

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC CA JOSÉ DIONÍSIO PEREIRA GUIMARÃES

A RELEVÂNCIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA

Rio de Janeiro

2022

CC CA JOSÉ DIONÍSIO PEREIRA GUIMARÃES

A RELEVÂNCIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) José Henrique Sá Guimarães Cardoso.

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2022

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, à minha família, em especial, à minha esposa Rosângela e meus filhos Miguel e Helena pela energia motivadora e suporte necessários que possibilitaram-me confeccionar esse trabalho. Ao meu orientador, CMG (RM1) José Henrique Sá Guimarães Cardoso por todas as orientações, inclusive as que nortearam a confecção desse trabalho.

RESUMO

O trabalho possui o intuito de pesquisar a relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica. Para tanto, será empreendida uma investigação sistêmica que, fazendo uso das abordagens teóricas de Mario Travassos e do Almirante Castex, analisará informações geológicas, geográficas e históricas da Bacia Amazônica, abordando o mito do El Dorado, as estratégias adotadas pelos colonizadores espanhóis, portugueses, franceses, holandeses e britânicos, a propulsão a vapor no ambiente fluvial, a implementação da navegação a vapor na Bacia Amazônica e a Companhia de Navegação e Comércio do rio Amazonas. Também analisará, num panorama mais atual, o transporte de cargas na Hidrovia dos rios Solimões-Amazonas e na Hidrovia do rio Madeira, o efeito multiplicador na Bacia Amazônica, as principais embarcações empregadas nas maiores hidrovias da Bacia Amazônica, bem como as vantagens e entraves dos transportes de cargas nas principais hidrovias dessa vasta bacia fluvial. Logo após, discorrerá sobre as análises obtidas por meio do cruzamento das abordagens teóricas e informações coletadas. E, por fim, apresentará algumas considerações finais.

Palavras-chave: Navegação Fluvial.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Bacia do rio Amazonas e do rio da Prata segundo Mario Travassos.....	52
Figura 2 – Relevo do continente Sul-Americano.....	53
Figura 3 – Mapa da Bacia do rio Amazonas.....	54
Figura 4 – Mapa do Cabo Horn.....	55
Figura 5 – Localização do Canal do Panamá.....	56
Figura 6 – Vias economicamente navegáveis na Região Hidrográfica do Amazonas.....	57
Figura 7 – Diagrama do Arco Norte.....	58
Figura 8 – Empurrador com balsas para transporte de grãos.....	59

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	ASPECTOS TEÓRICOS DE MARIO TRAVASSOS E DO ALMIRANTE CASTEX.....	9
2.1	OS ANTAGONISMOS GEOGRÁFICOS DA AMÉRICA DO SUL	9
2.2	UM OLHAR COMPARATIVO ENTRE OS ANTAGONISMOS DA VERTENTE ATLÂNTICA....	10
2.3	A BACIA AMAZÔNICA SOB A ÓTICA DE MARIO TRAVASSOS	11
2.4	ASPECTOS TEÓRICOS DO ALMIRANTE CASTEX	12
2.5	A IMPORTÂNCIA DO DOMÍNIO MARÍTIMO PARA OS POVOS.....	13
2.6	A ESTRATÉGIA DO PODER MARÍTIMO NA ÓTICA DO ALMIRANTE CASTEX	14
3	ABORDAGENS GEOLÓGICAS, GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS DA BACIA AMAZÔNICA .	16
3.1	GEOLOGIA DA BACIA AMAZÔNICA	16
3.2	GEOGRAFIA DA BACIA AMAZÔNICA	16
3.3	ASPECTOS HISTÓRICOS DA BACIA AMAZÔNICA RELACIONADOS À NAVEGAÇÃO FLUVIAL	17
3.3.1	O MITO DO EL DORADO E A DEMARCAÇÃO DA PRIMEIRA FRONTEIRA.....	18
3.3.2	A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES ESPANHÓIS.....	19
3.3.3	A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES PORTUGUESES	20
3.3.4	A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES FRANCESES, HOLANDESES E BRITÂNICOS.....	21
4	A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA A PARTIR DO SÉCULO XIX	22
4.1	A PROPULSÃO A VAPOR NO AMBIENTE FLUVIAL	23
4.2	A IMPLEMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NA BACIA AMAZÔNICA.....	24
4.3	A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO RIO AMAZONAS	26
5	A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA NA ATUALIDADE.....	31

5.1	O TRANSPORTE DE CARGAS NA HIDROVIA DOS RIOS SOLIMÕES-AMAZONAS	32
5.2	O TRANSPORTE DE CARGAS NA HIDROVIA DO RIO MADEIRA.....	33
5.3	O EFEITO MULTIPLICADOR NA BACIA AMAZÔNICA.....	34
5.4	AS PRINCIPAIS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS ATUALMENTE NAS MAIORES HIDROVIAS DA BACIA AMAZÔNICA	35
5.5	VANTAGENS E ENTRAVES DOS TRANSPORTES DE CARGAS PELAS MAIORES HIDROVIAS DA BACIA AMAZÔNICA	37
6	ANÁLISE DAS ABORDAGENS HISTÓRICAS, GEOLÓGICAS E GEOGRÁFICAS DA BACIA AMAZÔNICA FRENTE AOS POSTULADOS TEÓRICOS DE MARIO TRAVASSOS E DO ALMIRANTE CASTEX	39
6.1	ANÁLISE DAS ABORDAGENS HISTÓRICAS	39
6.2	ANÁLISE DAS ABORDAGENS GEOLÓGICAS E GEOGRÁFICAS	41
6.3	ANÁLISE DA NAVEGAÇÃO NA BACIA AMAZÔNICA DO SÉCULO XIX AOS DIAS ATUAIS .	42
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
	REFERÊNCIAS	49
	ANEXOS	52

1 INTRODUÇÃO

Ao longo da história o homem deparou-se com a necessidade de se deslocar através da superfície do planeta Terra em proveito de sua sobrevivência. Nesse deslocamento ele se viu impelido a transpor os mais variados obstáculos, dentre eles os cursos de água. Tal necessidade estimulou-o a desenvolver veículos capazes de deslocar-se por sobre as águas.

Segundo Miguens (2019), esse método de deslocamento, no caso dos rios, foi denominado como navegação fluvial e definida como a ciência e a arte de conduzir com segurança, dirigir e controlar os movimentos de uma embarcação em águas fluviais, desde o ponto de partida até seu destino.

A evolução tecnológica tem gerado o crescimento cada vez mais acelerado da capacidade produtiva humana que, junto ao aprimoramento dos meios de transporte, tem tornado a navegação cada vez mais importante. Nesse bojo, encontra-se a navegação fluvial, que vem apresentando resultados cada vez mais relevante dentre os principais métodos de navegação em uso pelo homem.

Por oportuno, com base nisso, o presente trabalho tem por propósito a investigação da relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica nas hidrovias dos rios Solimões-Amazonas e do rio Madeira.

Assim, visando contribuir com a melhor compreensão do trabalho, as informações pesquisadas e as análises foram compartimentadas, de modo que o capítulo 2 descreverá os antagonismos geográficos da América do Sul com um olhar comparativo entre os da vertente atlântica, a Bacia Amazônica sob a ótica de Mario Travassos, aspectos teóricos e a estratégia do poder marítimo sob a perspectiva do Almirante Castex e a importância do domínio marítimo para os povos.

O capítulo 3 abordará a geologia para mostrar como decorreu o processo de formação da Bacia Amazônica, a geografia que tornará compreensível todo o espaço geográfico no qual ocorre o fenômeno objeto desse estudo e registros históricos com a descrição de fatos relacionados, direta ou indiretamente, ao uso dos rios como vias de deslocamento na Região Amazônica, o mito do El Dorado como fonte motivadora para os desbravadores europeus e para a demarcação da primeira fronteira, bem como as estratégias adotadas pelos colonizadores espanhóis, portugueses, franceses, holandeses e britânicos.

O capítulo 4 tratará da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica a partir do século XIX, a qual passou a contar com a energia do vapor, bem como a cobiça internacional com vistas ao acesso às riquezas no interior da Região Amazônica e a implementação da Companhia de Navegação e Comércio do rio Amazonas.

O capítulo 5 discorrerá sobre a Navegação Fluvial na Bacia Amazônica na atualidade, com ênfase no transporte de cargas nas principais hidrovias, nos efeitos multiplicadores decorrentes dos investimentos naquela bacia hidrográfica, bem como os principais meios empregados, vantagens e entraves aos transportes de cargas pelas principais hidrovias daquela bacia hidrográfica.

O capítulo 6 indicará uma análise que confrontará as abordagens históricas, geológicas e geográficas da Bacia Amazônica e da navegação fluvial desde o século XIX até os dias atuais frente aos aspectos teóricos de Mario Travassos e do Almirante Castex empregados nesse trabalho.

Por fim, no capítulo 7, apresentaremos as considerações finais e a exposição do resultado da investigação sobre a relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica.

2 ASPECTOS TEÓRICOS DE MARIO TRAVASSOS E DO ALMIRANTE CASTEX

Esta seção tem como objetivo a abordagem de alguns postulados teóricos de interesse a fim de verificar se há importância no emprego dos rios da Bacia Amazônica como vias de navegação. Para tanto, será utilizada a teoria de Mario Travassos e a teoria do Almirante Castex com ênfase, respectivamente, nos antagonismos geográficos da América do Sul e em conceitos relacionados à importância do domínio marítimo e relacionados à busca por uma estratégia marítima.

2.1 OS ANTAGONISMOS GEOGRÁFICOS DA AMÉRICA DO SUL

De acordo com Albuquerque (2015), o teórico Geopolítico Mario Travassos (1891-1973) adotou como referência as teorias do geógrafo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904), o qual destacou a importância do fator fisiográfico e antropogeográfico na organização do território, principalmente quando há manifestação de desenvolvimento econômico e organização de redes de transporte: “O comércio e a comunicação precedem de muito a política, que segue o seu mesmo caminho e nunca pode se separar profundamente deles.”(RATZEL *apud* ALBUQUERQUE, 2015, p. 59).

Travassos (1938) observou que o continente Sul-Americano é influenciado por duas forças geográficas antagônicas entre si, sendo uma delas materializada pela atração exercida pelo Oceano Atlântico e a outra pelo Oceano Pacífico. Cabe ressaltar que a atração a que se refere este estudo trata do fluxo causado pela circulação de riquezas e pessoas. Dessa forma, a teoria de Mario Travassos caracterizou os Oceanos Atlântico e Pacífico como áreas setoriais que exerciam expressivo domínio sobre o continente Sul-Americano.

Entretanto, na percepção do mesmo autor, existem várias vantagens do Oceano

Atlântico perante o Oceano Pacífico, na qual destacou a existência de um litoral mais favorável à instalação de infraestruturas portuárias e a existência de maior concentração de linhas de comunicação marítima com o mundo ocidental, o que era de grande interesse para os Estados cujos litorais voltavam-se para o Oceano Pacífico como é o caso do Chile, Peru e Equador, bem como países que não possuem litoral, como a Bolívia e o Paraguai (ANEXO B, FIG. 2).

2.2 UM OLHAR COMPARATIVO ENTRE OS ANTAGONISMOS DA VERTENTE ATLÂNTICA

Intensificando seu detalhamento, Travassos (1938) percebeu que, inserido na vasta área geográfica, cujo domínio é exercido pelo Oceano Atlântico, há uma subdivisão caracterizada pelo assédio exercido pela Bacia Platina e Bacia Amazônica sobre aquele oceano, que, em decorrência de suas extensões, formas geográficas e capacidades, possuem a aptidão para interligar vastas regiões interiores da América do Sul ao mar, tudo materializado pelas facilidades que propiciam ao fluxo de pessoas e riquezas, onde ressalta-se que conferem a elas, valor geopolítico entre os Estados gerando, conseqüentemente, interesses antagônicos, com propósito de fazer uma bacia sobrepujar a outra como principal via fluvial do continente Sul-Americano: “Seus mais longínquos formadores se opõem sistematicamente. O maior volume de águas de um corre na direção geral do norte; as águas do outro na do sul. Apenas concordam na direção geral do leste e o curso inferior de seus caudais.” (TRAVASSOS, 1938, p. 47).

