

gas civilizações, reunidas agora no Museu de Pedras Ramis Bucair, localizado à Rua Galdino Pimentel nº 195 (calçadão), Cuiabá, MT.

O Museu é o espelho onde o homem se reconhece no meio da natureza que ele formou e transformou, no seio da comunidade social – local, nacional e universal, que condiciona sua existência material, intelectual e espiritual, em relação às coisas que ele colhe, produz e consome.

Nenhum Museu é total. O homem deve procurar encontrar-se em todos, reconstituir pacientemente sua própria natureza e sua própria cultura partindo de objetos, de espécimes, de obras de arte de todas as origens e de pedras, afim de prosseguir com continuidade e tenacidade sua obra criadora.

O Museu tem história tão complexa quanto fascinante, devendo ser não somente modernizado, mas também adaptado às necessidades do desenvolvimento atual e futuro.

(Ramis Bucair é o Diretor Proprietário do Museu de Pedras, Presidente da Sociedade dos Amigos do Marechal Rondon e Membro do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso).



QUATRO VEZES EM LADÁRIO

por CF (FN) Gil Cordeiro Dias Ferreira

1 – Introdução

Em rodas de amigos, civis ou militares, sempre que a conversa recai sobre o trabalho de cada um, ou comissões exercidas, noto – não injustificadamente, admito-o – uma certa perplexidade, no semblante de meus interlocutores, quando afirmo estar servindo em Ladário pela quarta vez.

Reitero aqui o que sempre ressalto nesses momentos – conheço diversos companheiros que serviram na área por mais tempo que eu, porém em uma só perna. O que espanta, pois, não é a dimensão cronológica da permanência no Pantanal Mato-grossense, mas a frequên-

cia de movimentações para esse local – por sinal, digno de uma visita, em meu entender, por parte de todos que ingressamos na MB, seja pelas exóticas belezas naturais da região, seja pelas peculiaridades desta Marinha Fluvial, que merecem ser conhecidas.

E tantas vezes me indagaram sobre esse “desconhecido Ladário”, que considerei oportuno divulgá-lo um pouco.

Ao longo da narrativa, que, espero, atraia a atenção dos leitores, preocupei-me em não produzir uma “biografia” de minhas quatro comissões pantaneiras, mas um resumo dos pontos de maior interesse deste recanto do Centro-Oeste brasileiro.

Todavia, é inevitável que a visão particular que adquiri da área tenha sido influenciada pelo trabalho que aqui exerci e pelos ambientes geográfico, histórico, econômico e social em que estive e estou envolvido. É mais – pela evolução natural desses fatores e de mim mesmo, ao longo dos anos.

Vale, pois, citar os períodos em que aqui servi; quase todos, curiosamente, balizados por datas de algum significado:

1º – de 21/03/70 (entrada do outono) a 06/01/72 (Dia dos Santos Reis) – como 2º/1º Ten. (FN), subalterno do GptFNLadário e Auxiliar de Seção do EM do então Comando Naval de Ladário (CNLa), totalizando 1 ano, 9 meses e 17 dias.

2º – de 23/10/75 (Dia do Aviador) a 02/02/77 (N.S. dos Navegantes) como CT (FN), Imediato do GptFNLa e, por curto período, Chefe de Seção do EM do já então denominado 6º Distrito Naval, totalizando 1 ano, 3 meses e 11 dias.

3º – de 13/09/78 (Comemorava-se o Bicentenário de Corumbá) a 26/02/80 (Carnaval) – como CT/CC (FN), Imediato do GptFNLa-dário, totalizando 1 ano, 5 meses e 14 dias.

4º – deste 19/02/87 (Batalha dos Gurarapes), como CF (FN), tendo assumido o Comando do GptFNLadário a 26/02/87.

No momento em que escrevo – fevereiro de 88 – estou tota-

lizando, pois, cerca de 5 anos e meio na área. Talvez não seja muito, afinal. E a serem mantidas as atuais lotações de Oficiais FN, esta será, sem dúvida, a última passagem por aqui – ao menos enquanto integrando o Serviço Ativo da Marinha – de um carioca, que, ainda 2º Tenente, sem conhecer o que quer que fosse desta área, nela veio parar – “por ordem” na primeira vez, voluntário nas demais – e, como que a cumprir uma predestinação, retomou o ciclo mato-grossense de sua família, pelo lado materno, interrompido havia 4 gerações; e, sem ser “filho da terra”, tornou-se “esposo e pai” da mesma.

