintes tarefas:

- Patrulhas Navais a bordo dos NPaFlu da Classe *Pedro Teixeira* (P-20 e P-21);

- Assistência às populações ribeirinhas a bordo dos NASH da Classe *Oswaldo Cruz* (U-18 e U-19);

- Apoio às Inspeções Navais realizadas pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental;

- Operações de apoio ao adestramento e aprestamento do Batalhão de Operações Ribeirinhas;

- Transporte administrativo de pessoal e de material por carga interna e externa;

- Missões de Busca e Salvamento (SAR);
- Missões de Emprego Geral; e
- Apoio às unidades do Comando do 4º Distrito Naval (Belém).

Desde os tempos de DAE-FlotAM, o Esquadrão configurou-se como as Asas da Marinha na Amazônia, operando em um território que compreende cerca de 50 por cento do território nacional, provendo o apoio, os sensores e os armamentos aeronavais para a região.

Após mais de 35 anos de operação na Amazônia, registram-se inúmeras histórias navais e muitos ensinamentos de como lidar com as características peculiares da região. Suas condições meteorológicas instáveis e mutantes, as enormes distâncias entre os locais de abastecimento, a densa floresta que, principalmente quando em período de cheia dos rios, inviabiliza locais seguros e fartos de pouso, os longos períodos de voos, por muitas vezes realizado “às cegas” na região, sem a coordenação e acompanhamento dos radares e controladores dos Centros de Controle do Espaço Aéreo e a rotina castigante de se operar com temperaturas médias, variando sempre por volta dos 30°C, é recompensada com a satisfação de apoiar as comunidades ribeirinhas e testemunhar, em seus olhares, a gratidão e o espanto que os poderosos rotores dos bravos UH-12 despertam.

Os militares do EsqdHU-3 orgulham-se em ostentar o símbolo do “Tucano” e a “bolacha” do Com9ºDN no macacão de voo, além de celebrarem cada dia o selo de “Missão Cumprida”. Integrados com as demais organizações do 9º Distrito, especialmente atenciosos aos céus aeronavais sobre toda a Amazônia, assumindo o fiel compromisso de operar e manter os valentes UH-12, focados na segurança de voo e na observação dos procedimentos operativos.

O profissionalismo, o esforço e a dedicação ímpar de cada um dos que fizeram e fazem parte da história do EsqdHU-3 permitiram atingir a marca de mais de 37.000 horas voadas, nesses 35 anos da Aviação Naval na Amazônia Ocidental, garantindo a longevidade e a intensificação de nossa presença e da Marinha do Brasil no cenário amazônico.



Atuais aeronaves do HU-3 em formação sobrevoando o Rio Negro
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



CAPÍTULO 9

AUTORIDADE MARÍTIMA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Por Capitão de Mar e Guerra Paulino Antonio de Paula Junior



Atual sede da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Origens da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental

Meados do século XIX, após passar quatro anos do fim da Guerra do Paraguai, o Brasil encontrava-se num momento de normatização política, decorrente do sistema parlamentarista adotado pelo Imperador D. Pedro II. Nessa época, foi criada a Província do Amazonas e introduzida a navegação a vapor no rio de mesmo nome, o que reduziu sobremaneira a duração da viagem entre as cidades de Belém e Manaus. Visconde de Mauá construiu navios em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, e organizava companhias de navegação na recém-criada Província do Amazonas. Nesse cenário de transformações políticas e tecnológicas, foi proposta a criação da Capitania do Porto de Manaus pelo Senador Ribeiro da Luz e efetivada pelo Decreto Imperial nº 5.798 de 18 de novembro de 1874.

Criada com estrutura muito modesta, mas com objetivos amplos, de manter o controle dos rios da região, possuía atribuições de polícia naval dos portos, de realizar inspeções em barcos, balizas, boias e o ensino do pessoal tripulante empregado na navegação. Teve como primeiro Capitão do Porto, o Capitão de Mar e Guerra Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso, na ocasião, 1º Vice-Presidente da Província do Amazonas. A primeira tripulação da nova Capitania era bastante reduzida, constituída de um secretário, um encarregado de diligências, um patrão e seis remadores. Havia apenas dois escaleres e toda a organização funcionava na residência do Capitão do Porto.

Após cinco anos de sua criação, por ordem do Imperador, a Capitania do Porto de Manaus foi assumida pelo Comandante da Flotilha do Amazonas, com o fito de ter sob seu controle as vias interiores, principalmente da navegação no Rio Amazonas. Após 22 anos, a Capitania foi separada do Comando da Flotilha e, a partir daí, sofreu várias alterações em sua designação.

Em 1940, com a ampliação de sua área de jurisdição, passou a denominar-se Capitania dos Portos do Estado do Amazonas e Acre e, em 1951, com área novamente acrescida, passou a denominar-se Capitania dos Portos do Estado do Amazonas e dos Territórios do Acre, Guaporé e Rio Branco, tendo ocupado as instalações na antiga sede situada à Rua Marquês de Santa Cruz, no Centro de Manaus, onde permaneceu por 56 anos.

Em 1997, pela Portaria Ministerial nº 276, de 19 de setembro, recebeu a designação atual de Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, com jurisdição que abrange os Estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima, perfazendo uma área de 2,2 milhões de km² e cerca de 22.000 km de vias navegáveis.

Atualmente, a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC) possui nove OM subordinadas: uma Delegacia Fluvial em Porto Velho, Rondônia; e oito Agências Fluviais, em Boca do Acre-AM, Eirunepé-AM, Guajará-Mirim-RO, Itacoatiara-AM, Parintins-AM, Tefé-AM, Humaitá-AM e Cruzeiro do Sul-AC; e um Destacamento de Inspeção Naval, em São Gabriel da Cachoeira-AM, no Rio Negro, que foi ativado, em 1º de setembro de 2009, com o propósito de inculcir a mentalidade de segurança da navegação junto à comunidade local.

Em 2015, está prevista a criação da primeira OM da Marinha no Estado de Roraima, em Caracaraí. A construção iniciou-se, em 2 de dezembro de 2014, com previsão de conclusão da obra em julho de 2015. As OM da Amazônia Ocidental compõem parcela significativa do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) nacional.

Ao completar 140 anos de existência neste ano, a CFAOC orgulha-se de contribuir com o desenvolvimento da região amazônica, empreendendo atividades voltadas para o controle do tráfego aquaviário, o controle das embarcações, a formação do pessoal da Marinha Mercante, bem como o esforço incansável para sedimentar na sociedade a mentalidade de segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica, aspectos que ganham cada vez mais importância em nosso cotidiano, especialmente nesta região onde os rios são os caminhos.

Capitania Fluvial de Tabatinga



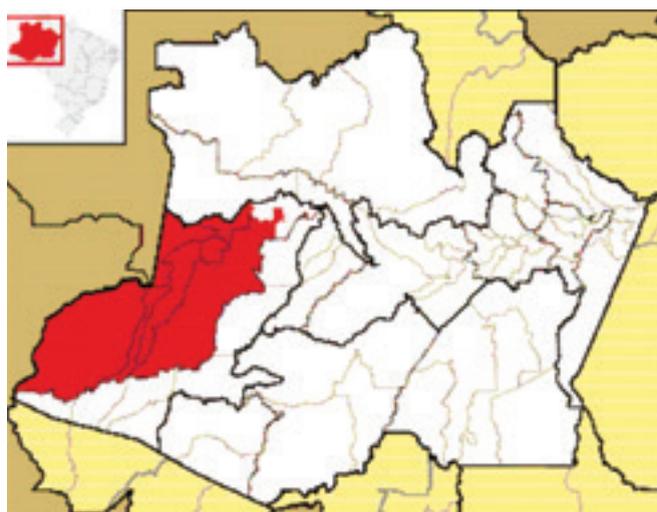
Vista das instalações atuais da CFT
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Em 26 de novembro de 1969, através do Decreto nº 65.749, era criada a Delegacia de Tabatinga.

Suas atuais instalações foram inauguradas em 26 de outubro de 1982.

Em 2002, foi elevada à condição de Capitania de segunda classe, passando a ser designada como Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT).

A área de jurisdição da Capitania, situada na mesorregião do Alto Solimões e inserida no contexto da tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru, abrange os municípios de Amaturá, Atalaia do Norte, Benjamin Constant, Jutaí, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Tonantins, estendendo-se por mais de 200.000 km², e comportando cerca de 1.700 milhas navegáveis, nas calhas dos principais rios da região: Solimões, Javari, Içá, Jutaí, Jandiatuba, Itaquai e Ituí, ao longo dos quais a Capitania é legalmente responsável pela segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica e salvaguarda da vida humana.



As hidrovias são as verdadeiras estradas na região do Alto Solimões, daí advém a significativa responsabilidade que repousa sobre a Capitania Fluvial de Tabatinga que, diuturnamente, empreende ações de inspeção naval em cumprimento às Normas da Autoridade Marítima e ações de combate a crimes transfronteiriços conforme o previsto na Lei Complementar nº 136/2010.

Além das atribuições afetas às Organizações Militares do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), a CFT realiza o projeto “*Capitania Itinerante*”, que visa levar os serviços da Capitania aos locais mais distantes da sede na jurisdição. O projeto já atendeu a milhares de pessoas, emitindo documentos, realizando capacitações sobre segurança da navegação, além de regularizar a situação de centenas de embarcações, levando a cidadania ao Alto-Solimões.



Atuação da CFT no projeto “*Capitania Itinerante*”
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Tarefas de Segurança do Tráfego Aquaviário (STA)

O desenvolvimento socioeconômico dessa importante região do País, representado, principalmente, pelas atividades do Polo Industrial de Manaus, pela exploração de petróleo e transporte de seus derivados e pelo intenso movimento de bens e insumos, tem acarretado o aumento da operação de navios mercantes de médio e grande portes e de comboios de balsas na Amazônia Ocidental.

A vocação fluvial desta região, tanto pela insuficiência de ligações rodoviárias com o restante do País, quanto pela enorme capilaridade dos rios, favorece o deslocamento de passageiros e cargas em embarcações, em sua maioria absoluta de cascos de madeira, construídas de forma artesanal, fruto de uma cultura secular dos

ribeirinhos, passada de pai para filho. Ocorre, portanto, um desnível tecnológico entre as embarcações regionais e aquelas modernas de casco de metal, que enaltece, ainda mais, a importância da Capitania no ordenamento aquaviário e na fiscalização das atividades da navegação nessa região.

A Marinha do Brasil, na qualidade de Autoridade Marítima Brasileira, percebeu a necessidade de se ampliar o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, principalmente na Região Amazônica, em decorrência do vigoroso incremento no tráfego de embarcações, nas suas principais vias navegáveis. Dessa forma, o Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB), aprovado no âmbito do Ministério da Defesa, contempla diversas novas unidades do SSTA na Amazônia Ocidental, que aumentará consideravelmente a eficiência e eficácia das ações empreendidas pela Autoridade Marítima na região.

Tarefas Básicas das OM SSTA

- **Inscrições e Registro de Embarcações**
- **Vistorias**
- **Capacitação de Pessoal (CTFFAO)**
- **Atividades de Busca e Salvamento**
- **Investigação de Acidentes**
- **Inspeção Naval (Visa Pessoal e Material):**
 - **Salv guarda da Vida Humana;**
 - **Segurança e ordenamento do Tráfego Aquaviário; e**
 - **Prevenção da Poluição Hídrica.**



Delegacia Fluvial de Porto Velho



Instalações da Sede da DelPVelho (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

A Marinha está presente no Estado de Rondônia desde 11 de novembro de 1940, quando, por meio do Decreto nº 6.530, foi criada a Agência da Capitania dos Portos em Guajará-Mirim, posteriormente, transferida para Porto Velho pelo Decreto 8.369 de 11 de dezembro de 1941, permanecendo como Agência até o ano de 1989, quando foi extinta pelo Decreto nº 97.536, de 21 de fevereiro de 1989.

Em 1989, foi criada a Delegacia da Capitania dos Portos do Estado do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, em Porto Velho, por meio da Portaria Ministerial nº 0130, de 23 de fevereiro de 1989, tornando-se Delegacia Fluvial de Porto Velho pela Portaria Ministerial nº 276, de 19 de setembro de 1997.