Travassos (1938) mostrou que a Bacia Amazônica e a Bacia Platina rivalizam-se entre si. Nessa situação, o Brasil deveria aproveitar o fato de ser detentor da maior parte da Bacia Amazônica para neutralizar a forte influência que a Bacia Platina confere à Argentina antes que a rivalidade hidrográfica entre essas bacias seja fonte de disputas futuras no continente Sul-Americano (ANEXO A, FIG. 1).

Travassos (1938) alertou que dentre as duas bacias fluviais, aquela que sobrepujasse a outra como via de acesso principal entre o interior da América do Sul e o Oceano Atlântico passaria ser objeto de uso e controle do poder Sul-Americano. Destacou que uma forma da Bacia Amazônica suplantar a Bacia Platina seria por meio da implementação de corredores intermodais ligando o interior do Continente Sul-Americano ao Oceano Atlântico. Ele entendia que o Estado que dominasse os eixos de ligação com o chamado triângulo estratégico¹ localizado entre as Bacias Amazônica e Platina, obteria supremacia na América do Sul.

Para tanto, Travassos (1938) sugeriu ao poder político do Brasil que fossem realizadas ações neutralizantes, as quais visavam efetivamente neutralizar as influências exercidas pela Bacia Platina por meio de estratégias de transportes, a fim de atrair a economia da Bolívia, que naquele momento equilibrava-se sobre o Brasil e a Argentina.

2.3 A BACIA AMAZÔNICA SOB A ÓTICA DE MARIO TRAVASSOS

Segundo Queiroz (2012), a partir da década de 1960 a Região Amazônica ainda se configurava como um grande vazio, porém cheio de riquezas. Os trabalhos de Mario Travassos apontavam para a relevância dos rios da Bacia Amazônica em relação aos objetivos geopolíticos do Brasil. Seus apontamentos possibilitaram teorizar quão poderosa é aquela vastidão de florestas e rios navegáveis no contexto Sul-Americano.

Dessa forma, ressalta-se que Mario Travassos definiu a Bacia Amazônica como um vasto sistema hidrográfico capaz de exercer papel principal no projeto de construção da

¹ Área entre as cidades de Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba e Sucre. Existia entre essas cidades um “triângulo estratégico”, que incluía as importantes cidades mineradoras de Oruro e Potosí. Justamente nesta zona, de acordo com Travassos, se confrontavam abertamente os interesses do Brasil (“influências amazônicas”) e da Argentina (“influências platinas”) pela supremacia geopolítica do subcontinente. (TRAVASSOS, 1938).

hegemonia do Brasil perante o continente Sul-Americano. Assim sendo, a Bacia Amazônica possuía expressiva vantagem geográfica sobre a Bacia Platina, pois encontra-se mais ao Norte e sua direção principal está orientada no sentido oeste para leste o que lhe confere estar mais próxima da Europa, América do Norte e demais centros econômicos pelo mundo (ANEXO B, FIG. 2). Essa visão atraiu a atenção do poder político do Brasil: “Possuímos a maior parte da Bacia Amazônica e com ela o controle de todas as possibilidades de comunicação, ali compreendidas, sobre transporte que vem de outras regiões continentais.” (TRAVASSOS, 1947 *apud* QUEIROZ, 2012, p. 304).

Travassos (1938) salientou que não havia benefício no estabelecimento de cooperação entre o Brasil e os demais Estados amazônicos, haja vista que eles não possuíam os recursos financeiros necessários para o investimento e desenvolvimento das porções da Bacia Amazônica inserida em seus territórios.

2.4 ASPECTOS TEÓRICOS DO ALMIRANTE CASTEX

Em que pese a ampla gama de conceitos contidos na Teoria do Poder Marítimo de autoria do Almirante Castex (1878-1968) e divulgada em Wedin (2015), o presente trabalho se limitará a abordar apenas conceitos relacionados à importância do domínio marítimo e à busca por uma estratégia marítima.

Wedin (2015) enfatizou que a aplicação do pensamento teórico de Castex se faz legítimo no mundo contemporâneo em virtude do seu pragmatismo que permite a atualização do seu pensamento, da necessidade de ousar mesmo que diante das evoluções técnicas e devido à defesa pela atualização da estratégia marítima.

2.5 A IMPORTÂNCIA DO DOMÍNIO MARÍTIMO PARA OS POVOS

Wedin (2015) inicia sua abordagem sobre a importância do domínio marítimo apresentando uma ideia do que o mar pode proporcionar aos povos hábeis a usá-lo.

O mar oferece aos povos que sabem se servir de sua vasta extensão e das grandes vias que ele abre à coragem, à indústria e à perseverança, o meio de desenvolver-se em enormes proporções, as quais ultrapassam, de uma maneira maravilhosa, seu primeiro ponto de partida (LAPEYROUSSE-BONFILS *apud*, WEDIN, 2015).

Wedin (2015) definiu o mar como aquilo que liga os continentes, países, culturas, povos, ideias, indústrias e mercados. Além disso, apontou que a parcela mais expressiva das atividades humanas encontram-se concentradas próximo à costa, pois aquela vastidão de água que envolve a maior parte da superfície do planeta Terra permite notável liberdade de movimentos, indicando que seus espaços marítimos e suas costas são essenciais ao bem-estar e prosperidade dos Estados ribeirinhos, sobretudo, em virtude da concentração de vias de transporte pautadas pela liberdade de navegação, possibilitando o livre fluxo ao comércio entre os Estados.

Wedin (2015) chamou a atenção para a vultosa importância alcançada pelos mares, a qual, atualmente, pode-se observar em BRASIL (1993), que essa importância encontra-se formalizada, por meio do direito de livre navegação, que é reconhecido como um dos princípios fundamentais estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, por meio da qual foi normatizado que os navios mercantes poderiam navegar livremente, mantendo a obediência às leis vigentes nos Estados costeiros e que a livre navegação também poderia ser executada por outros navios, como os de guerra, caso sua navegação atendesse aos requisitos da passagem inocente².

² A passagem será considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida (BRASIL, 1993).

No que se refere aos transportes, Wedin (2015), observou a importância do mar para o comércio mundial uma vez que os navios e as cargas transportadas sofreram expressivo aumento em termos de volume, o que gerou sensível redução no custo dos fretes tornando o modal marítimo cada vez mais atraentes em comparação aos demais.

Entretanto, todas essas vantagens também atraíram atividades ilegais como o transporte de drogas, principalmente da América do Sul, e a pirataria por meio da qual são executados ataques armados com fins econômicos. Assim, segundo Wedin (2015), a vigilância nos mares passou a receber grande importância, o que gerou novas missões para as forças navais a fim de garantir a segurança e a proteção no mar, bem como reprimir atividades ilícitas naquele ambiente.

Em que pese o Almirante Castex ter definido o domínio do mar como o controle das linhas de comunicação essenciais de superfície, Wedin (2015) apontou de outra forma, que o domínio do mar se dá pelo seu controle: “Em resumo, o mar é o berço da vida sobre a terra e permanece como interesse vital da humanidade. Tradicionalmente, eram as comunicações no mar que apresentavam o principal interesse estratégico.” (WEDIN, 2015, p. 106).

2.6 A ESTRATÉGIA DO PODER MARÍTIMO NA ÓTICA DO ALMIRANTE CASTEX

Wedin (2015) apresenta a definição de que o poder marítimo é a capacidade de um Estado impor a sua vontade sobre outro Estado no domínio marítimo. E que tal poder marítimo possui estrita ligação com o poder econômico e financeiro, na qual enfatiza que, sem finanças, não há poder marítimo e vice-versa. Aborda ainda que no século XIX surgiu o termo denominado “Marítimo”, o qual se contrapôs ao termo Naval, pois enquanto o segundo aborda somente questões eminentemente militares, o primeiro engloba as questões do mar.

Ressaltou que o mar é o caminho e não um campo de batalha. Ainda nesse contexto faz uma abordagem à obra intitulada *Princípios da Estratégia Marítima* (1911) de Julian Stafford Corbett (1854-1922), a qual apresenta uma teoria estratégica global que enfatiza o aspecto marítimo, cuja maior contribuição é a compreensão de que as comunicações marítimas do adversário são o objeto fundamental das operações navais, o que rebaixou a estratégia naval à mera parte militar da estratégia marítima. “A saber, as ideias que, com algumas adaptações, são perfeitamente pertinentes ainda hoje e serão também amanhã. Este é o objetivo desta obra: destacar o melhor de Castex e empregá-lo como base para pensar a estratégia marítima contemporânea.” (WEDIN, 2015, p 29).

3 ABORDAGENS GEOLÓGICAS, GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS DA BACIA AMAZÔNICA

3.1 GEOLOGIA DA BACIA AMAZÔNICA

Segundo Queiroz (2012), a formação geológica da Bacia Amazônica ocorreu há aproximados 20 milhões de anos e decorreu do soerguimento da Cordilheira dos Andes e das alterações decorrentes ocorridas sobre a crosta terrestre. Uma das consequências foi o afastamento dos oceanos Atlântico e Pacífico. No transcurso desse processo, uma parcela da água do mar foi mantida represada. Porém, devido à continuidade das alterações sobre a crosta terrestre, aquele mar passou a escoar por uma longa calha pela qual as águas do rio Amazonas escoam atualmente.

3.2 GEOGRAFIA DA BACIA AMAZÔNICA

Segundo Queiroz (2012), a Bacia Amazônica se estende por quase sete milhões de quilômetros quadrados desde os Andes Peruanos até a foz no Atlântico, nos quais, possui 25.000 Km de rios navegáveis, o que lhe confere o título de mais extensa rede hidrográfica do planeta. Secundariamente, concentra cerca de 20% do estoque mundial de água doce superficial disponível e expressivo potencial hidráulico (ANEXO B, FIG. 2).

Cabe ressaltar que, conforme estudo divulgado em Castro (1973), cerca de 70% da Bacia Amazônica encontra-se em território brasileiro, ficando os outros 30% restantes em territórios da Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela. A Bacia Amazônica limita-se, ao Norte, pelo Planalto das Guianas e a divisória com o rio Orinoco; ao sul, pelo Planalto Brasileiro; a oeste, pela Cordilheira dos Andes e, a leste pelo Oceano Atlântico. Seu principal rio é o Amazonas que nasce no Peru e percorre 7.110 Km até chegar na costa do Estado do Pará (ANEXO C, FIG. 3). Ele é o maior rio conhecido em termos de

extensão, profundidade, largura e descarga de água. Em termos dimensionais, suas profundidades podem chegar a até 130 m, sua largura máxima é de 300 Km em sua foz e suas águas costumam chegar a velocidades de até 4 km/h provocando periódica erosão de suas margens e conseqüente alteração de curso em trechos de sua calha. Esse grande e extenso rio percorre um trajeto de oeste para leste, praticamente paralelo à linha do Equador, sendo alimentado por águas provenientes do degelo dos Andes e de seus afluentes que se encontram tanto no hemisfério Sul quanto no hemisfério Norte. Essa característica causa o fenômeno da interferência por meio do qual o rio Amazonas se beneficia de uma compensação anual estabelecida entre o revezamento de períodos de enchente dos seus afluentes ao Norte e ao Sul, de maneira que enquanto os afluentes do sul estão em período de estiagem, os afluentes do norte estão em período de cheia e vice-versa contribuindo com a vazão do rio Amazonas. Os principais afluentes do rio Amazonas são os rios Javará, Juruá, Purus, Madeira, Tapajós, Tocantins-Araguaia, Japurá, Içá, Negro, Branco, Nhamundá e Jarí.

3.3 ASPECTOS HISTÓRICOS DA BACIA AMAZÔNICA RELACIONADOS À NAVEGAÇÃO

FLUVIAL

Em busca de entendimento sobre o processo que contribuiu com o estabelecimento das atuais fronteiras políticas na Bacia do rio Amazonas, serão apresentadas uma abordagem descritiva e uma análise comparativa, com pontos comuns e divergentes sobre as estratégias de ocupação adotadas pelos principais colonizadores europeus na Bacia do rio Amazonas.

