

INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949*

AÉCIO PEREIRA DE SOUZA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

O INCIDENTE COM A COLÔMBIA

O velho Navio-Gaiola *Ajudante*, do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAAP), naquele início de noite do dia 4 de julho de 1949, com dificuldade, resfolegando pelos vazamentos de vapor dos engaxetamentos, subia, colado ao barranco da margem esquerda, o Rio Solimões, no trecho entre São Paulo de Oliveira e Benjamim Constant, singradura final da longa viagem iniciada um mês atrás, no porto de Belém do Pará.

A bordo, cerca de cem passageiros, distribuídos pelas três classes, tinham acabado

de jantar e os privilegiados da primeira classe, no amplo salão da tolda à ré, que lhes era reservada, já se preparavam para começar uma dança, vez que a maioria era constituída de jovens que, aproveitando as festas juninas, se destinavam às fazendas do alto Solimões.

No passadiço, na penumbra necessária à melhor percepção dos contornos geográficos das margens, condição essencial para a boa praticagem, o veterano prático – *seu* Barros, 40 anos de praticagem –, olhos fixos entre a mataria e o céu, ia conferindo, na sua prodigiosa memória visual, os detalhes do trecho que navegava.

* N.R.: Do livro *Fronteiras da Amazônia*, do mesmo autor. Excertos dos capítulos 3, 4, 5, 8, 12 e 14. O livro foi comentado com transcrições na *RMB* do 2ºtrim/2001, págs. 284 a 289. Estórias vividas pelo autor entre 1949 a 1954 e extraídas do livro nas *RMBs* do 3º e do 4ºtrim/2001, págs. 231 a 234 e 223 a 225 respectivamente.

Na coberta, logo abaixo, no convés principal, estavam localizados os exíguos camarotes de segunda classe. Viajavam ali os comerciantes que, periodicamente, seguiam até as grandes cidades, onde refaziam os estoques de suas mercadorias, voltando acompanhados de suas compras. Na terceira coberta, quase ao nível da linha-d'água, num emaranhado de redes que balançam mansamente ao ritmo do leve jogo do navio, as caras apáticas e sofridas

dos passageiros de terceira classe, na sua maioria nordestinos, que cumpriam a saga inenarrável de judeus errantes – fugindo das secas, emigravam, talvez para uma situação mais miserável ainda –, de trabalhadores nos seringais.

Naquela ocasião, algumas dezenas de milhas rio acima, na cidade colombiana de Letícia, havia festa; desde cedo, as comemorações da Semana da Pátria tinham movimentado a população, que ovacionara os soldados em uma parada militar, e, à tarde, estava programada a parte dos festejos a bordo das novas canhoneiras, orgulho da Marinha colombiana.

O general comandante militar da Amazônia compareceu, prestigiando os marinheiros e, a bordo da canhoneira capitânia, foram servidas as bebidas fortes usadas na região, em brindes sucessivos, aumentando o calor da exaltação da bravura e a coragem dos colombianos. Depois que o general comandante se despediu e deixou a canhoneira, as comemorações e a bebedeira continuaram, até que, no auge do delírio

etilico, alguém sugeriu: por que não aproveitar aqueles momentos de intensa vibração patriótica e saírem à caça dos peruanos, pondo a pique todos os seus navios? Mais uns tragos, e a sugestão foi aceita. Estavam a bordo um práctico, o comandante do navio, toda a guarnição e os convidados. E a canhoneira moderna era bem armada: dois canhões de 105mm semi-automáticos, dois canhões 40mm Boford automáticos e dez

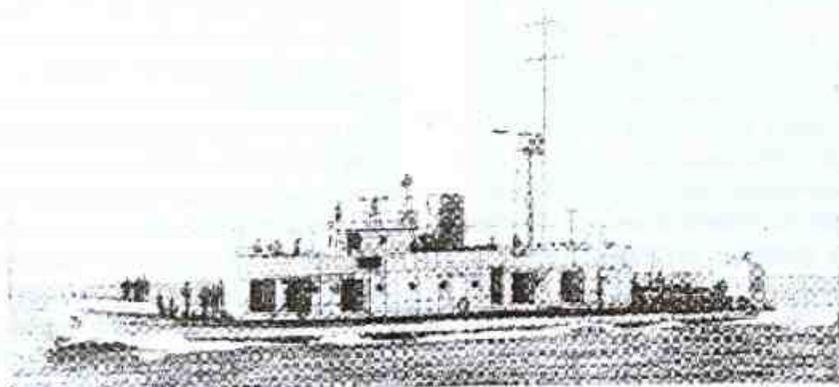
metralhadoras 20mm Oerlikon. Estas armas representavam um poder de fogo esmagador em relação a qualquer outro navio de guerra porventura existente em um raio de 3.000 milhas de distância.