As principais atribuições estão voltadas para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica nas vias navegáveis, além do Ensino Profissional Marítimo.

Sua área de Jurisdição compreende 39 dos 52 municípios de Rondônia, desde a divisa do Mato Grosso, na cidade de Vilhena, até o Distrito de Nova Califórnia, divisa com o Acre, numa extensão de mais de mil quilômetros.



Embarcações da DelPVelho em Operação na calha do Rio Madeira
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O Rio Madeira é o principal rio da região no Estado, com uma extensão total aproximada de 3.315 km, sendo o 17º maior do mundo. Ele nasce da formação de dois grandes rios, o Rio Beni, que recebe as águas do Rio Madre de Dios e descem da Cordilheira dos Andes boliviana e peruana respectivamente, com o Rio de planície Mamoré que, também, recebe água do Guaporé e traçam a fronteira entre Brasil e Bolívia e, sua foz é no Rio Amazonas, na região de Itacoatiara.



Fenômeno “terras caídas”

Esse fenômeno é sazonal e ocorre com maior frequência no período da vazante e seca do rio, entre os meses de abril a outubro. Quando se inicia o processo de baixa do rio, o solo que se encontrava encharcado de água fica extremamente pesado e cai, neste período a navegação torna-se mais perigosa e, conseqüentemente, aumentam o número de encalhes na região.



Distrito de Calama-RO sendo devastado pelo desbarrancamento
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Cheia Histórica do Rio Madeira

Devido a grandes precipitações de chuvas na cabeceira dos Rios Beni e Madre de Dios agravadas pelo acentuado degelo nas Cordilheiras dos Andes, em 2014, o Rio Madeira recebeu um volume de água superior a sua capacidade de escoamento, ocasionando uma das maiores catástrofes naturais já ocorrida na região. Diariamente, a população era surpreendida com uma nova elevação do nível do rio, que alcançou, no dia 30 de março de 2014, a marca histórica de 19,74 metros, na cota da cidade de Porto Velho, enquanto que, em registro anterior, a máxima atingida havia sido no ano de 1997, quando atingiu 17,52 metros.



Comunidade ribeirinha atingida pela cheia do Rio Madeira
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Vista aérea de Porto Velho atingida pela cheia histórica
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Extração mineral no Rio Madeira – Garimpo de Ouro

O Rio Madeira esconde sob suas águas barrentas e apressadas a ilusão de enriquecimento de milhares de seres humanos que abandonam o conforto de suas casas e a convivência de seus familiares para morar em precários e barulhentos flutuantes, cercados por estranhos, ancorados no leito do rio, em busca do ouro.

No período de vazante é comum avistarmos dragas trabalhando, diuturnamente, removendo areia, lama e cascalho com tanta intensidade que são capazes de alterar a geografia do rio. São verdadeiras vilas flutuantes, algumas margeando, quase bloqueando, perigosamente os canais de navegação, prejudicando o tráfego naval e colocando em risco as vidas de seus residentes e dos tripulantes das embarcações. À noite, algumas são vistas trafegando temerariamente, praticamente, às escuras, sem qualquer tipo de sinalização com a finalidade de mudar de local de garimpo ou, em virtude da cheia, voltar à sua comunidade de origem onde permanecem estacionadas até a próxima jornada. Esta prática é fortemente combatida pela ação conjunta da Marinha, por intermédio da Delegacia Fluvial de Porto Velho, em parceria com a Polícia Federal, com a Polícia Ambiental do Estado de Rondônia e com a Secretaria de Meio Ambiente do Estado de Rondônia.



Conjunto de dragas de garimpo popularmente chamado de “fococa”
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Agência Fluvial de Guajará-Mirim

A Agência Fluvial da Capitania dos Portos dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, em Guajará-Mirim (AgCPGMirim), foi criada pelo Decreto nº 6.530, de 20 de novembro de 1940, com sede transferida para Porto Velho pelo Decreto nº 8.369, de 11 de dezembro de 1941.

A Portaria nº 61, de 28 de maio de 2007, do Comando de Operações Navais, fixou sua área de jurisdição abrangendo os seguintes municípios: Alta Floresta D'Oeste, Cabixi, Colorado do Oeste, Guajará-Mirim, Nova Mamoré, Alvorada D'Oeste, Cerejeiras, Costa Marques, Nova Brasilândia D'Oeste, Santa Luzia D'Oeste, Seringueiras, Pimenteiras do Oeste, São Miguel do Guaporé e sobre os rios limítrofes com o Estado de Rondônia, dentro de sua área de jurisdição.

A Agência Fluvial de Guajará-Mirim foi instalada, em 1951, tendo como seu primeiro Agente o Primeiro-Tenente (AA) Manoel Raymundo. Desde sua instalação, funcionou nos seguintes locais:



De 1951 a 1963 - nas dependências do Prédio da Prelazia de Guajará-Mirim (Agência e residência do Agente) - Avenida Presidente Dutra 493;



De 1963 a 1969 – Em uma sala cedida pelo Serviço de Navegação do Guaporé (SNG), extinto em 1986, na Praça dos Navegantes - Avenida Presidente Dutra s/n; e



De 17 de setembro de 1969 até os dias atuais – Passou a funcionar em instalações próprias. Avenida 15 de novembro 418 – Centro – Guajará-Mirim.

A Agência Fluvial de Guajará-Mirim tem o propósito de orientar e controlar o tráfego aquaviário na sua área de jurisdição, a fim de garantir à segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica.

Através dos Rios Mamoré e Guaporé é possível navegar de Guajará-Mirim até Cabixi, no extremo sul do estado.

O Estado não possui ligações ferroviárias, pois a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) está desativada. Todas as cidades da jurisdição são ligadas por rodovias, com trechos de asfalto e outros de terra.

É o segundo maior município de Rondônia em extensão territorial, e o oitavo em população. Em maio de 2009, no Rio de Janeiro, Guajará-Mirim recebeu o título de “Cidade Verde”, outorgado pelo Instituto Ambiental Biosfera, em razão de seu mosaico de áreas protegidas que fazem da cidade um dos maiores municípios brasileiros em termos de áreas preservadas.



Vista aérea do Rio Guaporé
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

O equilíbrio ecológico e harmônico da natureza pode ser representado pela vastidão de incomparável beleza do Vale do Mamoré-Guaporé, oferecendo inúmeras opções de lazer, dentre as quais a pesca amadora, liberada na época logo após a desova dos peixes. As belas praias do Rio Pacaás-Novos, a reserva extrativista do Ouro Preto e o encanto da Serra dos Pacaás-Novos oferecem oportunidades únicas de conhecer os caprichos da natureza, como no encontro do barrento Rio Mamoré, nascido na Bolívia, com o escuro Pacaás-Novos, em Guajará-Mirim – RO.



Vale do Mamoré-Guaporé
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

O Município de Guajará-Mirim, que em tupi-guarani significa “Cachoeira Pequena”, tem sua história intimamente ligada à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, na primeira década do século passado. Ao fundo fazendo fronteira, é possível visualizar o município boliviano de Guayaramerin.

Agência Fluvial de Boca do Acre



Agência Fluvial de Boca do Acre
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

A Agência Fluvial de Boca do Acre foi criada pelo Decreto nº 6.530, de 20 de novembro de 1940, e ativada em 1º de janeiro do ano seguinte. Inicialmente, ostentava o nome de Agência da Capitania dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima em Boca do Acre. Por força da Portaria nº 276, de 19 de setembro de 1997, do Comandante da Marinha, apresenta-se hoje com a atual denominação.

No cumprimento das diversas atividades, a Agência Fluvial de Boca do Acre tem a nobre missão e responsabilidade de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica nos 18 municípios que compõem a sua jurisdição, dentre os quais, 14 pertencem ao Estado do Acre: Acrelândia, Assis Brasil, Brasileia, Bujari, Capixaba, Epitaciolândia, Manuel Urbano, Plácido de Castro, Porto Acre, Rio Branco (capital), Santa Rosa do Purus, Sena Madureira, Senador Guiomard e Xapuri; e quatro municípios pertencentes ao Estado do Amazonas: Boca do Acre (onde fica localizada a Agência), Pauini, Lábrea e Canutama. Abrangendo assim um perímetro de 250.994 km², com 4.598 milhas náuticas navegáveis, nas calhas dos Rios Acre, Purus, Iaco e Abunã.



Período de cheia do Rio Acre
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Estrategicamente localizada no município de Boca do Acre, onde o Rio Acre deságua no Rio Purus, a Agência Fluvial de Boca do Acre dispõe de uma importante função na defesa do País. Navegando durante a cheia dos rios, ou seja, no período de chuvas, é possível chegar até a Bolívia pelo Rio Acre, passando por municípios pertencentes ao Estado do Acre e Amazonas, destacando-se: Porto Acre, divisa do Amazonas com o Acre; Rio Branco, capital do Acre; Brasileia e Plácido de Castro, fronteira com a Bolívia; e Assis Brasil, onde há a tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru. Subindo o Rio Purus, é possível chegar a outro importante município, Santa Rosa do Purus, fronteira com o Peru.

Nos meses em que os Rios Acre e Purus estão no seu período de cheia, é comum a ocorrência de inundações, momento em que a Agência Fluvial de Boca do Acre exerce um papel fundamental no apoio à população ribeirinha com transporte de alimentos, remoção de desabrigados, distribuição de água potável e maior presença de fiscalização.

Agência Fluvial de Itacoatiara

Criada em 12 de março de 1919, pelo Decreto nº 13.496, a Agência Fluvial de Itacoatiara tem como missão: prover a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana nos Rios e a prevenção da poluição hídrica, além das inúmeras missões de Inspeção Naval, coordenação de eventos de socorro e salvamento, e cursos do Ensino Profissional Marítimo.

Com sua sede no município de Itacoatiara, à margem esquerda do Rio Amazonas, distante de Manaus 107 milhas náuticas, possui em sua jurisdição dez municípios: Autazes, Borba, Itacoatiara, Itapiranga, Maués, Nova Olinda do Norte, São Sebastião do Uatumã, Silves, Urucará e Uricurutuba. Possui, também, diversas hidrovias, dentre as quais destacam-se as dos Rios Amazonas, Madeira, Autazes, Uatumã, Jatapu, Canumã e Urubu; assim como os Paranás do Urariá, do Ramos e do Serpa, e os Lagos do Canaçari e Arari.



Instalações da Sede da Agência Fluvial de Itacoatiara
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Vista parcial do Porto de Itacoatiara
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

Os períodos de seca e de cheia dos rios que banham a área de jurisdição da Agência Fluvial de Itacoatiara causam alterações constantes na paisagem. Como na cheia, surgem diversas casas (palafitas) construídas apoiadas nas árvores, como forma de defesa dos ribeirinhos contra as grandes enchentes que vêm proporcionando destruição nos últimos anos. Já no período da seca, é muito comum o surgimento de praias, as quais atraem turistas do mundo inteiro para a região.



Praia de Itacoatiara
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

Agência Fluvial de Eirunepé

A fim de garantir a presença da Autoridade Marítima nos Estados do Amazonas e do Acre, e nos, então, Territórios Federais de Rondônia e Roraima, foi criada, pelo Decreto nº 6.530, de 20 de novembro de 1940, a Agência da Capitania dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima em Eirunepé.



Vista frontal da Agência da Capitania dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima em Eirunepé, na década de 70

(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Em 9 de setembro de 1997, por meio da Portaria Ministerial nº 275, teve a sua denominação alterada para Agência Fluvial de Eirunepé (AgEirunepé), tendo os seguintes municípios sob sua jurisdição: Eirunepé-AM, Envira-AM, Itamarati-AM, Feijó-AC, Jordão-AC e Tarauacá-AC.



Situação atual da AgEirunepé
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Os principais Rios são: Juruá, Tarauacá, Envira, Gregório, e Jordão. Os Rios Tarauacá e Gregório desembocam no Rio Juruá (considerado o rio mais sinuoso da bacia amazônica).

A AgEirunepé vem atuando na região há 74 anos, zelando pela Segurança da Navegação, Proteção da Vida Humana nos Rios e Proteção do Meio Ambiente Aquaviário.



