



Boletim Informativo
Soamar Campinas 1



SOCIEDADE AMIGOS DA MARINHA de Campinas

SOAMAR Campinas

Por uma mentalidade marítima!

BOLETIM ESPECIAL

CINQUENTENÁRIO DO NAVIO-PATRULHA FLUVIAL “AMAPÁ”



Sociedade Amigos da Marinha de Campinas

Acesse nossa página: www.soamarcampinas.org.br

E-mail: soamar@soamarcampinas.org.br

Telefones: +55 19 981427419.

Presidente SOAMAR Campinas: Christiane Chuffi.

Produção e divulgação: Presidente Christiane Chuffi

Colaboração: CMG (RM1) Ronald dos Santos Santiago.

PALAVRAS DO COMANDANTE DO 9º DISTRITO NAVAL



André Luiz de Andrade **Felix**

Vice-Almirante

Jubileu de Ouro do Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”

Ao longo dos anos, a Região Amazônica consolidou-se como um dos espaços geopolíticos mais sensíveis e estratégicos do País, em razão de sua vastidão territorial, extensa rede hidrográfica, riqueza ambiental e presença de fronteiras internacionais. Esse contexto impôs ao Estado brasileiro, desafios permanentes, como a garantia da presença em áreas remotas, o controle e a segurança das vias navegáveis, o combate aos ilícitos transfronteiriços, a proteção do meio ambiente e o fortalecimento da cooperação regional com países vizinhos, somados às complexas dificuldades logísticas inerentes à região, que exigem profundo conhecimento do ambiente fluvial amazônico.

Foi nesse cenário geopolítico e estratégico que a Marinha do Brasil estruturou sua presença naval na Amazônia com a criação da **Flotilha do Amazonas**, em 2 de junho de 1868, concebida para proteger as

hidrovias, afirmar a soberania nacional e promover a integração do território amazônico. Esse legado histórico foi ampliado com a ativação primeiramente do Comando Naval da Amazônia Ocidental, em 1994, e posteriormente do **Comando do 9º Distrito Naval**, sediado em **Manaus-AM**, em 3 de maio de **2005**, com a finalidade de reorganizar a atuação da Marinha na Amazônia Ocidental — abrangendo os Estados do **Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima** —, em substituição ao controle anteriormente exercido pelo Comando do **4º Distrito Naval**, sediado em **Belém-PA**. Inserido nesse arcabouço institucional, o **Navio-Patrolha Fluvial *Amapá***, terceiro navio da Classe “Roraima”, incorporado em **12 de janeiro de 1976** e subordinado ao Comando da **Flotilha do Amazonas**, passou a integrar de forma permanente o esforço de presença naval nos rios amazônicos, contribuindo, ao longo de seus 50 anos de serviço, para missões de Patrulha Naval, Inspeção Naval, Operações Conjuntas, Combinadas e Interagências, bem como para ações de apoio às populações ribeirinhas e aos povos originários, em consonância com os objetivos estratégicos do 9º Distrito Naval.

Mais do que suas características materiais, o *Amapá* simboliza a capacidade da Marinha do Brasil de adaptar-se às peculiaridades do ambiente amazônico por meio do preparo de seus recursos humanos. A bordo do navio, gerações de Oficiais e Praças foram formadas, desenvolveram liderança, disciplina e espírito de equipe, tornando-se multiplicadores dos valores e da cultura naval em toda a região.

Ao celebrar o Jubileu de Ouro do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, o Comando do 9º Distrito Naval reconhece não apenas a trajetória de um navio, mas o êxito de uma estratégia de longo prazo voltada à garantia da soberania, da segurança e da integração da Amazônia. Que o *Patrulheiro da Amazônia* siga cumprindo sua missão como parte

essencial desse esforço maior, contribuindo para a defesa da Pátria e para a estabilidade da região.



NPaFlu “Amapá”, da Marinha do Brasil, ARC “Arauca”, da Colômbia, e BAP “Castilla”, do Peru, navegando no encontro das águas, entre os rios Negro e Solimões.



NPaFlu “Amapá”, por ocasião do Desfile Naval, alusivo à Semana da Pátria.

Palavras do Comandante da Flotilha do Amazonas



Felipe PORTO da Silva
Capitão de Mar e Guerra

50 anos do Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”

O Comando da Flotilha do Amazonas representa, há mais de um século, a expressão concreta da vocação fluvial da Marinha do Brasil na Amazônia. Seus meios operam em um ambiente singular, onde os rios não apenas condicionam a navegação, mas moldam a própria dinâmica social, econômica e estratégica da região. É nesse cenário que a Flotilha cumpre sua missão de manter presença naval permanente, assegurar a segurança das hidrovias interiores e apoiar o Estado brasileiro no exercício de sua soberania.

Atualmente composta por 5 Navios-Patrolha Fluviais, 4 Navios de Assistência Hospitalar e 1 Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Amazonas, a Flotilha do Amazonas atua de forma

integrada em um amplo espectro de tarefas. As ações de patrulha e inspeção naval contribuem para a segurança da navegação e para a repressão aos ilícitos, enquanto as comissões de assistência hospitalar levam atendimento médico e odontológico a comunidades ribeirinhas distantes dos centros urbanos, reforçando o caráter humanitário da atuação da Marinha na região. Esse conjunto de meios e capacidades permite que a Flotilha responda, de maneira contínua e flexível, às demandas operativas impostas pela vastidão e pela complexidade do ambiente amazônico.

Inserido nesse contexto, o Navio-Patrulha Fluvial *Amapá* ocupa posição de destaque como um dos meios que materializam, no dia a dia, o esforço da Flotilha do Amazonas. Ao longo de seus 50 anos de serviço, o navio participou de inúmeras comissões com atuação contínua nos rios amazônicos evidenciando a importância do emprego de meios robustos, adaptados às peculiaridades da navegação interior.

O *Amapá* através da sua valorosa tripulação, é a expressão viva do elemento humano que labuta seus conveses e dá sentido à própria existência da Flotilha do Amazonas. Ao longo de cinco décadas, homens do mar — forjados na dureza do ambiente amazônico — mantiveram aceso o fogo sagrado, enfrentando cheias e vazantes, longas comissões e condições adversas, sempre guiados pelo espírito marinho, pela disciplina, pela abnegação e pela honra. Ao celebrar o Jubileu de Ouro, presta-se justa homenagem a esses profissionais que, com dedicação silenciosa e elevado senso de dever, construíram uma vivência operacional marcada pela rusticidade, pela capacidade de adaptação e pelo profundo conhecimento das vias fluviais da Amazônia — patrimônio imaterial transmitido de geração em geração e que fortalece, até hoje, este Comando de Força.



NAVIO-PATRULHA FLUVIAL AMAPÁ

Este Navio foi construído no estaleiro MAC LAREN, Niterói-RJ, fruto de um projeto do Engenheiro Naval JORGE A. E. VASQUES, com grande índice de nacionalização de equipamentos e sobressalentes.

As características do Navio são adequadas para a navegação fluvial e ao clima da região amazônica.

Foi lançado ao mar em 10 de março de 1974 e entregue pelo estaleiro à Marinha em 05 de novembro de 1975.

