

A SAGA DA INTEGRAÇÃO NACIONAL

OPERAÇÕES ESTRATÉGICAS NA FRONTEIRA NORTE DA AMAZÔNIA

Aildon Dornellas de Carvalho

Cel Av

Operação Tiriós – 1960

O distante maciço das Guianas, sem se mostrar nitidamente, parece que só existe nos mapas.

Rios preguiçosos escoam dos degraus das serras para o Amazonas, dificultando o avanço do homem.

Do Amapá para Roraima, só a mata desconhecida e nuvens carregadas. Entre as cidades de Oiapoque e Boa Vista, seus campos de pouso são os únicos apoios nos 1.800 km da fronteira com as Guianas, contornando, com um certo medo, a Serra de Tumucumaque.

O então Chefe do Estado-Maior da 1ª Zona Aérea, Cel.-Av. João Camarão Telles Ribeiro, teve a visão estratégica e prospectiva de construir uma pista intermediária na divisa com o Suriname, aproveitando o descampado natural, estimado em 10.000 km².

Os objetivos da missão, considerando o espírito FAB/Missionário/Índio, previam a construção de uma pista pioneira a 30 ou 40 km da fronteira e a instalação de um Destacamento de Proteção ao Vôo e de uma missão franciscana, atraindo, inicialmente, 1.200 indígenas (*Tiriós*, do grupo *Karib*).

Após poucos meses de árduo trabalho, obstinação e vontade de cumprir a missão (nas corredeiras do Rio Paru do Oeste, as canoas eram empurradas por sobre as pedras), a pequena tropa realizou o planejamento.

As aeronaves que operam na área passaram a ter mais um aeródromo alternativo, mais um porto de reabastecimento, informações meteorológicas e tráfego aéreo.

Tempos depois (1997), Tiriós é sede de uma unidade de telecomunicações, contando com a moderna tecnologia do SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia), com comunicação por satélite, vigilância radar e monitoramento das frequências veiculadas na área e, também, um pelotão do Exército, apoiados pela FAB.

Ao sobrevoar a área, há os que vêem “*algumas casinhas*”; há os que imaginam como deve ter sido difícil a implantação dessa infra-estrutura em região tão remota; e há os que vêem a presença do governo...

Sempre vale a pena lembrar que poderíamos ter pedido para a Guiana Francesa 89.500 km² do Rio Oiapoque ao Araguari (Questão do Amapá, 1900); e que perdemos 19.630 km² para a Guiana Inglesa (Questão do Pirara, 1904).

E Tiriós, valeu a pena? Como disse o poeta, “*tudo vale a pena, se a alma não é pequena (...)*”

Operação Parima (1961)

Foi o planejamento mais complexo e também a missão mais gratificante da era Camarão, com um leque de soluções alternativas, às vezes confundidas com improvisações.

Desde 1935, a Comissão Demarcadora de Limites, presidida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Brás de Aguiar não conseguia domar as Serras do Parima. A implantação dos marcos também se tornara impraticável, na campanha do General Bandeira Coelho, dez anos depois. Os Rios Parima e Uraricoera desorientavam até aos ousados garimpeiros...

A concepção da Operação na fronteira com a Venezuela previa a construção de pistas no topo da Serra, a 1.500m.

Uma primeira fase reuniu a logística no “QG” da Fazenda Santa Rosa, onde também seriam realizados os treinamentos, inclusive de pouso em pistas não preparadas (uma competição de pouso-curto foi vencida pelo Cel. Camarão, com seu “pouso glissado”).

A segunda fase consistia de: “limpeza” da área útil com bombas de NAPALM lançadas por um Catalina; pouso de assalto com aeronave L-6; marcação da pista pelo Topógrafo Santana; preparação do terreno por mateiros, para pouso do C-45 e, posteriormente, do C-47, transportando operadores e um trator D-2.

As Cartas Aeronáuticas disponíveis despertavam mais dúvidas do que forneciam ajuda. Trechos “em branco” e alertas como “*dados incompletos*” e “*dados de altitudes não confiáveis*” forçaram a escolha de outra área mais a leste.

Um helicóptero H-13 daria apoio às emergências, em face da alta possibilidade de acidentes. Por ironia do destino, o próprio helicóptero acidentou-se na mata, ao procurar uma clareira de reabastecimento.

Mas as duas pistas foram construídas, apesar dos prognósticos duvidosos. E mais, os Campos de Auaris e Surucucu foram concluídos já na extensão da operação, em 1962-1963.

Parima “A” foi abandonado, após um reconhecimento de T-6, acompanhando um divisor de águas até o Rio Orinoco.

Como saber dos resultados sem a coragem de tentar e a confiança da experiência?

Hoje, Surucucu tem uma UT/UV (Unidade de Telecomunicações/Unidade de Vigilância) com toda a operacionalidade do SIVAM, um pelotão do Exército e um posto da FUNAI, vizinhos aos evangélicos americanos, na área desde 1960.

Operação Mapuera – 1963

A construção de pistas na fronteira sudeste de Roraima com a Guiana foi um chamamento para dar vida à região.