Soltas as amarras, a canhoneira desatracou comandada pela voz pastosa do práctico, já completamente embriagado; inexplicavelmente, em vez de aproar a jusante e subir o Rio Solimões em busca dos navios “inimigos” de bandeira peruana, que, presumivelmente, seriam encontrados no trecho do Solimões dentro

do território do Peru, o vaso de guerra, em sua louca demanda, desceu o rio e entrou em águas brasileiras, passando em frente à sede do pelotão de Tabatinga.

O Primeiro-Tenente José da Silva Dourado, comandante do pelotão de fronteira de Tabatinga, era um cearense de 45 anos de idade que havia ingressado no Exército brasileiro como soldado aos 18 anos; de compleição robusta, um cidadão calmo e disciplinado, que há dois anos, como voluntário, viera dar com os costados naquele fim de mundo.

**Os projéteis de 40mm
destruíram a
superestrutura do
mercante, matando todos
que ali se encontravam,
enquanto os obuses de
105mm, dirigidos contra
o casco de chapa fina do
costado, na altura da
linha-d'água, fizeram
explodir a velha caldeira, e
o navio se partiu em dois;
em menos de cinco
minutos, afundou**



Canhoneira fluvial *Cartagena*, igual a do acidente (Foto: JFS 1946-47)

Da frente do seu humilde quartel, ele observava, a 200 metros de distância, a manobra da canhoneira colombiana. E, se já se achava preocupado com a possibilidade de surgirem enchencas por conta das bebedeiras e dos excessos, mais ainda se intrigou ao ver o navio colombiano aproar a vazante e, célere, cruzar a fronteira e se embrenhar em território brasileiro.

Aquilo não estava certo, pensou o tenente, pois, embora a navegação no alto Solimões fosse internacionalizada, por força de tratado entre os países limítrofes, havia sido conveniado que o tráfego de navios de guerra somente seria admitido com aviso prévio de, pelo menos, 48 horas ao país visitado.

Em princípio, considerou que devia, imediatamente, se deslocar até Letícia e fazer verbalmente o seu protesto pelo ato que presenciara e que lhe parecia constituir uma infração grave aos tratados de convivência pacífica entre o Brasil e a Colômbia. Acontece que a sua situação era delicadamente humilhante, pois não dispunha de recurso algum – não

tinha luz elétrica, até o querosene das lamparinas que mal alumiam o seu pobre quartel era comprado em Letícia; enfim, a sua dependência logística dos colombianos era absoluta. Assim, esta inibição, perfeitamente compreensível, foi a causa da punição rigorosa daquele infeliz oficial pelo presidente da Comissão de Inquérito que investigou o incidente. O Tenente Dourado, realmente, não foi naquele mesmo dia a Letícia; e a dúvida de que a sua interven-

ção junto ao general colombiano poderia ter evitado o desastre do Gaiola *Ajudante* paira até hoje...

Enquanto aguçava a vista para distinguir o Cabo dos Ticunas, ponto conspicuo daquele costão, *seu* Barros ouviu as quatro badaladas

duplas do sino de bordo. Eram oito horas; rapidamente, mentalizou o que teria que fazer nos próximos minutos. Ali adiante, ele constataria na última viagem indícios de que o canal estava mudando de posição, pois onde havia muita água, a sondareza acusara apenas três braças escassas; era preciso muito cuidado, e a qualquer prenúncio de

**Das 120 pessoas que se
achavam a bordo do
gaiola, somente oito
sobreviveram; 112
morreram ou
desapareceram**

batida fofa do hélice, teria que guinar com presteza para evitar o encalhe. Por alguns segundos, deixou a aba do passadiço e se dirigiu ao telégrafo da máquina, acionou a sua alavanca, colocando-a na posição de "Atenção". Foi justamente ao voltar e ao acomodar a vista à escuridão do cenário externo que ele divisou, a cerca de duas milhas de distância, a silhueta sinistra da canhoneira, que navegava no meio do rio com as luzes apagadas, nem ostentando as luzes de navegação.

