

# A Marinha do Brasil na Amazônia Oriental: história, atualidade e perspectivas

Ricardo Jacques Ferreira<sup>a</sup>

Resumo: A conquista e a manutenção da Amazônia, devido à sua dimensão, aspectos fisiográficos e dificuldade de circulação, sempre se constituíram como desafio ao Estado brasileiro. Juntamente com o Exército e a Força Aérea, a Marinha do Brasil tem sido, ao longo da história, um vetor essencial para o desenvolvimento de tão importante região do país. O presente artigo, elaborado pelo Comandante do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, descortina o papel da força naval brasileira na Amazônia Oriental, em uma perspectiva histórica e analítica, com foco nas principais atividades desenvolvidas pelo 4º Distrito Naval, grande comando naval responsável pela área: patrulha naval, ações cívico-sociais, fuzileiros navais, segurança do tráfego aquaviário, busca e salvamento e hidrografia.

Palavras-chave: Marinha do Brasil, Amazônia, Geopolítica.

## INTRODUÇÃO

A Amazônia Oriental é uma região de características peculiares, com concentrações populacionais esparsas e às margens dos rios. A densa cobertura florestal e as características climatológicas dificultam o estabelecimento de rodovias e outros modais terrestres, aumen-

tando ainda mais a importância dos mais de 6.000 km de rios navegáveis para o desenvolvimento econômico e integração dessa região.

A conquista e ocupação desse espaço se deu com o sacrifício de exploradores, lutando contra as adversidades da floresta amazônica, da inexistência de apoio logístico, do clima inóspito e em rios

---

a Capitão de Mar e Guerra. Comandante do Grupamento de Patrulha Naval do Norte.



sinuosos e com batimetria variável ao longo do ano. Além disso, o isolamento da região em relação aos grandes centros de Poder criou, ao longo da história, momentos de vulnerabilidade à soberania nacional, demandando a presença da Marinha do Brasil nessa região tão desafiadora.<sup>1</sup> Esse conjunto de fatores tornou necessária a adoção de um planejamento mais eficiente no final do século XIX, para o estabelecimento da presença da Marinha na Amazônia Oriental. Era essencial que os navios pudessem controlar e monitorar a área fluvial, com a capacidade de operar, por longos períodos de tempo, afastados de suas bases.<sup>2</sup>

Com o passar dos anos, novos desafios surgiram, como o aumento do tráfego aquaviário para o escoamento logístico do agronegócio, os crimes transfronteiriços e ambientais, aumentando as importâncias das tarefas da Autoridade Marítima<sup>3</sup> e daquelas afetas à Patrulha Naval.

O aprofundamento dos estudos de segurança no século XXI e o estabelecimento da Amazônia

como área de interesse estratégico<sup>4</sup> ressaltaram a importância de elaboração de políticas e estratégias cooperativas, levando a Marinha do Brasil a planejar e executar mudanças organizacionais e de processos para enfrentar os novos desafios.

Em virtude deste cenário que ora se vislumbra, visando a ampliar a discussão em torno da nova conjuntura e seus reflexos na Marinha do Brasil (MB), este artigo tem como propósito apresentar três aspectos assim definidos: um breve histórico da evolução da Marinha na Amazônia Oriental, os resultados obtidos à luz dos desafios atuais e as perspectivas para o futuro. Em face da dimensão do assunto, será atribuída ênfase às ações operacionais e afetas à Autoridade Marítima no período de 2016 a 2018.

## **BREVE HISTÓRIA DA MARINHA NA AMAZÔNIA ORIENTAL**

Em 12 de janeiro de 1616, foi fundada a cidade de Belém, sendo



seu marco inicial a construção do Forte do Castelo do Senhor Santo Cristo do Presépio de Belém, uma edificação de pau-a-pique, à margem, do Igarapé Piri na Baía do Rio Guajará. Esta localização já considerava a relevância da navegação fluvial para a vida econômica e defesa do território. Naquela época, a principal preocupação era a disputa por colônias entre as potências europeias, resultando muitas vezes em ataques de corsários holandeses, ingleses e franceses. Assim, optava-se pelo modelo de se defender por meio de fortificações em terra com canhões contra as invasões vindas pelo rio. Alguns navios eram designados pela coroa portuguesa para permanecerem estacionados temporariamente em Belém para se contrapor a eventuais inimigos.

O verdadeiro embrião da Marinha do presente na Amazônia foi a criação, pelo Governador Geral e Capitão-Mor do Maranhão e Grão Pará, Alexandre de Souza Freire, em 1728, da primeira Força-Naval aqui sediada de forma permanente e a fundação, em 1729, de um con-

junto de oficinas para construção e reparo naval, a que se deu o nome de Casa das Canoas<sup>5</sup>, sendo este o primeiro registro de criação dos estaleiros oficiais na Amazônia.