O “AMAPÁ” foi incorporado à Armada em 12 de janeiro de 1976, partindo em fevereiro de 1976 para Manaus, onde passou à subordinação da Flotilha do Amazonas em maio do mesmo ano.

A partir daí realizando diversas tarefas, a saber:

-Operações Ribeirinhas – Operações Navais com outras unidades navais da Marinha do Brasil, tropas do Corpo de Fuzileiros Navais, tropas do Exército Brasileiro, unidades da Forças Aérea.

-Patrulha Fluvial – Patrulha ao longo de todos os rios da Amazônia, atingindo todos os pontos limítrofes, através das vias fluviais.

-Controle de Tráfego Aquaviário – Controle de navios e embarcações em trânsito nas calhas principais e afluentes.

-Polícia Naval – Interceptação e inspeção em navios e embarcações trafegando ou atracados, para verificação de sua documentação e estado do material, com ênfase na segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nos rios, visando primordialmente o processo educativo de formação dos tripulantes ribeirinhos, em apoio à Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, Delegacias e Agências subordinadas.

-Ação Cívico Social (ACISO) – Assistência médico – odontológica primária às comunidades ribeirinhas; realização de palestras educativas; apoio a organizações que desenvolvem atividades assistenciais e de pesquisas; divulgação do trabalho da Marinha do Brasil e a importância da presença do Estado na região; integração com as comunidades e demonstrações públicas de civismo e culto às tradições e símbolos nacionais.

Representações juntos aos Países Limítrofes – Rotineiramente o Navio realiza viagem de representação e operativa, em ação de presença e relacionamento com países limítrofes como Colômbia, Peru e Venezuela.

FEITOS HISTÓRICOS

1975 – Construção do Navio;



1976 – Incorporação ao serviço ativo;



Incorporação do "Amapá"

Em cerimônia realizada ontem pela manhã, no Cais Leste do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, foi incorporado à Esquadra da Marinha de Guerra, o Navio-Patrolha Fluvial «Amapá». Estiveram presente ao ato o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Guáster Maria Menezes de Magalhães; o Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Sílvio de Magalhães Figueiredo; o Diretor-Geral de Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Edí Sampaio Espelet, além de outras autoridades civis e militares. A cerimônia teve início com a leitura da Ordem-do-Dia do Chefe do Estado-Maior da Armada, seguindo-se da declaração de posse do Comandante do «Amapá», Capitão-Tenente Gilberto Souza Esmeraldo. O «Amapá» ficou sob a subordinação do I Distrito Naval para o cumprimento do adiestramento básico, e mais tarde será incorporado à Flotilha do Amazonas. A Banda de Música, do Corpo de Fuzileiros Navais executou o Hino Nacional ocasião em que houve o hasteamento das Bandeiras Nacional do Cruzeiro, e da Flâmula de Comando. No Salão Nobre do Arsenal de Marinha, teve lugar a assinatura de Termo de Armamento.



O COMANDANTE ESMERALDO, RECEBENDO A BANDEIRA NACIONAL DA EXM^{te}. SRA. ESPOSA DO GOVERNADOR DO TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ

1978 – Segurança do Presidente da República: General Ernesto Geisel;
 1979– Atracação em Camanaus-AM, até então o ponto mais extremo no Rio Negro alcançado por um navio da MB;

12 Sábado, 11/8/79 O GLOBO

UP Utilidade pública

MARINHA

NOVO PONTO EXTREMO NO RIO NEGRO - Comunicado aos interessados de São Gabriel da Cachoeira e Camanaus, sobre o novo ponto extremo alcançado por um navio da Marinha no Rio Negro. Está a cerca de 100 milhas de Tapuruquara, aos pés da cachoeira.

ESTACÃO	PRECEDÊNCIA	SIGILO	CANAL	DATA	RUBRICA DO DT
8111 P X M P	PREF.	OST.	RT.	30-07-79	
DO: DISTRIMAR BELEM					
AO: OPERAMAR					
INFO: VEGAMAR GABIMAR FLOTAMAR AMAPAMAR.					
P-301420Z CABEÇALHO E TEXTO					
SATISFAÇÃO COMUNICAR AMAPAMAR CONSEGUIU ALCANÇAR PORTO CAMANAUS PROXIMIDADES SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA NO ALTO RIO NEGRO VO ULTRAPASSANDO CERCA 100 MILHAS LOCALIDADE TAPURUQUARA VO ATÉ ENTÃO PONTO EXTREMO NAVEGAÇÃO RIO NEGRO BT					
P-301420Z					
Nº DE ORDEM					
HR TR/HR					
MÊS					
JUL-79					
TR POR					
RECEBEDOR					
DATA HORA					

MINISTÉRIO DA MARINHA COMUNICAÇÕES

C 6

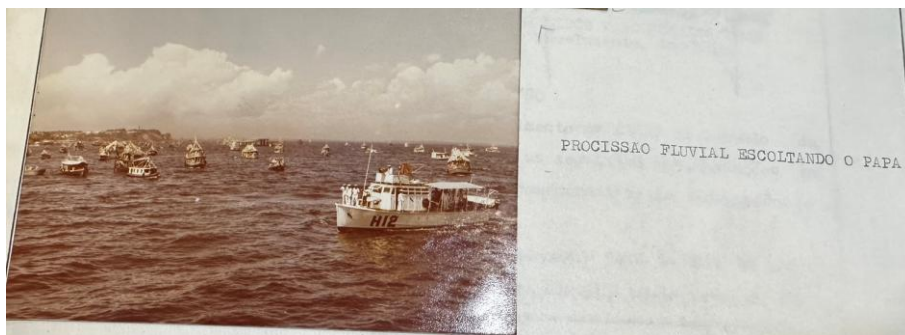
O Ministro da Marinha, Almirante MAXIMIANO, através da mensagem abaixo, cumprimenta a tripulação pelo êxito alcançado, na chegada do navio a Camanaus, considera do ponto extremo da navegação no Rio Negro, em virtude da cachoeira existente após tal ponto.

ESTACÃO	PRECEDÊNCIA	SIGILO	CANAL	DATA	RUBRICA DO DT
8111 P X M P	ROTINA	OST.	RT.	31-07-79	
DO: MARINHA					
AO: DISTRIMAR BELEM					
INFO: OPERAMAR VEGAMAR FLOTAMAR AMAPAMAR					
R-312004Z CABEÇALHO E TEXTO					
É COM SATISFAÇÃO QUE TRANSMITO MEUS CUMPRIMENTOS PELA SIGNIFICATIVA MARCA OBTIDA AMAPAMAR AO ATINGIR PORTO CAMANAUS CONSTITUINDO-SE VO ASSIM VO EM MAIS UM NOTAVEL EXITO NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DA AMAZONIA ATRAVES DA EFETIVA PARTICIPAÇÃO DE NOSSA MARINHA BT					
R-312004Z					
Nº DE ORDEM					
HR TR/HR					
MÊS					
JUL-79					
TR POR					
RECEBEDOR					
DATA HORA					

MINISTÉRIO DA MARINHA COMUNICAÇÕES

C 6

1980 – Procissão Fluvial escoltando o Papa João Paulo II;



1980 – Atracação em Macapá-AP por ocasião do aniversário do, na época, Território Federal do Amapá;

1981 – Amapá alcança San Carlos (VENEZUELA), novo extremo navegado do Rio Negro domando as corredeiras de São Gabriel da Cachoeira;

NPaFlu "Amapá" atinge novo ponto extremo navegável

Em recente comissão no rio Negro, levada a efeito no período de 22 de junho a 7 de julho do corrente ano, o NPaFlu "Amapá" atingiu a localidade venezuelana de San Carlos do Rio Negro, que passou a ser o ponto extremo navegável daquele rio.