As estratégias de ocupação se mostram importantes ao presente estudo, pois pressupõem que os colonizadores que se basearam na conquista e na manutenção do controle dos rios da Bacia Amazônica puderam dispor da forma mais eficiente de

deslocamento no interior da vastidão amazônica, conferindo expressiva influência na demarcação das fronteiras estabelecidas na região.

3.3.1 O MITO DO EL DORADO E A DEMARCAÇÃO DA PRIMEIRA FRONTEIRA

Segundo Langer (1997), registros históricos sobre a lenda do El Dorado³, evidenciam que os europeus, baseados em relatos indígenas, pressupunham a existência de uma cidade, cujas construções eram literalmente feitas em ouro, localizada no interior da floresta amazônica e que os índios que a habitavam se banhavam em ouro em pó às margens de um lago denominado Lago Douro.

Albuquerque (1978) apontou que esses relatos tomaram vulto de tal forma que, em 1494, motivaram espanhóis e portugueses a firmar a demarcação da primeira fronteira que passou sobre a Bacia do rio Amazonas por meio do Tratado de Tordesilhas⁴. Na ocasião, aquela bacia foi dividida entre portugueses, a leste, e espanhóis, a oeste.

Entretanto o Tratado de Tordesilhas não foi suficiente para impedir que, passados poucos anos, a Bacia Amazônica se transformasse em palco de sucessivos conflitos que envolveram a participação não apenas de portugueses e espanhóis, mas também de franceses, holandeses e britânicos.

Antes da chegada dos colonizadores europeus, nos idos do século XVI, a Bacia do rio Amazonas encontrava-se ocupada por populações indígenas que em sua maioria viviam nas proximidades dos cursos d'água, os quais já exerciam papel fundamental para a ocupação

³ O primeiro relato impresso sobre o Eldorado foi de Gonçalo de Oviedo, em 1541 (História general y natural de las Índias). Segundo esse cronista, um príncipe indígena diariamente se cobria com uma espécie de resina, sobre a qual era aplicado ouro em pó por toda a extensão de seu corpo. (OVIEDO *apud* LANGER, 1997, p.28).

⁴ O Tratado de Tordesilhas foi assinado em 7 de junho de 1494, e as esferas de influência ficaram definidas: pertenceriam a Castela as terras descobertas para além do meridiano que passava a 370 léguas a ocidente de Cabo Verde, limite encurtado para 200 léguas no que tocava aos descobrimentos que Colombo pudesse fazer na segunda viagem que entretanto iniciava (ALBUQUERQUE, 1978).

daquela vastidão florestal.

3.3.2 A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES ESPANHÓIS

Bueno (1998) descreveu que, nos idos de 1500, uma frota composta de quatro caravelas, sob o comando do navegador espanhol Vicente Pinzón (1462-1514), rumando para o oeste, chegou em terras portuguesas na altura do atual Estado de Pernambuco. Como possuía o pleno conhecimento de que se encontrava em terras portuguesas, decidiu navegar para o norte onde encontrou a foz do rio Amazonas, a qual foi denominada por ele como “Mar Dulce”, em decorrência de sua impressionante extensão de água doce e suas fortes correntezas. A frota continuou rumo ao norte, margeando a costa em direção ao Caribe. Cabe ressaltar, que no trajeto, ainda passou pela foz do rio denominado Vicente Pinzón, hoje conhecido como rio Oiapoque.

Segundo Bueno (1998), em 1507, o “Mar Dulce” passou a ser denominado, já pelo espanhol Francisco de Orellana, como rio Amazonas devido aos vários avistamentos de índios em combates confundidos pelos espanhóis com as lendárias mulheres guerreiras da mitologia grega, em virtude dos seus cabelos longos.

Bueno (1998) observou ainda que os espanhóis optaram por não ocupar a região, pois entenderam que a região se encontrava fora dos limites estabelecidos pelo Tratado de Tordesilhas. Isso favoreceu sobremaneira a posterior ocupação portuguesa de parcela preponderante da Bacia do rio Amazonas, tendo por base que a União Ibérica⁵ (1580 – 1640) tornou nulo o Tratado de Tordesilhas, porque portugueses e espanhóis passaram a ter o

⁵ Foi a união das coroas portuguesa e espanhola entre 1580 e 1640 que teve consequências não somente na península Ibérica como também no Brasil. Com a morte do rei de Portugal, D. Sebastião, o trono português ficou vago e o rei da Espanha, Filipe II, alegando parentesco com o rei português, invadiu o reino vizinho e anexou-o ao território espanhol. (EDUCAÇÃO, 2002)

direito mútuo de acessar os territórios que pertenciam a cada uma das partes.

3.3.3 A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES PORTUGUESES

De acordo com Castro (1973), os portugueses, motivados pelos relatos da existência de metais preciosos supostamente em quantidades abundantes no interior do continente Sul-Americano, começaram a financiar as Bandeiras⁶, de maneira que, em 1637, uma expedição militar sob o comando de Pedro Teixeira⁷ estabeleceu o Forte de Nossa Senhora de Belém na foz do rio Amazonas a fim de deixá-la firmemente protegida de ataques vindos do mar. Em seguida, o navegador subiu o referido rio, e, ao longo de seu curso, deixou missões religiosas e tomou posse das terras em nome do rei de Portugal. Ele alcançou a cidade de Quito em 1638, mesmo sob o domínio Espanhol.

Outro português que desempenhou participação expressiva na estratégia portuguesa foi o bandeirante Antônio Raposo Tavares⁸. Sua principal contribuição foi a integração das nascentes dos rios que compunham a Bacia do rio da Prata⁹, de maneira que em 1648, vindo do rio Paraguai, alcançou a Bacia do rio Amazonas abarcando essas duas bacias hidrográficas.

É importante salientar que a Bacia do rio Amazonas, ao contrário da Bacia do rio da Prata, manteve-se pouco habitada em virtude da sua imensidão florestal, de maneira que

⁶ Expedições de desbravamento com finalidades estratégicas e econômicas, realizadas pelo interior do Brasil Colônia entre os séculos XVII e XVIII. Com efeito, estas incursões garantiram a expansão e conquista do território brasileiro. (CASTRO, 1973)

⁷ Militar e desbravador português que empreendeu inúmeras ações no território colonial brasileiro, quando sob domínio Luso-espanhol, no século XVII. Sua coragem, patriotismo, renúncia pessoal e devoção a carreira das armas mantiveram a integridade territorial da colônia, ao enfrentar inúmeras tentativas de invasões estrangeiras. (CASTRO, 1973)

⁸ Bandeirante português (1598-1658). Responsável pela expansão das fronteiras brasileiras, ao deter o avanço dos espanhóis. (CASTRO, 1973)

⁹ Segunda maior bacia hidrográfica do planeta, com 1.397.905 km². Ela se estende pelo Brasil, Uruguai, Bolívia, Paraguai e Argentina. (CASTRO, 1973)

mesmo após 7 de setembro de 1822, no contexto da Independência do Brasil, também se manteve imune a ambição externa dos Estados que foram se formando ao longo da Bacia do rio Amazonas.

3.3.4 A ESTRATÉGIA DOS COLONIZADORES FRANCESES, HOLANDESES E BRITÂNICOS

Segundo Sant'Anna (2012), em 1602, os franceses fundaram a cidade de São Luiz com o propósito de ocupar o litoral da colônia portuguesa. Entretanto, não lograram êxito, pois foram repelidos pelos portugueses. Porém, como já se encontravam estabelecidos em Caiena, puderam fundar a Guiana Francesa. Paralelamente, holandeses e britânicos apenas disputaram uma região hoje conhecida como Guiana e Suriname. A disputa foi pacificada em 1667 pelo Tratado de Breda¹⁰.

Esses relatos denotam que a participação dos colonizadores franceses, holandeses e espanhóis foram pouco expressivas no interior da Bacia do rio Amazonas, pois os portugueses souberam implementar a ocupação e o controle consistente do estuário do rio Amazonas.

¹⁰ Assinado entre a República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos e o Reino da Grã-Bretanha a 31 de julho de 1667, terminou com a Segunda Guerra Anglo-Holandesa. No referido tratado, o Suriname ficou sob o julgo holandês e a Guiana teve seu nome oficial alterado para Guiana Inglesa em 1831. (SANT'ANNA, 2012)

4 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA A PARTIR DO SÉCULO XIX

Segundo Gregório (2009), a partir de 1822, ocasião na qual o Brasil logrou sua independência, alguns Estados exógenos à Bacia Amazônica iniciaram uma grande campanha, objetivando livre acesso ao rio Amazonas e seus afluentes, visando a obtenção de insumos valorizados no comércio internacional.

Castro (1973) ressaltou que, no século XIX a extração da borracha natural oriunda da seringueira conferiu à Amazônia grande importância econômica a nível internacional pois aquela região passou a produzir 80% do látex consumido em todo o mundo.

Gregório (2009), informou que dentre os Estados que exerciam pressão encontravam-se os Estados Unidos da América (EUA) que apresentou argumentos, inclusive jurídicos, questionando a capacidade dos Estados Amazônicos de exercer controle territorial e desenvolvimento em suas porções territoriais na Bacia Amazônica. Os EUA defendiam que a posse só deveria ser válida se atendessem à condição de plena utilização da região. Essa pressão externa desencadeou um intrincado processo visando a abertura do Rio Amazonas e seus afluentes à navegação internacional.

Gregório (2009) também abordou que, a partir do final do século XVIII, o emprego do vapor como força motriz em embarcações passou por expressivo avanço técnico, de maneira que essa nova tecnologia capacitou as embarcações com propulsão a vapor a não depender da força dos ventos, como ocorria com as embarcações de propulsão à vela.

Com esse feito ocorreu uma verdadeira revolução, pois as viagens ficaram mais rápidas, o que gerou redução significativa dos tempos de travessia, tendo em vista que passaram a se deslocar por força motriz própria totalmente independente de fatores externos que nem sempre atendiam às vontades dos navegantes.

A navegação a vapor capacitou as embarcações a transportar cargas em quantidades maiores e com menor probabilidade de perdas ao longo da viagem, o que se traduziu na queda dos custos com fretes e seguros. Frente a todas essas vantagens, as embarcações a vapor passaram rapidamente a dominar as linhas de comunicação marítimas mundiais, contribuindo para o aumento do fluxo de riquezas através dos oceanos e a intensificação do comércio internacional.

4.1 A PROPULSÃO A VAPOR NO AMBIENTE FLUVIAL

Segundo Gregório (2009), as vantagens auferidas pelas embarcações com propulsão a vapor não ficaram restritas à navegação pelos mares e oceanos, elas também afetaram positivamente o ambiente fluvial, porque mostraram-se bastante eficientes, pois capacitou as embarcações a vencer as correntezas dos rios com facilidade, mesmo na condição de plenamente carregadas.

Gregório (2009) apontou que a navegação fluvial a vapor, em diversas partes competiu com a expansão das locomotivas a vapor e suas ferrovias. Entretanto, no âmbito da Bacia Amazônica, com suas grandes dimensões, seu clima tropical úmido e sua densa vastidão florestal, os rios já se configuravam como vias disponibilizadas pela natureza e quase sem custos se comparada às ferrovias, as quais ao contrário, precisavam da abertura da floresta, da construção de pontes para transpor rios ou outras depressões do relevo.

Outro aspecto relevante observado por Gregório (2009) foi que os custos de manutenção envolvidos na navegação fluvial a vapor mostravam-se bem menores se comparados aos das ferrovias o que tornou notório que os custos que envolviam a navegação fluvial a vapor eram menores, tornando sua implementação economicamente mais atrativa.

4.2 A IMPLEMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NA BACIA AMAZÔNICA

Gregório (2009) comentou que uma das grandes preocupações externadas pela administração imperial brasileira era o desenvolvimento do Norte do Brasil, a qual foi partilhada pelas lideranças políticas do Estado do Grão-Pará. Estudos indicavam que os investimentos necessários para implementar a navegação fluvial a vapor na Bacia Amazônica eram mais viáveis, quando comparado às ferrovias, e que não havia recursos disponíveis para investir em estradas de ferro no Estado do Grão-Pará devido à predominância de rios largos e de grandes e densas florestas.