Mas deixemos os personalismos. Embarquemos em um automóvel e sigamos pela Dutra, depois pela Castelo Branco, a seguir pela Raposo Tavares, onde cruzaremos o Rio Paraná, prosseguindo até Campo Grande; dali continuaremos pela BR-262, cruzando o Rio Paraguai em Morrinho, sobre balsas; ou se a estrada nos atemorizar, embarquemos o carro em uma gôndola, no trem noturno, para amanhecer em Corumbá. Atenção, o trem não passa em balsas ! Existe uma ponte em Porto Esperança...

De qualquer forma, são aproximadamente 2000 Km, percorridos em cerca de 2 dias de viagem... e... Enfim, LADÁRIO !!

Para os menos aventureiros, que não querem cruzar com jacarés e capivaras na estrada, sempre existe uma linha aérea, duas vezes ao dia; ou o trem, em três pernas – Central, do Rio a SP; Paulista, de SP a Bauru; Noroeste, de Bauru a Corumbá. Dois a três dias também; e conheço pelo menos três Oficiais que aqui chegaram por esse meio... porque “não gostam de avião” !!!

Uma lonjura. Mas, por incrível que pareça, à exceção de Brasília, todos os outros Distritos Navais distam mais do Rio de Janeiro do que o Sexto...

2 – Uma Geografia Enganosa

Sou costumeiramente inquirido quanto à relação geográfica entre Corumbá e Ladário. Depois de algum tempo, adotei como resposta uma imagem que tem dado bons resultados – Ladário está para Corumbá como o Reino de Lesotho para a África do Sul – isto é, o menor literalmente encravado no maior.

Corumbá é um grande centro pecuarista. Ladário foi seu Distrito, emancipando-se na década de 50. São ligados por uma estrada de 6 Km, mas a passagem de um Município a outro é imperceptível, dado o crescente povoamento das margens da pequena rodovia. Afinal, é como ir de um bairro a outro. Do Lemeao Posto 6 ... E com praias ... de rio !

O viajante que, pela primeira vez, desembarca em Corumbá e se dirige a Ladário, comete, inevitavelmente, um equívoco. Ao longo da estrada, olha para sua esquerda e vê o rio Paraguai. Aponta, então, para o Pantanal ao longe e afirma, convicto - "lá é a Bolívia"! Engano. Lá é o Brasil. Pois Corumbá está situada à margem *direita* do rio Paraguai. A fronteira com a Bolívia é seca, salvo por um pequeno riacho - "Arroyo Concepción", a poucos quilômetros do centro.

Deslocando-se de Corumbá para Ladário, está-se indo no sentido Oeste-Leste, acompanhando a corrente do rio. Bem mais abaixo, o rio, com efeito, passa a separar os dois países, por cerca de 40 Km. Mais adiante, passa a dividir o Brasil do Paraguai, até a foz do Rio Apa, onde penetra totalmente em território Guaraní. E muito mais além, separa o Paraguai da Argentina, até a confluência com o Paraná.

3 - Cobras, Mosquitos, Aranhas e Baratoões

Descrever as exuberantes flora e fauna pantaneiras exigiria compêndios de grande volume. Creio até estarem facilmente obteníveis na atualidade, em face do "modismo" ecológico, tão em voga.

Alerto apenas para que os leitores interessados no assunto não busquem obras ufanistas, nem limitem suas pesquisas à oitiva de quem conheceu brevemente o Pantanal, como turista ou servidor público transferido, pois, nesse caso, será inevitável ser bombardeado por dados de amplitude bem diferente dos que a realidade comprova.

Não há porque, por exemplo, preocupar-se com "cobras que derrubam muros de alvenaria", nem com ataques fulminantes de "brigadas" de aracnídeos, ou, principalmente, histórias de peixes, jacarés e onças de dimensões bem maiores que as apontadas nos compêndios de Zoologia. Afinal, aqui é terra de pescadores e caçadores...