Em 1761, este conjunto de oficinas foi transferido para o Convento São Boaventura, onde passou a se chamar Arsenal de Marinha do Pará. A transferência trouxe mais atribuições, entre elas a construção de navios de guerra de maior porte para operarem em mar aberto. No ápice de sua atividade, na época da Guerra do Paraguai, o Arsenal de Marinha do Pará construiu uma nau armada com 74 canhões, 5 fragatas de 44 canhões, 4 charruas e 12 calupas artilheiras<sup>6</sup>. Nos anos do pós-guerra, o Arsenal se limitou aos reparos nos navios de guerra, que, mais tarde, constituiriam a Flotilha do Amazonas.

Em 1809, como parte das retaliações impostas pela Coroa Portuguesa a Napoleão, foi realizada a primeira Operação Ribeirinha em cenário amazônico, com a Tomada de Caiena, na Guiana Francesa. Na ocasião, percebeu-se a dificuldade de operar com navios que deveriam



ter características duais (atuar em mar aberto e em área fluvial) e afastados dos grandes centros urbanos do Brasil.

Este mesmo afastamento acaba explicando a maior afinidade com as cidades Portuguesas. Por conta do regime de correntes e de ventos era mais fácil chegar à cidade do Porto do que ao Rio de Janeiro.<sup>7</sup> Tal situação acabou fazendo com que o processo de independência na província do Grão Pará fosse demandou a presença de navios e tropas a fim de garantir a unidade e soberania nacionais, arrastando-se até a adesão do Pará, ocorrida em 15 de agosto de 1823.

Nos anos seguintes, a região norte do país se viu mergulhada num tempo de incertezas e dúvidas, onde a elite local estava dividida sobre o que era realmente ser brasileiro. As camadas mais pobres da sociedade, percebendo a fragilidade da elite local e a estagnação de suas condições sociais mesmo no novo regime, acabaram por tomar parte em movimentos revoltosos, que culminaram com a Cabanagem no período de 1835-1840, já no

período regencial. Mais uma vez, a Marinha participou de forma decisiva, contando, inclusive com a presença de Tamandaré que, à época, tenente, comandava o brigue Cacique. Destacam-se duas missões relevantes, a evacuação do Presidente da província, marechal Manoel Jorge Rodrigues, encurralado no palácio do governo, com oitenta voluntários e dezenas de refugiados e o ataque e a reconquista de Oeiras, último reduto cabano no Pará.

Contudo, mesmo com toda a instabilidade política da região e a despeito da estrutura de reparos e da logística já existente, apenas em 1861 a cidade de Belém recebeu o *Pirajá*, 1º navio a ser estacionado permanentemente na cidade. Até então, os navios eram enviados em expedições de períodos variáveis, retornando às suas sedes em seguida. O *Pirajá* recebeu entre outras missões a de navegar e explorar os rios Negro, Madeira e Purus.

No período de 1861 a 1866, a Marinha Imperial se dedicou a explorar os rios da bacia amazôni-



ca, em um trabalho pioneiro e em condições muito adversas.

A abertura do rio Amazonas para a navegação internacional, em 1866, após anos de pressões externas e de batalhas diplomáticas<sup>8</sup> deixava latente a necessidade de povoar a região e de maior detalhamento estratégico para ocupação militar. A Marinha decidiu, então, criar a Flotilha do Amazonas em 1866, com sede em Manaus, reforçando a importância da presença de meios navais na região.

Com a eclosão das Grandes Guerras Mundiais no século XX, tornou-se necessário reavaliar o posicionamento estratégico das bases de apoio logístico e, já na década de 1920, a conclusão apontava para a localização estratégica do porto de Belém. Contudo, por restrições orçamentárias, apenas em 1950, as oficinas do Arsenal da Marinha do Pará foram finalmente transferidas para a Base Naval de Val-de-Cães, tornando-se responsável pelo reparo dos navios, e por prover um local adequado para a permanência dos navios. As antigas instalações do Arsenal passaram a ser ocupa-

das pelo Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN).

O aumento das instalações de terra e a percepção da importância das operações ribeirinhas fizeram com que a MB decidisse por incrementar o efetivo de Fuzileiros Navais na área, passando a contar, em 1959, com o Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém, com instalações iniciais junto ao prédio do Com4ºDN.

Em 1974, a necessidade de criar um grupo de navios com capacidade de operar tanto nos rios como no mar levou à criação do Grupamento Naval do Norte a partir da antiga Flotilha do Amazonas. A partir de então, passou à responsabilidade do Grupamento a área fluvial abrangida pelo rio Amazonas e seus afluentes desde Juruti até a foz, além do arquipélago do Marajó e os litorais do Amapá, Pará, Maranhão e Piauí.

As décadas de 70 e de 80, na Amazônia, foram marcadas pela dualidade do emprego das Corvetas e dos Navios Patrulha Fluviais. Durante anos, estes meios foram a marca da presença na região, seja



na realização de Patrulhas como nas ações de assistência hospitalar, quando, então, passaram a ser conhecidos como “Navios da Esperança”.<sup>9</sup>

Os Anos 1980, entretanto, trouxeram uma novidade, a chegada dos Navios de Assistência Hospitalar, possibilitando um atendimento de melhor qualidade e mais específico para a população ribeirinha e comunidades indígenas isoladas. Muitos brasileiros passaram a ver esses navios como a representação da presença do Estado na Amazônia.