Assentou o binóculo sobre os olhos e pôde confirmar, vendo com mais nitidez, o navio que se aproximava velozmente, empurrando um bigode branco de espuma pela proa. Ainda estava matutando sobre o que estaria fazendo a canhoneira àquela hora, naquele local e navegando daquele jeito, quando, apavorado, viu o navio de guerra mudar de rumo e vir sobre o gaiola, em rota de colisão.

A situação se tornou caótica, não havia mais lazeira para se safar guinando para boreste, porque o barranco, neste bordo, estava muito perto; nem o gaiola dispunha de reserva de velocidade para fugir da colisão, que parecia inevitável. De repente, a canhoneira guinou, e quase cruzando com o gaiola, à queima-roupa, abriu fogo, atirando simultaneamente com os seus quatro canhões contra a sua presa, acuada de encontro ao barranco. Os projéteis de 40mm destruíram a superestrutura do mercante, matando todos que ali se encontravam, enquanto os obuses de 105mm, dirigidos contra o casco de chapa fina do costado, na altura da linha-d'água, fizeram explodir a velha caldeira, e o navio se partiu em dois;

em menos de cinco minutos, afundou. No meio dos gritos, dos destroços do navio e dos corpos despedaçados, arrastados correntemente abaixo, os colombianos da canhoneira perceberam, segundo as próprias declarações, que tinham cometido um engano atroz, pois os naufragos falavam português e, então, eram brasileiros e não peruanos, como eles supunham. Nada justificaria o crime hediondo cometido pelos tripulantes daquela canhoneira; das 120 pessoas que se achavam a bordo do gaiola, somente oito sobreviveram; 112 morreram ou desapareceram.

A noite inteira, o Tenente Dourado passou em vigília, olhos pregados nas águas barrentas do Solimões, a companhia incômoda de um presságio funesto não o abandonou até de madrugada, quando avistou o vulto da canhoneira emergindo da bruma e a viu cruzar a fronteira e ir atracar no trapiche da

**Imediatamente, guarneceu
a sua montaria, uma
canoa, que era a única
viatura de que dispunha, e
nervosamente remou até o
costado da canhoneira**

base de Letícia. Imediatamente, guarneceu a sua montaria, uma canoa, que era a única viatura de que dispunha, e nervosamente remou até o costado da canhoneira; sem mais delonga, subiu ao convés do navio e aí se deparou com uma cena de confusão semelhante a uma feira livre galega. Todos falavam ao mesmo tempo e se acusavam reciprocamente de ter sido o responsável pela matança de brasileiros, no mais cruel e bestial de todos os incidentes da fronteira jamais acontecido.

A notícia do sinistro chegou a Manaus, sendo transmitida, por ironia do destino, diretamente do governo da Colômbia para o governo do Brasil, por interferência e exigência do Tenente Dourado, junto ao Comando Militar colombiano em Letícia. Em

Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família. O Exército brasileiro fez a proteção, evitando que um mal maior acontecesse.

Quase despercebida da nação brasileira, a catástrofe do *Ajudante* despertou somente algumas notas esparsas na imprensa de todo o País, que estava com a atenção totalmente voltada para os fatos políticos das eleições para Presidente da República. Na capital da República, o Ministério das Relações Exteriores recebeu as desculpas e as explicações apresentadas pelo governo de Bogotá, em que foi dada ênfase especial às circunstâncias de que o comandante e os tripulantes da canhoneira eram incompetentes e ignorantes em assuntos navais, vez que eram realmente soldados de cavalaria, e agiram quando estavam completamente bêbados.

A PRESENÇA DA MARINHA

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, naquele ano de 1949 vivia a sua maior crise, desde que fora fundada em 1616. Tinha havido o colapso da economia – os serviços públicos a cargo das companhias estatais eram prestados precariamente. O abastecimento de água, a energia elétrica, a coleta de lixo e o saneamento foram interrompidos; a cidade ficava às escuras, o lixo se acumulava por toda parte, não havia água nas torneiras e os insetos proliferavam. Estava tudo entregue à sanha dos políticos, que se debatiam pelos votos dos miseráveis.