A conclusão a que tenho chegado, após muitas observações

e debates com os habitantes locais, é que o Pantanal se assemelha a um "laboratório" da natureza. No tocante à fauna, há espécimens com os quais me deparei em minha primeira passagem – como um certo tipo de besouro miúdo, apelidado de "feijãozinho" por sua semelhança com esse vegetal – que desapareceram; e graças a Deus, pois chegavam em nuvens de milhares, e, freqüentemente, procuravam instalar-se no interior dos ouvidos dos seres humanos e animais domésticos, causando sérios problemas.

Outros "habitantes" continuam a existir, aparecendo, porém, apenas em determinadas épocas do ano, como o mosquito, no verão; as caranguejeiras entre setembro e dezembro (inofensivas, apesar de seu aspecto horripilante); as cobras do grupo BOTHROPS (jararaca, "boca de sapo") já pouco comuns; o famoso "baratão boliviano", ou "sirileta" (cruzamento de sirí com borboleta), que é bastante singular – trata-se de um grande besouro, cego, e, diferentemente dos demais insetos, não octópode, mas hexópode, o que parece indicar uma origem multissecular e uma não evolução; e ainda escorpiões, gafanhotos, morcegos e abelhas (Jati, Europa e Africana, todas bastante perigosas), mas em "nuvens" ou enxames não tão assustadores, afinal. Bem menos que as moscas e o mosquito da dengue, no Rio.

O interessante é que as quantidades desses insetos vêm diminuindo progressivamente; o "baratão" tem tido também seu tamanho reduzido. Fruto talvez do progresso, das desinsetizações cada vez mais freqüentes, das obras de saneamento e, naturalmente... da ação do maior dos predadores – o homem.

O fenômeno a que me reportei, do desaparecimento do "feijãozinho", ocorreu com outros espécimens. Além das possíveis razões apontadas, pode-se também mencionar a chamada Seleção Natural, tão comentada por Monteiro Lobato em sua "Reforma da Natureza", e responsável pelo equilíbrio ecológico – matem-se os jacarés e logo o número de piranhas aumentará incrivelmente.

Mas em Ladário, parece ocorrer o descrito por Luís da Câmara Cascudo em seus "Contos Tradicionais do Brasil", ao explicar os "Contos Acumulativos" – dada a fertilidade do solo, quase todas as residências possuem hortas, que atraem roedores, que atraem cobras, que atraem gatos, que atraem cães vadios, que são exterminados porque

transmitem sarna – e aí tudo recomeça, porque os gatos se reproduzem e são eliminados, e voltam as cobras ... ah, Ladário !

4 – Mato “Sujo”, Mato “Limpo” e Muito Calor

Existem, no Pantanal, terras “altas” e “baixas” – estas bastante inundáveis, dificultando ou impedindo a atividade pecuária. Principalmente deste 1973, as cheias do Paraguai e seus tributários têm sido memoráveis, provocando grandes calamidades.

O subir e baixar das águas regula a vida do Pantanal, afetando a vegetação, a fauna – principalmente a ictiológica – e os transportes.

Não há qualquer “pântano”, na região. O que se vê são trechos cobertos por imensas pastagens, nas áreas mais propícias à pecuária, entremeados por macegas densas (capões) e matas latifoliadas.

Onde exista a macega – ali é o “sujo”. O cerrado é o “limpo”. O resto geralmente é água, mesmo – o outrora denominado “Mar dos Xaraiés”. São os inumeráveis braços de rios (corixos, similares aos igarapés e paranás amazônicos), balizados, alhures, pelos infindáveis “carandazais” – agrupamentos de palmeiras típicas da região, aproveitadas para muitos fins, inclusive obtenção de cera, como a de carnaúba.

O clima tropical úmido, associado ao fértil solo calcáreo (há aqui uma fábrica de cimento) favorecem o crescimento rápido da vegetação. Por vezes, observando-se de longe uma colina ou pastagem, imagina-se ser fácil ultrapassá-la. A realidade, porém é outra. Os capinzais atingem grande altura, dificultando o deslocamento a pé, além de ocultarem ninhos de répteis peçonhentos ou moitas de “cansação” – a conhecida urtiga.