Equipe de Inspeção Naval na desembocadura do Rio Gregório no Rio Juruá
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Agência Fluvial de Parintins

A Agência Fluvial de Parintins foi criada pelo Decreto nº 83.570, de 12 de junho de 1979, com a denominação inicial de Agência da Capitania dos Portos dos Estados do Amazonas e do Acre e dos Territórios Federais de Rondônia e Roraima, foi ativada em 23 de setembro de 1980. No dia 8 de junho de 1992, o Ministro da Marinha, por meio da Portaria nº 0298, definiu como área de jurisdição os municípios do Baixo Amazonas de Parintins, Nhamundá com uma distância de 52 milhas náuticas; Boa Vista dos Ramos com 76 milhas e Barreirinha com 33 milhas, incluindo as Agrovilas do Mocambo e Cabori, que ficam nas proximidades de Parintins, totalizando cem comunidades.

Isso faz com que Parintins seja a segunda maior cidade do Estado do Amazonas, com aproximadamente 120.000 habitantes. Em 15 de fevereiro de 1995, foram inauguradas as novas instalações com característica residencial.



Instalações da Sede da AgParintins

(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O seu primeiro Agente foi o Segundo-Tenente (AA) Antônio Moreira, com uma guarnição composta por somente três militares, dirigindo a Agência Fluvial por um período de dois anos. O segundo foi o Segundo-Tenente (AA) Heli Batista Ferreira, o qual teve a colaboração de duas servidoras civis, fazendo parte de sua tripulação, onde permaneceram até completar o tempo de efetivo serviço. Somente no ano de 1986, durante a direção do quarto Agente, o Capitão-Tenente (AA) Josias Cabral de Vasconcelos, a Agência Fluvial recebeu em sua guarnição um sargento para compor a equipe de Inspetores Navais, marcando desta maneira a importância e a preocupação da Instituição para com a região do Baixo Amazonas.

A Agência Fluvial de Parintins, desde a sua criação até os dias de hoje, desempenha papel importante na sociedade local e demais cidades sob sua jurisdição, no que tange à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica, especialmente, por ocasião da realização do Festival Folclórico de Parintins, quando os bois bumbás, Garantido e Caprichoso, atraem, anualmente, uma grande quantidade de pessoas para a ilha, entre elas amazonenses e turistas do Brasil e do mundo. As maiores partes desses turistas acessam a ilha de Parintins por meio de embarcações, fazendo com que mais de 350 embarcações visitem o município neste período.

A Marinha, por intermédio da Agência Fluvial de Parintins, marcou, ao longo de sua história, fatos de grande relevância e importância para a região, destacando-se entre eles: o aumento na formação de profissionais aquaviários; inscrições de embarcações; credenciamento de marinas; busca e salvamento; palestras em escolas e comunidades, no entanto, tudo isso faz parte da missão a ser cumprida pela Agência. No entanto, a mais significativa entre todas as tarefas a serem desenvolvidas é a conscientização de uma nova mentalidade de segurança entre toda a população ribeirinha, a qual a Marinha do Brasil toma como prioridade e um desafio a ser superado.

Parintins ou Ilha Tupinambarana é um município que faz parte do maior sistema fluvial do mundo, a Bacia Amazônica. Terra que foi habitada pelos índios da tribo Tupinambá, Parintins ou Parintintins de onde surgiu o nome da ilha. Muitas lendas amazônicas povoam o imaginário de sua população, assim como todas as “histórias” derivadas do ciclo da borracha na região. Durante o famoso Festival de Parintins, em seus três dias de apresentação, tanto Garantido como Caprichoso contam uma dessas histórias. Cada boi tem duas horas e meia por noite para se apresentarem, exaltando além dos elementos folclóricos do boi, a cultura histórica e a riqueza amazônica, como também sua diversidade étnica e a divulgação do conceito da preservação ambiental, por meio do uso sustentável dos seus recursos e biodiversidade.



Os Bois Garantido e Caprichoso, símbolos do Festival de Parintins
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

Agência Fluvial de Tefé

Criada pelo Decreto nº 81.591, de 20 de abril de 1978, e ativada pela Portaria nº 0100, de 20 de novembro de 1987, do Com4ºDN, a Agência Fluvial de Tefé tem como área de jurisdição parte do Médio Solimões que vai de São João do Catuá até o município de Fonte Boa (Aramanduba); Rio Japurá, até a comunidade de Vila Bittencourt, fronteira com a Colômbia; Rio Juruá, até a comunidade de Bonfim; e grande parte do Rio Tefé, onde se constitui o Lago de Tefé.



Ruínas da 1ª Igreja de Tefé
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

O prédio atual da Agência é uma construção do ano de 1905, onde funcionou a 1ª Igreja de Tefé, que foi cedido pela Prelazia de Tefé e reformado em 1993, possuindo uma área construída de 220m². A missão da Agência Fluvial de Tefé, conforme regulamentos estabelecidos pela Autoridade Marítima, é, dentre outras atividades: auxiliar o serviço de salvamento marítimo; realizar inspeções navais e vistorias; coordenar, controlar e/ou ministrar cursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM).



Instalações da Sede da atual AgTefé
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Dentre as importantes tarefas que esta Agência realiza, cabe ressaltar a busca pela educação por parte dos ribeirinhos do uso do colete salva-vidas. A população tefeense pouco sabe sobre a real finalidade desse material indispensável à navegação, o que tem ocasionado diversas mortes de pessoas desprovidas do mesmo.



Ponto turístico de Tefé
(Fonte: DIVULGAÇÃO INTERNET)

Agência Fluvial de Humaitá

A MB está presente em Humaitá-AM, desde o ano de 2011, por intermédio da Agência Fluvial de Humaitá, localizada no bairro de São Domingos Sávio, à margem esquerda do Rio Madeira. Sua área de jurisdição compreende os municípios de Humaitá, Manicoré, Novo Aripuanã e Apuí.



Instalações da Sede da atual AgHumaitá
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Realiza Inspeção Naval, inscrição de embarcações, bem como todas as informações referentes à segurança da navegação fluvial, além de preparar e qualificar os cidadãos para singrarem os rios amazônicos.

Pelo seu reconhecimento foi outorgado, no ano de 2014, pelo Poder Legislativo Municipal, o título de Honra ao Mérito, como reconhecimento pelo apoio incondicional durante a enchente que assolou Humaitá e os municípios vizinhos, onde a Marinha fez-se presente no apoio logístico garantindo a preservação da segurança fluvial, da vida humana, e entregou 197 coletes salva-vidas, em parceria com a Defesa Civil do Estado, a fim de assistir aos ribeirinhos necessitados.

Os aportes dados nas mais diversas ações de solidariedade mostram a importância da presença da Marinha para o município, uma força especializada e treinada com o objetivo de proteger a integridade física de seus cidadãos, garantindo a segurança da navegação e o ordenamento do tráfego aquaviário.

Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul

A MB no vale do Juruá é representada pela Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul, sendo esta a primeira e, por ora, a única OM da Marinha no Estado do Acre. Sua instalação deve-se ao esforço das autoridades governamentais, estimuladas por um antigo sonho de uma geração de comerciantes da região que utilizam a navegação fluvial como meio de transporte, e pelos anseios da sociedade local, os quais anteriormente necessitavam se deslocar para Eurinepé-AM, distante aproximadamente 480 milhas náuticas ou 889 quilômetros de Cruzeiro do Sul, a fim de receberem a assistência da Autoridade Marítima.

Assim, para promover a simpatia e vocação para o que chamamos de “mentalidade marítima”, a Marinha conseguiu se estabelecer no Acre, com sua sede estrategicamente localizada no extremo norte ocidental brasileiro, na margem esquerda do Rio Juruá, na cidade de Cruzeiro do Sul, mediante a Portaria nº 577/MB, de 27 de novembro de 2012, do Comandante da Marinha, sendo a primeira OM da Marinha em terras e águas acreanas e parte amazonense.

Instalações da Sede da atual AgCSul
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Subordinada à Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, na cidade de Cruzeiro do Sul, a Agência tem sob sua jurisdição os municípios de Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Mâncio Lima, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, localizados no Acre; e os municípios de Ipixuna e Guajará, no Amazonas.

A Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul contribui para o controle e a regularização das embarcações no alto e médio Juruá, realizando ações em prol da Segurança do Tráfego Aquaviário, da Proteção da Vida Humana e da Prevenção da Poluição Hídrica.

Formação Profissional dos Fluviários Criação do Centro Técnico de Formação de Fluviários da Amazônia Ocidental (CTFFAO)

No dia 22 de agosto de 2012, a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC) apresentou sugestões para adequação dos currículos dos cursos, tendo como base o atendimento das necessidades específicas da navegação fluvial nos rios da Amazônia Ocidental, os quais já estavam sendo modificados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), com o propósito de viabilizar, com meios próprios e de entidades privadas ou públicas, cursos que eram anteriormente realizados somente no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém, PA.

No dia 11 de dezembro de 2012, foi firmado o convênio entre o Com9ºDN e a SOAMAR/AM para a revitalização e aparelhamento das instalações da antiga sede da CFAOC, visando sediar o futuro CTFFAO. Iniciava-se, então, a parceria entre as empresas da região, que contribuiriam para a realização das obras, iniciadas em 17 de dezembro de 2012.



Cerimônia de Inauguração do CTFFAO
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Em 15 de abril de 2013, foi inaugurado, em Manaus, o Centro Técnico de Formação de Fluviários da Amazônia Ocidental (CTFFAO), com a presença do Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Luiz Fernando Palmer Fonseca, do Comandante do 9º Distrito Naval, Vice-Almirante Antonio Carlos Frade Carneiro, acompanhado do Comandante nomeado, Vice-Almirante Domingos Savio Almeida Nogueira, além de autoridades civis, militares, membros da Sociedade Amigos da Marinha do Estado do Amazonas (SOAMAR-AM) e representantes de Empresas de Navegação, apoiadores do projeto de criação do Centro.

Implantação de cursos de maior graduação no CTFFAO

Em 2014, com o apoio da DPC, do Com9ºDN e do Centro de Instrução Graça Aranha (CIAGA), foi transferido para o CTFFAO o simulador GMDSS, que possibilitou a aplicação dos cursos presenciais para habilitação dos aquaviários nas categorias de Mestres Fluviais e Pilotos Fluviais, uma grande conquista para a comunidade aquaviária, uma vez que esses cursos somente eram ministrados no Rio de Janeiro e Belém, onde a demanda local não era suprida pelas vagas disponibilizadas pelos Centros de Instrução.

Também naquele ano, com o apoio do Centro de Análise e Sistemas Navais (CASNAV), que forneceu totalmente gratuito o software do simulador radar, o qual se encontra montado no CTFFAO, foi possível realizar o Curso Especial Prático de Operador Radar, finalizando assim o pacote de cursos presenciais do Curso de Aperfeiçoamento de Convés.

Celebração dos acordos administrativos entre a MB e Instituições de Ensino

Também com o fito de contribuir para o aumento de vagas na formação aquaviária e, principalmente, no aperfeiçoamento, a CFAOC realizou e encontra-se em fase final de celebração dos seguintes acordos administrativos:

- Acordo de Cooperação Técnica com o Instituto Federal do Amazonas (IFAM) – possibilitará a realização dos cursos de formação

de aquaviários do 2º Grupo (Fluviários) e 3º Grupo (Pescadores), com recursos do PRONATEC, portanto, totalmente sem ônus para a MB;

- Processo de Credenciamento com o Centro de Educação Tecnológica do Amazonas (CETAM) - possibilitará a realização dos cursos de Formação, Especial e Aperfeiçoamento, sem ônus para MB; e

- Processo de Credenciamento com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) - possibilitará a realização dos cursos previstos no PREPOM, em especial a fase presencial do Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas.

A celebração dos convênios permitirá que seja oferecida à comunidade aquaviária um maior número de alunos formados, e contribuirá, sobretudo, na ascensão às categorias superiores, anseio e necessidade dessa comunidade.

Fruto do início das parcerias acima citadas, foi realizada, no período de 25 de agosto a 19 de setembro de 2014, a formação da primeira turma de Condutores Maquinista - Motoristas Fluviais formada em Manaus. O curso aconteceu nas instalações do SENAI, Campus Manaus, e na ENRN.