Dessa forma, ainda no período imperial do Brasil, surgiram os primeiros projetos para a implementação da navegação fluvial a vapor na Região Amazônica, de maneira que em 1826 foi apresentada uma proposta oriunda da cidade de Nova York, cujo assunto era a criação de uma companhia de navegação a vapor para operar nos rios da Bacia Amazônica, na qual a empresa *Amazon Steam Navigation Company* participou às autoridades brasileiras, em Washington, que estava enviando para o Estado do Grão-Pará um navio com o objetivo de descarregar produtos no porto de Belém e continuar sua viagem subindo os rios da Bacia Amazônica até os portos dos demais Estados.

Sabia-se que a navegação fluvial a vapor seria benéfica para o progresso e desenvolvimento do Norte do Brasil, entretanto também havia uma aversão interna aos capitais estrangeiros, pois eles eram considerados danosos à conservação da soberania brasileira sobre a sua porção da Amazônia.

Gregório (2009) relatou que em 1828 foi efetuada uma nova tentativa de implementação da navegação fluvial a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos através da empresa paraense detentora de capitais mistos de brasileiros e estrangeiros

chamada Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense.

De acordo com GREGÓRIO (2009), em fevereiro de 1834, depois de tratativas com o governo imperial, a Sociedade conseguiu a exclusividade para efetuar a navegação fluvial nas Províncias do Grão-Pará e do Maranhão por um período de dez anos. Porém, a proposta teve que ser submetida ao sistema representativo vigente no período imperial brasileiro, no qual não logrou aprovação devido à presença majoritária de capital estrangeiro, considerado, como citado acima, uma ameaça à soberania.

Convém, senhores, dizer que a ilha de Marajó [ponto compreendido na área de concessão da sociedade] é a chave da Província do Grão-Pará, e a justiça mais rigorosa exige que ela não seja facultada a nenhum estrangeiro. Outros muitos lugares existem devolutos naquela Província em que vegetais preciosíssimos, que têm desafiado a muito a ambição de tais pretendentes, e sem dúvida será a esses lugares exclusivamente que se limitarão as compras de terras, portanto toda a circunspeção neste negócio é necessária (GREGÓRIO, 2009, p. 189).

Segundo Gregório (2009), em 1837 ocorreu outra proposta de uma companhia de navegação para a Região Amazônica oriunda da cidade de Londres e endereçada ao Presidente da Província do Grão-Pará, a qual foi solicitado auxílio para a aprovação junto ao governo central. A proposta foi levada adiante, pois nela a companhia se comprometeria a estabelecer linhas regulares de navios a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Negro, tendo como contrapartidas a exclusividade para realizar as atividades por um período de 40 anos, controle de todas as minas de carvão e outros minerais descobertos nos primeiros anos de execução, isenção de impostos que incidam sobre a importação de insumos para a manutenção da atividade e a doação de dez sesmarias de terras com área de uma milha quadrada cada, para uso como colônias de europeus na Amazônia. A proposta não foi aceita devido à pouca participação do capital brasileiro.

Esse autor comentou que havia uma linha de pensamento que condicionava a

navegação a vapor na Região Amazônica à livre concorrência, em vez da exclusividade, a fim de não transformá-la em fator limitador ao progresso do Brasil. Entretanto, na visão de algumas autoridades, a exclusividade era algo necessário, pois não havia previsibilidade quanto aos lucros e prejuízos, o que obrigaria o governo brasileiro a oferecer os subsídios necessários para manter os interesses da empresa selecionada.

4.3 A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO RIO AMAZONAS

Segundo Gregório (2009), no início da década de 1850, as pressões externas pela abertura da navegação no rio Amazonas a todos os Estados intensificaram-se. Os EUA pressionaram para obter direito à navegação naquele rio motivado pelas riquezas e lucros que poderia obter na Região Amazônica. O ministro brasileiro da delegação em Washington, Teixeira de Macedo, enviou um informe reservado ao ministro dos negócios estrangeiros, “visconde do Uruguai”, em 14 de novembro de 1850, no qual relatou que na sociedade norte-americana estava ocorrendo um robusto movimento, com participação da imprensa, no sentido de divulgar a necessidade da abertura da navegação no rio Amazonas com o uso da força, caso necessário.

Gregório (2009) escreveu que, para resistir às pressões, fazia-se necessário promover o desenvolvimento e a presença do governo brasileiro de maneira mais efetiva naquela região. Assim, o governo brasileiro decidiu tornar sua presença mais efetiva na Região Norte do Brasil por meio da criação da Província do Amazonas para o desenvolvimento e a defesa do interior da Região Norte do Brasil.

Gregório (2009) comentou que o Brasil adotou um posicionamento pragmático no tocante à navegação a vapor no rio Amazonas, no qual decidiu que a melhor forma de a implementar seria por meio da abertura de uma concorrência direta entre os capitais

nacionais e os estrangeiros interessados na atividade. Assim, a questão foi solucionada com a assinatura de um contrato entre o governo brasileiro e Irineu Evangelista de Souza (1813 – 1889) para a realização da navegação com capitais nacionais em que Irineu Evangelista de Souza comprometia-se a implementar uma companhia que mantivesse linhas de navios a vapor e colônias nas margens do rio Amazonas.

Ressalta-se que, segundo Gregório (2009), antes da inauguração do Canal do Panamá¹¹ em 1914 (ANEXO D, FIG. 4), as comunicações marítimas entre os países andinos e a Europa eram feitas pelo Cabo Horn¹² (ANEXO E, FIG. 5), impondo aos navios percorrer distâncias muito maiores, mais perigosas e com maior probabilidade de perda das cargas e afundamentos. Tudo isso tornava a navegação pelo rio Amazonas e seus afluentes uma solução interessante, pois sua configuração geográfica possibilitava viagens mais vantajosas devido ao seu menor tempo, distância, riscos de perdas de carga e navios e, principalmente, menores custos com seguros e fretes. Dessa forma, o rio Amazonas e seus afluentes passaram a ser considerados vias estratégicas para o fluxo de produtos dos países andinos, pois aumentavam a competitividade daqueles Estados perante o mercado internacional. Também abordou que a iniciativa poderia ser muito vantajosa para o Brasil, pois poderia estabelecer a cobrança de pedágios pela navegação fluvial.

¹¹ O Canal do Panamá é um canal artificial de 82 km de comprimento, que corta o Panamá, ligando os oceanos Pacífico e Atlântico. Trata-se de um marco da engenharia do século XX, criado para facilitar o comércio marítimo mundial. O canal permite que os navios evitem a longa rota do Cabo Horn em torno da ponta mais meridional da América do Sul, onde ventos fortes, correntes e icebergs fazem dessas águas uma das mais difíceis do mundo (GREGÓRIO, 2009).

¹² É uma escarpa quase vertical de 425m de altitude, que se destaca na ilha de Horn, no arquipélago de Wollaston, na região de Magalhães e da Antártica chilena. O navegante inglês Francis Drake foi o primeiro a contorná-lo, em 1578. O holandês Willem Corneliszoon Schouten, depois de cruzar e localizar o cabo em 1616, deu-lhe o nome de Hoorn. Conhecido entre os navegantes por ser muito difícil de transpor, o cabo Horn constitui o extremo meridional da América do Sul. A navegação no cabo oferece grande perigo, pois a região é açoitada por ventos com a força de furacões, que provêm de várias direções e provocam violentas marés. Há um falso Cabo Horn, 56km a noroeste do verdadeiro, no extremo oriental da ilha de Hoste, é frequentemente confundido (GREGÓRIO, 2009).

Gregório (2009) apontou que havia uma preocupação crescente com a manutenção da soberania, pois foi observado que as pressões internacionais sobre a Região Amazônica aumentaram, o que motivou a assinatura de um novo contrato firmado em 1854, oficializado pelo Decreto nº 1.445, no qual a Companhia de Navegação e Comércio renunciou a exclusividade de navegação pelo rio Amazonas em 1857.

Nos comentários de Gregório (2009), em 1860, completada uma década de atividades da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, foi observado o aumento de passageiros e de cargas nas embarcações a vapor o que gerou mais linhas e portos utilizados, indicando que havia chegado uma fase prospera. Isso ocorreu porque o preço da borracha no mercado internacional passou a atender aos anseios da administração Imperial e da Província do Grão-Pará devido aos ganhos obtidos em termos de arrecadação pública, desenvolvimento e preservação da soberania.

Gregório (2009) destacou que, sem a implementação da navegação a vapor na região, provavelmente, os ganhos econômicos necessários que possibilitaram esse quadro de prosperidade não seriam alcançados e que era necessária a adoção de medidas para evitar que a exclusividade se tornasse um fator limitador ao crescente quadro de prosperidade. Dessa forma, conscientes da necessidade de continuar progredindo no processo de desenvolvimento da Região Amazônica e tendo em vista o aumento do fluxo de riquezas naquelas vias fluviais, foi avaliado que aquele era um momento propício à tomada de decisão sobre a abertura da navegação do rio Amazonas a todos os países.

A abertura do rio Amazonas ao comércio das nações que estão em paz com o Império, é certamente um dos fatos que o governo imperial mais deseja ver realizado, e de que espero os mais felizes resultados. Entretanto não depende somente dele, mas principalmente de medidas de competência da assembleia geral legislativa, a pressar um acontecimento que tão grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país e na prosperidade das Províncias ribeirinhas (GREGÓRIO, 2009, p.201 - 202).

Segundo Gregório (2009), em 1864, deu-se início aos debates sobre a abertura do rio Amazonas na Câmara dos Deputados. A maioria era a favor da abertura, mas ainda havia receio quanto à perda de soberania sobre a Região Amazônica. Entretanto dessa vez essa vertente não venceu, pois não fazia mais sentido se contrapor à abertura, frente ao sentimento claro de que a abertura possibilitaria grandes oportunidades de desenvolvimento para o Norte, sem impor riscos relevantes ao Brasil.

Dessa forma, a ideia que predominou em 1826, na qual os indivíduos e capitais externos deveriam ser mantidos afastados do Amazonas a bem da preservação da integridade territorial do Império Brasileiro foi vencida, de maneira que em 1871 a Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas, de Irineu Evangelista de Sousa, foi repassada aos britânicos que formariam a nova companhia chamada *The Amazon Steamship Company*, a qual era composta por capital quase todo estrangeiro e manteria o monopólio da navegação a vapor na Região Amazônica até 1911, ocasião na qual deu lugar à companhia *Amazon River*.

Segundo Gregório (2009), uma condição considerada mandatária para a abertura era que todas as embarcações, quer subindo o rio Amazonas rumo aos demais Estados, quer descendo o rio, seriam obrigadas a passar por portos específicos no território brasileiro e que a liberdade de navegação deveria ser apenas para os Estados ribeirinhos que possuíam tratados e convenções com o Brasil, o que já acontecia com o Peru e a Venezuela. Essa iniciativa visava estimular coercitivamente outros Estados ribeirinhos a estabelecer acordos do mesmo tipo, fortalecendo as posições do governo imperial brasileiro frente a questões de seu interesse, como as que envolviam limites.

Será necessário que tornemos a abertura do Amazonas dependente, para as potências não ribeirinhas, de tratados com essas potências? Se elas não se prestarem à celebração desse acordo? Se não convier ao Império prender-se por estipulações dessa natureza a respeito de uma medida em que ele deve ter exclusiva soberania? O projeto não deixa arbítrio ao governo, impõe-lhe o dever de não franquear a navegação não ribeirinha, se antes não celebrar tratados para esse fim com essas

potências (GREGÓRIO, 2009, p. 207).

Por fim, de acordo com Gregório (2009), a navegação internacional na porção brasileira da Bacia Amazônica finalmente foi normatizada por meio do Decreto nº 3.920 de 31 de julho de 1867. Ela contribuiu com os elevados ganhos em termos econômicos e em desenvolvimento naquela região, tudo motivado pelo aumento internacional da demanda por látex para a produção comercial da borracha.

5 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA BACIA AMAZÔNICA NA ATUALIDADE

Santos (2014) descreveu que a concepção do motor de combustão interna acrescido das evoluções do século XX propiciou aos meios de transportes um expressivo aumento de relevância no transporte de cargas e de pessoas. Entretanto, os avanços tecnológicos aplicados nos diferentes modais não comprometeu a relevância da navegação.