Mas problemático, mesmo, é manter desmatadas nossas instalações. Ao que me foi dado conhecer, há apenas uma boa solução – ovelhas. Certamente, adequada e exequível. Em jogo apenas a aceitabilidade ...

A temperatura ambiente também já se tornou folclórica, como as aranhas. De fato, o calor é brutal. Diz-se, mesmo, que em Ladário “o inverno cai num sábado”. Exageros à parte, vale registrar as grandes

variações de temperatura, inesperadas e rápidas – “acorda-se suando em bicas, vai-se à Parada de Japona”. Difícil explicar. Só mesmo vivendo aqui. Pois quem conhece o Pantanal no verão, não pode imaginar serem comuns temperaturas até mesmo abaixo de 0°C, no inverno. Como disse antes, a terra merece uma visita, para ser compreendida. E muitos ilustres visitantes já tiveram o dissabor de enfrentar tais variações climáticas; alguns tendo mesmo que suspender ou atrasar sua vinda, pois o primeiro efeito dos ventos e chuvas repentinos é fazer fechar o aeroporto. Mas poucas horas depois, eis o sol a brilhar; o solo seco, que sua alta permeabilidade não permite restarem vestígios de chuvas; e voltamos ao calor. Mas se a fumaça da fábrica de cimento indica a chegada do vento Sul, é hora de tirar do baú as roupas de lã – e o que se vê pelas ruas é um desfile de ponchos e toucas bolivianos, ou palas de campear, por sobre camisas de flanela axadrezadas, calças escuras e as indefectíveis botinas. Pode não parecer, mas isto também é Brasil!

5 – Como Tudo Começou

Ladário e Corumbá foram fundadas, respectivamente, em 02 e 21 de setembro de 1778, pelos colonizadores portugueses que visavam a barrar as investidas espanholas na região centro-oeste. Dessa época, restam hoje, sob a guarda do Exército Brasileiro, ao Norte, o Forte Príncipe da Beira, em Rondônia. Alguns quilômetros abaixo de Corumbá, o Forte de Coimbra, ali erroneamente fundado pelo Capitão Matias Ribeiro da Costa, que deveria ter se estabelecido, na realidade, em Fecho dos Morros, muito mais ao Sul, nas proximidades de Porto Murtinho e da Foz do Rio Apa. Mas errando, acertou. A História da guerra contra o Paraguai comprova a excelente posição estratégica do Forte, palco de episódios de bravura.

O então Governador da província de Mato Grosso, Capitão – General Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, determinou, em 1775, a realização de novas expedições, em busca de locais mais apropriados à edificação de fortificações – com efeito, existe ainda hoje, em Corumbá, o Forte Junqueira, sob a guarda do Exército Brasileiro. Assim é que, nas datas acima mencionadas, o Sargento-Mor Marcelino Rodrigues Componês fundou Corumbá e o Capitão-Mor João Leme do Prado fundou Ladário.

A partir daí iniciou-se o povoamento da região. Explicar

seus 210 anos de crescimento é tarefa para historiadores e fatigaria os que conseguiram manter, até aqui, algum interesse neste relato.

O curioso é assinalar a etnia atual, fruto da miscigenação dos brancos (portugueses e brasileiros) com quatro tribos índias – os Paia-guás (canoeiros, pescadores e mergulhadores), os Guaicurus (cavaleiros, guerreiros audazes), os Guatós (nômades, pacíficos e indolentes) e os Kadiweus (sedentários, pacíficos, agricultores).

Naturalmente, o elemento negro teve participação, porém em escala bem menor do que no litoral do país. E com o passar dos anos, um fluxo migratório muito interessante ocorreu – o de árabes, que formam hoje colônia muito expressiva na região, destacando-se a nítida separação entre os de origem palestina e os demais.

Por fim, o elemento “espanhol” – bolivianos e paraguaios, cujas culturas, sob todos os aspectos, encontram-se hoje profundamente enraizadas no povo corumbaense-ladarense.