Em relação à parceria MB e CETAM, foram realizados, no período de 11 de agosto a 1º de dezembro de 2014, no CTFFAO, dois Cursos de Formação de Aquaviários de Convés e Máquinas, formando assim, mais 60 novos aquaviários.

O Acordo de Cooperação Técnica com o IFAM foi assinado no 1º semestre de 2015.

Também, com a parceria do Governo do Estado do Amazonas, por meio da Secretaria Estadual de Educação, e com o objetivo de atender um maior número de aquaviários no tocante à realização de Cursos de Formação de Aquaviários na sua modalidade básica e seguindo um projeto de sucesso, já bastante difundido na Europa e Estados Unidos da América, a CFAOC encontra-se em fase de planejamento para realização de um curso piloto, com aulas mediadas pelo sistema presencial de videoconferência e tecnologia Internet Protocol Television (IPTV). A realização do curso piloto encontra-se devidamente aprovada pela DPC e é intenção de iniciá-lo em 2015.

Cursos para Trabalhadores Portuários Avulsos

Em 2014, foram realizados, em parceria entre a Marinha e o Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) para a execução do PREPOM-Portuários, seis cursos para a formação e aperfeiçoamento de trabalhadores para o Porto de Manaus perfazendo um total de 184 formandos nos cursos de Básico Trabalhador Portuário; Básico de Arrumação de Carga e Estivagem Técnica; Sinalização para Movimentação de Carga; Operação de Cargas Perigosas; Peação e Despeção de Carga; e Operação de Guindaste de Terra.

Resultado expressivo alcançado

Desta forma, hoje a CFAOC, por intermédio do CTFFAO, formou em 2014, 1.905 fluviários nas mais diversas categorias, atingindo um número de formandos três vezes maior à meta inicial de sua criação, que era a formação de seiscentos fluviários por ano, além de formar, também, fluviários de Convés até a categoria de Piloto Fluvial e, na categoria de Máquinas até Condutores Maquinistas-Motoristas Fluviais.

Cursos são oferecidos à sociedade

Os seguintes cursos são oferecidos à sociedade:

- Curso Especial de Acesso a Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial;
- Curso de adaptação para Aquaviários - Cozinheiros, Taifeiros, Enfermeiros e Auxiliar de Saúde;
- Cursos de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para a Seção Convés;
- Cursos de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para Seção Máquinas;
- Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e de Máquinas;
- Curso Especial Básico de Combate a Incêndio;
- Curso Especial Avançado de Combate a Incêndio;

- Curso Especial de Familiarização em Balsas Transportadoras de Petróleo, seus derivados e Etanol (EFPB);
- Curso Especial de Rádio Operador Restrito;
- Curso Especial Prático de Operador Radar;
- Curso Especial de Segurança de Embarcações de Passageiros;
- Curso Especial de Sobrevivência Pessoal; e
- Curso Especial de Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais.

Empresas colaboradoras

Cabe ressaltar a relação das empresas que contribuíram para a criação do Centro:

- AMAZONAV - Amazonas Navegação;
- Amazongás Distribuidora de GLP Ltda.;
- Atlantis da Amazônia Comércio Ltda.;
- Chibatão Navegação e Comércio Ltda.;
- Cidade Transportes Ltda.;
- Cimento Vencemos do Amazonas Ltda.;
- Companhia de Navegação da Amazônia.;
- Delima Comércio e Navegação Ltda.;
- E. D. Lopes e Cia. Ltda.;
- Estaleiro Rio Negro (ERIN);
- Grupo VDA;
- Hermasa Navegação da Amazônia S.A.;
- Itaiguara Transportes Ltda.;
- Navegação Nóbrega Ltda.;
- Norte Cimento;
- PETROBRAS;
- Oziel Mustafá dos Santos e Cia. Ltda.;
- SD Arquitetura;
- Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas SINDARMA;
- Sociedade dos Amigos da Marinha (SOAMAR/AM);
- Sociedade Fogás Ltda.;
- Socorro Carvalho Transportes e Construções.;
- Superterminais Comércio e Indústria Ltda.;
- Transportes Bertolini Ltda.; e
- Waldomiro P. Lustoza e Cia. Ltda.



Turma do Curso (EFBP)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



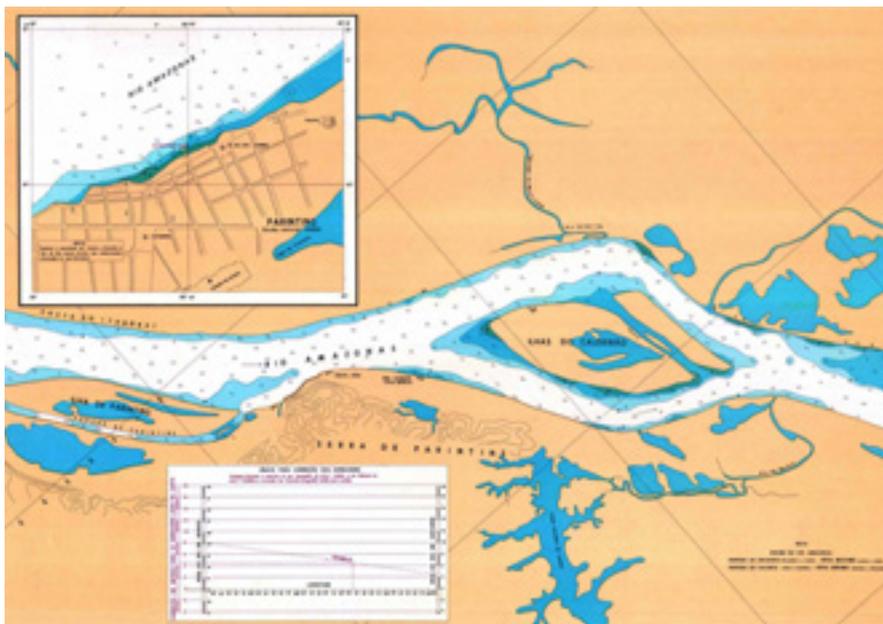
Turmas de formandos no curso de Marinheiro Fluvial de Máquinas (MFM) e
Marinheiro Fluvial de Convés (MFC) (Fonte: MARINHA DO BRASIL)

CAPÍTULO 10

LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO E SINALIZAÇÃO NÁUTICA FLUVIAL

Por Capitão de Fragata Marcelo Oro de Carvalho

O Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9) contribui com a segurança da navegação na área do Com9°DN, efetuando a atualização da cartografia náutica e contribuindo para a orientação e a coordenação do planejamento, controle e execução das atividades da sinalização náutica sob responsabilidade de entidade extra-Marinha do Brasil, propondo modificações nos sinais náuticos sempre que for necessário, em função de alterações de batimetria ou das características do tráfego fluvial ou quaisquer outras que visem ao seu aperfeiçoamento.



Atualização cartográfica (SSN-9)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Para consecução de suas tarefas, o SSN-9 possui como meios subordinados dois Avisos Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu) da Classe *Rio Tocantins*, o AvHoFluRioSolimões, incorporado em 4 de Junho de 2013, e o AvHoFluRioNegro, incorporado em 15 de agosto de 2013, ficando subordinados, inicialmente, ao ComFlotAM. Em 1º de abril de 2015, o SSN-9 recebeu o Navio Hidroceanográfico Fluvial (NHoFlu) Rio Branco, em cerimônia que contou com a presença do Ministro da Defesa, Sr. Jacques Wagner. Esses meios têm a missão de executar os Levantamentos Hidroceanográficos (LH) em águas interiores na Bacia Amazônica, com a finalidade da atualização contínua da cartografia náutica das principais hidrovias na região, sendo de fundamental importância o conhecimento preciso e atualizado do canal de navegação dos rios amazônicos, o que possibilitará melhoria na segurança da navegação.

Com relação à sinalização náutica da região, a MB possui sob sua responsabilidade nove sinais náuticos, sendo: seis faroletes (Moronas, Jacaré, Capella e Porto Equador, no Rio Amazonas, e Barro Alto e Manacapuru, no Rio Solimões), e três boias de sinalização (Encontro das Águas, Pedras do Anselmo e Pedras de Belém, todas no Rio Negro).



Navios Mercantes fundeados próximo ao encontro das águas
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Marinha do Brasil ativa o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste

No dia 22 de outubro de 2014, foi ativado, na cidade de Manaus, AM, o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), fruto de investimentos oriundos do Programa Calha Norte, com o propósito de atender a demanda pelo conhecimento cartográfico da Amazônia Ocidental, devido ao incremento do tráfego mercante comercial e do crescente interesse da Marinha do Brasil na região.



Ativação do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Para ilustrar a importância da criação do SSN-9 para a região, na definição do Ministério dos Transportes, temos: “As hidrovias de interior podem ser rios, lagos e lagoas navegáveis que receberam algum tipo de melhoria/sinalização/balizamento para que um determinado tipo de embarcação possa trafegar com segurança por esta via”.

Diante desse conceito e com o aumento significativo do volume do tráfego comercial, em decorrência do escoamento do petróleo e GLP de Urucu, da soja e fertilizantes pelo Rio Madeira,

de eletroeletrônicos e automotivos, produzidos na Zona Franca de Manaus, entre os mais significativos, em termos econômicos, a opção hidroviária possibilita a redução de tarifas e fretes na circulação de pessoas e cargas, potencializando diversas atividades produtivas.

Na Amazônia estima-se que a extensão das vias navegáveis da região, para efeito de embarcações de médio e grande porte, seja da ordem de 22.000km (equivalente a, aproximadamente, duas vezes e meia a extensão do litoral brasileiro), das quais, 10.385km estão na Amazônia Ocidental, o que, aliado à enorme e frequente variabilidade das características morfológicas do leito e das margens dos principais rios da Bacia Amazônica, requer esforço elevado e sistemático para a atualização da cartografia náutica da região.



Prédio do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9)
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste

O SSN-9 tem por missão realizar os Levantamentos Hidrográficos nos principais rios da Amazônia Ocidental, mantendo atualizado o conhecimento de seu canal navegável e propondo melhorias técnicas na sinalização existente, bem como apoio aos órgãos e entidades responsáveis pela sinalização náutica, contribuindo para a orientação e a coordenação do planejamento,

controle e execução das atividades afetas a essa área, propondo modificações nos sinais náuticos sempre que for necessário, em função de alterações de batimetria ou das características do tráfego fluvial ou quaisquer outras que visem o seu aperfeiçoamento.



Sala de Cartografia dotada de computadores e plotters
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

As instalações possuem salas projetadas para facilitar a análise e produção cartográfica, contando com equipamentos modernos, pessoal capacitado, além de sua localização próxima ao Rio Negro, o que reduz os custos logísticos, tanto com a condução dos serviços afetos à cartografia como à fiscalização da sinalização náutica.

Os três navios subordinados foram projetados para conduzir os serviços de campo, com capacidade de realizar Levantamentos Hidrográficos com ecobatímetro monofeixe, sendo que o NHoFluRioBranco pode coletar dados ambientais e realizar apoio à pesquisa de campo.

Navio Hidroceanográfico Fluvial *Rio Branco*

Com cerca de 70% de conteúdo nacional, o NHoFlu Rio Branco teve seu projeto de concepção realizado pelo Centro de Projetos de Navios, tendo sido posteriormente detalhado pelo estaleiro INACE, contratado após ter sido selecionado em processo licitatório. Tal comprometimento com a construção do NhoFlu, pelo estaleiro, demandou um incremento em sua capacidade tecnológica na construção de navios militares e de pesquisa, gerando empregos e contribuindo para o fortalecimento da indústria naval.

Destacam-se os aprimoramentos introduzidos nas linhas de casco, que possibilitaram a redução do custo de posse do navio, moderno Sistema de Controle e Monitoramento (SCM) e a incorporação tecnológica do sistema de sanitários a vácuo e de uma Unidade de Tratamento de Águas Servidas (UTAS), que incorporam importantes conceitos de sustentabilidade, em atendimento aos Diplomas Ambientais vigentes. A sua aquisição, da mesma forma que os AvHoFlu, foi fruto do Projeto de Cartografia da Amazônia.

O NHoFluRioBranco recebe o nome em homenagem ao rio homônimo, que nasce no Estado de Roraima, e tem sua foz no Rio Negro, e ao Barão do Rio Branco, que foi um grande diplomata que solucionou alguns de nossos conflitos de fronteiras, sendo considerado o patrono da Diplomacia Brasileira.