Para atingir aquele ponto — cerca de 50 milhas a montante da fronteira tripla Brasil/Venezuela/Colômbia — o "Amapá" teve de ultrapassar o trecho compreendido entre Santa Izabel do rio Negro e a foz do rio Uaupés, constituído de corre-

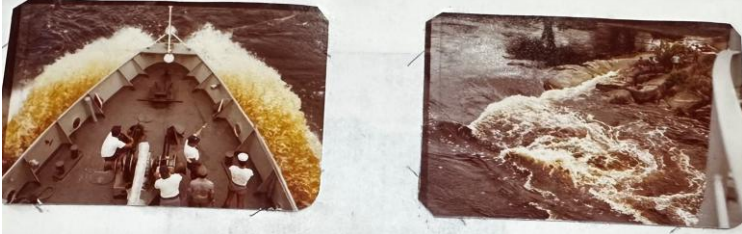
deiras e cachoeiras, das quais as mais difíceis situam-se nas proximidades de Camanaus e São Gabriel das Cachoeiras.

Durante a mesma comissão o "Amapá" visitou o porto de Camanaus, distante cerca de 532 milhas de Manaus, onde participou das comemorações alusivas à inauguração do Aeroporto de Uaupés, ocasião em que foi visitado pelo Ministro da Marinha, pelo Ministro-Chefe do EMFA e por mais nove oficiais gerais das três Forças Armadas.





NPaFlu "Amapá" atracado em Camanaus — Rio Negro.

8 - nomar nº 460



CORREDEIRAS DO RIO NEGRO - JUNHO/JULHO/1981

CORREDEIRAS DO RIO NEGRO - JUNHO/JULHO/1981

CACHOEIRA DE CURUCUI - SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
RIO NEGRO JUNHO/JULHO/1981

1982 – Navegação na Bacia do Rio Orinoco;



7530-BR-2-00-0100

MINISTERIO DA MARINHA
COMUNICAÇÕES

ESTACÃO CC/PWMP PRECEDÊNCIA ROTINA SIGILO OST. CANAL SC CAPITULO III FOLHA 106 DATA 21/06/83 RUBRICA DO DT

DO: OPENAV
AO: NPFAMP
INFO: ARMADA GABMAR QRTDIS FLTAMZ

R/211300Z JUN/82 CABEÇALHO E TEXTO

CUMPRIMENTO COMANDANTE VG OFICIAIS E GUARNIÇÃO VG PELO EXITO ALCANÇADO VG PELO NPFAMP VG PRIMEIRO/NAVIIO MB ATINGIR LIMITE NAVEGAVEL ALTO ORENOCO/PT BRAVO ZULU - - - - -BT- - - - -

Nº DE ORDEM	HR TR/HR	MÊS
		JUN/82
TR POR	RECEBEDOR	DATA-HORA
		R-211300Z

1983- Atracação em Cruzeiro do Sul- AC;

1984 – Participação na comissão de recebimento do NASH “OSWALDO CRUZ”;

1985 – Período de Docagem e Reparos na Base Naval de Val-de-Cães;



situação das obras vivas



PDR na BNVC em março de 1985

1985 – Operação BRACOLPER/85;



Aspectos da atracação do NPF "AMAPÁ" e NPF "RORAIMA" na parte externa do cais em "IQUITOS".



Aspectos dos navios, aparecendo pela parte interna do BAP "AMAZONAS" em Iquitos.



Átracação pela parte externa em Letícia

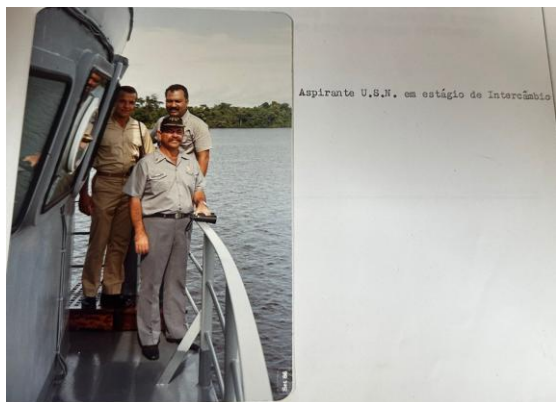
1986 – Atracação do Navio em Rio Branco-AC;



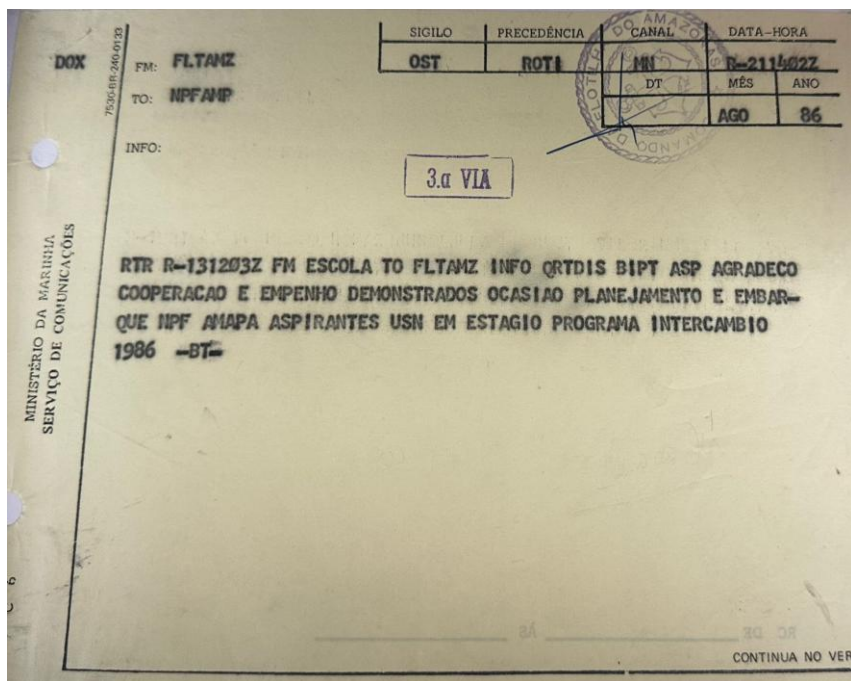
ATRACAÇÃO EM RIO BRANCO - ACRE



1986- Intercâmbio com Aspirantes da UNITED STATE NAVY;