Recordo-me do olhar surpreso de um Oficial boliviano que visitava o Complexo Naval de Ladário, quando, ao cruzar o Pórtico, depa-rou-se com uma guarda de Soldados Fuzileiros Navais, coincidentemente composta por praças de feições tipicamente quíchuas, ostentando, na gan-dola camuflada, nomes de guerra tais como “Samaniego”, “Salvaterra”, “Banegas”, “Ximenes”, “Zarate”, “Vasques”, “Velasques” ...

Indagou-nos o Oficial, em tom de troça, se não teria se en-ganado e retornado a seu próprio quartel. Por pouco não lhe apresentei o Detalhe de Serviço do dia seguinte, quando a Guarda seria composta por outra etnia – os “Assad”, os “Wassouf”, os “Fatah”, os “Saab” ...

6 – Corumbá, Ladário e a Marinha

Há que enumerar vultos ilustres da História Naval Brasileira que, de alguma forma, ligaram-se a este torrão. Nem sempre por vínculos com as cidades mencionadas, mas também por seus feitos nos conflitos de que participaram, ao longo da Baía do Prata.

Registram-se, nesse plano:

– o Almirante (carioca) João Mendes Salgado (1832/1894), a quem foi conferido o título de Barão de Corumbá – hoje denominação de logradouro na Tijuca, Rio de Janeiro;

– o Chefe-de-Esquadra (carioca) José de Costa Azevedo (1825/1904), intitulado Barão de Ladário, que, por lei Municipal de 1976, teve seu nome e carreira incorporados ao Histórico do Município, onde é periodicamente reverenciado;

– o Almirante (carioca) Joaquim Raimundo Delamare (1811/1889) que presidiu a Província de Mato Grosso e foi responsável pelo traçado urbanístico de Corumbá, onde importante via pública leva seu nome; e

– o Almirante Augusto João Manoel Leverger, nascido em Saint-Malô, na Bretanha/França, em 1802, falecido em 1880, intitulado Barão de Melgaço e cognominado de “Bretão Cuiabanizado”; foi ele o primeiro Comandante de uma Força Naval em Mato Grosso, como 1º Tenente – duas canhoneiras, mais tarde intituladas “TREM NAVAL DE MATO GROSSO”, cujo comando assumiu a 15/11/1829, nas instalações do Arsenal de Marinha da Província de Mato Grosso, criado a 19/02/1827, em Cuiabá.

Além destes, houve ainda filhos de Mato Grosso que atingiram o Almirantado, como o Contra-Almirante João Batista das Neves, natural de Diamantino/MT, onde nasceu em 1856, tendo falecido, tragicamente assassinado, em 1910, a bordo do “Minas Gerais”, sob seu comando, durante a revolta da Armada. Ou ainda o cuiabano Henrique Pinheiro Guedes (1847/1911), que atingiu o posto de Almirante e participou da Guerra do Paraguai – este, meu “tio-trisavô”.

7 – Evolução Organizacional

Desde a instituição do ARSENAL DE MARINHA DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO, em Cuiabá, a 19 de fevereiro de 1827, a presença de nossa Força no Centro-Oeste foi marcada por diferentes estruturas organizacionais.

Assim é que pelo Decreto nº 281, de 06 de maio de 1843, foi criada uma Companhia de Imperiais-Marinheiros, como tripulação das

Barcas-Canhoneiras comandadas por LEVERGER, tudo com a denominação de TREM NAVAL DE MATO GROSSO. Já em 30 de abril de 1860, o Decreto nº 2583 classificou novamente esse conjunto como ARSENAL.

Ao longo dos anos, em decorrência de dificuldades econômicas locais, tais como escassez de madeiras próprias para construção naval, bem como por força de condicionantes geográficas, cheias do Rio Cuiabá, e, naturalmente, como consequência da Guerra contra o Paraguai, cogitaram, as diferentes Administrações Navais, da transferência do Arsenal para localidade mais apropriada.

Dessa forma, o então Ministro, Dr. JOAQUIM DELFINO RIBEIRO DA LUZ, por Aviso de 07 de janeiro de 1873, determinou a construção do Arsenal de LADÁRIO, a cargo do CF MANUEL RICARDO DA CUNHA COUTO. A pedra fundamental foi lançada a 14 de março daquele ano, e, por essa razão, a avenida que dá acesso ao Pórtico tem por nome essa data. Em consequência, foi extinto o Arsenal de Cuiabá, a 23/01/1874.