Desembarquei de um *Ita* no deserto e abandonado caís do porto de Belém no dia 19 de novembro de 1949. Era capitão-tenente, tinha 25 anos e fora designado, a pedido,

para servir na Flotilha do Amazonas; mais propriamente, ia desempenhar as funções de imediato da Corveta C-1 *Carioca*.

Dentro das tradições brasileiras, diz o refrão popular: “só fechamos a porta, depois de roubados”. Assim, o Governo da República, ainda sob o impacto do deprimente episódio da chacina do Gaiola *Ajudante*, resolveu deslocar para a Flotilha do Amazonas três corvetas classe C, respectivamente *Carioca*, *Cananéia* e *Cabedelo*, que, desde o fim da guerra, se achavam sediadas no Rio de Janeiro. Era intenção da chefia do Estado-Maior da Armada prover também a flotilha de um navio-tanque que subisse os rios acompanhando as corvetas, dando-lhes o apoio logístico imprescindível para que pudessem efetuar a patrulha das nossas longínquas

Em Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família

fronteiras. Em um simples confronto de poder ofensivo, caso tivéssemos que enfrentar as canhoneiras colombianas de Letícia em um entrevero de fronteira, elas levariam vantagem em relação ao armamento, mais pesado e sofisticado

que o nosso. Sem dúvida, porém, o resultado final seria a nosso favor, pois as nossas corvetas eram comandadas e tripuladas por marinheiros de verdade, enquanto eles cometiam o imperdoável erro da improvisação de cavalarianos como tripulantes.

Li um relatório sucinto sobre o ataque da canhoneira colombiana ao Gaiola *Ajudante* e me pareceu claro que, na bordada, os disparos dos quatro canhões teriam sido feitos por mira direta, sem a utilização da direção de tiro do navio, que era vectorada pelo radar. Isso nos trouxe mais tranqüilidade, pois parecia evidente que os colombianos não sabiam operar os instrumentos com que os fabricantes ingleses equiparam o navio.

Recebi, comovido, a minha primeira missão definida pela Ordem de Movimento, que determinava que deveríamos partir à zero hora do dia 3 de janeiro de 1950, com o objetivo de proporcionar à Corveta *Cananéia* o apoio logístico, para que fosse executado o nunca dantes realizado patrulhamento das longínquas e abandonadas fronteiras do teatro de operações do Solimões.

Tinha escolhido dois práticos do quadro do SNAAP, considerados entre os melhores, e, para evitar qualquer contratempo, eu mesmo fui buscá-los em suas moradias horas antes da partida. O velho piloto, *seu* Zé Maria, morava num charco miserável, num barraco de madeira, em uma rua feita de tábuas, lá pros lados do Guamá, subúrbio de Belém. Fui encontrá-lo dormindo num catre, o rosto coberto de mosquitos, e a quantidade de carapanãs ali era tão grande que, ao se abrir a boca para falar, era-

se sufocado pelos insetos. O outro prático era jovem, *seu* Antoninho, conhecido pela sua prodigiosa memória visual, capaz de gravar detalhes geográficos de 5.000 milhas das calhas dos rios da Bacia Amazônica e, também, pela obstinada mania de usar fardas, o que lhe dava incrível prazer.

Já navegávamos há 14 horas naquelas águas barrentas, quando começamos a cruzar com os grandes cargueiros transportadores de madeira. Eram de várias nacionalidades (ingleses, norte-americanos, franceses, alemães etc.), navios com capacidade para transportar entre 8.000 e 10.000 toneladas de cargas e passavam completa-

mente lotados, levando enormes toros de árvores até no convés à altura da chaminé.

Somente naquela tarde cruzamos com cinco cargueiros e soubemos pelo velho prático que eles entravam pela barra norte do Rio Amazonas, iam direto às "serrarias" que proliferavam na região das ilhas (mais de cem), onde carregavam a madeira de lei (jacarandá, mogno, acapu, ipê etc.), que já se achava adrede cortada e preparada para o embarque. As "serrarias", verdadeiros matadouros da Floresta Amazônica, eram responsáveis por cerca de 80.000 tonela-

das de toros de árvores seculares que, diariamente, eram exportadas ilegalmente, pois, como investiguei mais tarde, nunca ninguém pagou um centavo sequer de imposto nesta mortífera indústria de extermínio. Como não podia deixar de ser, as serrarias eram todas de propriedade de políticos da região.