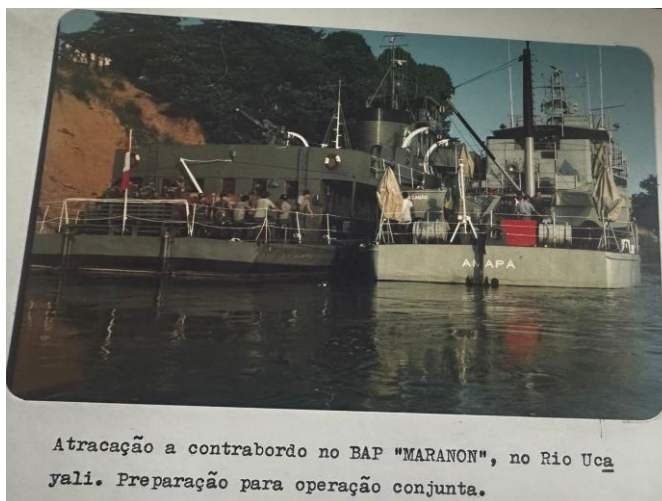
Aspirante U.S.N. em estágio de intercâmbio



1986 – Operação Conjunta com a Marinha de Guerra do Peru;



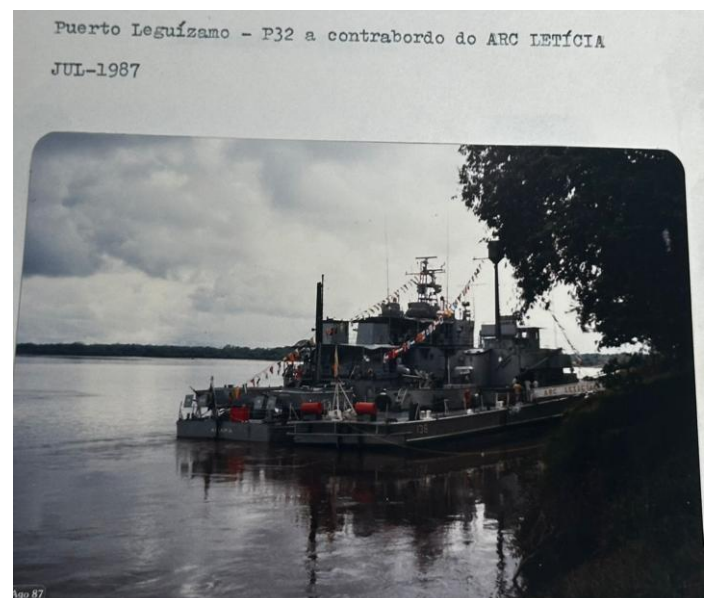
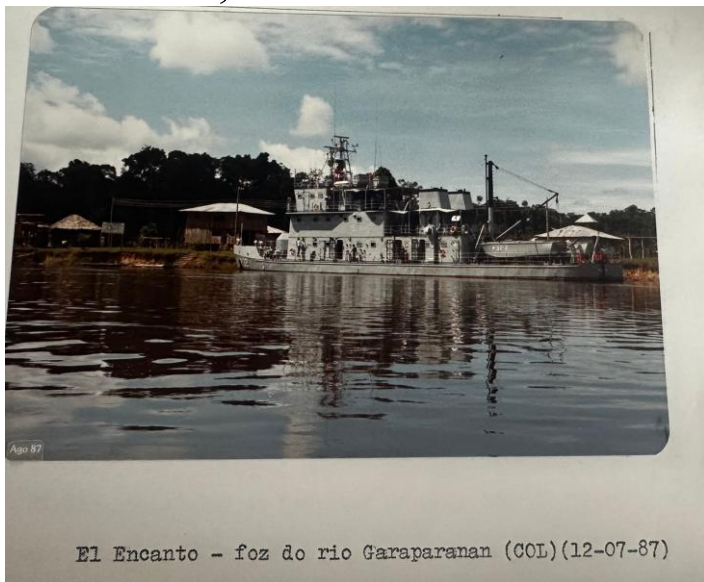
Aproximação para atracação em Pucallpa.



Atracação a contrabordo no BAP "MARANON", no Rio Ucayali. Preparação para operação conjunta.



1987 – Operação BRASCOL com a Armada da República da Colômbia;



1988 – Apoio à População afetadas por enchente no Acre;

NAVIO PATRULHA FLUVIAL AMAPÁ -




Foto: Wherles Rocha

A fragata Amapá, da Marinha chegou ontem à capital abrindo o caminho para o navio médico que deve chegar até quarta-feira com uma equipe de 12 profissionais de saúde para atender os ribeirinhos. O navio Amapá, mesmo contando com um pequeno ambulatório prestou assistência aos ribeirinhos e ontem atendeu três casos de emergência.

REPORTAGEM DO JORNAL " GAZETA DO ACRE", EM 06 DE MARÇO DE 1988 NA CIDADE DE RIO BRANCO - ACRE.-

NAVIO PATRULHA FLUVIAL AMAPÁ

Marinha presente aqui para assistir ao povo

Chegou antontem à esta capital o navio-patrolha fluvial "Amapá" que pertence à flotilha do 4º Distrito Naval da Marinha de Guerra sediado em Manaus. A função do navio que tem 45 metros de comprimento e desloca 350 toneladas é o patrulhamento fluvial nos rios navegáveis da Amazônia ocidental. Sua tripulação é composta por cinco oficiais e 38 praças e eventualmente transporta médicos e dentistas da oficialidade naval, para a assistência médico-odontológica às populações ribeirinhas.

Em condições normais de tráfego, ou seja, existindo um mínimo de dois metros de profundidade nos rios, gasta seis dias entre Manaus e Rio Branco. O objetivo de sua vinda a Rio Branco é antecipar-se ao navio de assistência hospitalar "Carlos Chagas", o "Nash", como é conhecido, verificando as condições de navegabilidade das vias fluviais que dão acesso a Rio Branco.

Para o capitão de corveta Marco Pólo, comandante do "Amapá", os rios da região estão baixando muito rapidamente, e isto pode prejudicar não somente a chegada do "Carlos Chagas", como também o retorno de seu navio à capital amazônica. De qualquer forma entre os dias 9 e 10 próximos deverá atracar no porto local o "Nash", que trará aproximadamente 60 pessoas entre médicos, enfermeiros, paramédicos e civis que auxiliarão as autoridades sanitárias locais junto às populações atingidas pelas cheias recentes na capital. O capitão Marco Polo disse que, enquanto o navio que comanda tem como função o patrulhamento na região, o "Carlos Chagas" se propõe não somente assistir as populações às margens dos rios, como também auxiliar a LBA em suas atividades assistenciais. O retorno do "Amapá" a Manaus dependerá apenas de ordens superiores, e ainda da estabilidade do nível do rio Acre.

REPORTAGEM DO JORNAL " O RIO BRANCO", EM 06 DE MARÇO DE 1988 NA CIDADE DE RIO BRANCO - ACRE.-

NAVIO PATRULHA FLUVIAL AMAPÁ

Navio da Marinha chega para dar apoio ao acreano

Com a finalidade de verificar as condições de navegabilidade dos rios chegou antontem a Rio Branco, o navio-patrolha "Amapá", que antecipa-se à chegada, dia 9, do navio de assistência hospitalar "Carlos Chagas" que trará aproximadamente 60 pessoas entre médicos, dentistas, paramédicos, e enfermeiros, que prestarão assistência às populações ribeirinhas atingidas pelas enchentes. Como o rio Acre está baixando muito, o comandante do "Amapá" teme pela impossibilidade do "Carlos Chagas" atracar nesta capital, bem como do retorno a Manaus, do navio que comanda.