O navio será empregado na coleta de dados hidroceanográficos e em atividades inerentes à segurança da navegação. Adicionalmente poderá ser empregado na formação e adestramento de pessoal, nas ações de presença em função de necessidades da política externa brasileira, na coleta de dados ambientais em apoio ao planejamento e à execução de operações ribeirinhas, e em missões de esclarecimento. Também poderá realizar, de maneira limitada, socorro e obtenção de informações operacionais, em apoio aos órgãos governamentais, na Defesa Civil, nas Ações Cívico-Sociais e na preservação do meio ambiente, bem como prover apoio logístico restrito aos Avisos Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu), durante a realização de campanhas hidroceanográficas.



Navio Hidroceanográfico Fluvial *Rio Branco*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Mascote do NHoFluRioBranco



Navio Hidroceanográfico Fluvial *Rio Branco*
Mascote: *O Ariranha da Amazônia*

Heráldica do NHoFlu RioBranco



Brasão do
NHoFluRioBranco

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, campo de verde com uma faixa ondulada de prata e no chefe uma coroa de barão.

Explicação

Rio Branco, rio da Amazônia, afluente da margem esquerda do Rio Negro; também título de nobreza com que foi agraciado JOSÉ MARIA DA SILVA PARANHOS JÚNIOR (1845-1912), historiador, diplomata, chanceler e bem sucedido defensor do Brasil em arbitragens de questões de limites, especialmente com a República da Argentina (Missões) e República Francesa (Amapá). Também as difíceis questões do Acre e do condomínio da Lagoa Mirim e Rio Jaguarão foram sabiamente conduzidas pelo grande brasileiro. Foi presidente perpétuo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e membro da Academia Brasileira de Letras.

No campo de verde, evocativo da portentosa floresta amazônica, a faixa de prata e a coroa de barão evocam a assombrosa figura do grande chanceler, graças a quem aquela importante parcela do território nacional foi preservada para o nosso país, aludindo ambos os atributos ao nome do navio.

Características do NHoFluRioBranco

- Comprimento Total – 47,34 m;
- Comprimento entre Perpendiculares – 44,40 m;
- Boca Máxima – 8,45 m;
- Pontal – 3,55 m;
- Deslocamento Leve – 352,9 t;
- Deslocamento Carregado – 610,6 t;
- Calado Leve – 1,25 m;
- Calado Carregado – 1,97 m; e
- Tripulação – 36 militares.

Avisos Hidroceanográficos Fluviais da Classe *Rio Tocantins*

Os Avisos Hidroceanográficos Fluviais da Classe *Tocantins* destinam-se à execução dos levantamentos hidroceanográficos em águas interiores da Bacia Amazônica, com a finalidade de atualização contínua da cartografia náutica das principais hidrovias da região, o que possibilitará melhoria na segurança da navegação.

Seu projeto de concepção, realizado pelo Centro de Projetos de Navios, e a sua construção foi conduzida pelo estaleiro Indústria Naval do Ceará S.A. (INACE), contratado após ter sido selecionado em processo licitatório para a construção de quatro AvHoFlu, sendo dois (AvHoFluRioTocantins e AvHoFluRioXingu) sediados em Belém, PA, subordinados ao Comando do 4º Distrito Naval, e os outros dois (AvHoFluRioSolimões e AvHoFluRioNegro) em Manaus.

O AvHoFluRioSolimões e o AvHoFluRioNegro recebem os seus nomes em homenagem aos rios homônimos. A obtenção dos mesmos está inserida no Projeto de Cartografia da Amazônia, realizado em parceria com o Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira e o Serviço Geológico do Brasil, sob coordenação do Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM), Órgão subordinado ao Ministério da Defesa e responsável pelo repasse dos recursos financeiros. Coube à Marinha do Brasil (MB), por meio da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), coordenar o subprojeto de Cartografia Náutica, de modo a apresentar, como produto final dos trabalhos, as cartas náuticas da Bacia Amazônica.



Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Solimões*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Negro*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Mascotes dos AvHoFlu Classe *Rio Tocantins*



Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Solimões*

Mascote: *O Boto Furioso*



Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Negro*

Mascote: *O Ararajuba da Amazônia*

Heráldica dos AvHoFlu Classe *Rio Tocantins*



Brasão do
AvHoFluRioSolimões

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, campo de azul com esfera armilar de ouro, em pala e aparelhada do mesmo metal; no chefe de negro o peixe boto.

Explicação

No campo de azul, simbólico das águas brasileiras onde opera o aviso, a boia esférica armilar reporta-se a sua missão na realização de levantamentos hidrográficos, oceanográficos, geodésicos, meteorológicos e serviços de sinalização náutica; no chefe de negro o peixe boto, mamífero nativo da Amazônia, cuja lenda afirma que o boto pode se transformar e ir às festas da região na forma de homem bonito e forte, vestido de branco, bronzeado e muito perfumado, que convida as moças para dançar e depois as seduz.



Brasão do
AvHoFluRioNegro

Descrição

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, campo de azul com esfera armilar de ouro, em pala e aparelhada do mesmo metal; no chefe de negro o peixe Acará Bandeira na sua cor e filetado de prata.

Explicação

No campo de azul, simbólico das águas brasileiras onde opera o Aviso, a boia esférica armilar reporta-se a sua missão na realização de levantamentos hidrográficos, oceanográficos, geodésicos, meteorológicos e serviços de sinalização náutica; no chefe de negro o peixe Acará Bandeira originário da região amazônica e extremamente bonito.

Características dos AvHoFlu da Classe *Rio Tocantins*

- Comprimento Total – 25 m;
- Boca Máxima – 6,5 m;
- Pontal – 2,6 m;
- Deslocamento Carregado 140 t;
- Calado Carregado 1,23 m; e
- Tripulação – 14 militares.

CAPÍTULO 11

ESTAÇÃO NAVAL DO RIO NEGRO

Por Capitão de Mar e Guerra Vanilton Nery Badaró

Em virtude da necessidade de apoiar a Flotilha do Amazonas, com o fito de prover facilidades de estacionamento, manutenção e reparo aos navios da Marinha em Manaus, foi criada, pelo Decreto nº 81.659, de 15 de maio de 1987, a Estação Naval do Rio Negro (ENRN), localizada próxima ao encontro das águas dos Rios Negro e Solimões, com modesta infraestrutura, poucas edificações construídas em madeira e acesso por meio do Rio Negro.

Anteriormente, em 1976, com a construção do cais flutuante, foi dado o primeiro passo para o desenvolvimento das atividades da Marinha do Brasil (MB) na Amazônia, possibilitando dessa forma prover energia, água potável e telefone para atender às necessidades do cais e dos navios sediados em Manaus.

Ao longo do tempo, muitos foram os desafios sobrepujados, tornando a ENRN capaz de prover apoio às OM sediadas na área de jurisdição do Com9ºDN. Atualmente, garante que o apoio logístico móvel às operações Navais na Amazônia ocorra com maior mobilidade e flexibilidade, além de prestar apoio logístico fixo, como apoio com viaturas, comunicação, administração das moradias e um departamento industrial capaz de realizar reparos aos meios atracados em seu cais.





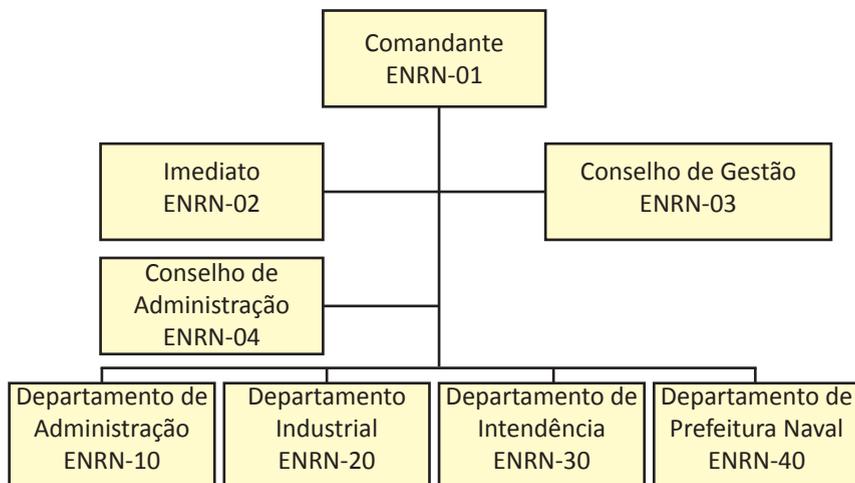
Estação Naval do Rio Negro
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Vinculação Institucional e Técnica

A Estação Naval do Rio Negro possui subordinação hierárquica ao Com9ºDN e técnica às seguintes Organizações:

- Diretoria de Engenharia Naval (DEN): quando exerce atividades industriais nos meios navais;
- Diretoria de Obras Civas da Marinha: quando exerce atividades de construção e reforma de Próprios Nacionais Residenciais (PNR);
- Organizações Militares Orientadoras Técnicas (OMOT): quando executa suas atividades rotineiras relacionadas às gestorias; e
- Consultoria Jurídica da União (CJU) e Tribunal de Contas da União (TCU): quando elabora e realiza procedimentos licitatórios a fim de possibilitar a execução de suas tarefas.

Organograma



Em sua estrutura organizacional, possui quatro Departamentos responsáveis por conduzir as tarefas da OM:

1) Departamento de Administração

- Prover o apoio necessário às atividades administrativas;
- Prover condições adequadas para segurança da ENRN, realizando as obras necessárias e tomando as providências afins;
- Assessorar o Comandante na distribuição de pessoal pelos diversos setores da OM;
- Executar as atividades relativas ao serviço das viaturas administrativas, supervisionando a manutenção e os reparos necessários ao aprestamento das viaturas;
- Executar as atividades referentes à infraestrutura necessária para o funcionamento da ENRN e demais OM apoiadas;
- Executar as atividades relativas aos serviços de telefonia, informática e comunicações, supervisionando a manutenção e os reparos necessários em equipamentos e em linhas de transmissão de dados;
- Prover a regularização dos assuntos pertinentes à carreira do pessoal militar e civil;
- Executar o adestramento do pessoal militar;

- i) Executar os serviços de policiamento, identificação de pessoal e supervisionar o estacionamento de viaturas particulares;
- j) Executar as atividades de manutenção predial e urbanização;
- k) Supervisionar os serviços efetivos do pessoal militar concernentes à segurança e à administração; e
- l) Supervisionar o apoio de comunicações aos navios sediados ou em trânsito na área de jurisdição do Com9ºDN.

2) Departamento Industrial

- a) Supervisionar o planejamento e o controle das atividades relativas ao reparo e manutenção de navios e embarcações, compatíveis com as facilidades e os recursos disponíveis;
- b) Supervisionar os serviços industriais necessários à atividade-fim da ENRN como Organização Prestadora de Serviços Especiais (OMPS-E), para o reparo e manutenção dos navios, embarcações miúdas e das OM de terra da área do Com9ºDN;
- c) Supervisionar o fornecimento de facilidades e o apoio aos navios atracados e os docados;
- d) Supervisionar as atividades da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA);
- e) Manter o Arquivo Técnico do Departamento;
- f) Assessorar o Comandante nos entendimentos com os Comandos de Força, visando a elaboração dos programas de atividades industriais especiais e complementares a serem executados pela ENRN;
- g) Planejar a capacitação técnica do pessoal do Departamento; e
- h) Supervisionar a execução da Política Ambiental de acordo com as normas em vigor.

3) Departamento de Intendência

- a) Supervisionar as atividades de contabilidade do material estocado, determinação corrente de necessidades, controle de estoque, controle de inventário, armazenagem e fornecimento, necessárias à concretização do abastecimento;
- b) Supervisionar o controle do material cadastrado no SISBENF, sob a responsabilidade da ENRN;

c) Supervisionar a atividade de aquisição, decorrente das determinações de necessidades formuladas pelos Departamentos;

d) Supervisionar as atividades relacionadas à obtenção de material e contratação de empresas para execução dos serviços industriais;

e) Apresentar ao Conselho Econômico relatório sobre a situação financeira, orçamentária e patrimonial;

f) Supervisionar as atividades relativas à Sistemática do Plano Diretor;

g) Supervisionar as atividades relativas à contabilidade de custos e ao faturamento da OMPS-E; e

h) Supervisionar as atividades relativas à aplicação dos recursos orçamentários e de Caixa de Economias.