Segundo Santos (2014), o Brasil contava com 41,6 mil quilômetros de vias navegáveis em 2014, das quais somente 50% foram avaliadas como economicamente viáveis. Ainda que haja esse considerável hiato na exploração de seu potencial, o transporte hidroviário tem permanecido como um dos modais de transporte em destaque, sobretudo nos Estados da região Norte do Brasil, dotada de extensas vias fluviais navegáveis, o que também foi observado em apontamentos feitos em Teixeira (2018), conforme citado a seguir:

A navegação interior é um excelente meio para transportar, por longas distâncias, produtos homogêneos e de baixo valor agregado, como produtos agrícolas — Tipo soja e milho — e minérios. Uma de suas principais características é a capacidade de transportar grandes toneladas a baixo custo em relação aos outros modais de transporte. Por outro lado, a velocidade de transporte, a frequência e a disponibilidade são desvantagens relativas. É mais vantajoso utilizar as hidrovias exatamente quando há necessidade de combinar enormes volumes de cargas e grandes distâncias a serem vencidas (TEIXEIRA, 2018, p.444).

Brasil (2010) observou que dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários já apontavam que a Hidrovia Solimões-Amazonas ocupava o primeiro lugar dentre as principais hidrovias¹³ da Bacia Amazônica em volume de cargas e distâncias percorridas (ANEXO F, FIG. 6). Ela abarcou em 2013, 74% do indicador de toneladas por quilometro útil (TKU)¹⁴ hidroviário total no Brasil. Em termos qualitativos, os principais produtos

¹³ Vias navegáveis interiores que foram balizadas e sinalizadas para uma determinada embarcação tipo, isto é, àquelas que oferecem boas condições de segurança às embarcações, suas cargas e passageiros ou tripulantes e que dispõem de cartas de navegação. (BRASIL, 2010)

¹⁴ Toneladas por quilômetro útil é a quantidade de tonelada útil transportada multiplicada pela quilometragem percorrida. (PORTOGENTE, 2016)

transportados nessa hidrovía são combustíveis, óleos minerais, produtos químicos de origem orgânica, soja, milho, e minérios como bauxita e ferro. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários também apontou que o segundo lugar é ocupado pela hidrovía do Madeira, a qual encontra-se em crescimento em virtude das exportações por meio dos portos da região Norte. Entretanto, pela Hidrovía do rio Madeira também há transporte de outras cargas, dentre elas combustíveis, óleos minerais, açúcar e alimentos diversos.

5.1 O TRANSPORTE DE CARGAS NA HIDROVIA DOS RIOS SOLIMÕES-AMAZONAS

Oliveira (2013) relata que a hidrovía dos rios Solimões-Amazonas é a principal hidrovía da Bacia Amazônica, a qual desempenha a função de possibilitar o transporte de mercadorias no que tange à navegação interior, de cabotagem e de longo curso porque os rios Amazonas e Solimões possuem grande porte, dotados de uma vasta rede de afluentes navegáveis por embarcações da própria região. São rios plenamente propícios à navegação, pois percorrem extensas planícies, o que possibilita uma declividade leve e sem irregularidades.

Em sua abordagem, Oliveira (2013), descreveu que os rios são largos, porém possuem como principais obstáculos pontos com ocorrência de assoreamento que, por outro lado, não necessitam de grandes alterações. O rio Amazonas não apresenta restrição à navegação de cabotagem e de longo curso podendo receber navios com calado de até 11 metros no período da cheia e 8 metros no período da seca, de maneira que não há restrições para a navegação de navios mercantes no rio Solimões entre o trecho em que ele se encontra com o rio Negro e a cidade de Iquitos no Peru. Por outro lado, essa autora apontou a insuficiência de investimentos necessários para sanar as deficiências das infraestruturas regionais voltadas para o transporte de cargas, a existência de embarcações operando na

informalidade naquela hidrovia, de sinalização, dos balizamentos, das dragagens e dos estudos de navegabilidade.

Ainda segundo Oliveira (2013), a hidrovia dos rios Solimões-Amazonas é o principal corredor hidroviário do Brasil no que se refere ao volume transportado e distâncias a percorrer, em decorrência do curso desses rios, por receberem volumes transportados da Hidrovia do rio Madeira e do Tocantins-Araguaia e pelo acesso ao Oceano Atlântico. A autora ressalta que, de 2011 para 2013, foi registrado um crescimento de 2,8% no transporte de cargas, no qual destacaram-se os produtos químicos na rota Coarí-Manaus, a soja e o milho, exportados a partir de Itaquatiara-AM e Santarém-PA. Os combustíveis e produtos relacionados à Manaus, a bauxita exportada a partir de Oriximiná-PA e o minério de ferro de Santana-AP.

5.2 O TRANSPORTE DE CARGAS NA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

Oliveira (2013) descreve que a Hidrovia do rio Madeira possui uma extensão navegável com 1.056 quilômetros e encontra-se compreendida entre a cidade de Porto Velho-RO e a sua foz no rio Amazonas (ANEXO F, FIG. 6). Nesse trecho, ele é plenamente navegável por todo o ano. Sua profundidade mínima é de 2 metros no período da vazante.

Oliveira (2013) apontou o rio Madeira como um rio de planície no trecho compreendido entre a sua foz e a cidade de Humaitá. A partir desta cidade, o rio passa a ser considerado como um rio de médio curso, também denominado rio de planalto apresentando restrições à navegação em decorrência de pontos com obstáculos naturais como saltos, corredeiras travessões, afloramentos rochosos e profundidades reduzidas, o que gera a necessidade da ação humana através da engenharia a fim de regular os níveis de suas águas. Também comenta que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a

Marinha do Brasil apontam a necessidade da realização de serviços de dragagem e recuperação da sinalização fluvial.

Oliveira (2013) ressalta que a Hidrovia do rio Madeira é a segunda hidrovia do Brasil em termos de TKU, a qual, em 2013, movimentou 5,66 bilhões de TKU, o que corresponde a um crescimento de 30% quando comparado a 2011, evidenciando sua importância pelo crescente volume de cargas transportadas.

Outro aspecto apontado em Oliveira (2013), é que boa parte da soja originada no centro-oeste do Brasil parte de Porto Velho-RO, desce o rio Madeira até a localidade de Itaquiara-AM, ou Santarém-PA e, a partir daí, é exportada.

5.3 O EFEITO MULTIPLICADOR NA BACIA AMAZÔNICA

Oliveira (2013) comenta que investimentos públicos ou privados quando aplicados corretamente podem gerar efeitos multiplicadores econômicos e sociais. Esses efeitos também podem ocorrer quando se investe no transporte fluvial visto que, no caso da Bacia Amazônica, os rios possuem uma vocação natural para o transporte de cargas, pessoas e integração regional em decorrência da escassez de outros modais de transporte, como o rodoviário e o ferroviário.

Dessa forma, o aumento desses investimentos tem elevado o fluxo de comércio e transporte de cargas trazidas de outros Estados, com ênfase para o Estado do Mato Grosso e Amapá que são produtores de grãos como soja e milho e minério de ferro, respectivamente. Tais efeitos também alcançaram algumas regiões isoladas em decorrência de novas rotas fluviais e, portanto, adicionando ganhos sociais e econômicos às comunidades isoladas que dependem exclusivamente dos rios como vias de interligação com os centros de maior desenvolvimento.

Outro fator positivo ressaltado por Oliveira (2013) foi o aumento da competitividade do modal hidroviário devido a vantagens como maior eficiência energética, capacidade de carregamento, vida útil da infraestrutura, mais equipamentos e embarcações, segurança e confiabilidade da carga, controle fiscal, menores consumos de combustíveis, custos de infraestrutura, números de acidentes, custos operacionais, fretes e menores impactos ambientais, os quais associados aos crescentes investimentos, têm potencial para gerar desenvolvimento.

5.4 AS PRINCIPAIS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS ATUALMENTE NAS MAIORES HIDROVIAS DA BACIA AMAZÔNICA

Teixeira (2018) relatou que uma das características da navegação interior é que ela normalmente é realizada por embarcações caracterizadas por baixa complexidade, baixo teor tecnológico e porte reduzido. Em consonância com essa realidade, seus estaleiros também são de pequeno porte e encontram-se localizados em sua grande maioria na região Norte do Brasil (ANEXO H, FIG 8).

Teixeira (2018), que a navegação interior no Brasil conta com 440 empresas que normalmente atuam regionalmente e que a Bacia Amazônica contém 74% da frota nacional. Salientou ainda que 92% das empresas que atuam no transporte longitudinal de carga e o transporte longitudinal misto no Brasil operam na Região Hidrográfica Amazônica.

Esse autor comentou que o somatório das capacidades de carga das embarcações autorizadas a navegar na Região Hidrográfica Amazônica supera, em muito, o somatório das capacidades de carga das embarcações das demais regiões hidrográficas do Brasil. Outro dado relevante apontado pelo autor, é que as quatro empresas possuidoras das maiores capacidades de carga atuam na Região Hidrográfica Amazônica, mais especificamente nas

hidrovias do rio Amazonas, rio Madeira, rio Solimões e do rio Tapajós.

Teixeira (2018) detalhou que cinco empresas se sobressaem na Região Hidrográfica Amazônica em virtude da composição de suas frotas, sendo elas a empresa Bertolini com 195 balsas medindo de 29 a oitenta metros de comprimento e 7,5 a 18,5 metros de boca, a Hermasa com sete balsas medindo 61 metros de comprimento por 11 metros de boca e 161 barcaças medindo 61 metros de comprimento por 11 a 22 metros de boca. A Hidrovias do Brasil com oitenta barcaças de 61 metros de comprimento por 11 metros de boca, a Chibatão com 55 balsas medindo de 58 a 96 metros de comprimento por 12 a 29 metros de boca e a Oziel Mustafá com 52 balsas medindo de 25 a 78 metros de comprimento por oito a 17,5 metros de boca.

No que se refere aos tipos de carga transportadas, pelas empresas supracitadas, Teixeira (2018) apontou que a empresa Bertolini, além de operar com transporte de cargas em geral, também opera com transporte de soja, milho e minérios pelos rios Amazonas, Madeira, Tapajós e Capim. A empresa Hermasa escoia a produção de grãos do noroeste do Mato Grosso e do Sul de Rondônia que após concentrada em Porto Velho-RO, é transportada por barcaças pelo rio Madeira até o porto de Itaquiara-AM, e a partir desse porto, segue para exportação para a Europa e Ásia. A empresa Hidrovia do Brasil opera ao longo dos rios Tapajós e Amazonas, nos quais realiza o transporte de grãos e fertilizantes entre Itaituba e Vila do Conde, ambas no Estado do Pará. Por fim, a empresa Chibatão, formada por um conglomerado de empresas do segmento portuário, controla os terminais portuários de Porto Velho-RO, Manaus-AM e Belém-PA.

5.5 VANTAGENS E ENTRAVES DOS TRANSPORTES DE CARGAS PELAS MAIORES

HIDROVIAS DA BACIA AMAZÔNICA

Conforme mencionado anteriormente por Teixeira (2018), o custo do transporte de uma TKU no modal hidroviário corresponde a apenas um sexto do custo no modal rodoviário e menos da metade do modal ferroviário. Dessa forma, segundo Teixeira (2018), entre 2010 e 2016, as cargas que tiveram maior crescimento em seus volumes transportados por hidrovias foram o milho em primeiro lugar e a soja em segundo lugar com acréscimos de 278% e 106,9% respectivamente. Esse fenômeno decorreu da expansão agrícola pelas Regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

Cabe ressaltar que, para Teixeira (2018), o uso dessas hidrovias confere considerável aptidão, pois possibilita o transporte de parte da produção agrícola para os portos do Norte do Brasil, com destaque para o escoamento de soja, farelo de soja e milho, hoje realizado, predominantemente, pela Hidrovia do rio Madeira e pela Hidrovia do Paraná-Tietê, mas com o escoamento desses produtos pelo Arco Norte¹⁵ (ANEXO G, FIG. 7) em franco crescimento, tendo registrado aumento de 88,5% de soja e 174,8% de milho entre 2011 e 2016 e que 30% do transporte desses produtos em 2016 ocorreu pelo Arco Norte. Isso, segundo o autor, destaca a região Norte do Brasil como principal região que usa hidrovias para o transporte de cargas.