A década de 90 foi marcada pelo impacto da aquisição dos novos Navios-Patrulha para o Grupo Naval do Norte. Os navios-patrulha Classe "Grajau" e os Classe "Bracuí" trouxeram um novo sopro de vida e substituíram as heroicas Corvetas Classe "Imperial Marinheiro" após mais de 50 anos de serviço. A chegada desses navios trouxe inovações tecnológicas consideráveis para a região, além de combinar velocidade e autonomia, permitindo que a Marinha atuasse com mais flexibilidade nos

binômios Rio-Mar e Patrulha-Busca e Salvamento.

No início do século XXI e, em consonância com o crescimento econômico que se apresentava, a Marinha iniciou os estudos do Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil (PAEMB), em decorrência disso, em 2016, o Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém foi elevado a 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, possibilitando maior capacidade operacional ao Comando do 4º Distrito Naval, seja para as operações ribeirinhas, para atuação em portos e instalações de interesse ou para Garantia da Lei e da Ordem (GLO).

Por fim, em 2017, a intensificação do tráfego aquaviário e a evolução da logística para atender ao agronegócio e à atividade mineradora tornaram necessária a criação do Centro de Hidrografia e Navegação do Norte, aumentando a capacidade de levantamentos hidrográficos da Marinha na região.



## A MARINHA NA AMZÔNIA ORIENTAL

Movida pela latente necessidade regional, a estrutura da MB foi sendo aperfeiçoada, como apresentado anteriormente, culminando com a criação, em 1940, do Comando Naval do Amazonas, posteriormente denominado Comando Naval do Norte (1942), até receber, em 1945, a atual denominação de Comando do 4º Distrito Naval.

Desde então, a presença da Marinha na Amazônia foi-se afirmando, contribuindo para a preservação da soberania nacional, resgatando a cidadania e levando apoio de toda sorte às populações ribeirinhas.

Hoje, são realizadas as tarefas de patrulha do mar e dos rios, de inspeção naval, de operações ribeirinhas, de assistência às populações ribeirinhas, de formação de pessoal, de incremento da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, o que resulta na integração da Marinha com as populações dos Estados do Pará, Maranhão, Piauí e Amapá,

com especial atenção às suas comunidades marítima e fluvial.

A área de jurisdição do Com4ºDN ocupa aproximadamente 23,6% de todo o território nacional, apresentando características marítimas e fluviais singulares. Engloba os Estados do Pará, Maranhão, Piauí e Amapá, este último possuindo uma significativa extensão de fronteira com a França (Guiana Francesa). Encontra-se sob sua responsabilidade uma área marítima de, aproximadamente, 180.000 MN<sup>2</sup>, às quais se somam mais de 3.000 milhas fluviais interiores navegáveis, dimensões essas que dificultam o cumprimento das atividades operativas e de adestramento, bem como as demais tarefas atribuídas. Cabe ainda destacar as distâncias observadas entre os diversos pontos de atuação que geram dificuldades logísticas de toda ordem. Outro aspecto relevante é o baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos Estados abrangidos, evidenciado pela carência da população assistida quer no aspecto social quer no aspecto econômico.



Para executar as tarefas descritas anteriormente, o Com4ºDN está assim organizado conta com 14 organizações militares subordinadas e 11 navios, assim distribuídos (Fig.1):

5 - Acompanhamento e controle do tráfego marítimo e fluvial.

Cada um desses macroprocessos finalísticos se desenvolve na área de jurisdição do 4º Distrito Naval, em um cenário cheio de



Fig.1 - Com4ºDN - Cadeia de Comando e Organizações Militares Subordinadas  
Fonte: Adaptado de <https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional>

Esta estrutura permite a esse Comando Distrital desempenhar cinco macroprocessos finalísticos:

- 1 - Defesa das fronteiras marítimas e fluviais;
- 2 - Salvaguarda da vida humana no mar e hidrovias interiores;
- 3 - Contribuição para a segurança do tráfego aquaviário;
- 4 - Fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos; e

desafios, obstáculos naturais e óbices logísticos, tornando mais árduo o cumprimento da missão desse Comando de Força Distrital.

O quadro a seguir (Fig.2), exibe de maneira simplificada que atividades são desenvolvidas dentro de cada macroprocesso para a consecução dos objetivos traçados pelo Com4ºDN:

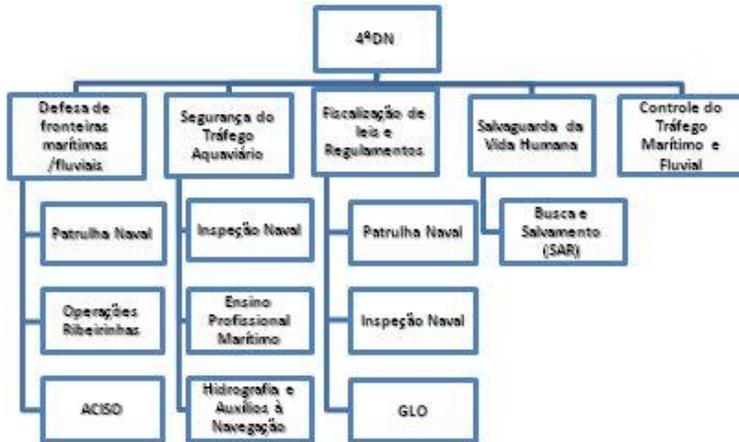


Fig 2 – Quadro de atividades desenvolvidas dentro de cada macroprocesso  
Fonte: Planejamento Estratégico do Comando do 4º Distrito Naval (PEO-Com4ºDN)

A seguir apresentaremos as principais conquistas em face dos desafios atuais ao longo do biênio 2016-2018.