4) Departamento de Prefeitura Naval

a) Administrar os programas de obras e manutenção dos imóveis das áreas administrativas da ENRN;

b) Prover a manutenção das residências, jardins e alamedas localizadas nas vilas navais, bem como dos equipamentos, móveis e imóveis sob sua responsabilidade;

c) Controlar os tombos sob a responsabilidade da ENRN;

d) Fiscalizar o uso dos PNR; e

e) Fiscalizar o trabalho do pessoal subordinado e efetuar o rodízio das funções internas.

Sobre a Estação Naval do Rio Negro

A ENRN oferece as seguintes facilidades portuárias: cais com energia, água e cabo de transmissão de dados conectado a RECIM. Dispõe ainda de oficinas com equipamentos capazes de realizar reparos de 3º escalão.

Possui, sob sua administração, duas vilas navais: a Vila Humaitá, com 107 moradias, e a Vila Buriti, com 486 moradias.

Possui um refeitório moderno e uma cozinha construída dentro das normas preconizadas pela ANVISA.



Complexo Naval do Rio Negro
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)



Visão frontal do refeitório



Visão interna do refeitório

Visão Estratégica

A ENRN é uma unidade capaz de prestar apoio básico às OM de terra e navios da MB operando na região, com todos os meios, materiais e serviços necessários ao seu pleno funcionamento, de modo a realizar reparos de 2º escalão em meios navais de forma eficiente e eficaz.

Produtos e Serviços

A ENRN tem capacidade de realizar os seguintes serviços e produtos alinhados com seu ramo de atividade:

1) *Serviços de Manobra e docagem*

- Docagem de embarcações com até 1.000 toneladas de deslocamento, 60,96m de comprimento, 22,06m de largura total e 14,88m de largura interna, calado de até 8,23m.



Docagem do AvHoFluRioNegro e do AvHoFluRSolimões
no Dique Flutuante *Jerônimo Gonçalves*
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

2) *Serviços em Motores e Rabetas*

- Verificação de alinhamento de propulsores, eixos e bombas.



Verificação de Propulsores e Eixo
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

3) *Serviços de Refrigeração*

- Instalação, manutenção preventiva e corretiva de condicionadores de ar tipo janela;
- Instalação, manutenção preventiva e corretiva de centrais de ar condicionado; e
- Manutenção preventiva e corretiva de frigoríficas de pequeno porte.



Serviço de refrigeração
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

4) Serviços de Tornearia e Ajustagem

- Torneamento de precisão em eixos de até 6 metros de comprimento e 4 polegadas de diâmetro;
- Torneamento interno e externo em peças cônicas;
- Passe em sede válvula;
- Confeção de flanges;
- Usinagem de flanges, mancais e hastes de válvulas;
- Abertura de rasgos externos;
- Abertura de furos de até 2½ de diâmetro;
- Encamisamento de eixo;
- Confeção de buchas, luvas, hastes, peças e parafusos (exceto parafuso sem fim) e chavetas; e
- Execução de serviço de furação, rosqueamento, aplainamento, fresagem e mandrilhamento.



Serviço de tornearia e ajustagem
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

5) Serviços de Metalurgia

- Pequenos reparos industriais;
- Corte de oxiacetileno em chapas de até 1" de espessura;
- Dobra chapa de até 9mm;

- Solda oxiacetileno em chapas finas;
- Confecção de bases em cantoneiras;
- Recuperação de estruturas danificadas;
- Soldagem elétrica em qualquer tipo de ferro;
- Confecção de redes retas para baixa pressão;
- Confecção de redes curvas de até uma polegada de diâmetro para baixa pressão;
- Inspeção e substituição de ânodos de sacrifício; e
- Reparos e confecção de balaustradas e grades de proteção.

6) *Serviços de Carpintaria*

- Trabalhos em madeira em geral, tais como: confecção de armários, estrados, bancos, mesas, cadeiras, balcões, prateleiras, claviculários, berços para lancha, suporte para tambores, soleiras, escoras, cunhas, bujões, remos, envernizamento.



Serviços de carpintaria
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

7) *Serviços de Eletricidade*

- Reparo de pequeno porte em instalações elétricas (calha, tomadas, interruptor etc.);
- Operação de geradores;
- Reparo em máquinas de carpintaria;
- Troca de fusíveis de alta-tensão;
- Manobra de subestação 13.8kw; e
- Reparo em quadros de bombas e motores.



Serviço em Eletricidade
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

8) *Serviços de Eletrônica*

- Manutenção de antenas;
- Pesquisa de avarias a níveis de módulos e cartões convencionais;
- Manutenção do transmissores ET/ ET/ERT-7;
- Manutenção dos transceptores SRC-1;
- Manutenção do receptor URR-3;
- Manutenção preventiva de ecobatímetro;
- Emissão de laudo técnico de ecobatímetro; e
- Remoção e/ou instalação de equipamentos a bordo ou em terra.



Serviço em eletrônica
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

9) *Serviços em Máquinas e Bombas*

- Montagem, desmontagem e instalação de bombas, válvulas e trechos de rede;
- Instalação de válvulas do tipo globo, gaveta, esférica e borboleta de pequeno e médio porte;
- Serviços em bomba, centrífuga, monoestágio e bomba centrífuga autoaspirante.



Serviços em máquinas e bombas
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

10) *Outros serviços e produtos*

- Disponibilidade de cais acostável e serviços de atracação;
- Apoio de empurrador;
- Fornecimento de água potável e energia elétrica;
- Serviço de transporte e apoio para manobras de peso;
- Combate a incêndio;
- Serviço de prevenção ambiental;
- Reparo em instalações elétricas prediais;
- Manutenção de residências localizadas nas Vilas Navais; e
- Fiscalização do uso dos PNR;

Valores Organizacionais

Valores	Comportamentos
Solidariedade	Presença de atos de bondade em todas as pessoas à volta. Podemos perceber constantemente no dia a dia a presença deste valor na tripulação da ENRN.
Honestidade	Obediência incondicional às regras morais existentes. Dessa forma, o trabalho está acima da amizade, ou seja, nada de errado é feito em prol de laços entre os militares, servidores civis ou representantes dos fornecedores.
Profissionalismo	Presença de atos de bondade em todas as pessoas à volta. Podemos perceber constantemente no dia a dia a presença deste valor na tripulação da ENRN.
Ética	Todos os militares da tripulação da ENRN seguem a ética em suas funções.
Lealdade	Toda a tripulação mostra-se fiel aos seus pares, superiores e subordinados.
Participação	Todos os projetos implantados ou gerenciados pela ENRN contam com a participação de todos os envolvidos.

Visão de Futuro

“Ser elevada à categoria de Base Naval até 2020, promovendo reparos navais e residenciais de qualidade e contribuindo para a boa aplicação dos recursos públicos, sendo reconhecida por sua efetividade no apoio logístico e pela motivação do seu pessoal, atuando em prol do desenvolvimento da Marinha do Brasil na Amazônia.”

Assuntos Relacionados à Visão de Futuro

Programa Calha Norte

O programa surgiu com o objetivo de promover a ocupação e o desenvolvimento ordenado e sustentável da região amazônica. Obras em rodovias, portos, escolas, hospitais e redes de energia elétrica, além de instalações que reforçam a segurança nas fronteiras e o combate ao narcotráfico, integram as duas frentes do programa: o fortalecimento da defesa em prol da soberania e o incremento no desenvolvimento regional.

O apoio logístico do Calha Norte é realizado por intermédio da Marinha, do Exército e da Aeronáutica. Os militares instalados na região amazônica também contribuem para o fortalecimento da soberania nacional, realizando vigilância que abrange uma faixa de extensão de 10.938 quilômetros de fronteira, do extremo sul de Rondônia, até o município de Oiapoque, no Amapá. Segundo o Portal Brasil, este Programa já beneficiou 74 municípios em 2013.

Assim, a ENRN constitui a principal forma de Apoio Logístico Fixo da Marinha na região, garantindo-lhe uma posição de destaque nesse programa.

Operações Ribeirinhas

A Estratégia Nacional de Defesa reserva especial atenção para as preocupações referentes à defesa da Amazônia, destacando o emprego dos meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais nas calhas dos rios navegáveis, assim o fazendo em função do potencial presente na citada região e da conseqüente possibilidade de cobiças externas.

As inúmeras tarefas reservadas aos Fuzileiros Navais neste quadro são complexas e exigem estreita coordenação com os meios navais e aeronavais, além de ocorrerem em ambiente operacional distinto do comumente encontrado em nossas Operações Anfíbias.

Com isso, a ENRN necessita estar pronta para apoiar os meios navais de modo a garantir o máximo de disponibilidade desses meios, contribuindo com o apoio às Operações Ribeirinhas.

Prioridade para a Região Amazônica

Segundo a Estratégia Nacional de Defesa, a Amazônia representa um dos focos de maior interesse para a defesa. A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira. Repudiará, pela prática de atos de desenvolvimento e de defesa, qualquer tentativa de tutela sobre as suas decisões a respeito de preservação, de desenvolvimento e de defesa da Amazônia. Não permitirá que organizações ou indivíduos sirvam de instrumentos para interesses estrangeiros – políticos ou econômicos – que queiram enfraquecer a soberania brasileira.

Dessa forma, a ENRN possui um papel fundamental na manutenção dos meios operativos presentes nessa região, o que lhe garantirá um destaque nesse cenário.

Desenvolvimento da mobilidade e capacidade logística na Região Amazônica

De acordo com a Estratégia Nacional de Defesa, é importante possuir estruturas de transporte e de comando e controle que possam operar em grande variedade de circunstâncias, inclusive sob as condições extraordinárias impostas por um conflito armado.

A ENRN ocupa um local estratégico que pode vir a garantir condições superiores em um conflito armado.

A presença da ENRN, em Manaus, contribui para que a Marinha do Brasil consiga cumprir suas atribuições constitucionais, servindo de suporte a todas as outras organizações do Com9ºDN e da sociedade civil, colaborando com a permanência da instituição nesta região de importância vital à nação.

CAPÍTULO 12

POLICLÍNICA NAVAL DE MANAUS

Por Capitão de Mar e Guerra (Md) Cleódnei Baiense Bezerra

A Policlínica Naval de Manaus – PNMa, desde a sua fundação em 2009, preocupa-se em oferecer um atendimento de alta qualidade aos seus pacientes, acreditando que nosso trabalho não é tratar de doenças, mas cuidar de pessoas.



Policlínica Naval de Manaus
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Histórico

A sua história tem início no ano de 1979, quando os primeiros atendimentos eram realizados nas dependências da Estação Naval do Rio Negro, ainda como posto médico, onde ocorriam as consultas médicas, exames laboratoriais e avaliações médicas periciais, além da atuação dos seus profissionais de saúde destacados nos Navios de Assistência Hospitalar e Navios-Patrolha Fluvial, desbravando os rios da Amazônia, prestando assistência médica às populações ribeirinhas mais distantes.

No ano de 1993, devido ao avanço e com a implementação de um volume maior de recursos nesta região, houve a necessidade do redimensionamento das instalações físicas, a fim de permitir o tratamento adequado às demandas que ora se apresentavam, criando-se então o Ambulatório Naval de Manaus, subordinado administrativamente à Estação Naval do Rio Negro, passando a funcionar nas antigas dependências da Escola Estadual Barão de Tefé, contando com os serviços de diversas especialidades médicas, odontológicas, laboratoriais e pela Junta Regular de Saúde (JRS).

Em 1999, passou a integrar o Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO), prestando serviços de assistência à saúde, em nível primário.

Os anos se passaram e, em 2007, a Alta Administração Naval vislumbrou a necessidade de iniciar a construção de novas dependências para a instalação do Departamento de Odontologia, ocupando o andar superior do ambulatório, já que nas antigas instalações, a odontologia funcionava onde, hoje, é a Rádio Marinha. As atuais instalações foram então inauguradas em 29 de agosto de 2008, integrando todo o atendimento em um único local, contando com dez consultórios, recepção, escovódromo, laboratório de prótese e sala de esterilização.

