

## O Serviço de Navegação da Bacia do Prata

LINNEU MARIA VIEIRA.

O SERVIÇO de Navegação da Bacia do Prata foi criado pelo Decreto-lei n.º 5.252, de 16 de fevereiro de 1943 e teve por objetivo manter a bandeira nacional na navegação dos rios Paraná e Paraguai, sem omitir o rio Uruguai, os quais pela sua junção formam o Rio da Prata. Dêsse modo, determinou o referido Decreto-lei em seus primeiros artigos o seguinte:

“Art. 1.º A navegação dos rios Paraná, Paraguai e seus afluentes, atualmente a cargo do Lloyd Brasileiro, passa a ser dirigida pelo Serviço de Navegação da Bacia do Prata (S. N. B. P.), entidade autárquica com personalidade própria, subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas e, bem assim, à Comissão de Marinha Mercante, no que toca às atribuições conferidas pelo Decreto-lei n.º 3.100, de 7 de março de 1941 e Regulamento anexo ao Decreto n.º 7.888, de 11 de setembro do mesmo ano.

Art. 2.º O S. N. B. P. terá por sede e fôro a cidade de Corumbá, no Estado de Mato Grosso, podendo manter agências nos portos de carreira, quer nacionais, quer estrangeiros, e, se necessário, representante ou procurador na Capital da República.

Art. 3.º O S. N. B. P. promoverá:

- a) o desenvolvimento e o aperfeiçoamento do serviço de navegação dos rios da Bacia do Prata;
- b) a coordenação do tráfego fluvial com os demais meios de transportes nacionais e estrangeiros;
- c) a instalação de oficinas e outros serviços anexos em território nacional, na zona de sua navegação.

Art. 4.º O S. N. B. P. promoverá pelos meios facultativos na legislação em vigor a aquisição de todos os serviços de navegação da Bacia do Prata que forem julgados convenientes ou necessários.

Art. 5.º Constituirão o patrimônio do S. N. B. P.:

a) o material fixo ou flutuante, presentemente utilizado pelo Lloyd Brasileiro na navegação dos rios Paraguai, Paraná e seus afluentes e que a critério da Comissão de Marinha Mercante seja necessário ao serviço;

b) os créditos que forem abertos no Tesouro Nacional para instalação dos serviços e encampações previstos no art. 4.º.

Foram, assim, incorporados ao patrimônio do S. N. B. P. a seção fluvial de Mato Grosso, pertencente ao Lloyd Brasileiro e constituída de 3 navios-motores de 1.300 toneladas, 7 chatas de várias tonelagens e um rebocador para a navegação da linha principal Corumbá-Montevidéu, e com escalas em Assunção, Rosário de Santa Fé e Buenos Aires, em território estrangeiro, e Pôrto Esperança, Forte Pôrto Carreiro e Pôrto Murtinho, em território nacional. Da mesma maneira, passaram a pertencer ao S. N. B. P. a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, a Empresa Transparaná Limitada, com pequenas chatas e reboca-

dores, principalmente para a travessia de gado procedente do Estado, e a Estrada de Ferro Guaíra-Pôrto Mendes, com as instalações portuárias de Guaíra e de Pôrto Mendes, exploradas então pela Companhia Mate-Laranjeiras S. A.

O acervo acima incorporado ao S. N. B. P. era constituído por material já bastante trabalhado e velho, sendo que as unidades flutuantes antiquadas e ineficientes. As melhores eram representadas, apenas, pelos três navios-motores da linha Corumbá-Montevidéu, construídos em 1926 e 1927.

A situação econômica do país, agravada pelas dificuldades da guerra e do após-guerra, não permitiram ao S. N. B. P. — que não contou com os recursos financeiros indispensáveis — reformar o seu material para cumprir com plena desenvoltura as suas finalidades.

Ao assumir o cargo de Diretor do citado Serviço, o engenheiro Clóvis de Macedo Côrtes, organizou o plano de renovação da frota, apresentando ao então Ministro da Viação, amplamente justificado, o projeto para a construção de 35 unidades, assim especificadas:

### *Linha Corumbá-Montevidéu*

2 navios motores modernos, semelhantes aos existentes;

3 rebocadores-motores;

6 chatas de 1.000 toneladas;

2 chatas-cisternas.

### *Linha Corumbá-Cuiabá*

2 navios-motores;

2 rebocadores-motores;

4 chatas de 90 toneladas.

### *Linha Pôrto Mendes-Assunção*

2 navios-motores;

1 rebocador-motor;

2 chatas de 230 toneladas;

1 chata-cisterna.

### *Linha Corumbá-Pôrto Murtinho*

2 navios-motores.



*Linha Corumbá-Pôrto Esperança*

- 1 navio-motor;
- 1 rebocador-motor;

*Linha Corumbá-Cáceres*

- 1 navio-motor;
- 1 rebocador-motor;
- 2 chatas de 90 toneladas.

Além destas, projetou mas não obteve aprovação por medida de economia, as seguintes linhas :

*Berto Tibiriçá — Guaira — Juraci — Tupi — Jupiá (Paraná Superior)*

- 3 navios-motores;
- 2 rebocadores-motores;
- 6 chatas;
- 1 chata-cisterna.