## PRINCIPAIS CONQUISTAS

### a) Patrulha naval

A atividade de Patrulha Naval é realizada pelos 7 navios do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte (ComGptPatNavN) e é regulamentada pelo Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004 e por documentos específicos da Mari-

nha do Brasil. A Patrulha Naval tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

Em mar aberto, a principal preocupação tem sido a verificação da presença de embarcações pesqueiras estrangeiras ou de outras envolvidas na atividade de pesquisa e de exploração de petróleo que



não estejam autorizadas a atuarem na região. Além disso, há a preocupação com a pesca em áreas não autorizadas (unidades de conservação) e desrespeitando os períodos de defeso. Entretanto, nos últimos anos tem sido observada a presença de veleiros<sup>10</sup> e até o registro de um caso único de um semisubmersível autopropulsado<sup>11</sup> envolvidos no tráfico de entorpecentes, além de embarcações envolvidas em contrabando e descaminho.

Já nas hidrovias interiores, as maiores atenções estiveram, por anos, voltadas para as infrações à Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário. Contudo, a baixa presença do Estado na Amazônia Oriental criou um ambiente propício para os crimes ambientais e para os ilícitos transnacionais, aumentando a carga de trabalho dos órgãos federais. Este cenário tornou-se ainda mais complicado com a crise econômica vivida pelo país desde 2015.

Em função das novas atribuições estabelecidas pelo Decreto de Patrulha Naval e pelos novos desafios já citados, o Com4ºDN estabeleceu algumas estratégias para o enfrentamento desses problemas. Dentre elas, buscou-se empregar os navios de forma mais eficiente, sempre convidando outros órgãos federais para embarque, conferindo caráter interagencial às Patrulhas Navais. Além disso, a utilização de inteligência por meio de imagens satélites e do levantamento de áreas de concentração de barcos de pesca permitiu a otimização dos recursos seja para o cumprimento das tarefas da MB como em atendimento a outros órgãos.

O quadro a seguir (Fig.3) mostra que mesmo com o corte orçamentário, a atividade de Patrulha Naval conseguiu aumentar seus indicadores de eficiência, tendo conseguido até agosto de 2018 apreender mais de 9.600 m<sup>3</sup> de madeira transportada ilegalmente.

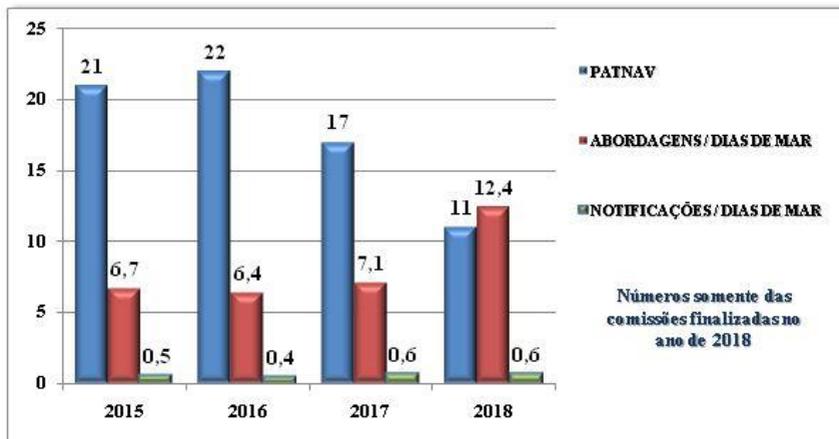


Fig 3 - Quadro Orçamentário

Fonte: Levantamento Estatístico realizado por este autor com apoio da Seção de Operações do ComGptPatNavN

### b) Ações Cívico Sociais

A cessação do repasse de recursos do Governo do Estado do Pará no convênio firmado com a MB limitou a atuação do Navio-Auxiliar *Pará* no atendimento às comunidades ribeirinhas. Adicionalmente, a obsolescência dos propulsores tornava o navio lento e pouco confiável, demandando a atuação do Com4ºDN para o enfrentamento dessas questões.

A solução dos dois problemas passou pela busca de novos parcei-

ros e do envolvimento de parlamentares na busca de emendas que pudessem reverter a situação orçamentária, possibilitando que o navio pudesse operar.

Assim, foram estabelecidos novos convênios com órgãos públicos do Amapá<sup>12</sup> em 2016 e com o Ministério da Justiça<sup>13</sup>, por meio dessas parcerias, a Marinha ampliou a gama de serviços prestados à sociedade, não se limitando apenas à assistência hospitalar, mas levan-



do justiça e cidadania às comunidades ribeirinhas.