Da época, existem na área o Pórtico, a muralha que cerca todo o Complexo Naval, o prédio da antiga torrefação, hoje alojando a Banda de Música e outras construções menores.

Os que apreciam o estudo de História, em particular a Naval sentir-se-ão bem, ao cruzarem o Pórtico e adentrarem o Complexo Naval. Tudo, em Ladário, "rescende" a História. É o Hotel de Trânsito, hoje já bastante modernizado mas preservando sua arquitetura "art-nouveau", dos anos 30. É o prédio do Grupamento de Fuzileiros Navais, mais que cinquentenário, que abrigou a extinta Aviação Naval, preservando em seu pátio interno, até hoje, a Torre de Observação. É o edifício do Comando do Distrito, que, como os demais construídos à mesma época, caracteriza-se pelas paredes extremamente largas, não edificadas com tijolos, mas com pedras calcáreas, muito abundantes na região, assentadas com uma argamassa em cuja composição entra ... O óleo de peixe !

Tarefa árdua é afixar quadros nessas paredes. Derrubá-las ou abrí-las para reformas ... nem pensar ! Salvo se se conseguirem localizar vigas de sustentação, mas, ao que tudo indica, essa técnica não parece ter sido utilizada, no levantamento das verdadeiras "muralhas" em que se constituem.

Também o "pé-direito" é excessivamente alto, o que foi feito deliberadamente, para melhorar a ventilação. Hoje em dia, porém, para manter a eficiência dos aparelhos de ar condicionado e reduzir sua quantidade, é-se obrigado a rebaixar o teto de muitos compartimentos.

A memória do 6ºDN está preservada em uma sala, no Comando do Distrito, onde se podem apreciar peças muito interessantes, como espelhos de popa de embarcações miúdas entalhados em madeira nobre, com belos motivos navais. Já o Grupamento de Fuzileiros Navais dispõe de um considerável acervo artístico, com quadros, talhas, tapeçarias e esculturas de artistas locais e de militares que serviram na área, bem como de familiares seus. Repito uma vez mais – vale uma visita !

Até 1933, o Arsenal teve vida própria, sendo dirigido por um Inspetor. Naquele ano, pelo Decreto nº 22.811, foi criado o COMANDO NAVAL DE MATO GROSSO, ao qual o Arsenal passou a se subordinar. Ressalte-se que três outras OM já existiam, a essa época:

a) a Capitania dos Portos, criada pelo Decreto nº 2.762, de 16/03/1861, extinta em 1867, por força da Guerra do Paraguai, e restabelecida pelo Decreto nº 5.463, de 12/11/1873;

b) a Flotilha de Mato Grosso, criada por Aviso de 20/10/1876; e

c) a "1ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais" – o atual Grupamento, criado pelo Decreto nº 21.957, de 13/10/1932.

O Arsenal teve sua denominação alterada para Base Fluvial de Ladário, pelo Decreto nº 18.660 de 18/05/1945, e, nesse mesmo ano, a 19 de novembro, pelo Decreto nº 8.181, foi o território nacional dividido em Distritos Navais, passando o Comando Naval de Mato Grosso a denominar-se SEXTO DISTRITO NAVAL.

O 6ºDN, contando já com a Base, a Capitania, os Fuzileiros e a Flotilha, recebeu mais adiante dois outros importantes acréscimos: o Hospital Naval de Ladário, criado pelo Decreto nº 29.816, de 27/07/1951 e o Serviço de Sinalização Náutica do Oeste, instituído pelo Aviso nº 658, de 18/03/1955.

Em 1966, pelo Decreto nº 53.386, de 10 de maio, a sede do Sexto DN foi transferida para São Paulo/SP, e as instalações da MB em Ladário foram agrupadas sob um Comando Naval.

Finalmente, em 1975, pelo Decreto nº 76.374, de 02 de fevereiro, voltou a cidade de Ladário a sediar o 6ºDN.