Para ampliar os serviços de assistência médica nos anos de 2007, 2008 e no começo de 2009, foram realizadas várias modificações nas edificações, bem como o embarque de mais profissionais e a aquisição de novos equipamentos.

Atualmente, a Policlínica Naval de Manaus é prestadora de serviços do Sistema de Saúde da Marinha (SSM), e atende nos subsistemas: Assistencial, Pericial e Operativo.

Um grande programa de expansão, em estado de aprovação, pela Marinha do Brasil, idealiza um aumento exponencial na capacidade de atendimento em nossa estrutura interna, almejando a ampliação da assistência prestada aos usuários com a inclusão de serviços de alta complexidade.

Princípios

A PNMa possui como missão, garantir a assistência na área de saúde, a fim de promover qualidade de vida aos usuários do SSM, e comunidades abrangidas pelos “Navios da Esperança”, visando ser uma Organização Militar da Marinha do Brasil, prestadora de serviços de saúde, buscando a excelência no âmbito da prevenção, tratamento e reabilitação em saúde, priorizando a humanização de todos os serviços prestados, proporcionando a satisfação aos seus clientes.

Tendo em vista cumprir sua missão, a Policlínica Naval de Manaus possui como princípios de valores a DISCIPLINA e HIERARQUIA, pilares das instituições militares, além de buscar por EFETIVIDADE de seus serviços, PROFISSIONALISMO de seus militares em todas as áreas de atuação e HUMANIZAÇÃO da assistência com valorização de nossos usuários.

Estrutura de Serviços

A Policlínica Naval de Manaus atende no Subsistema Assistencial, presta atendimento em saúde de baixa e média complexidade aos usuários do SSM, no Subsistema Médico-Pericial, através da Junta Regular de Saúde (JRS), realiza os exames periciais dos militares e civis da nossa área de abrangência e no Subsistema Operativo, através dos destaques dos militares de saúde, nos navios do ComFlotAM, apoia nas unidades operativas, subordinadas ao Com9ºDN, e contribui com ações cívico-sociais, a fim de auxiliar as comunidades a solucionar os seus problemas mais prementes, desenvolvendo o espírito cívico e comunitário do cidadão.

Serviços Oferecidos

Atendimento Médico

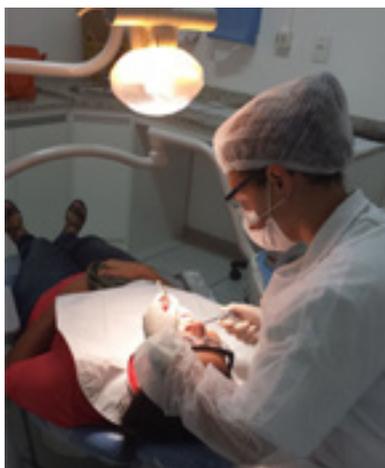
Aos usuários do SSM, é oferecido atendimento médico-ambulatorial de clínica médica, pediatria, ginecologia e obstetrícia, ortopedia, urologia, oftalmologia, dermatologia, cirurgia vascular e medicina preventiva através dos Programas de Saúde da Marinha do Brasil.



A PNMa conta com o apoio dos hospitais do Exército e Força Aérea Brasileira, e outros hospitais e serviços especializados credenciados.

Consultório de Pediatria - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Atendimento Odontológico



Realiza atendimento nas áreas de clínica geral, prótese dentária, cirurgia geral, endodontia, odontopediatria, periodontia e serviços de odontologia preventiva.

Consultório de Odontologia - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Atendimento Fisioterápico



Sala de Fisioterapia - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Proporciona um serviço de prevenção e reabilitação criativo e estimulante através de um trabalho de equipe atualizada.

Atendimento Psicológico

Promove o bem-estar social e mental, através do acolhimento pessoal e familiar, aplicando recursos médicos, psicológicos e terapêuticos, garantindo a qualidade de vida e reinserção social.

Consultório de Psicologia - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)



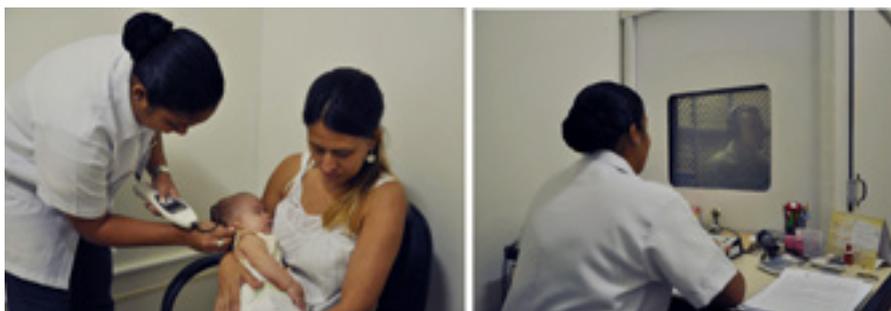
Atendimento Nutricional



Promove a alimentação saudável e presta atendimento clínico especializado em alimentação e nutrição, aos usuários do Sistema de Saúde da Marinha (SSM), com necessidades de intervenção nutricional para melhoria da saúde, reeducação alimentar ou dietas para condições especiais como nos casos de sobrepeso, obesidade, diabetes, hipertensão, dislipidemias, doenças metabólicas e outras.

Consultório de Nutrição - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Atendimento de Fonoaudiometria



Consultório de Fonoaudiometria - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Oferece atendimento aos usuários do SSM portadores de patologias da voz, fala, linguagem oral/escrita e motricidade orofacial ou que necessitem de avaliação audiológica. Realiza exames audiométricos clínicos e de inspeções de saúde, além do tratamento fonoaudiológico.

Atendimento Médico-Pericial

A Junta Regular de Saúde/PNMa e a Junta Superior Distrital/Com9ºDN destinam-se a atender os militares da ativa, militares da reserva, que requerem Benefícios ou que estão exercendo atividades de Tarefa por Tempo Certo (TTC), funcionários civis da MB, lotados na área de jurisdição do Com9ºDN, e candidatos a ingresso nos corpos e quadros da MB na área do Com9ºDN.

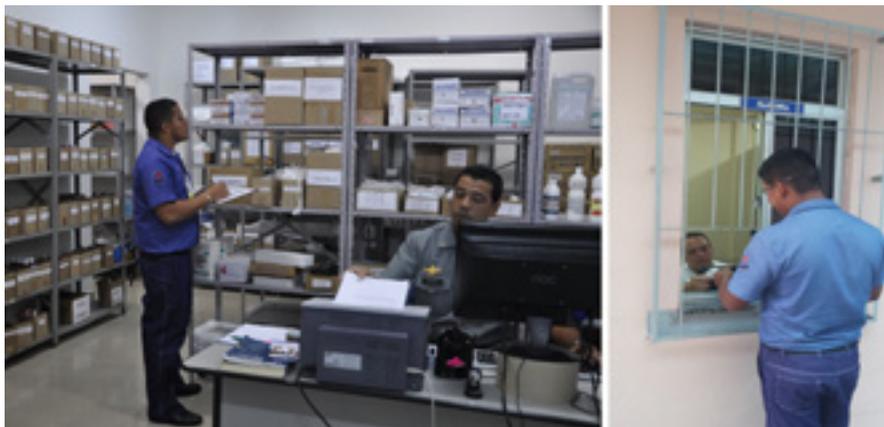
Serviço Laboratoriais e Análises Clínicas



Laboratório - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Presta apoio à saúde com serviço de análise clínica e controle microbiológico dos reservatórios de água no âmbito do Comando do 9º Distrito Naval, na área de Manaus.

Serviço de Farmácia e Serviço de Dispensação de Medicamentos (SeDiMe)



SeDiMe - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Oferece medicamentos de uso contínuo, adquiridos no mercado ou produzidos pelo Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM), e constantes da relação de medicamentos padronizados do SisDiMe com preços inferiores encontrados no mercado.

Serviço de Radiodiagnóstico



O Serviço de Radiodiagnóstico é responsável pela realização dos exames complementares relacionados a métodos de imagem da PNMa, sendo composto de três setores: Raio X digital, Ultrassonografia e Mamografia.

Serviço de Estabilização de Pacientes (SEP)



SEP e Interior da ambulância - PNMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2015)

Presta atendimento médico e enfermagem de urgência e emergência nas 24 horas, contando com o apoio de transporte terrestre nos casos de transferência para hospitais de referência.

Serviço de Arquivo Médico e Estatística (SAME)



O Serviço de Arquivo Médico e Estatística (SAME) é o setor responsável por fornecer e organizar os prontuários para viabilizar as atividades diárias de todas as especialidades médicas.

Serviço de Regulação



Realiza marcação de consultas nas diversas especialidades médicas e serviços de apoio à saúde, oferecidos pela PNMa, e encaminha, para as Organizações de Saúde extra-Marinha, as necessidades não contempladas no nosso serviço.

Serviço Administrativo

A gestão administrativa da Policlínica Naval de Manaus visa alcançar a excelência e efetividade de suas ações, as quais se destinam em diferentes funções para melhoria contínua dos serviços prestados a nossos usuários.



NASHDrMontenegro em atendimento à população ribeirinha
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2010)

Além dos serviços citados, a PNMa apoia os Navios de Assistência Hospitalar (NASH), destacando seus militares de assistência à saúde.



Atendimento à população ribeirinha
(Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2010)

As viagens desses navios, realizadas nos rios da Amazônia, atendem à população carente desta região, e são chamadas de Operações de Assistência Hospitalar à População Ribeirinha, ou simplesmente ASSHOP.

Esta carência encontrada é resultante da distância dos centros urbanos da região; da inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados; da falta de cultura de higiene das populações, da falta de atividades econômicas estáveis e lucrativas, e da falta de infraestrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado). Essas condições adversas resultam em uma situação precária de saúde da população ribeirinha.

Nossa Equipe

Os militares alocados na Policlínica são de diferentes áreas, que trabalham de forma integrada, numa abordagem interdisciplinar. Avalia condições clínicas individuais do paciente, percebe o sujeito em sua integralidade e não como somatório de campos de conhecimento desconectados.

Nosso Foco de Direção

A Policlínica Naval de Manaus orgulha-se de sua história construída com profissionalismo e perseverança, transformando obstáculos em desafios a serem superados, honrando todos os profissionais que nos antecederam e desenvolvendo um horizonte mais amplo mantendo sempre o foco na nobre missão de salvar vidas e cuidar do nosso maior bem que é a saúde da Família Naval e de nossos irmãos ribeirinhos, e de todos aqueles que herdarão o nosso legado com o lema:

“Pelos rios, terra e ar: levando saúde a quem precisar”

CAPÍTULO 13

CENTRO DE INTENDÊNCIA DA MARINHA EM MANAUS

Por Capitão de Mar e Guerra (IM-RM1) Aldernei Manhães de Souza



Centro de Intendência da Marinha em Manaus
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

Criado pela Portaria Ministerial n.º 0285/1995, o Depósito Naval de Manaus – DepNavMa – foi ativado em 22NOV1995, conforme a Ordem do Dia n.º 007/1995, do Comando de Operações Navais.

Por meio da Portaria n.º 121/MB, de 11 de abril de 2011, foi alterada a denominação para Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CeIMMa).

A Alta Administração Naval entendeu que o propósito do então Depósito Naval ia muito além das atividades de abastecimento, requerendo nova estruturação no seu Regulamento e Regimento Interno. Nesse sentido, O CeIMMa passou a ter o propósito de contribuir para a prontidão dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais sediados ou em trânsito, assim como os estabelecimentos de terra apoiados na área de jurisdição do Com9ºDN.

As principais atividades desenvolvidas pelo CeIMMa são divididas por seus Departamentos: Abastecimento, Administração, Finanças, Pagamento, Obtenção e Assessoria Jurídica.

Abastecimento

À Divisão de Abastecimento compete: executar o controle de estoque, a armazenagem e a contabilidade de materiais, estocados na linha de fornecimento do Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM), bem como o seu fornecimento às 29 OM apoiadas por este OD.