Teixeira (2018) observou que, em 2016, 53% do volume de cargas transportadas por via fluvial foi realizada pela região Hidrográfica Amazônica e que os produtos reservados à exportação para consumidores do Hemisfério Norte, contaram com 46 portos públicos, 19

¹⁵ Portos que estão localizados acima do paralelo 16° S. Também engloba os terminais das regiões Norte e Nordeste. A contar de 2015, os portos do Arco Norte representam o segundo maior local de saída de grãos de soja e milho exportados do Brasil para o exterior.

terminais de uso privado (TUP) e com posterior transbordo para navios em portos e terminais localizados em Macapá-AP, Manaus-AM, Itaquatiara-AM, Santarém-PA, Barcarena-PA, Belém-PA e Itaqui-MA.

Teixeira (2018) chamou a atenção para a necessidade de maiores investimentos no modal hidroviário, os quais deveriam ser potencializados a fim reduzir o principal gargalo, qual seja, a falta dos investimentos de possibilitem hidrovias com capacidade de transporte em níveis adequados à expansão das fronteiras agrícolas pelo Centro-Oeste do Brasil, o que na visão dele, ajudaria a reduzir o chamado “Custo Brasil”.

Por fim, Teixeira (2018) também elencou que existem outros fatores limitadores à expansão das capacidades das hidrovias como a dificuldade de contratação de pessoal para compor as tripulações em virtude da falta de mão de obra qualificada e a tributação dos combustíveis.

6 ANÁLISE DAS ABORDAGENS HISTÓRICAS, GEOLÓGICAS E GEOGRÁFICAS DA BACIA AMAZÔNICA FRENTE AOS POSTULADOS TEÓRICOS DE MARIO TRAVASSOS E DO ALMIRANTE CASTEX

6.1 ANÁLISE DAS ABORDAGENS HISTÓRICAS

Em que pese o complexo jogo antagônico motivado pela conquista de riquezas, a maior parte da Bacia Amazônica ficou sob a administração de portugueses e espanhóis. Entretanto, entre esses dois atores coloniais, os portugueses, em decorrência de suas estratégias expansionistas, diplomáticas e da forma como interpretaram o Tratado de Tordesilhas, obtiveram a maior parte da Bacia Amazônica.

Outro fator preponderante que favoreceu o êxito dos portugueses frente aos espanhóis, foram os aspectos geográficos da região, haja vista que eles ocuparam a Bacia Amazônica a partir do estuário do rio Amazonas e da navegação ao longo dos rios e afluentes. Por outro lado, os espanhóis não possuíam a foz e a extensão de cursos d'água navegáveis, mas a Cordilheira dos Andes como obstáculo natural a transpor para adentrar e se estabelecer na Bacia Amazônica. Destaca-se que isso evidencia como a navegação pelos rios e seus afluentes já se consolidava como método de locomoção mais eficazes para o deslocamento pelo interior da vastidão Amazônica.

Em que pese os espanhóis terem sido os pioneiros em atravessar o rio Amazonas no sentido de oeste para leste, ou seja, desde os Andes até a foz, em 1542, por ocasião da expedição realizada por Francisco de Orellana, pode-se observar que a ocupação portuguesa, mesmo que tardia, por ter iniciado apenas na segunda década do século XVII, foi mais efetiva, pois implementou um processo sistêmico de ocupação pelo qual fundaram os Estados do Grão-Pará e Maranhão, a fim de iniciar seu projeto de defesa da porção litorânea da Amazônia

portuguesa contra investidas de franceses, holandeses e britânicos normalmente vindos do mar.

Entretanto, salienta-se que também houve similaridade nas estratégias adotadas por portugueses e espanhóis, em que ambos adotaram o estabelecimento de fortificações em locais julgados estratégicos ao longo das margens dos rios, pois possuíam o entendimento comum de que o estabelecimento dos referidos reforços se fazia necessário principalmente para a defesa e a logística ao longo do interior da Bacia Amazônica, tudo baseado na capacidade de assegurar o controle daquele vasto território contra seus rivais europeus. Secundariamente, essas fortificações também contribuíram para originar concentrações humanas que se transformaram em vilas e cidades. Outro ponto comum entre portugueses e espanhóis era a percepção de que além das fortificações, era crucial dominar os indígenas, o que se deu por meio do estabelecimento das missões religiosas, as quais muitas delas também originaram cidades.

Um dos diferenciais na estratégia dos portugueses foi que habilmente tentaram asseverar sua posse sobre a Amazônia também pela via diplomática, na qual, por ocasião do Congresso de Utrecht¹⁶, apresentaram a argumentação que suas fortificações e suas missões estabelecidas originaram vilas e cidades.

Assim, em 1750, por ocasião do Tratado de Madri¹⁷, o território que seria do Brasil foi esboçado por meio do princípio do “*uti possidetis*”¹⁸, utilizado para atualizar a demarcação das fronteiras entre os domínios português e espanhol.

¹⁶ Definiu as condições para o fim da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1714). (HISTÓRIA, 2019)

¹⁷ Acordo diplomático assinado por Portugal e Espanha para resolver as disputas territoriais que os dois países tinham desde o fim da União Ibérica (século XVI). Oficializou a expansão territorial do Brasil e incentivou sua povoação. (EDUCAÇÃO, 2002)

¹⁸ Princípio internacional segundo o qual os que de fato ocupam um território possuem direito sobre este.(FERNANDES, 2016)

6.2 ANÁLISE DAS ABORDAGENS GEOLÓGICAS E GEOGRÁFICAS

Através das informações geológicas depreendemos que a formação geológica da Bacia Amazônica propiciou à mesma acomodar-se no continente de forma favorável à formação de rios que foram habilmente utilizados desde o início da colonização e, desde então, transformaram-se em vias naturais de acesso ao interior do continente Sul-Americano e às suas riquezas.

Constatamos que os colonizadores que melhor usaram os rios foram os portugueses, os quais adotaram uma estratégia apoiada no controle dos rios e, assim, puderam exercer seu poder sobre 70% da Bacia Amazônica e, conseqüentemente, estabelecer seus interesses, como a extração de riquezas e o controle de acesso com maior eficiência e segurança.

Os antagonismos geográficos na América do Sul, mais especificamente os da vertente atlântica, possibilitaram o estabelecimento de comparações entre as duas maiores e mais importantes bacias hidrográficas do continente Sul-Americano, quais sejam a Bacia Amazônica e a Bacia Platina e que, dentre essas duas bacias, aquela que sobrepujasse a outra como principal via de conexão entre o coração do continente e o oceano Atlântico iria atrair o poder que controlaria o continente Sul-Americano.

Observamos ainda que, dentre as duas bacias, a Amazônica é a mais extensa do planeta ocupando uma área de sete milhões de quilômetros quadrados e 25.000 Km de rios navegáveis, na qual seu principal rio é o Amazonas que flui de leste para oeste, quase que totalmente paralelo à linha do equador, sendo abastecido com água do degelo dos andes e de seus afluentes que nascem em ambos os hemisférios, conferindo-lhe o benefício de receber água de diversas fontes ao longo de todo o ano. Também observamos que a Bacia Amazônica

se aprofunda amplamente pelo interior do continente Sul-Americano, abarcando parcela do território do Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela e, portando, mais próxima dos principais mercados consumidores localizados no Hemisfério Norte, o que confere à Bacia Amazônica, maior pendor para atrair o poder Sul-Americano.

A Bacia Amazônica também se mostrou estratégica para os Estados com litoral voltados para o Oceano Pacífico, como no caso do Chile e do Peru, bem como os que não possuem litoral, no caso a Bolívia e o Paraguai. Desta forma, ela foi avaliada como uma opção bastante viável para o escoamento de suas riquezas sem ter que navegar contornando o continente Sul-Americano pelo Cabo Horn de forma demorada, perigosa e custosa.

Observamos, portanto, que a Bacia Amazônica possui valor geopolítico no contexto Sul-Americano, mesmo com o início das atividades do Canal do Panamá em 1914, cabendo ressaltar que a cooperação entre o Brasil e os demais Estados Amazônicos não foi produtora, pois não possuíam as capacidades financeiras necessárias para os investimentos e o desenvolvimento em suas respectivas porções da Bacia Amazônica.

Depreendemos que a Bacia Amazônica possui flagrante vantagem perante a Bacia Platina pelo fato de prover uma vasta e extensa malha fluvial que se interioriza poderosamente pelo continente Sul-Americano, possibilitando o estabelecimento de linhas de comunicação de superfície mais curtas entre o interior do continente Sul-Americano e os mais importantes centros econômicos internacionais.

6.3 ANÁLISE DA NAVEGAÇÃO NA BACIA AMAZÔNICA DO SÉCULO XIX AOS DIAS ATUAIS

Outro ponto marcante que observamos, foi o impacto da implementação da navegação fluvial com propulsão a vapor na Bacia Amazônica em decorrência das pressões externas exercidas pelos EUA, as quais buscavam a internacionalização da navegação no rio

Amazonas, mesmo que à força, a fim de obter acesso às matérias-primas como látex e o carvão. Entretanto, em que pese as pressões externas, a implementação da navegação a vapor intensificou o fluxo de riquezas e, conseqüentemente, propiciou fundamental contribuição para o desenvolvimento na região Norte do Brasil a partir de sua independência.

O emprego de motores de combustão interna na Navegação Fluvial na Bacia Amazônica também tem contribuído para tornar aquela atividade ainda mais importante, o que tem transformado várias vias fluviais em hidrovias, com destaque para a Hidrovia dos rios Amazonas-Solimões e a Hidrovia do rio Madeira. Essas hidrovias têm escoado quantidades cada vez maiores de grãos, como soja e milho, oriundos do Centro-Oeste, bem como químicos e minérios da Região Norte do Brasil por meio do Arco Norte, que a partir daí seguem para exportação por meio de modal marítimo. Isso evidencia, no que tange à teoria do Poder Marítimo, a importância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica em decorrência das robustas semelhanças que guardam das rotas marítimas, pois possibilita um modal, do ponto de vista econômico, bastante interessante para o fluxo de riquezas.

Por oportuno, observamos que as principais hidrovias fluviais da Bacia Amazônica podem facilmente ser caracterizadas sob vários aspectos, como uma extensão das rotas marítimas pelo interior dos continentes, através das quais as riquezas são transportadas, não somente por navios, mas também por embarcações adequadas à navegação no ambiente fluvial com elevada capacidade de carga (ANEXO H, FIG 8).

Assim, podemos observar que os rios da Bacia Amazônica propiciam aos Estados amazônicos, vias de circulação naturais com potencial para afetar as relações de poder no continente Sul-Americano o que passa o entendimento de que, assim como sobre os mares apoia-se o comércio mundial, sobre os rios da Bacia Amazônica pode apoiar-se o fluxo de riquezas de Estados do continente Sul-Americano, indicando a relevância do transporte fluvial

na Bacia Amazônica.

Por outro lado, a análise sobre a relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica aponta que, assim como nos transportes marítimos, o transporte fluvial também apresenta vulnerabilidades, pois as facilidades que os rios possibilitam ao fluxo de riquezas também atraem atividades ilegais como o tráfico de entorpecentes, roubo de cargas e contrabando de forma bem similar ao contexto marítimo, o que vem impondo, no contexto da Bacia Amazônica, a necessidade da formulação não apenas de uma estratégia marítima voltada para a dimensão comercial, mas também de uma estratégia semelhante à Naval que seja apoiada por uma estratégia de meios adequada ao ambiente fluvial da Bacia Amazônica.