PÁGINA 3



Flaviano ordena pesquisa para ver nome à PMRB

PÁGINA 4

O navio-patrolha "Amapá" P32 fundado no porto do rio Acre desde antontem.

REPORTAGEM DO JORNAL " O RIO BRANCO ", EM 06 DE MARÇO DE 1988 NA CIDADE DE RIO BRANCO - ACRE.-


1988- Operação BRACOLPER;

1989 – Atracação em Macapá-AP;

Quarta-feira
doma

PATFLU DE 06 à 21/03/89

NAVIO ATRACADO EM
"MACAPÁ"
08 à 09/MAR/89



1990 – Comissão de Apoio ao Centro de Instrução de Guerra na Selva;

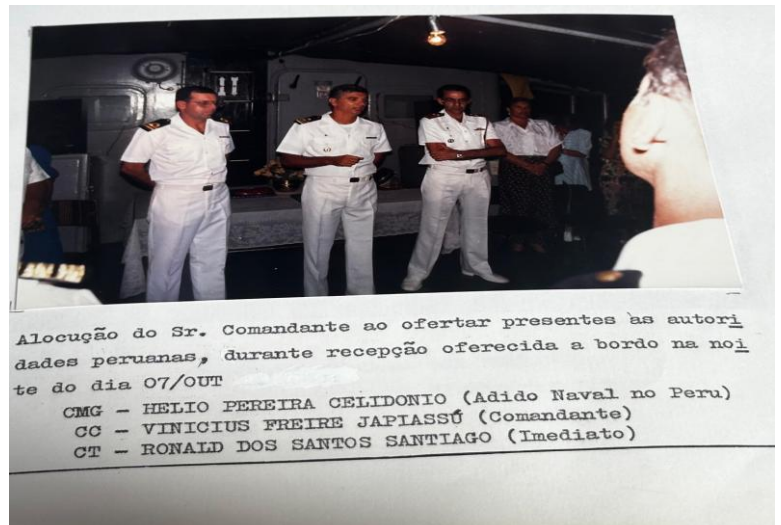


ITACOATIARA, TRAFICHE
DO CIEX, 24/AGO/90



SAFANDO O "CIGS"

1990 - Operação BRACOLPER;



Alocução do Sr. Comandante ao ofertar presentes as autoridades peruanas, durante recepção oferecida a bordo na noite do dia 07/OUT

- CMG - HELIO PEREIRA CELIDONIO (Adido Naval no Peru)
- CC - VINICIUS FREIRE JAPIASSÚ (Comandante)
- CT - RONALD DOS SANTOS SANTIAGO (Imediato)

1991 – Visita do Adido Naval da França;



VISITA DO ADIDO NAVAL FRANCÊS CAPITÃO-DE-FRAGATA - CHARBONNIER AO NAVIO EM 07/DEZ/90.



1991 – Operação contra garimpo no Rio Madeira;

Porto Velho, quarta-feira, 13 de março de 1991

Navio chega para liberar o Belmont

Foto: Marcos Grützmaier

Chegou ontem à Capital o navio "Amapá", que hoje cedo estará na região do Belmont impedindo a atividade garimpeira no leito navegável do Rio Madeira - PÁGINA 8 DO 1º CADERNO.

Atracou ontem em Porto Velho, o navio patrulha Amapá, que hoje realizará, junto a Capitania de Porto Velho, missão de liberação do canal do rio Madeira. Na altura do Belmont, mais de 250 dragas estão operando, colocando em risco a navegação. Segundo o comandante, capitão-de-corveta, Vinicius Freire Japiassú "a questão das dragas de garimpeiros no Belmont está colocando em risco a segurança da navegação e expondo vidas humanas. Entendemos que a problemática do garimpo está afeita ao Departamento Nacional de Produção Mineral e a questão da retirada das dragas é competência da Capitania de Porto Velho. Nós apenas acompanharemos as operações, sem intervenção direta".

O ESTADÃO

Porto Velho, quarta-feira, 13 de março de 1991

Navio "Amapá" levará hoje canhões ao Belmont

O navio da Marinha não tem data estipulada para retornar a Manaus

Chegou às 11 horas de ontem a Porto Velho o navio patrulha fluvial "Amapá", pertencente ao Comando de Frotilhas, com sede em Manaus (AM). Ele sai hoje pela manhã, bem cedo, no auxílio à operação de retirada dos garimpeiros e dragas que ocupam o leito de navegação do Rio Madeira, na região do Belmont. Esse auxílio está sendo prestado depois de várias tentativas frustradas da Delegacia da Capitania dos Portos de Porto Velho em convencer os garimpeiros a deixarem em definitivo aquela região.

O navio, pesando 364 toneladas, com 46,30 metros de comprimento e calado de 1,40 metros, tem autonomia de seis mil milhas na velocidade de cruzeiro e não tem data prevista para retornar em definitivo a Manaus. Enquanto a Delegacia da Capitania dos Portos necessitar desse apoio, o "Amapá" permanecerá na cidade.

Embora o seu comandante, capitão-de-corveta Vinicius Freire Japiassú, diga que "estamos aqui para auxiliar a Delegacia dos Portos a manter a segurança da navegação e também salvaguardar vidas humanas", o navio tem um poder de fogo considerável na Região Amazônica para, no caso de precisar, agir militarmente. Ele carrega dois radares, um canhão de 40 milímetros, dois morteiros de 81 milímetros, quatro metralhadoras de 12,7 milímetros e mais duas de 20 milímetros, além de armamento portátil.

A tripulação do "Amapá" é composta de cinco oficiais do corpo da Arme da e uma guarnição de 43 suboficiais, sargentos, cabos e marinheiros. Segundo o capitão-tenente Cláudio Pedrosa de Oliveira, imediato da embarcação, "nossa função nesse auxílio à Delegacia da Capitania não tem nada a ver com garimpo, mas também não podemos deixar de prestar uma assistência nesse sentido".

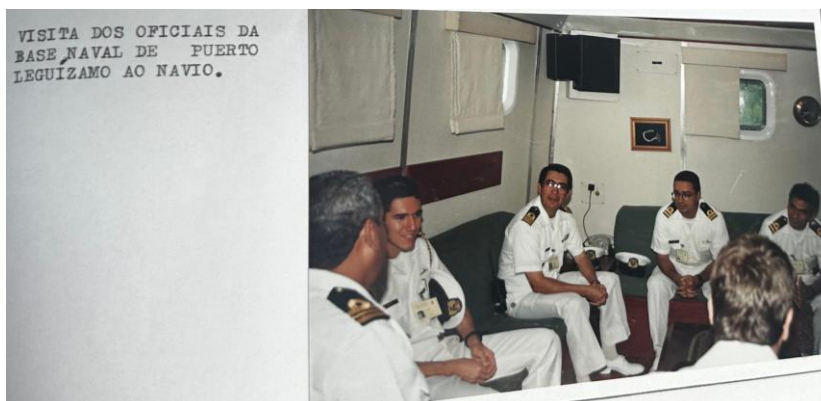
Entre os assistentes que compareceram ao caso para receber o navio "Amapá" estavam alguns garimpeiros curiosos em saber que tipo de ação o navio exerceria a partir das primeiras horas da manhã de hoje. Esses mesmos garimpeiros informaram que cerca de 40 dragas estão estacionadas no Belmont, mas que somente umas 20 estão operando.