É sabido que Marinha de Guerra é apanágio de nação rica

e, muitas vezes, a necessidade de se manter uma Força Naval atuante é uma condição vital para a sobrevivência do País. Assim foi em relação a Portugal na época dos descobrimentos e, mais tarde, no período de consolidação dos seus domínios de além do mar. O Brasil é uma nação pobre. Paradoxalmente, por ter recebido como herança de Portugal um território de imensas proporções, que inclui uma costa atlântica de 4.500 milhas náuticas e bacias fluviais que somam mais 30.000 milhas náuticas, não pode prescindir de ter uma armada, pelo menos para não perder o que lhe foi legado. Trata-se, pois, de um problema

**O Brasil é uma nação
pobre que inclui uma costa
atlântica de 4.500 milhas
náuticas e bacias fluviais
que somam mais 30.000
milhas náuticas, e não pode
prescindir de ter uma
armada, pelo menos para
não perder o que lhe foi
legado**

político-financeiro de difícil solução, que foi agravado quando em 1941, dada a indecisão do governo brasileiro em relação aos beligerantes da Segunda Guerra Mundial, os países do Eixo, num dia só, puseram a pique cinco navios brasileiros na costa da Bahia. A situação ficou de tal maneira crítica que fomos obrigados, de uma hora para outra, a improvisar tudo que tínhamos como material flutuante, adaptando as condições de navio escolta de comboios, e partimos para o sacrifício. As três corvetas que agora estavam integradas à Flotilha do Amazonas eram um exemplo típico de soluções de emergência. Antes da guerra eram navios mineiros, pois tinham sido construídos para esta finalidade; tiveram que ser, às pressas, transformadas em corvetas, lutaram sem parar durante quatro anos na batalha anti-submarina do Atlântico Sul e, finalmente, estavam de novo em ação, neste momento, fazendo a patrulha das nossas fronteiras na Amazônia. Estes são os percalços de uma Armada de um país muito grande e muito pobre.

À medida que chegávamos à zona conflagrada das fronteiras, fomos, aos poucos, sendo informados pelas populações ribeirinhas das incursões criminosas das canhoneiras colombianas. Constava que atracavam ao barranco e seus tripulantes, quase sempre alcoolizados, estupravam mulheres e crianças e reagiam com violência contra qualquer defesa esboçada pelos homens, ateavam fogo nos casebres e saíam ameaçando que voltariam. No início, estavam todos apavorados e, como não sabiam nem reconhecer a bandeira brasileira, nem os navios colombianos usavam ban-

deira, ao verem se aproximar um vaso de guerra fugiam, pensando tratar-se de estrangeiros. Com determinação e paciência, fomos fazendo o trabalho de reaproximação com aquele povo sofrido, incutindo neles a confiança de que a partir de então não haveria mais atos de desrespeito e vandalismo. O resultado não se fez esperar; silenciosamente, sem alarde, a Marinha tomou conta da região, as corvetas estavam em todas as partes, subiam as fronteiras, desciam, eram reabastecidas, tornavam a fazer a patrulha, chamavam às falas os navios de transportes de tropas colombianos que, mal acostumados, trafegavam sem pavilhão. Enfim, ficou certo que humilhação e agressões nunca mais.

**Lamentava que tivéssemos
sofrido, no espaço de seis
meses, duas violações
graves dos tratados de
coexistência pacífica que
uniam Brasil, Colômbia e
Peru**

De Porto Afonso viemos direto para Manaus. Depois de dar uma chegada na Capitania dos Portos, em cumprimento de rotina, fui procurado pelo relações públicas do Comando dos Elementos de Fronteiras, o Tenente Igrejas, que me deu notícia da chegada a Manaus de um embaixador plenipotenciário, especialmente nomeado pelo governo colombiano para trabalhar no caso *Ajudante*, e que aquele diplomata desejava me fazer uma visita de cortesia. Esclareci de antemão que o meu navio era um petroleiro modesto, que não dispunha de ambiente para receber condignamente um embaixador e que, dentro de três dias, estaria naquele porto a Corveta *Cananéia*, comandada por um oficial mais antigo do que eu, que teria melhores condições de receber uma visita ilustre. Não houve jeito de demover o diplomata. Assim, foi marcada a visita e eu fiz o que podia fazer para melhorar o aspecto da minha humilde e exígua praça-d'armas.