Nesse contexto acrescenta-se que, dentre as expressões do poder nacional, a expressão militar está se fazendo cada vez mais presente na Bacia Amazônica. No caso da Marinha do Brasil, ocorreu a criação do Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO) por meio do decreto 1.137, de 3 de maio de 1994, que logo teve sua estrutura ampliada, passando a ser denominado Comando do 9º Distrito Naval por meio do decreto 5.349 de 20 de janeiro de 2005, evidenciando o aumento da presença do Poder Naval Brasileiro na Bacia Amazônica.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas informações e análises apresentadas no decorrer do presente trabalho, foi possível a realização de diversas verificações que indicam a relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica.

Podemos observar que as transformações geológicas, desde o surgimento da Bacia Amazônica, propiciaram a existência de uma vasta malha fluvial que se interioriza ampla e profundamente pelo interior do continente Sul-Americano. Essa peculiaridade munuiu aquela bacia hidrográfica de características geográficas ímpares, com destaque às dimensões que lhe conferem o título de maior bacia fluvial do planeta, e a sua posição geográfica que, desde o período pré-colonial, foram bem aproveitadas pelos europeus, com destaque para os portugueses que, na busca pelas supostas riquezas contidas no El Dorado, em concorrência com seus rivais europeus, souberam se deslocar na vastidão amazônica de forma mais eficiente, o que lhes conferiu a posse da maior parcela do domínio Amazônico, conquistada através da forma hábil com que utilizou e se instalou ao longo dos rios daquela vasta bacia hidrográfica.

A partir do século XIX, a Navegação Fluvial na Bacia Amazônica manteve-se como uma atividade de grande relevância, principalmente em decorrência da aplicação da propulsão a vapor nas embarcações. Associado a isso, passou a atrair os interesses de Estados exteriores à Bacia Amazônica no que se refere à livre navegação rio Amazonas e seus afluentes a fim de acessar insumos almejados internacionalmente, como foi o emblemático caso da borracha natural a partir das seringueiras existentes na Região Amazônica, as quais foram responsáveis por 80% do consumo mundial de látex. Dentre os Estados exteriores, os EUA foram os que exerceram maior pressão externa para a abertura do rio Amazonas e seus

afluentes à navegação internacional, ameaçando inclusive as soberanias dos Estados amazônicos com o uso da força se necessário.

A implementação da energia do vapor impulsionou não somente as embarcações, mas também a relevância daquela navegação pois propiciou mais liberdade de movimentos e capacidade de carga às embarcações tornando as viagens mais rentáveis com redução dos tempos de travessia, dos fretes e seguros, quando comparados às embarcações a vela, o que culminou com a implantação da Companhia de Navegação e Comercio do rio Amazonas, sob a condução de Irineu Evangelista de Souza.

Em 1867, após um intrincado processo de abertura da navegação internacional na porção brasileira da Bacia Amazônica, a navegação fluvial naquela Bacia propiciou expressivos ganhos em termos econômicos e acréscimo de desenvolvimento para aquela região, motivados pela demanda internacional por látex.

Cabe pontuar que, até 1914, ocasião em que ocorreu a inauguração do canal do Panamá, os países andinos viram na navegação fluvial através dos rios da Bacia Amazônica, uma forma mais barata, rápida e segura de escoar seus produtos para os principais centros consumidores internacionais, sem ter que circundar o continente Sul-Americano pelo perigoso Cabo Horn, o que propiciou ao Brasil um aporte de poder no contexto Sul-Americano, visto que impôs condicionantes como pagamento de pedágios às embarcações estrangeiras que navegavam na porção brasileira daquela bacia e que os Estados desejosos de fazer uso das facilidades estratégicas propiciadas pela Navegação Fluvial na Bacia Amazônica se alinhassem aos interesses políticos brasileiros.

Mostramos que a Navegação Fluvial na Bacia Amazônica ganhou outro aporte de relevância, dado que passou a contar com o impulso dos motores de combustão interna caracterizados pela operação mais simples em comparação ao vapor e com o advento das

hidrovias, caracterizadas por um conjunto de benfeitorias para o melhoramento da navegabilidade dos rios por meio da eliminação de obstáculos aos transportes fluviais.

Os avanços citados têm possibilitado ao Brasil a opção cada vez mais rentável de escoar diversos produtos das regiões Norte e Centro Oeste através das hidrovias que abastecem o Arco Norte em virtude de sua maior proximidade geográfica com os centros consumidores do Hemisfério Norte, cabendo ressaltar que dentre as hidrovias destaca-se a dos rios Solimões-Amazonas e a do rio Madeira.

Em função desses fatores, verificamos o alinhamento da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica com as teorias de Mario Travassos, em razão do aumento da relevância dessa Bacia como antagonismo da vertente atlântica com maior potencial de assumir a vanguarda no que se refere ao emprego como a principal via de fluxo de riquezas entre interior do continente Sul-Americano e os mercados consumidores do Hemisfério Norte. Paralelamente, no caso da teoria do Almirante Castex, verificamos que tem configurado-se como uma continuidade das linhas de comunicação marítimas estendendo-se pelo interior do continente Sul-Americano.

Nesse contexto, percebemos que, de forma bastante semelhante ao que ocorre em diversas linhas de comunicação marítima, o crescente fluxo de riquezas nas hidrovias da Bacia Amazônica tem atraído vantagens como ganhos econômicos, poder e desenvolvimento. Entretanto, também tem conferido entraves como a necessidade de maiores investimentos, dificuldade de mão de obra qualificada, tributação de combustíveis e atividades criminosas.

Por fim, diagnosticamos que é crescente a relevância da Navegação Fluvial na Bacia Amazônica, principalmente ao longo das calhas dos rios Solimões-Amazonas e do rio Madeira, de maneira que a análise sobre tal relevância aponta, de forma consistente, que ela possui potencial em termos de eficiência e rentabilidade que, se habilmente aproveitada,

pode captar vantagens econômicas, financeiras e poder para o Estado brasileiro perante os demais.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Celso. Legado Político Do Ocidente. DIFEL Difusão Européia do Livro. S. Paulo, 1978.

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. 80 ANOS DA OBRA PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL. Revista do Departamento de Geografia da USP, Volume 29 (2015), p.59 a 78. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/102081>. Acesso em: 4 out. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Anuário estatístico portuário 2009. Brasília, 2010. Disponível em: <http://observatorioantaq.info/index.php/2009/0530/anuario-estatistico-aquaviario-2009/>. Acesso em 4 out 2022.

_____. Nota Técnica nº 23/2019/GDE/SDS. Extensão das vias interiores brasileiras economicamente navegadas (VEN). Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/>. Acesso em: 4 out. 2022.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei 8.617 de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 4 de janeiro de 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm. Acesso em: 4 out. 2022.

BRASIL, Pinterest. South America Physical Map, Physical Map of South America. Disponível em: <https://br.pinterest.com>. Acesso em: 4 out. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Lei 1.137 de 3 de maio de 1994. Cria o Comando Naval da Amazônia Ocidental e dá outras providências. Brasília, 6 de maio de 1994. Disponível http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1137.htm. Acesso em: 8 out. 2022.

_____. Decreto nº 5.349 de 20 de janeiro de 2005. Altera dispositivos do Decreto nº 2.153, de 20 de fevereiro de 1997, que estabelece e organiza as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais da Marinha, dispõe sobre as áreas de jurisdição dos Comandos de Distritos Navais e dá outras providências. Brasília, 20 de janeiro de 2005. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/D5349.htm. Acesso em: 12 out. 2022.

BRASIL, Ministério da Infraestrutura: Portos do Arco Norte. Brasil, 2015. Disponível em: www.gov.br. Acesso em: 4 out. 2022.

BUENO, Eduardo. Naufragos, traficantes e degredados: As primeiras expedições do Brasil. Coleção Brasilis 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998.

CASTRO, Terezinha de. O Brasil e a Bacia Amazônica, Atlas de Relações Internacionais nº 26, Caderno Especial da Revista Brasileira de Geografia, Ano 35 – nº 2, 1973 Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%2020RJ/RBG/RBG%201973%20v35_n2.pdf. Acesso em: 4 out. 2022.

EDUCAÇÃO, Mundo. Tratado de Madri, 2002. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/tratado-de-madri.htm> Acesso em: 20 out. 2022.

_____. União Ibérica, 2002. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/uniao-iberica.htm>. Acesso em: 20 out. 2022.

FERNANDES, Saul Estevam. O princípio do uti possidetis e o sistema de resolução ruiano para as questões de limites interestaduais durante a Primeira República. Revista Em Perspectiva [On Line], 2016. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/51660/1/2016_art_sefernandes.pdf. Acesso em: 15 out. 2022.

FRANÇA, Júnia Lessa. MANUAL PARA NORMALIZAÇÃO DE PUBLICAÇÕES TÉCNICO-CIENTÍFICAS 8ª edição. Editora UFMG. Belo Horizonte, 2009.

GEOCONCEIÇÃO: Canal do Panamá. Disponível em:(geoconceicao.blogspot.com). Acesso em: 4 out. 2022.

GEOGRAFIC, National. Chilean Patagonian Expedition to Foster Stewardship of the Unique Cape Horn Region, 2014. Disponível em: <https://www.nationalgeographic.com>. Acesso em: 4 out. 2022.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. Nova Economia Belo Horizonte, janeiro-abril de 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4004/400437550008.pdf>. Acesso em: 4 out. 2022.

HISTÓRIA, Face das. Assis-SP, 2019. v.6, nº 1, p. 425-446. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/1327/1190>. Acesso em: 12 out. 2022.

LANGER, Johnni. O MITO DO ELDORADO: ORIGEM E SIGNIFICADO NO IMAGINÁRIO SUL-AMERICANO (SÉCULO XVI). FFLCH-USP. Revista de História nº 136. São Paulo, 1997. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18809>. Acesso em: 4 out. 2022.

MENDONÇA, Gustavo Henrique. "Bacia Amazônica"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/bacia-amazonica.htm>. Acesso em: 7 out. 2022.

MIGUENS, Altineu Pires. Navegação: A Ciência e a Arte. NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS RESTRITAS. Marinha do Brasil. Hidrografia e Navegação Volume I, 2019.

OLIVEIRA, Elane Conceição de. Seminário Hidrovias 2014-2031: o futuro amazônico. AHIMOC. Manaus: Auditório FIEAM, novembro de 2013. Disponível em:

<https://www.even3.com.br/anais/ivsicasa/33406-a-importancia-dos-rios-para-os-povos-da-amazonia>. Acesso em: 4 out.2022.

PORTOGENTE, 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/75325-tku-toneladas-por-quilometro-util>. Acesso em: 10 out. 2022.

QUEIROZ, Fábio de Albergaria. Hidropolítica e Segurança: as bacias Platina e Amazônica em perspectiva comparada. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. Disponível em: <https://funag.gov.br/biblioteca-nova/produto/1-117-hidropolitica-e-seguranca-as-bacias-platina-e-amazonica-em-perspectiva-comparada>. Acesso em: 6 out. 2022.

SANT'ANNA, Fernanda Mello. As Fronteiras políticas na Bacia Amazônica e a cooperação para a utilização dos recursos Hídricos Compartilhados. Bogotá: XII Colóquio de Geocrítica, 2012. Disponível em: <https://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/planejamentoeanalisedepoliticaspUBLICAS/fernanda-mello-sant-anna-pilar-carolina-villar.pdf>. Acesso em: 7 out. 2022.

SANTOS, Sílvio dos. ASPECTOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR. Florianópolis: LabTrans/UFSC, 2014. Disponível em: <https://www.labtrans.ufsc.br/wp-content/uploads/2021/11/Versao-Revisada-Final-Livro-Aspectos-da-Navegacao-Interior-2-edicao-2019.pdf>. Acesso em: 5 out. 2022.

SINAVAL. Hidrovias do Brasil estabelece record com transporte de soja em comboio gigante. Disponível em: <http://sinaval.org.br/2017/06/hidrovias-do-brasil-estabelece-record-com-transporte-de-soja-em-comboio-gigante/>. Acesso em: 4 out 2022.

TEIXEIRA, Casio Adriano Nunes. Navegação Interior. BNDES setorial 47. Departamento de Comunicação da Área de Comunicação e Relacionamento Institucional em Cormorant Garamond e impressa pela Edigráfica em offset sobre papel pólen soft, 2018. P. 437-482. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15380/3/BS47-NavegacaoInterior-P>. Acesso em 6 out.2022.