As grandes árvores e os rios traiçoeiros são guardiões da floresta, da fauna e de seus mistérios.

Na década de 60, uma “república cooperativa” de Cheddy Chang atraiu os asiáticos, na maioria indianos e malaios. Além da cultura completamente diferente, com promessas de terras, esta abertura política poderia abrigar alianças contrárias aos interesses brasileiros e à nossa formação democrática.

As cabeceiras dos Rios Anauá e Cafuini são áreas de difícil acesso e de alta precipitação pluviométrica, mas eram as mais indicadas para as novas pistas.

Os planejamentos enfrentaram esse duplo desafio (somente os vôos de reconhecimento da área consumiram 40 horas) e optaram pela combinação do assalto vertical (por nove pára-quedistas do Exército) com a experiência das equipes da 1ª Zona Aérea, hoje 1º Comando Aéreo Regional (I COMAR).

Anauá, nas bordas dos campos gerais de Roraima, foi concluída em prazo relativamente curto.

Já as dificuldades de Cafuini acarretaram a mudança da clareira “Pelegrino” para uma alternativa mais a leste (a aeronave L-6 de apoio pilonou*).

Placas metálicas foram lançadas por um SA-16, para aplacar a reação lodosa da terra ferida.

Com os primeiros 100m desmatados, uma providencial aeronave STOL L-19 iniciou o apoio logístico e a rotatividade do pessoal que chegou pelos Rios Trombetas e Cafuini. A conclusão dos trabalhos dos hercules da COMARA foi uma questão de garra, orgulho e corrida contra o período de chuvas (isto é, de mais chuvas).

Anauá foi desativado após breve operação do CAN da Amazônia. Os imponentes índios Wai-Wai (Grupo Karib) foram remanejados para Porto Trombetas.

Mas o cordão de vigilância foi recompletado com o asfaltamento de Bonfim e Normandia, sedes de Companhias de Selva do Exército Brasileiro.

“Os homens passam, suas obras permanecem”...

Há críticas: “temerários pousos noturnos em Anauá”...; e “pousos em trilhas de jipe em Gun’ Strip e Ganashen”...

Poderiam ser respondidas: “mas eu também as fiz, como tenente...”

Operação “Cabeça do Cachorro” – 1976

Outro amazônida de coração, com o mesmo espírito FAB/Missionário/Índio, continuou a construção de pistas para a segurança da fronteira norte.

O então Comandante do 1º COMAR, Brig. Protásio Lopes de Oliveira, visitava a região do alto Rio Negro, conhecida como “a cabeça do cachorro”.

Em São Joaquim, a escola local tinha uma placa: “*Escuela para Niños*”. Apesar da boa vontade da professora colombiana, o Brig. Protásio resolveu redimensionar a mentalidade de todas as localidades da área. Talvez pela experiência herdada no apoio aos missionários de Porto Nacional, Araguaia, Tapirapé, Gorotire e Kubenkankern, desde quando era capitão, ajudante-de-ordens do Brigadeiro Eduardo Gomes.

Querari, São Joaquim, Tanuí-Cachoeira, Serra dos Porcos, Traíra, Santo Atanasio, Içana, Uapuí e Anamoim tiveram novas pistas (e escolas)...

O avanço dos aeródromos para o oeste, iniciado na década de 50, escolheu Tapuruquara, Maturacá, Cucuí, São Gabriel da Cachoeira, Pari-cachoeira, Iauaretê e Japurá, a maioria com Unidades do Exército.

Das pistas pioneiras às asfaltadas, a COMARA chega aos 50 anos com a expressiva marca de 150 construídas na maior floresta tropical do mundo.

Completado o arco da vigilância, são operacionalizadas, em São Gabriel da Cachoeira, o 1º Batalhão de Engenharia, posteriormente 1ª Brigada de Selva, uma UV/DT (Unidade de Vigilância/Destacamento de Telecomunicações) do SIVAM e uma Base Aérea.

Assim como a Arte, a Defesa não tem preço. O custo-benefício mede-se pela segurança que deve preceder ao desenvolvimento. O poder de retaliação desestimula a cobiça internacional e o narcotráfico.

Herdamos do colonizador português uma Amazônia de 4.161.000 km², incluindo a “cabeça de cachorro”, que foi a maior pretensão dos espanhóis, com um ardiloso triângulo de linhas geodésicas, tentando confundir o Tratado de Madrid, de 1750.

Continuamos a política da Coroa lusitana, que já dera certo na Ásia e no avanço para a Amazônia Ocidental, com militares à frente, seguidos pelos missionários. A coragem da Força com a força da Fé.

Este conjunto de acertos é fruto dos ideais de nossos antepassados, por uma Amazônia melhor, mais vigiada e desenvolvida. E, com maior poder de pronta-resposta, certamente menos cobiçada.

O pensamento final é dirigido a alguns que se resignam com uma rotina estéril; aos que reclamam da falta de sorte e de meios; e aos escolhidos que realizam obras e transformam a realidade.▮

** Acidente em que a aeronave fica apoiada nas duas pernas do trem de pouso e no nariz.*