O embaixador chegou a bordo pontualmente, na hora marcada, recebeu as honras do seu posto e o conduzi à praça d'armas. Era um cidadão de meia-idade ostentando a tradicional "calva diplomática", bem-apeçoado e extremamente simpático. Depois de uma meia hora de conversa informal e apresentações recíprocas, mandei servir um coquetel conhecido na gíria naval como *kaol*, e o embaixador ficou encantado com essa nossa bebida.

Ele foi ao assunto principal com muita habilidade e disse que estava no Brasil com

a espinhosa missão de tentar minimizar o impacto negativo resultante da bestial e inexplicável agressão feita a um país amigo pelos compatriotas seus, cavalarianos travestidos de marinheiros. Estas verdades ditas por ele nos deixaram aliviados, também porque nos contou

como o governo de Bogotá fora severo na apuração do incidente, chegando a expulsar todos os implicados no crime, inclusive reformando compulsoriamente o general que comandava a guarnição de Letícia cumulativamente com o cargo de governador do Distrito Colombiano da Amazônia.

Estava muito bem informado sobre os acontecimentos da fronteira do Solimões, estando a par da invasão do nosso pelotão pelos seqüestradores peruanos, e tinha conseguido uma coisa que era considerada um fato impossível – o relacionamento amigável com o cônsul peruano em Manaus. Lamentava que tivéssemos sofrido, no espaço de seis meses, duas violações graves dos tratados de coexistência pacífica que uniam Brasil, Colômbia e Peru; e foi aí que teve uma inspiração genial na

seguinte expressão: "Na conflagrada região fronteira de Letícia, os três países, Brasil, Colômbia e Peru, vivem constantemente brigando e se hostilizando, enquanto o Brasil, assim como um irmão mais velho e mais sensato, aparece sempre como apaziguador, chamando a atenção dos brigões e até, quando necessário, puxando-lhe as orelhas." Agradei a figuração feita com muita felicidade, mas lembrei ao embaixador que, naquela conjuntura, o "irmão mais velho", já um pouco cansado das "malcriações" dos outros, avisava que na

próxima "peraltice" o "tacape" seria baixado na cabeça do faltoso com rapidez, eficiência e, sobretudo, com muita violência. Achei que o recado estava dado.

O embaixador nos convidou para uma recepção no consulado no dia seguinte. Nesta recepção no consulado da Colômbia conhe-

Conheci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga

ci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga e nos convidou para uma recepção no dia seguinte, no consulado do Peru.

Confesso que não sou bom de copo, de maneira que aqueles três dias de homenagens e bebedeiras eram um sacrifício para mim e, se me fosse dado escolher, preferiria enfrentar um mau tempo de uma frente com ventos de 80 nós em alto-mar.

Bem, o cônsul do Peru exibiu documentos mostrando que o incidente de Tabatinga tinha sido contornado por vias diplomáticas, os faltosos tinham sido presos e o asilado seqüestrado, devolvido às autoridades brasileiras na embaixada em Lima.

No dia seguinte bem cedo, temendo ser "ameaçado" por outra recepção, vindo-me obrigado a destilar álcool que nem

alambique de engenho, me safei, arribando, enquanto era tempo, de Manaus para Belém.

O INCIDENTE COM OS PERUANOS

Revedo as informações sobre o local em que foi posto a pique o Gaiola *Ajudante*, naquela hora, seis meses depois, estávamos passando, possivelmente, sobre seus destroços sepultados no fundo do Rio Solimões. Na oportunidade, reuni a guarnição e fizemos uma homenagem aos companheiros que ali foram sacrificados. Sete vivas no apito do contramestre, um minuto de silêncio, quando o pavilhão brasileiro desceu a meio pau e depois foi atropetado. Assim os marinheiros do mundo inteiro saúdam os seus mortos.