Em paralelo, a busca por emendas parlamentares também surtiu efeito e o navio recebeu no biênio 2017/2018 R\$ 1.400.000,00, que somados aos recursos orçamentários da MB permitiram a retomada das operações e a conclusão da remotorização do navio.

ção de Operações Ribeirinhas por meio da realização do I Simpósio de Operações Ribeirinhas na Amazônia Oriental, A iniciativa permitiu a reavaliação de procedimentos operativos e o treinamento do planejamento segundo a Doutrina. Enquanto isso eram efetuados novos embarques de pessoal de forma a garantir o efetivo necessário para

Serviço	2017	2018
Consultas médicas	1.399	2.219
Exames laboratoriais	1.350	3.705
Mamografia	47	685
Procedimentos odontológicos	2.874	7.357
Medicamentos distribuídos	21.916	42.195
Serviços de Justiça	3.554	2.757

Fig. 4 – Estatística de Atendimentos

Fonte: Levantamento Estatístico realizado por este autor com apoio da Seção de Logística do ComGptPatNavN

A Fig.4 apresenta uma estatística resumida dos atendimentos realizados.

### c) Fuzileiros Navais

Em 2016, deu se início à retomada da capacidade de realiza-

a ativação do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib).

Ainda em 2016, os Fuzileiros foram empregados na Campanha ZIKA ZERO e em Garantia da Lei e da Ordem durante as eleições em São Luís-MA. Estas operações



serviriam como teste final para a conclusão da elevação do Grupamento a Batalhão.

Em 2017, o 2ºBtlOpRib iniciou sua participação no Programa Forças no Esporte (PROFESP), aumentando sua interação com a sociedade local e contribuindo para a formação de crianças e adolescentes.

Ainda no mesmo ano, o Batalhão participou da RIBEIREX 2017<sup>14</sup> na região do médio Amazonas em conjunto com o ComG-ptPatNavN. Na oportunidade, empregaram-se pela primeira vez os cães de guerra recebidos.

Ressalta-se ainda a participação anual dos Fuzileiros Navais na segurança da procissão terrestre do Círio de Nazaré.

#### d) Segurança do Tráfego Aquaviário

No que compete às atribuições da Autoridade Marítima, no biênio 2016-2018, foram realizadas comissões de Patrulha Naval (PAT-NAV) e Inspeção Naval (IN), além da Fiscalização do Tráfego Aquaviário (FTA). Essas ações visaram

à fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas águas jurisdicionais do Com4ºDN, tendo sido obtidos os seguintes números:

Pode se notar que, mesmo com as restrições orçamentárias vigentes, o número de embarcações abordadas tem aumentado, resultado de ações estratégicas por meio do posicionamento das lanchas das capitânicas e dos navios do ComG-ptPatNavN em pontos focais do tráfego fluvial, como no caso do Pontão na entrada de Santarém, do recém criado posto avançado da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) no furo do Arrozal e do emprego de navios no Carnapijó. Trata-se de uma conquista relevante em função do aumento do tráfego aquaviário, causado principalmente pelo aumento do escoamento da produção do agronegócio<sup>15</sup>.

Outra conquista foi o estabelecimento, em 2017, do Fórum Permanente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Amazônia Oriental com o propósito de analisar as questões relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da

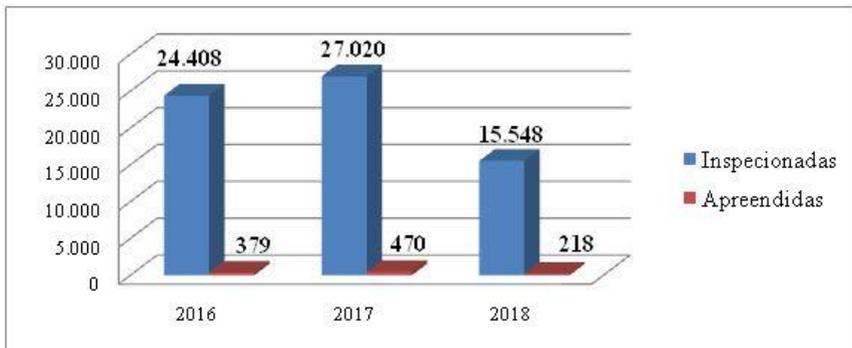


Fig. 5 - Fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas águas jurisdicionais do Com4ºDN

Fonte: Levantamento Estatístico realizado por este autor com apoio da Seção de Operações do Com4ºDN

vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica nas águas interiores do Arquipélago do Marajó e da região lindeira dos rios Pará e Guamá no que diz respeito ao transporte fluvial. Uma vez mais a palavra sinergia foi fundamental para a resolução de uma questão envolvendo diversos órgãos e agências. A partir das reuniões do Fórum, foram planejadas diversas ações de fiscalização conjunta, além do estabelecimento de procedimentos comuns e do lançamento de bases para assinatura de convênios entre a MB e agências regula-

doras para a fiscalização do tráfego aquaviário.