Cabem às seções responsáveis pela armazenagem e fornecimento das diversas categorias de materiais as seguintes tarefas: indicar a localização do material a ser estocado; preservar e guardar o material, com especial atenção para a manutenção das condições de temperatura e umidade necessárias à preservação de cada categoria de material; verificar as necessidades de reabastecimento do estoque e participá-las à Seção de Controle de Estoque; preparar a documentação para fornecimento; fornecer os itens às Organizações Militares Consumidoras (OMC) apoiadas; e acompanhar o prazo de validade de todas as categorias de itens estocados, de forma a se evitar a perda dos mesmos.

Às Seções de Inventário e do Programa de Organização de Sobressalentes (POSE) compete, especificamente: coordenar e executar, junto com a equipe do Programa de Organização de Sobressalentes (POSE) dos navios, as atividades atinentes à Subseção do Núcleo do POSE; coordenar e executar as atividades do Inventário Rotativo Permanente (IRP); coordenar e executar as atividades dos Inventários Global e Eventual, conforme prescrito nas normas em vigor; executar as atividades atinentes ao Programa de Destinação de Excesso (PRODESEX); e prestar apoio técnico às Seções de Fardamento, CLG, Sobressalentes de Máquinas (Motores e Eletrônicos), Medicamentos e de Material Comum e Gêneros Frigorificados em relação à estocagem dos materiais recebidos, como também na manutenção do sistema de localização dos paióis.

À Seção de Contabilidade do Material compete, especificamente: emitir Notas de Lançamento, no SIAFI, do material transferido, fornecido e recebido, tanto das movimentações ocorridas no país como no exterior; efetuar as verificações contábeis; analisar e manter o registro da documentação pertinente à contabilidade do material, emitida pelo Sistema de Informações Gerenciais de Abastecimento (SINGRA); e organizar, mensalmente e trimestralmente, a comprovação de material da Organização Militar Fornecedora (OMF), compatibilizando os saldos entre o SINGRA e o SIAFI.

À Seção de Tráfego de Carga compete, especificamente: executar a atividade de tráfego de carga para o material a ser movimentado pelas OM da área do 9ºDN; manter arquivo de toda a documentação referente ao recebimento e ao despacho das cargas; executar a inspeção visual, a perícia técnica, com apoio de uma Assessoria Técnica, quando necessário, e a verificação da conformidade da documentação do material a ser recebido; e realizar a conferência do material recebido nas Comissões de Apoio Logístico, bem como o material oriundo dos Depósitos Primários, participando quaisquer discrepâncias ao Encarregado da Divisão, que deverá informar às OM de origem.

Administração

A Divisão de Administração do Centro de Intendência é responsável por planejar, organizar, coordenar, prover meios e recursos e controlar as demais atividades de apoio às atividades-fim do CeIMMa, dentre elas, a operação e a manutenção das viaturas administrativas, a manutenção das instalações e equipamentos, as cotas de CLG, a Execução Financeira atinente aos créditos recebidos pelo Centro; propor a utilização dos recursos da Caixa de Economias e a gestão patrimonial dos materiais de consumo, material permanente e gerenciar o estoque. Vale ressaltar que a Administração, através da seção de pessoal militar, gerencia os eventos concernentes à carreira de todo o pessoal de bordo, além de subsidiar a Divisão de Pagamento quanto aos direitos pecuniários dos militares. Além disso, elabora e organiza o detalhe de serviço de Praças, submetendo-o à aprovação do Vice-Diretor.

Cabe ainda, à Divisão de Administração compilar as necessidades de todas as outras divisões, para propor e executar o Programa de Aplicação de Recursos (PAR) do CeIMMa; propor a organização de cerimônias civis e militares; e assessorar o Diretor e o Vice-Diretor nas questões ambientais afetas ao CeIMMa, segundo o Sistema de Gestão Ambiental (SGA) simplificado, implantado e mantido conforme normas específicas.

Finanças

Compete à Divisão de Finanças centralizar a Execução Financeira de 20 OM, atuando como Unidade Gestora Executora; emitir e assinar as requisições de transporte (modal aéreo) autorizadas pelo Comando do 9º Distrito Naval (autoridade requisitante), para transporte de pessoal e bagagem em viagens a serviço e por motivo de saúde; coordenar as ações do encerramento do exercício financeiro, orientando as OMAp, quanto aos prazos e saldos existentes, bem como subsidiando quanto à forma de executá-los e; subsidiar o Ordenador de Despesas quanto à solicitações e prestações de contas de Suprimento de Fundos.

Especificamente, em relação à seção de Execução Financeira, compete executar por meio do SIAFI e do SIASG a emissão de Notas de Empenho, de acordo com as SOLEMP encaminhadas pelas OMAp e demais Divisões do CelMMA; realizar as liquidações de despesa por meio do SIAFI, emitindo as Notas de Lançamento, recolhimento de tributos (DARF, DAR, GPS), e Ordens Bancárias para pagamento; solicitar o numerário para pagamento das despesas, por meio de PPF ou Comunica SIAFI, realizando acompanhamento diário do seu atendimento; realizar e manter devidamente arquivado as Prestações de Contas de Execução Financeira, Suprimento de Fundos e de Transferências Voluntárias (Termo de Execução Descentralizada); orientar às OMAp quanto à legalidade e enquadramento das despesas por ocasião da emissão de Notas de Empenho.

Especificamente, em relação à Seção de Requisição de Passagem e Bagagem, compete fiscalizar o contrato de emissão de passagens aéreas; solicitar à empresa contratada a emissão de passagens aéreas; manter o registro das passagens emitidas; certificar e encaminhar os documentos de despesas referentes à passagens emitidas; acompanhar o crédito disponível para custeio de passagens aéreas.

Pagamento

A Divisão de Pagamento atua como Organização Centralizadora (OC) do Pagamento na área do Com9ºDN, apoiando 29 Organizações Militares.

As atividades envolvem realizar as alterações de pagamento solicitadas pelas Organizações Apoiadas (OMAp), processando-as no SISPAG, de acordo com as matérias publicadas em Ordem de Serviço (OS). Em média, são efetuadas cerca de 7.000 digitações mensais de alterações de pagamento, incluindo também as alterações cadastrais que são solicitadas por meio de mensagem.

A Divisão de Pagamento do CeIMMa também atua no adiantamento de pagamento por meio da Conta de Pagamentos Imediatos (COPIMED), recebendo as solicitações, administrando os recursos e efetuando o pagamento para militares nas situações contempladas na norma, como comissões e viagens sem tempo hábil para implantação do direito em Bilhete de Pagamento, cursos, movimentações, auxílio-natalidade, dentre outras. De forma semelhante, analisamos e emitimos parecer dos processos de exercícios anteriores encaminhados ao CeIMMa para autorização da PAPeM e posterior pagamento aos militares.

Exercemos o controle tempestivo do pagamento dos militares que tiveram cessada a relação de vínculo de remuneração com a Marinha (Licenciamento do Serviço Ativo da Marinha), tomando por base as mensagens das OMAp solicitando os bloqueios e suspensão do pagamento.

A Divisão de Pagamento tem como uma de suas funcionalidades dirimir dúvidas a respeito dos assuntos referentes a pagamento, por meio de consulta técnica das OMAp; concentramos o cadastro de e-mail para acesso ao portal de consignações, atendendo aos militares e seus dependentes na área do COM9ºDN.

Obtenção

A Divisão de Obtenção é constituída por quatro seções: Seção de Cadastro, Cotação, Cobrança e Diligenciamento; Seção de Licitações; Seção de Acordos e Atos Administrativos; e Seção de Gerência de Crédito.

A ela compete conduzir, preparar e acompanhar todas as fases dos processos licitatórios, desde a elaboração de editais, respostas aos recursos, julgamento de propostas de preços, Termos de Homologação, e Adjudicação referentes às OM apoiadas cuja a competência lhe seja atribuída e os do CeIMMa.

Executar de forma centralizada as atividades referentes a obtenção de material e contratação de serviços. Cadastrar fornecedores no SICAF (Sistema Integrado de Cadastro da Administração Federal) e mantê-los atualizados quanto à penalidade e notificações aplicadas.

É responsável em providenciar a publicação de todas as fases dos processos licitatórios.

Assessoria Jurídica

À Assessoria Jurídica compete assessorar o Diretor nos assuntos jurídicos em geral, acompanhar os procedimentos licitatórios e acordos administrativos realizados pelo CeIMMa, emitindo notas técnicas e pareceres administrativos, entre outros. Compete, outrossim, instaurar processos administrativos de aplicação de penalidades contra empresas faltosas a partir do recebimento da Papeleta de Ocorrência com o Fornecedor (POF) das OMAp, dando prosseguimento ao feito até a aplicação da sanção, caso reste comprovada a culpa da empresa após o devido processo legal.



Vista aérea do CeIMMa
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por Vice-Almirante (RM1) Domingos Savio Almeida Nogueira

Por fim, o que se propôs demonstrar neste livro é que urge a necessidade de destinação de recursos para essa remota região do País, visando atender necessidades imediatas de melhoramentos da infraestrutura dos rios amazônicos, a fim de: garantir uma eficaz aplicação do Poder Naval na Amazônia Ocidental; garantir a segurança da navegação, através do controle das embarcações, por meio de inspeções navais, da formação adequada dos aquaviários e da fomentação da consciência marítima a todos aqueles que usufruem da Bacia Amazônica; fomentar o comércio via modal hidroviário, mais barato e menos poluente; fomentar a indústria naval, para a geração de portos organizados e seguros; além de incentivar a ciência, a tecnologia e a inovação, tanto das atividades navais, quanto da sustentabilidade necessária à Bacia Amazônica (meio ambiente, aquicultura, pesca e outros).

Contemplando o passado, são admiráveis as proezas e conquistas dos bravos exploradores portugueses, dentre eles o ilustre explorador Pedro Teixeira, que há quase quatro séculos subiu o Rio Amazonas, partindo de Belém do Pará até Quito, no Equador, tomando para si, em nome da Coroa portuguesa, grande parte do que hoje constitui nosso território setentrional. Desta forma, recai sobre nossos ombros a necessidade de zelarmos por tamanha herança, materializada à custa de incontáveis anos de dedicação e vidas humanas.

Apesar da aparência tipicamente terrestre do território amazônico, seus milhares de quilômetros de rios navegáveis nos levam a afirmar a vocação invariavelmente naval da região. Neste contexto, pode-se compreender a complexidade dos afazeres de vigilância e proteção dessas verdadeiras estradas fluviais e a diuturna luta pela segurança de sua navegação. Ao valorizarmos o passado e reconhecermos a importância estratégica de uma região tão peculiar como a Amazônia, tornar-se-á espontânea a compreensão da importância de uma embarcação qualquer para a região e, nesta esteira, de quão essencial se faz a presença de nossa Marinha, cumprindo seu papel de *“irrigadora de recursos na economia do País”*.



Desfile Naval próximo à praia de Ponta Negra, Manaus-AM.
(Fonte: MARINHA DO BRASIL)

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. A geopolítica da Amazônia no século XXI. Manaus: Revista *GeoNorte*, v. 7, p. 945-964, 2013.

BECKER, Berta K. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?. Rio de Janeiro, 2001.

COSTA, Carlos Augusto. *Fuzileiros Navais: da praia de Caiena às ruas do Haiti*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005. 95 p.

ELKFURY, José Henrique Salvi. Batalhão de Operações Ribeirinhas.

O Anfíbio. Rio de Janeiro, 2001, v 20, p. 60-67.

NASCIMENTO, Durbens Martins. A política de Defesa Nacional para a Amazônia e suas consequências ao Programa Calha Norte. Revista *Humanitas* (Belém), 2007.

NUNES, Ilda Helena Oliveira; SILVEIRA, M. A.; VAL, A. L.

O Conhecimento na Amazônia: Análise sobre a Socialização da Ciência, Tecnologia e Inovação. IV Encontro Nacional da Anppas. Brasília: 2008.

OLIVEIRA, Eliezer Rizzo. A Estratégia Nacional de Defesa e a reorganização e transformação das Forças Armadas. *Interesse Nacional*. São Paulo: ano 2, n. 5, p.71-83, abr./jun. 2009.

SILVA, Hilton P. A saúde humana e a Amazônia no século XXI: reflexões sobre os objetivos do milênio. *Novo Caderno NAEA*. 2006 jun; 9 (1):77-94.