Atracamos na ponte da cidade de Benjamim Constant, esquina noroeste do Brasil, foz do Rio Javari. Do outro lado a cidade peruana de Ramon Castilla, sede de um contingente militar. Podia-se fazer, no estilo humor negro, uma comparação desta cidade, inteiramente construída sobre tábuas e, por conseguinte, tendo como veículo urbano a canoa montaria e os igarapés como ruas, em relação a Veneza. Esta era a Veneza amazônica! Aqui nunca moraram os doges, apenas os forasteiros que por aqui passam e sentem dó dos que aqui moram.

De qualquer sorte, aquela urbe palafita tinha a sua importância, era uma espécie de sentinela avançada da soberania nacional, na extensa divisa do talvegue do Javari com o Peru. Somente as embarcações de calado muito reduzido podiam navegar naquele rio de águas limpas.

Logo descobrimos que uma das principais atividades econômicas dos habitan-

tes era o comércio de peixes ornamentais, existentes em grande quantidade e em cardumes de rara beleza. Notamos a presença de norte-americanos, funcionários de empresas que, em aviões anfíbios de pequeno porte, faziam a coleta dos peixes ao longo do Javari. Os fiscais da famosa Receita Federal, "leões" que só rugiam no asfalto das grandes cidades, aqui não, talvez tivessem receio de pegar lepra, filariose, malária ou ser comido por alguma jibóia.

Desatracamos de Benjamim Constant, atravessamos simplesmente o Solimões e fomos fundear em frente ao Pelotão de Fronteira de Tabatinga, na esquina mais próxima. Era a primeira vez que completávamos o percurso Belém - Tabatinga, passando ainda pela fronteira do Içá.* Tínhamos navegado 3.000 milhas náuticas, nesta viagem de apoio logístico às operações de patrulhas das nossas fronteiras amazônicas.

Estávamos todos comovidos, olhando a cidade de Leticia e comparando a sua pujança e riqueza com a miséria e o abandono do casebre da nossa representação ao lado, onde um punhado de soldados que mais pareciam um bando de mendigos vivia debaixo de uma bandeira de um país que não tinha vergonha de ser humilhado.

Desembarquei e fui conversar com o Tenente Almeida, que tinha substituído o Tenente Dourado, que depois de responder ao inquérito do massacre do *Ajudante* fora de certa maneira considerado culpado por não ter evitado o incidente, fazendo

* N.R.: Fronteira do Içá quer dizer o local em que o rio cruza a fronteira (no caso, da Colômbia).

um protesto prévio junto ao Comando Militar colombiano. Coisas de decisão milagrosa teórica no âmbito de gabinete.

O Tenente Dourado fora vítima do desleixo das autoridades. Punido, compulsoriamente passado para a reserva, retirou-se magoado; nunca mais ninguém soube do seu paradeiro.

Contou-me o Tenente Almeida que estava há quatro meses no comando daquele pelotão e que, infelizmente, nada melhorara nas condições de falta completa dos mais rudimentares recursos para sobrevivência daqueles homens.

Tinha havido um problema sério de invasão da sede do pelotão por membros de uma facção política peruana, que de dentro do quartel retiraram uma pessoa, cidadão peruano que ali estava asilado.

A ocorrência foi a seguinte:

Um político peruano, do partido Aprista do Sr. Aya de La Torre, fora perseguido por policiais ao longo do Rio Solimões, no ter-

ritório peruano, e, vendo-se acuado próximo à fronteira, atravessara o rio e viera se homiziar no pelotão brasileiro.

Dizia o tenente que, não tendo como negar o asilo, mesmo nas condições precárias em que vivia, ficou com o homem em suas dependências e que, um dia, os militares do posto peruano de Ramon Castilla o convidaram para disputar uma partida de futebol, e ele aceitou. Enquanto ele e mais os soldados da sua equipe jogavam a partida de futebol no posto peruano, o pelotão brasileiro foi assaltado por homens encapuzados e bem armados, que adentraram o quartel brasileiro e seqüestraram o asilado.

Por este acontecimento, pode-se aquilatar a total desmoralização e o grau de humilhação a que era submetida aquela infeliz guarnição avançada do Exército brasileiro. Até a chegada das corvetas, quando tudo mudou, nunca mais ocorreram fatos deste jaez.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Incidente com a Colômbia em 1949 /; Incidente com os peruanos em 1949 /; Amazônia /; Marinha do Brasil /; Relações Internacionais;

**Forças Armadas competentes e
prontas desencorajarão incidentes,
mesmo os imprevisíveis.**

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^o)