As parcerias também foram a resposta para a continuidade dos cursos do Ensino Profissional Marítimo, evitando que houvesse redução dessa atividade em função da escassez de recursos.

Todas as Comissões, sejam de PATNAV/IN ou ACiSo, intensificaram as atividades do plano de enfrentamento para erradicação do acidente de escalpelamento, havendo a instalação gratuita de coberturas de eixo padronizadas em embarcações, além de palestras



educativas e distribuição de material de divulgação para as populações ribeirinhas, a fim de orientá-las sobre os riscos do acidente.

Por fim, acrescenta-se o início da construção da Divisão Operacional da Capitania dos Portos do Amapá no Oiapoque. A alta administração naval já tinha ciência da necessidade de presença permanente da MB no Oiapoque por se tratar de uma área de fronteira, com intenso tráfego fluvial e com o registro de crimes transfronteiriços.<sup>16</sup> Com essa nova instalação, a

MB poderá intensificar as Inspeções Navais, disponibilizar serviços cartoriais e cursos do Ensino Profissional Marítimo.

#### e) Busca e Salvamento

O Com4ºDN também atua como SALVAMAR NORTE, cuja tarefa é salvaguardar a vida humana no mar e hidrovias interiores nas suas águas jurisdicionais. Os quadros a seguir apresentam um resumo das ocorrências no biênio 2016-2018 (Fig.6):

Apesar do número de casos de

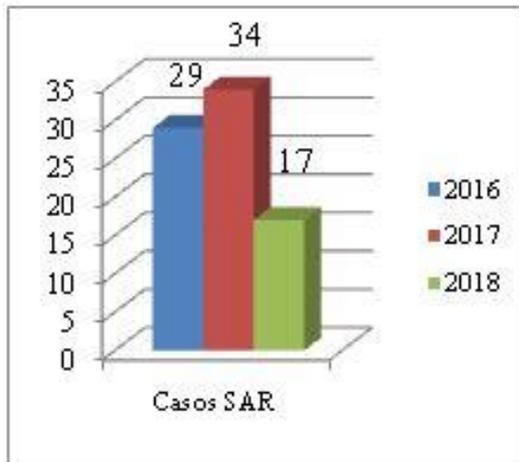


Fig. 6 - Resumo das ocorrências no biênio 2016-2018

Fonte: Levantamento Estatístico realizado por este autor com apoio do SALVAMAR NORTE (Com4ºDN)



busca e salvamento se manter em torno de 30, observa-se uma flutuação nos custos envolvidos, decorrentes de diversos fatores envolvidos, como duração da missão, distância do local do incidente até uma organização militar da estrutura do SALVAMAR, bem como o tipo de navio empregado. Em 2018, houve pouca necessidade de emprego de navios e aeronaves, reduzindo consideravelmente os custos envolvidos com o emprego prioritário das lanchas das capitânicas dos portos.

Observou-se, ainda, um significativo número de acidentes fatais pela falta ou uso indevido dos coletes salva-vidas. O Com4ºDN tem organizado campanhas de doações de coletes salva vidas para comunidades carentes, bem como tem coordenado a interação entre as diversas esferas do poder público para a adoção de políticas de estado voltadas para a segurança da navegação, como, por exemplo, audiências públicas realizada na Assembleia Legislativa do Estado do Pará e as ações em campanhas educacionais junto às Secretarias

de Educação de Santarém e Macapá.

#### f) Hidrografia

A ativação do Centro de Levantamentos e Sinalização Náutica da Amazônia Oriental em 2015, posteriormente denominado CHN-4 em 2017 trouxe a atividade hidrográfica para novo patamar. Com essa mudança, o processo de correção das cartas náuticas tornou-se mais célere, passando a ser realizada por uma OM local por meio de uma reestruturação de pessoal, equipamentos e informatização de bancos de dados com recursos obtidos pelo orçamento da MB e, em grande parte, provenientes de acordos de cooperação técnica entre a Companhia Docas do Pará (CDP) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Esta celeridade foi fundamental para permitir que a MB acompanhasse a rápida evolução do transporte de cargas na região.

Ao longo do biênio 2016-2018, o Comando do 4º Distrito Naval, por intermédio do CHN-4, apoiado por seus quatro navios



subordinados, realizou levantamentos hidrográficos na Amazônia Oriental, totalizando 6884 km<sup>2</sup> de águas interiores navegáveis hidrografadas. Aliado à constante atualização cartográfica náutica, 863 sinais foram inspecionados, sendo que 70 sinais fixos e 793 sinais flutuantes sofreram manutenção, buscando assegurar uma navegação mais segura na Bacia Amazônica.

Ao longo do ano, buscou-se otimizar o emprego das aeronaves do Esquadrão HU-3, a fim de facilitar a inspeção e manutenção dos faróis em toda a área de jurisdição, tendo sido realizadas cinco operações deste tipo.

Ampliando a estratégia de parcerias para captação de recursos, o Com4<sup>o</sup>DN firmou um novo convênio de R\$ 6,8 milhões em 5 anos com o DNIT, visando o incremento na conscientização anti-vandalismo dos sinais náuticos por meio de campanhas educativas, gerar produtos cartográficos na área dos estreitos, Tapajós e Tocantins e obter informações a respeito das condições de navegação

das hidrovias para divulgação na Radio Marinha.