TRAVASSOS, Mario. Projeção Continental do Brasil. São Paulo. Cia Ed. Nacional, 3ª edição 1938. Disponível em: <https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/132/1/50%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>. Acesso em: 6 out. 2022.

WEDIN, Lars. ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS NO SÉCULO XXI - A contribuição do Almirante Castex. Editora NUVIS, 2015.

ANEXOS

ANEXO A

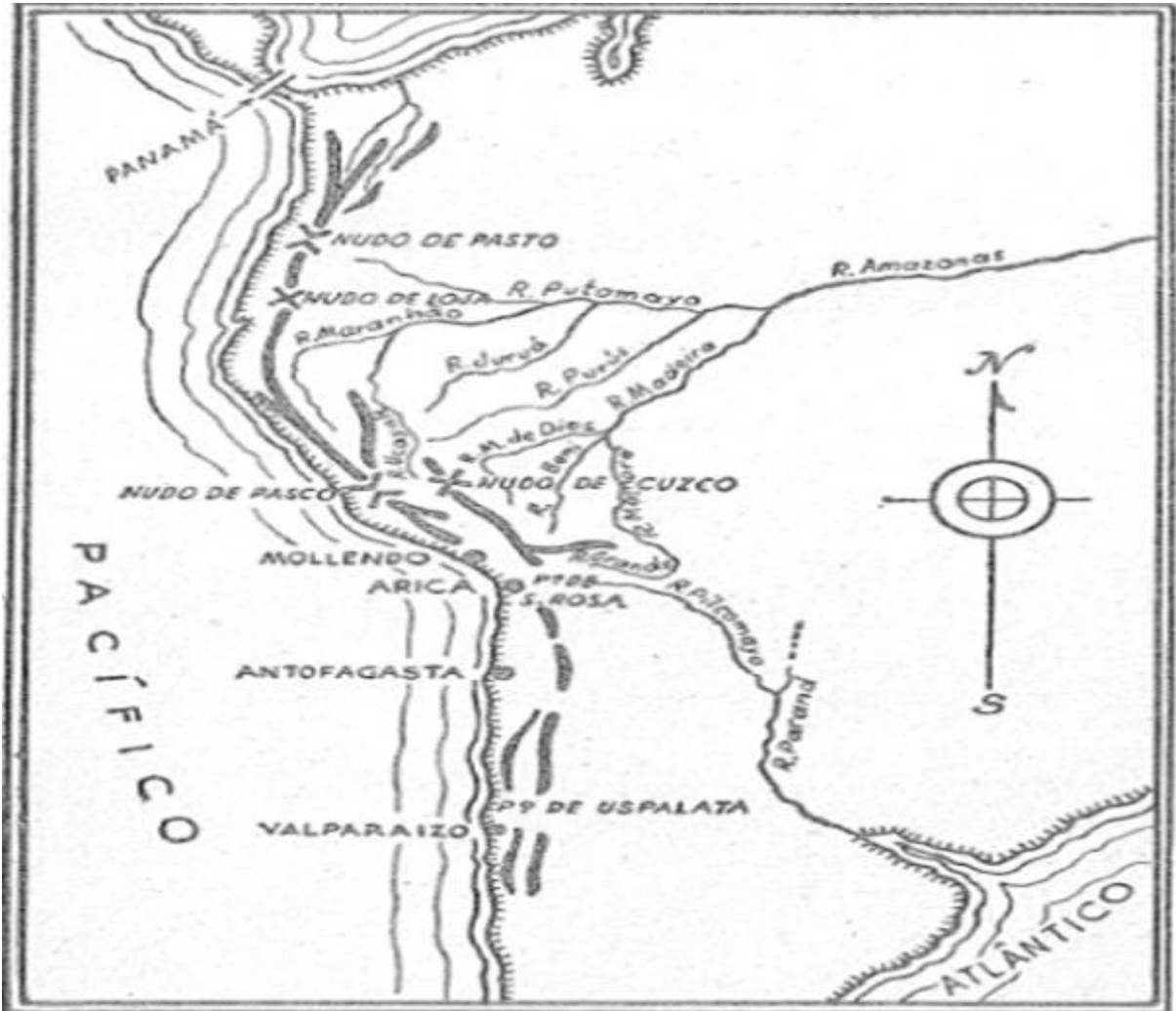


FIGURA 1 – Bacia do rio Amazonas e do rio da Prata segundo Mario Travassos.
Fonte: TRAVASSOS, 1947, p.68.

ANEXO B



FIGURA 2 – Relevo do continente Sul-Americano.

Fonte: BRASIL, 2022.

ANEXO C



FIGURA 3 – Mapa da Bacia do rio Amazonas.
Fonte: MENDONÇA, 2022.

ANEXO D



FIGURA 4 – Mapa do Cabo Horn.
Fonte: GEOGRAFIC, 2014.

ANEXO E



FIGURA 5 – Localização do Canal do Panamá.

Fonte: GEOCONCEIÇÃO, 2009.

ANEXO F

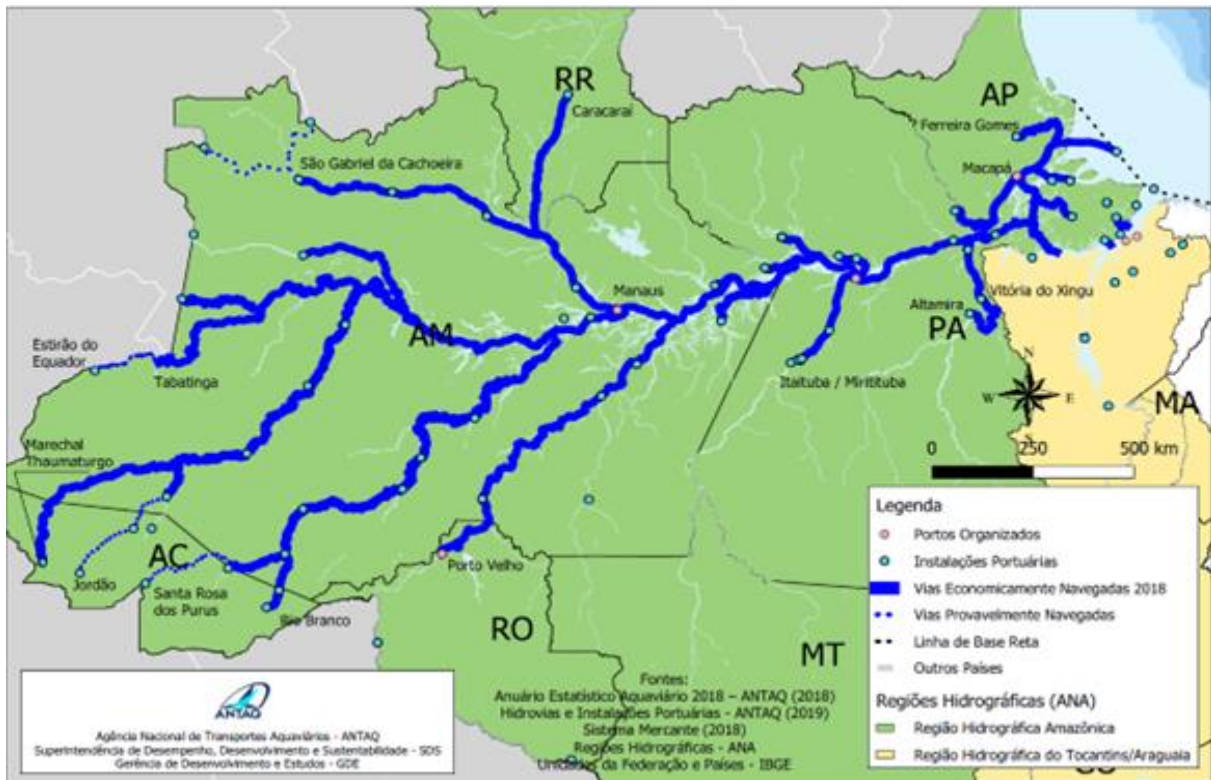


FIGURA 6 – Vias economicamente navegáveis na Região Hidrográfica do Amazonas.

Fonte: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019.

ANEXO G

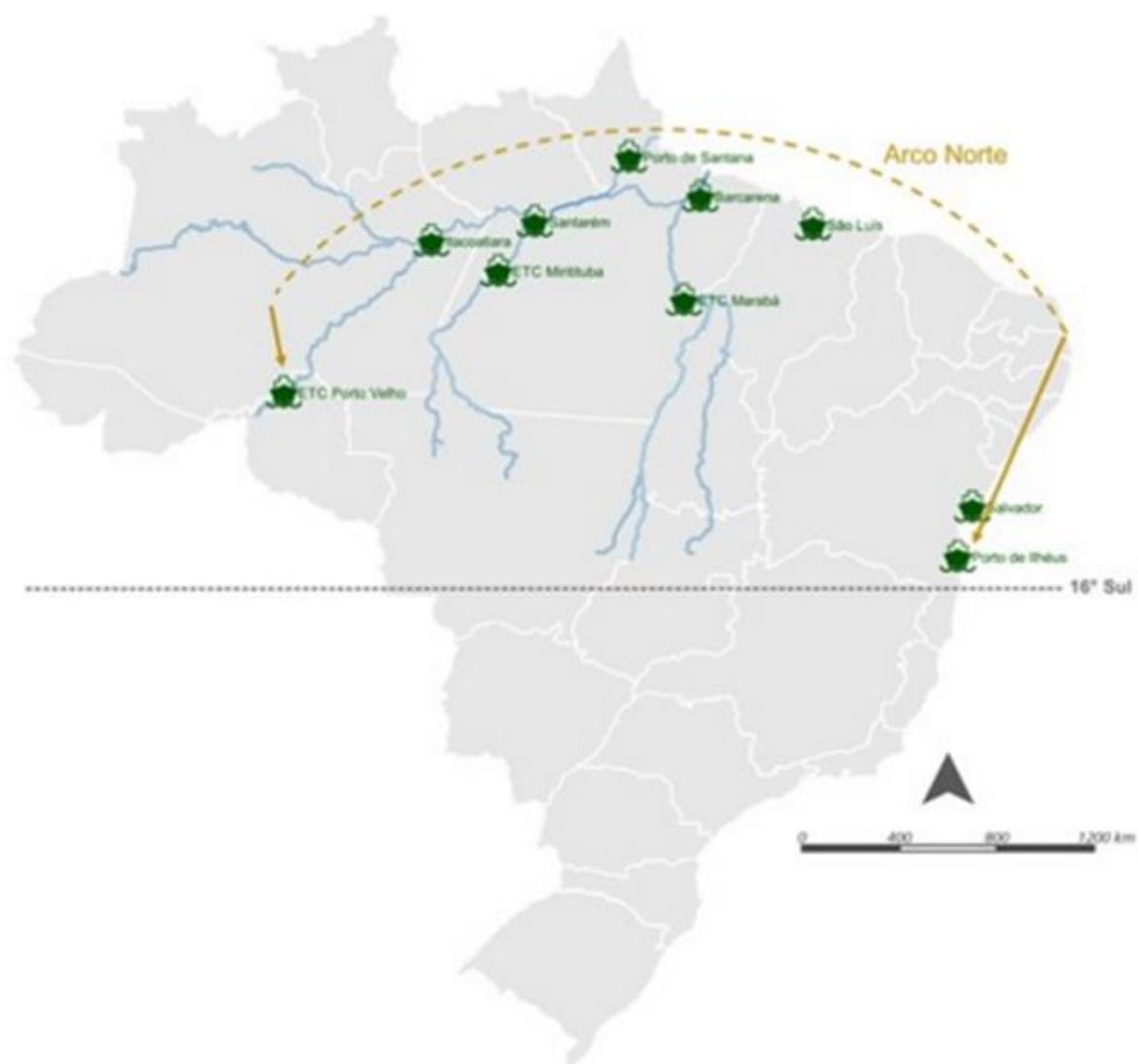


FIGURA 7 – Diagrama do Arco Norte.
Fonte: Ministério da Infraestrutura, 2015.

ANEXO H

FIGURA 8 – Empurrador com balsas para transporte de grãos
Fonte: SINAVAL, 2017.