Este programa, elaborado em 1944, quando da autorização para a construção das 35 unidades, cujo preço total foi avaliado em 120 milhões de cruzeiros, não se efetivou. A guerra em que se achavam empenhadas as principais potências marítimas e industriais do mundo, impediu que fosse aceita a referida encomenda. Por outro lado, a difícil execução do plano, dadas as características dos navios a construir, em face das exigências necessárias para a navegação dos rios Paraguai, Paraná e seus afluentes, de profundidade pequena e variável, veio agravar a situação do S. N. B. P. Os estaleiros nacionais também não dispunham de chapas, motores e outros materiais essenciais.

Terminada a guerra, ainda não foi possível ao S. N. B. P. interessar os estaleiros ingleses, franceses, americanos, canadenses, belgas, holandeses, italianos e outros, na construção dos referidos navios, até fins de 1947. Em 1948, entretanto, foram obtidas propostas especificadas, tendo sido então solicitado ao governo o crédito especial de 50 milhões, 469 mil e 500 cruzeiros para atender a construção das unidades abaixo, reduzindo-se assim o programa mínimo das 35 embarcações a um total de 19 apenas;

*Linha Corumbá-Montevideú*

- 2 rebocadores-motores — Inglaterra;
- 2 chatas de 1.000 toneladas — Brasil;
- 1 chata-cisterna — Holanda.

*Linha Corumbá-Cuiabá*

- 2 navios-motores — Inglaterra;
- 1 rebocador-motor — Holanda;
- 2 chatas de 90 toneladas — Brasil;

*Linha Corumbá-Cáceres*

- 1 rebocador-motor — Holanda;
- 2 chatas de 90 toneladas — Brasil.

*Linha Pôrto Mendes-Assunção*

- 2 navios-motores — Holanda;
- 1 rebocador-motor — Holanda;
- 2 chatas de 230 toneladas — Brasil;
- 1 chata-cisterna — Holanda.

Do presente programa, já se encontram a caminho do Brasil um rebocador, a chata-cisterna da linha Pôrto Mendes-Assunção e a chata-cisterna da linha Corumbá-Montevideú.

Assim, manietada pelos vários fatores adversos, inclusive pela falta de assistência financeira, aquela autarquia, que foi criada para desenvolver o intercâmbio comercial do Brasil com as repúblicas do Rio da Prata, não pôde cumprir o seu objetivo, quando poderia — se melhor aparelhada — controlar todo o tráfego comercial de Cuiabá a Montevideú. A cabotagem da república do Paraguai ficou inteiramente à mercê dos navios argentinos e o controle econômico de toda a navegação entre Buenos Aires e Pôrto Murtinho passou às mãos da república Argentina, enquanto que a nossa empresa oficial, sem unidades suficientes para a manutenção regular da linha, continua deficitária e vê diminuir cada vez mais as probabilidades de conseguir os recursos indispensáveis, de molde a despertar a confiança de seus clientes.

Havendo perdido a grande maioria dos fretes paraguaios e argentinos, além de uma redução dos embarques de mercadorias nacionais, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata foi até o presente um peso morto no orçamento nacional, onde figura com uma subvenção que mal satisfaz às suas necessidades inadiáveis.

Das três únicas unidades com que poderia contar aquele Serviço — Argentina, Paraguai e Uruguai, somente a primeira está em condições de navegabilidade. O Uruguai e o Paraguai encontram-se há tempos em conserto ou esperando conserto no Arsenal de Marinha de Ladário.

Contasse o Brasil com um serviço eficiente, capaz de assegurar com regularidade o intercâmbio comercial nos rios Paraguai e Paraná, e teria ensejo de proporcionar à extensa região que forma as duas grandes bacias nacionais um desenvolvimento econômico de largas proporções.

O sistema de comunicações e transportes do Oeste brasileiro sofreu, no último decênio, sérias modificações. A Estrada de Ferro Noroeste, a Brasil-Bolívia, e as numerosas linhas de navegação aérea, têm transformado a fisionomia de Mato Grosso. Mesmo assim, ainda estão longe de preencher o imenso vazio que se nota no coeficiente







demográfico e econômico daquela unidade da nossa federação.

O Rio Paraguai foi sempre um grande pioneiro da economia de Mato Grosso. Por centenas de anos serviu de intermediário na ligação da Capital daquele Estado com o resto do país. Dêle serviram-se os nossos antepassados para abastecer as cidades de Mato Grosso e dêle ainda nos servimos hoje como via de escoamento e de abastecimento para Cuiabá, Corumbá, Cáceres, Pôrto Murtinho e para quase tôda a zona norte e oeste do grande

Estado brasileiro. Por isso mesmo, a sua navegação torna-se de capital importância no desenvolvimento social, político e econômico do enorme território que compõe a bacia daquele rio e de cujas conseqüências não só Mato Grosso mas o próprio Brasil terá de sentir.

Daí, a necessidade de se assegurar ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata os recursos capazes de garantir-lhe uma sólida posição naquelas águas, onde a Bandeira nacional vem tremulando, no cumprimento da nobre e honrosa missão de paz.