Além disso, há mais um convênio com o DNIT para levantamento hidrográfico do canal Grande do Curuá, na barra Norte do rio Amazonas e para manutenção do balizamento ali existente, com o recebimento de R\$ 5,9 milhões em 30 meses. Ressalta-se o ineditismo do emprego do Navio de Apoio Oceânico (NApOc) *Iguatemi* com militares do CHN-4 para a realização de campanhas hidrográficas.

Por fim, a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Amazônia (AMPORT) contratou a MB, por meio da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON) para a supervisão técnica de estações meteoceanográfica e maregráfica com disseminação de informações via mensagens de texto por telefonia celular e outros serviços, que viabilizará a navegação segura no canal do Quiriri, incrementando a atividade econômica da região e permitindo o acesso de navios de maior calado e capacidade de carga ao porto de Vila do Conde, tornan-



do-o ainda mais competitivo para atender a demanda internacional.

## **PERSPECTIVAS E CONCLUSÃO**

Em que pese a crise econômica, o agronegócio<sup>17</sup> e a atividade de mineração<sup>18</sup> continuam e expansão, aumentando a demanda da autoridade marítima para a fiscalização da segurança do tráfego aquaviário e para a atualização das cartas náuticas e manutenção dos auxílios a navegação. A solução do problema das infrações à LESTA passará obrigatoriamente pela intensificação das campanhas educativas por meio de parcerias com os governos locais e com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela atuação em conjunto com as Secretarias de Segurança Pública Estaduais buscando o enquadramento no código penal dos casos mais graves. Já a questão da condução dos novos levantamentos hidrográficos para a atualização das cartas passará obrigatoriamente pelo estabelecimento

de convênios com o DNIT e de parcerias com entidades privadas. A continuidade do processo de ampliação do calado para navegação nos rio Pará e na barra norte do rio Amazonas e a conclusão das obras de derrocamento do Pedral do Lourenço<sup>19</sup> no rio Tocantins consolidarão ainda mais a posição do arco norte como hub logístico no Brasil.

O incremento no tráfego aquaviário também poderá provocar um aumento na atividade de busca e salvamento, considerando-se o aumento do número de embarcações na região devido ao aumento da carga transportada. Adicionalmente, resolvendo-se as questões ambientais<sup>20</sup> na margem equatorial, a exploração de petróleo no mar poderá finalmente chegará região, instalando-se a uma distância de mais de 400 MN de Belém. Para enfrentar tal desafio a MB está recebendo um novo navio o Navio de Apoio Oceânico *Iguatemi*, com grande autonomia e elevada capacidade de salvamento. Além disso, as tratativas para o recebimento das aeronaves UH-15



avançam para que, em breve, seja ativado um esquadrão de helicópteros em Belém, conferindo mais agilidade e flexibilidade na condução das operações de busca e salvamento.

Entretanto, o aumento da apreensão de entorpecentes na região da Amazônia Oriental e da ocorrência de roubos de carga e de passageiros nas embarcações<sup>21</sup> podem constituir ameaças ao desenvolvimento econômico e à segurança pública. A MB tem agido na região dentro do previsto no marco jurídico brasileiro<sup>22</sup>, realizando PATNAV sempre com a presença de órgãos como PF, Secretaria da Receita Federal (SRF), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e até órgãos públicos estaduais, intensificando-se também a troca de inteligência entre todas as instituições envolvidas. Tornou-se também mandatário aumentar a presença na região dos Estreitos e na faixa de fronteira, seja por meio de ações de fiscalização como pela presença do Estado por meio do Navio-Auxiliar *Pará*,

levando saúde, cidadania e justiça às comunidades ribeirinhas.

Enfim, a vastidão da Amazônia Oriental com suas características específicas, que geram óbices logísticos de difícil transposição e a perspectiva de manutenção da atual situação orçamentária<sup>23</sup> continuarão exigindo uma abordagem sinérgica para o enfrentamento dos desafios na região, estimulando ações cooperativas e de integração entre os órgãos públicos das diferentes esferas.

## BIBLIOGRAFIA

BRASIL. *Anuário Estatístico 2017*. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Brasília, DF, 2017, Disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112\\_Anuário\\_2017\\_v4-4-versão-final.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112_Anuário_2017_v4-4-versão-final.pdf). Acesso em 30 ago. 2018.

BRASIL. *Decreto n. 6.703 de 18 de dezembro de 2008*. Aprova a Estratégia Nacional de De-



fesa, e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, DF, 19 dez. 2008, Seção 1, p. 4, Disponível em: <[https://www.defesa.gov.br/eventos\\_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](https://www.defesa.gov.br/eventos_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf)>. Acesso em 26 mar. 2010.

BRASIL. *Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 2, de 2018*. Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2019 e dá outras providências.. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, DF, 15 ago. 2018, Seção 1, p. 1.

FARIAS, William Gaia; PEREIRA, Pablo Nunes. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). *Revista Navigator*. Rio de Janeiro, p.55 a 56, ago. 2014.