Uma investida idêntica a que ocorreu entre 1987-88, quando foi necessária a vinda de fuzileiros navais do Amazonas para expulsar garimpeiros, está descartada pelos comandantes do "Amapá".

1992 – Missão de Apoio de Combate à Cólera;



1993 – Patrulha Fluvial e Visita Operativa a Puerto Leguízamo (Colômbia);





RECEPÇÃO AO ILMO SR. COMANDANTE DA FORÇA NAVAL DO SUL DA MARI NHA COLOMBIANA, CMG.

1993 – Atracação no porto de Santana-AP;

Navio Patrulha Fluvial faz fiscalização na costa do AP

Depois de passar cinco dias em águas amapaenses, pesquisando a costa da região, o navio patrulha fluvial "Amapá", pertencente à Marinha de Manaus, seguiu para Santarém onde também fará outros trabalhos de pesquisa. Depois, o navio retorna ao Amazonas. Segundo o comandante da embarcação, Paulo Roberto da Silva Xavier, este navio foi lançado ao mar em 1974 e um ano depois entregue à Marinha.

Conforme o comandante, o navio está sob responsabilidade da Flotilha do Amazonas e lá vem realizando diversas tarefas entre como operações ribeirinhas, patrulha fluvial, controle de tráfego fluvial, polícia naval e interceptação e inspeção em navios e embarcações trafegando ou atracados para verificação de documentação e estado do material de segurança, em apoio às Capitâncias dos Portos.

A embarcação participa também da Ação Cívico-Social (Aciso) prestando assistência médica-odontológica primária à população ribeirinha, palestras educativas e apoio a organizações que desenvolvem atividades assistenciais e de pesquisa (Projeto Rondon, Defesa Civil, LBA, etc.).

O navio patrulha fluvial "Amapá", que tem 364 toneladas de deslocamento e uma tripulação de 48 pessoas entre oficiais, sub-oficiais, sargentos, cabos e marinheiros, também representa anualmente o Brasil junto a países limítrofes.

O navio ficou cinco dias no Estado e seguiu para Santarém

Foto: Arquivo

1994 – Ajuda Humanitária durante travessia para o Rio Tapajós e Rio Jari.

O nosso patrulheiro se preparando para ajudar os moradores da área dos estreitos: Sacos contendo gêneros alimentícios, roupas e outros são reunidos na proa para serem lançados no rio.

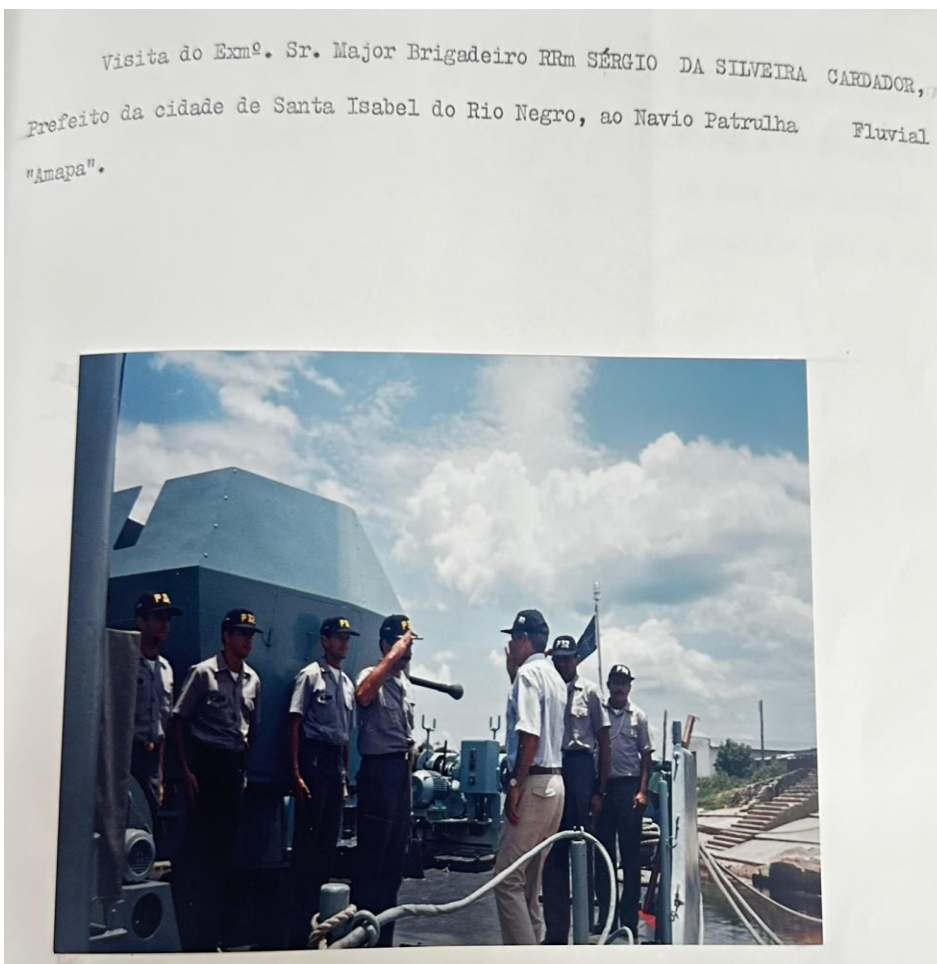
A população ribeirinha aguardando os sonatívos.

Uma criança, em seu pequeno bote, recolhe-os: obrigado AMAPÁ!!

1995 – Apoio a populações carentes ao longo do rio Içá;



1995- Comissão para Santa Isabel do Rio Negro (visita do Prefeito);



1995 – Visita de Oficiais da Armada da República da Venezuela;



Visita do Inspetor-Geral da Armada da República da Venezuela.
 Contra-Almirante HILDEBRANDO QUIROZ GONZALES.



1995 – Dia do Marinheiro em Porto Velho/ RO;

Porto Velho, quarta-feira, 13 de dezembro de 1995 Cidade - 5

DIA DA MARINHA

Solenidade será a bordo do navio patrulha Amapá

O Navio Patrulha Fluvial Amapá, que está ancorado em Porto Velho para participar das festividades do dia da Marinha que acontecem hoje, estará aberto à visitação pública hoje das 14 às 18 horas. Segundo o capitão César Mota, que assumiu o comando da embarcação no último mês de julho, os visitantes poderão observar toda a parte externa e o gabinete de controle de navegação. A tripulação é composta por 50 pessoas entre oficiais e prapas. A função principal do NPF Amapá é fazer a patrulha fluvial militar na região Norte, mas também participa de treinamentos juntamente com Exército e Aeronáutica, além de prestar atendimento médico-odontológico à população ribeirinha.