Em resumo:

- a) 19/02/1827 – Criação do Arsenal de Marinha da Província de Mato Grosso;
- b) 15/11/1829 – O 1º Ten. AUGUSTO LEVERGER assume o comando da primeira Força Naval em Mato Grosso (duas canhoneiras);
- c) 06/05/1843 – O conjunto Arsenal – Canhoneiras – Companhia de Imperiais Marinheiros passa a se denominar TREM NAVAL DE MATO GROSSO;
- d) 30/04/1860 – O TREM NAVAL volta a ser denominado de ARSENAL;
- e) 16/03/1861 – Criação da Capitania dos Portos de Mato Grosso;
- f) 26/11/1867 – Extinção da Capitania dos Portos de Mato Grosso;
- g) 07/01/1873 – É determinada a construção do Arsenal de Marinha de Ladário;
- h) 14/03/1873 – Início das obras em Ladário;
- i) 12/11/1873 – Recriação da Capitania dos Portos;
- j) 23/01/1874 – Extinção do Arsenal de Cuiabá;
- l) 20/10/1876 – Criação da Flotilha de Mato Grosso;
- m) 13/10/1932 – Criação da 1ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais, atual GptFNLa;
- n) 1933 – Criação do COMANDO NAVAL DE MATO GROSSO, enquadrando o Arsenal, a Capitania, os Fuzileiros Navais e a Flotilha;
- o) 18/05/1945 – O Arsenal passa a denominar-se Base Fluvial de Ladário;
- p) 19/11/1945 – O Comando Naval passa a denominar-se Sexto Distrito Naval;
- q) 27/07/1951 – Criação do Hospital Naval de Ladário;
- r) 18/03/1955 – Criação do Serviço de Sinalização Náutica do Oeste;
- s) 10/05/1966 – O Sexto DN é transferido para SP; em consequência, é criado o Comando Naval de Ladário; e
- t) 02/02/1975 – A sede do 6ºDN retorna a Ladário.

8 – Os Meios Flutuantes, ao Longo dos Anos

Os registros localizados, quanto ao século passado, são pouco precisos. Há menções aos Vapores "Cuiabá", "Corumbá", "Lindóia" e "Voluntários da Pátria"; aos Monitores "Pará", "Piauí" e "Santa Catarina"; ao Encouraçado "Barroso"; e à Lancha "Fiúza".

A Flotilha, em 1876, foi constituída pelos: Encouraçado "Tamandaré"; Canhoneira mista "Forte de Coimbra"; Canhoneiras de rodas "Fernandes Vieira" e "Taquari"; Monitores "Piauí", "Ceará", "Pará" e "Santa Catarina"; Vapores de rodas "Corumbá" e "Antonio João"; e 8 lanchas a vapor, 3 pontões, 2 pequenos vapores, sendo 1 a hélice, 3 chatas, 1 chalana e 1 lancha a remos.

Em 1905, existiam o Encouraçado "Bahia", as Canhoneiras "Caríoca" e "Iniciadora" e o Aviso "Fernandes Vieira".

Registros de 1914 relacionam, além do "Fernandes Vieira", também os Avisos "Vidal de Negreiros" e "Oiapoque", o Monitor "Pernambuco" e o Caça-Torpedeiro "Gustavo Sampaio".

Em 1940, foi incorporado o Monitor "Paraguaçu", que deu baixa em 1971.

Atualmente, a Flotilha é composta pelos: Monitor "Parnaíba", que em 1987 completou 50 anos de incorporação à MB, sendo atualmente o mais antigo navio em serviço ativo, o último a ter participado da 2ª Guerra Mundial e o único movido por máquina alternativa, que utiliza o óleo "Bunker"; o Navio de Transporte Fluvial "Paraguassu", ex "Guarapuava", do Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), construído na Holanda em 1951 e incorporado em 20/06/1972; Navio-Tanque "Potengi", construído na Holanda em 1938 e incorporado a 28/07/1938; Aviso de Transporte Fluvial "Piraim", ex "Guaicurus" do SNBP, incorporado no início da década de 1980; a Embarcação de Apoio Fluvial "Antonio João"; e um Grupo de Embarcações, com EDVP e Lanchas-Patrolha.

Está prevista, para breve, a ativação de um Destacamento de Aviação Embarcada, cujas instalações já foram prontificadas.