LOPES, Thoríbio. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e*

sua história. Belém: [s/ed], 1945.

MARTINS, Helio Leôncio. As Glórias da Marinha Imperial. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 4, p. 83 a 85, out./dez. 2006.

MESQUITA, João Lara. *Embarcações típicas da costa brasileira*. São Paulo: Terceiro Nome, p.65, 2009.

NOGUEIRA, Domingos Savio Almeida. *A Marinha na Amazônia Ocidental*. Rio de Janeiro: Centro de Comunicação Social da Marinha, p. 15, 2016.

PALM, Paulo Roberto. *Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília, p. 15-29, 2009.

RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Tempo*, v. 11. Revista do Departamento de História da UFF. Rio de Janeiro, 2006, p. 15-40.



RODRIGUES, João Augusto. *Os Navios da Esperança*. Rio de Janeiro: Action, 2009, p.45-63

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Missão das Forças Armadas para o Século XXI. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 4, n. 10/12, p. 101 a 115, out./dez. 2004..

<sup>1</sup> A Marinha teve participação fundamental na adesão do Pará à Independência em 1823 (MARTINS, 2006) e no enfrentamento da Cabanagem em 1835.

<sup>2</sup> NOGUEIRA, Domingos Savio Almeida. *A Marinha na Amazônia Ocidental*. Rio de Janeiro: Centro de Comunicação Social da Marinha, p. 15, 2016.

<sup>3</sup> A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, revogou a Lei Complementar nº 69/91, mantendo as mesmas atribuições subsidiárias da Marinha, e definindo a "Autoridade Marítima".

<sup>4</sup> BRASIL. *Decreto n. 6.703 de 18 de dezembro de 2008*. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, DF, 19 dez. 2008, Seção 1, p.4, Disponível em: <<https://>

[www.defesa.gov.br/eventos\\_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](http://www.defesa.gov.br/eventos_temporarios/2009/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf)>. Acesso em 26 mar. 2010.

<sup>5</sup> MESQUITA, João Lara. *Embarcações típicas da costa brasileira*. São Paulo: Terceiro Nome, p.65, 2009.

<sup>6</sup> LOPES, Thoríbio. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*. Belém: [s/ed], 1945.

<sup>7</sup> RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Tempo*, v. 11. Revista do Departamento de História da UFF. Rio de Janeiro, 2006, p. 15-40.

<sup>8</sup> PALM, Paulo Roberto. *Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília, p. 15-29, 2009.

<sup>9</sup> RODRIGUES, João Augusto. *Os Navios da Esperança*. Rio de Janeiro: Action, 2009, p.45-63

<sup>10</sup> Em 2012, Uma operação da Polícia Federal (PF) e da Capitania dos Portos do Piauí apreendeu 270 kg de cocaína em um veleiro no litoral do Piauí

<sup>11</sup> Em 2015, a Polícia Civil do Pará apreendeu um semisubmersível na região de Vigia, no nordeste do Pará.

<sup>12</sup>

<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/11/navio-da-marinha-vai>



---

levar-servicos-de-saude-e-justica-  
para-o-interior-do-ap.html

13

<http://www.cnj.jus.br/noticias/judicial/rio/84916-de-navio-juizes-federais-julgam-1-6-mil-processos-na-ilha-de-marajo>

<sup>14</sup> <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/operacao-ribeirax-da-marinha-do-brasil-inicia-no-rio-amazonas.ghtml>

<sup>15</sup> Em 2017, os portos públicos tiveram crescimento de 6,3% e terminais de uso privado de 9,3%, movimentando um total de 1,086 bilhão de toneladas. Destaque para o Arco Norte, que movimentou 51,2 milhões de toneladas, aumento de 80% (BRASIL, 2017)

<sup>16</sup> Durante a Operação AGATA 10 Uma operação conjunta entre a Marinha do Brasil e a Polícia Federal (PF) resultou na detenção de 61 imigrantes ilegais que tentavam entrar na Guiana Francesa.

17

<https://revistagloborural.globo.com/Colunas/caminhos-da-safra/noticia/2018/04/arco-norte-deve-exportar-ate-50-da-soja-de-mato-grosso-em-cinco-anos.html>

18

<http://revistamineracao.com.br/2018>

---

/06/11/empresas-chinesas-planejam-investimentos-no-para/

19

<http://www.dnit.gov.br/noticias/dnit-apresenta-acoes-do-derrocamento-do-pedral-do-lourenco-em-maraba-pa>

<sup>20</sup> <https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/expedicao-descobre-corais-dentro-de-area-destinada-a-exploracao-de-petroleo-na-costa-do-amapa.ghtml>

21

<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,custo-com-ataques-de-piratas-vai-direto-para-o-frete,70001901537>

<sup>22</sup> VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Missão das Forças Armadas para o Século XXI. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 4, n. 10/12, p. 101 a 115, out./dez. 2004.

<sup>23</sup> Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2019 prevê o menor orçamento para custeio e investimento em 12 anos, com valor abaixo de R\$ 100 bilhões (BRASIL, 2018).