Segundo o capitão César Mota, a equipe médica do NPF Amapá, apesar de estar preparada para fazer o atendimento local ou transferência de emergência de pacientes com cólera, até agora não possuem dados sobre a doença ao longo do rio Madeira. De acordo com o comandante, as expedições com finalidades assistenciais são ocasionais, sendo a função militar desempenhada na maior parte do tempo.

O navio foi construído em Niterói (RJ), no ano de 1974 e entregue à Marinha em novembro de 75. Em maio de 76 passou à subordinação da frota do Amazonas, em Manaus. Desde então vem participando de diversas atividades na região amazônica e em países fronteiriços. Já visitou o Peru, Colômbia e Venezuela em operações de treinamento, juntamente com as Marinhas daqueles países. Segundo o capitão César Mota, a tripulação, composta de 50 pessoas, participa de constantes exercícios militares.

Atualmente são disparados, conforme o comandante, cerca de 100 tiros com o canhão principal da embarcação. Ele também informou que a manutenção é facilitada pois a destieração dos equipamentos é pequena devido a navegação ser feita em água doce.

Os armamentos passam por revisão completa a cada três meses para metralhadoras e de quatro para o canhão. Apesar da experiência do comandante, que já pertence ao quadro da Marinha há 21 anos, em ressaltos os cuidados que o rio Madeira exige durante as viagens. Segundo o oficial, a rota é modificada a cada ano, mas já se pode prever os pontos de navegabilidade, através de instrumentos especiais utilizados na região.

Em meados da década de 70, os navios destinados a navegação no

guerra que são compostos de um canhão de 40 milímetros, dois morteiros de 81 milímetros, seis metralhadoras de 12 milímetros, duas metralhadoras anti-aéreas de 20 milímetros, além de armamento portátil.

O navio possui 48,30 metros de comprimento e 364 toneladas. O Amapá possui ainda dois motores diesel, dois eixos com hélices e dois lemas e três diesel alimentadores, responsáveis pelo fornecimento de energia elétrica. A velocidade máxima pode chegar a 16 nós (01 nó = 1,852 metros/hora), possuindo uma autonomia de 6.000 milhas na velocidade de cruzeiro que é de 11 nós. A embarcação conta também com radares, ecobatímetro e equipamentos de telegrafia, fax e telefoto utilizados nas comunicações.

Além de ficar aberto à visitação pública mais uma vez, esta tarde, o NPF Amapá também será palco das comemorações do dia da Marinha, que será entregue de medalhas a oficiais que se destacaram em seus serviços e do Título de Amigo da Marinha, que será dado a autoridades civis que colaboraram com o trabalho da Marinha. A solenidade acontecerá hoje, a partir das 10 horas.

Além de ficar aberto à visitação pública mais uma vez, esta tarde, o NPF Amapá também será palco das comemorações do dia da Marinha, que será entregue de medalhas a oficiais que se destacaram em seus serviços e do Título de Amigo da Marinha, que será dado a autoridades civis que colaboraram com o trabalho da Marinha. A solenidade acontecerá hoje, a partir das 10 horas.

O navio patrulha estará aberto à visitação pública, hoje à tarde

O capitão César Mota assumiu o comando da embarcação em julho deste ano

Marinheiros a Bordo
 Foi em clima de muita simpatia e bem receber que a tripulação do navio Amapá recebeu em tempo de almoço o dia de ontem.

O comandante do navio, capitão de Corveta César Cavalcante, recebeu a bordo de Fragata Danil Camillo e o vice governador Aparício Carvalho e o jornalista Euro Tourinho.

Entre bate-papo agradável, deliciosas da culinária ganharam destaque nas comemorações da Semana do Marinheiro.

Porto Velho, quarta-feira, 13 de dezembro de 1995

DIA DA MARINHA

Homenagens à bordo do navio Amapá

Será às 10 horas de hoje, a bordo do navio patrulha fluvial Amapá, que atracou no porto da Capital segunda-feira, a cerimônia alusiva ao Dia da Marinha, quando serão prestadas homenagens a personalidades civis que têm contribuído para que a Marinha possa desenvolver plenamente seu papel no Estado. A tarde, no navio, ainda serão realizadas homenagens a prapas e assistentes aos comandados das regiões, estará aberto ao público a visitação pública. (Cidade, páginas 5 e 6 de 17)

A bordo do navio Amapá o comandante de Corveta César Cavalcante e o vice governador Aparício Carvalho

No almoço de confraternização da Marinha, o comandante da 17ª Brigada, general José Monteiro Mendes, o prefeito José Ottonetti e o comandante da Base Aérea Adil Ivan Ferreira da Silva

No navio Amapá o delegado da Capitania dos Portos capitão de Fragata Danil Camillo e sua simpática Albertina, o comandante Cesar, o vice governador Aparício Carvalho e o jornalista Euro Tourinho

Marinheiros a Bordo
 Foi em clima de muita simpatia e bem receber que a tripulação do navio Amapá recebeu em tempo de almoço o dia de ontem.

O comandante do navio, capitão de Corveta César Cavalcante, recebeu a bordo de Fragata Danil Camillo e o vice governador Aparício Carvalho e o jornalista Euro Tourinho.

Entre bate-papo agradável, deliciosas da culinária ganharam destaque nas comemorações da Semana do Marinheiro.

1996 – DIA DO MARINHEIRO EM TABATINGA -AM;

DELEMAR TABATINGA: CC RONALD dos Santos Santiago

Comandante NPAFLU “AMAPÁ”: CC ANIBAL Costa Filho

MILITARES DO NPAFLU “AMAPÁ” FORAM CONDECORADOS NA CERIMÔNIA.



1997 - Ação de Presença Fonte Boa, presença das autoridades locais (prefeito e seus secretários);



OFICIAIS DO NAVIO E PREFEITO DE FONTE BOA E SEU SECRETARIADO.



AÇÃO DE PRESEÇA EM FONTE BOA-AM DEZ/97.

1997 – DIA DO MARINHEIRO EM TABATINGA -AM;

DELEMAR TABATINGA: CC RONALD dos Santos Santiago

Comandante NPAFLU “AMAPÁ”: CC HÉLDER Chaves Martins

MILITARES DO NPAFLU “AMAPÁ” FORAM CONDECORADOS NA CERIMÔNIA.