E para que se tenha uma idéia de como a Flotilha e o Gru-

pamento se adestram anualmente, aí vai uma relação parcial das Operações realizadas em conjunto, por ambos: em janeiro, a "PIQUIRI", até Cuiabá/MT; em FEV/MAR, a "DESCALVADO", até Cáceres/MT; duas Operações com a participação da FFE, uma em cada semestre – nos anos pares, denominam-se "PRÉ-NINFA" e "NINFA", juntamente com a Marinha Paraguaia, e, nos anos ímpares, "RIBEIREX-PANTANAL" I e II; uma Operação em que o Comando da Força-Tarefa Ribeirinha é atribuído ao Comandante do Grupamento – a "ALAGADOS"; quatro Operações – "FLUVIAIS I a IV" – em apoio ao Exército Brasileiro; e uma viagem anual, de representação, ao Paraguai, conduzindo um destacamento de desfile para as comemorações da Independência daquele país. Ultimamente, essa comissão tem-se estendido a alguns portos da Argentina.

Acresçam-se, a essas movimentações, os demais treinamentos individuais e de equipes, realizados pela tropa e pelas guarnições dos navios, que incluem, para os primeiros, diversos acampamentos e exercícios de tiro, e, para os últimos, deslocamentos curtos, para treinamento de conscritos, manobra de embarcações miúdas, tiro e outros. Como se vê, o adestramento, em Ladário, é farto e variado !

9 – Conclusão

Durante anos, o vocábulo "Ladário", para os militares da MB, se constituiu em sinônimo de "castigo". Com efeito, em uma época em que o trem só chegava até Porto Esperança, onde se tinha de embarcar no vapor "Fernandes Vieira", para atingir Ladário e Corumbá – que também ainda não se interligavam pela pequena rodovia de 6 km – a vida era bem mais difícil, no Pantanal Mato-grossense.

Ainda hoje, há quem indague, dos designados para aqui servir "o que é que você andou fazendo de errado?". Algumas gerações ainda hão de passar, até que esses conceitos se desvançam por completo...

Entretanto, é curioso observar que, dentre os que por aqui passaram, dificilmente se encontram os que não registrem boas lembranças dos períodos em que aqui residiram; e quantos têm retornado, mesmo sem terem deitado raízes nesta terra, por via matrimonial ou econômica, como já tem sucedidos a muitos.

Talvez porque as tão decantadas mazelas locais – calor, mosquitos, lonjura – percam toda sua expressão diante dos feitiços pantaneiros, que sorrateiramente vão-nos invadindo a alma, quando miramos um pôr-do-sol sobre a planície vasta onde corre o Paraguai; ou quando o aroma dos churrascos nas fazendas, embalados pelo canto de polcas, nos inebria e convida a uma como que comunhão com a gente local; ou quando nossos sentidos são sensibilizados pelas imagens e sons do Pantanal, produzidos pelos milhares de animais de terra, água e ar, convivendo harmonicamente em seu santuário ecológico.

E principalmente quando todo esse espetáculo é presenciado de bordo dos navios da Flotilha de Mato Grosso, ou em terra, enquanto a tropa de Fuzileiros Navais evolui no Pantanal, é que sentimos o quanto vale não apenas aqui residir, mas, principalmente, aqui servir à Marinha do Brasil – presença marcante, de mais de um século e meio no centro-oeste, forjando homens para a Pátria, no mesmo cenário onde nossos heróis mais cultuados cumpriram seu dever até o sacrifício.

Assim procurei descrever este longínquo Ladário – e não, como intitulei o artigo, “as quatro vezes em que servi em Ladário...”

Permanece, todavia, uma certa dúvida quanto a ter atingido o efeito desejado, eis que, no dizer de ELBERT HUBBARD...

“... os escritores raramente escrevem o que pensam: limitam-se a escrever o que pensam que os outros pensam que eles pensam!”.

UMA ESTRANHA NO AREÃO

por Octayde Jorge da Silva

Tenho a impressão de que li. Mais ainda: de que até recebi um convite. Um telegrama. Não foi somente o jornal... que me chamou a atenção.

Era a inauguração de uma *creche!*... Ou de um *centro comunitário*. Se não me engano... no *Areão*.