1998 – PATFLU e ACISO;



NOSSA PRESENÇA EM VILA BITTENCOURT
PATFLU JAPURÁ 98



1998 – Operação BRACOL98;



O CF HÉLDER RECEBE DO COMANDANTE DA FORÇA NAVAL DO SUL COLOMBIANA
O BRASÃO COMEMORATIVO DA VISITA, POR OCASIÃO
DO JANTAR OFERECIDO A BORDO
- BRACOL 98 -



COQUETEL OFERECIDO PELA MARINHA COLOMBIANA À
TRIPULAÇÃO DO NPafLu "AMAPÁ"
- BRACOL 98 -

1999 - Operação BOTO, em Cruzeiro do Sul – AC;



NAVIO ABARRANCADO EM CRUZEIRO DO SUL-AC

2000 – Visita à tribo indígena no Japurá;



VISITA A TRIBO INDÍGENA NO RIO JAPURÁ (18/06/00)

2002 – TRANSPEB;



2003 – Abarrancagem na Comunidade Indígena Umariacú /Visita do MD;

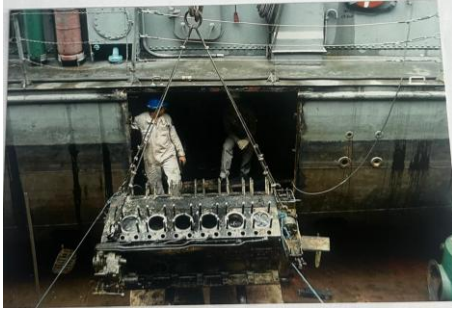
2004 – Dia do Marinheiro em Porto Velho-RO;



2005 – Visita à Tabatinga. Projeto Rondon e Min da Defesa;



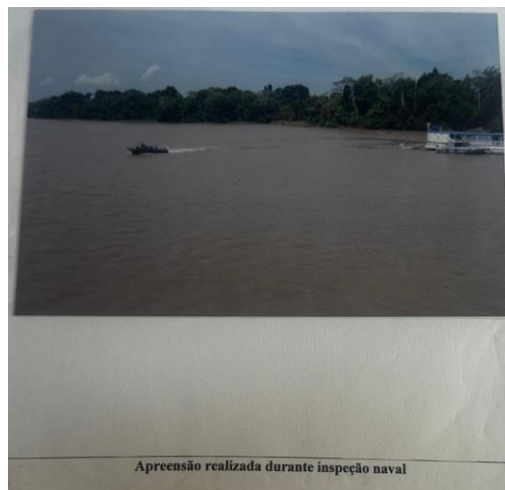
2006 – Reparo de grande monta na BNVC;



2006 – Salvamento de balsa;



2008 – Apreensão de ilícitos;



2009 – Operação de adestramento com Marinhas amigas;

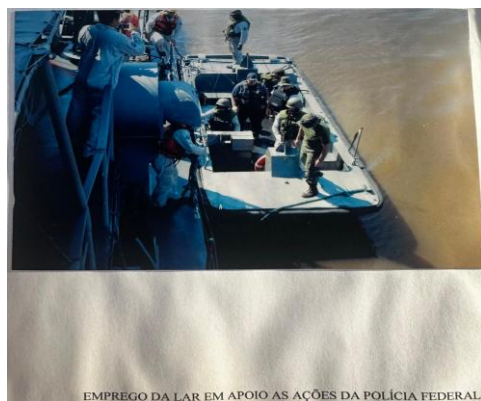
2010 – Operação BRACOLPER;



2011 – Apoio ao estado de Roraima (calamidade pública);



2011- Operação conjunta com a Polícia Federal;



2012 – ASPIRANTEX;

2014 – PATNAV com apreensão na área de Coari;



2015 – Vista do Comandante-Geral da Polícia Militar e Subcomandante-Geral da Polícia Militar acompanhados do Comandante do 9º Distrito Naval;

No dia 4 de março de 2015, durante a Comissão Amazônia Azul, o Exmo Sr. Vice-acompanhado do Coronel (QOPM) Gilberto de Andrade Góes Comandante-Geral da Polícia Militar do Estado do Amazonas e do Coronel (QOPM) Antônio César de Oliveira Escóssio Subcomandante-Geral da Polícia Militar do Estado do Amazonas, visitaram o navio a fim de acompanhar as operações desenvolvidas à bordo.



2015 – Operação Amazônia Azul;

Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu) Amapá apreende carga ilegal de madeira e peixe durante a Operação Amazônia Azul.

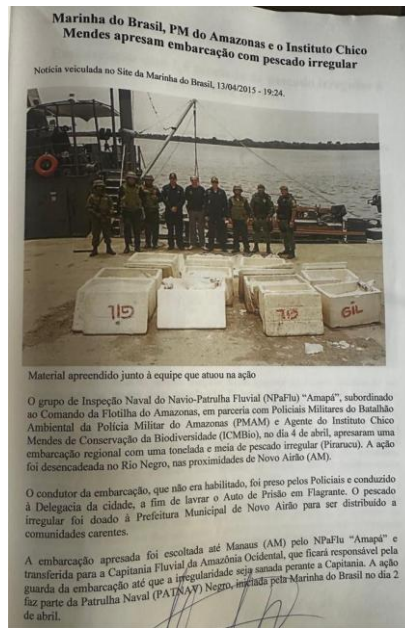
O Navio-Patrolha Fluvial "Amapá", subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, durante a "Operação Amazônia Azul" 2015, operando de forma conjunta com diversos órgãos federais e estaduais - Instituto Chico Mendes de Biodiversidade (ICMBio), Polícia Militar e Polícia Civil do Estado do Amazonas - apreendeu no dia 05 de março, uma carga de madeira de mais de 7m³.

A embarcação transportava o material sem Documento de Origem Florestal (DOF) constituindo-se assim em extração ilegal dos recursos naturais do bioma amazônico. O infrator não detinha um Plano de Manejo Florestal(PMF), o qual garante uma meta de análise sustentável para os meios retirados.

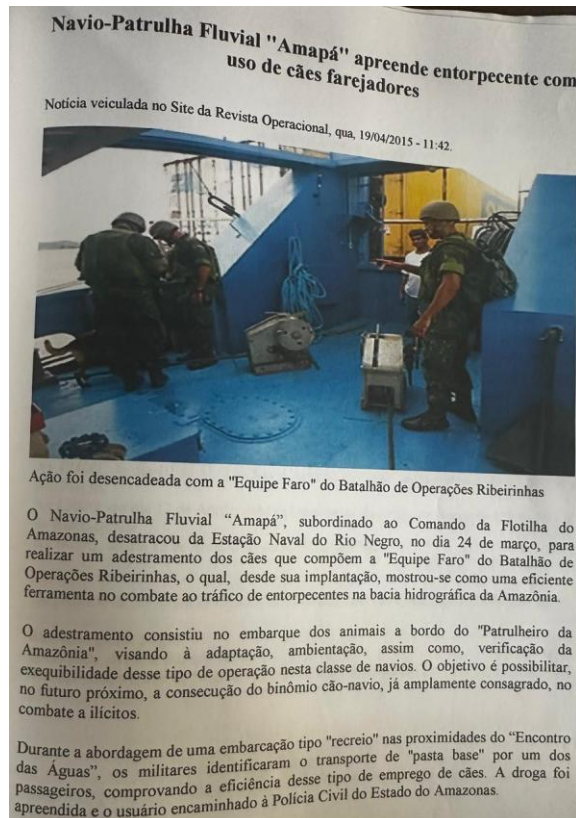
No mesmo dia, foi apreendido mais de 80 kg de peixe Matrinxã pescados ilegalmente. Este peixe, juntamente com outras espécies - Surubim e Aruanã - se encontram no período de defeso por estarem no período de reprodução dos mesmos.



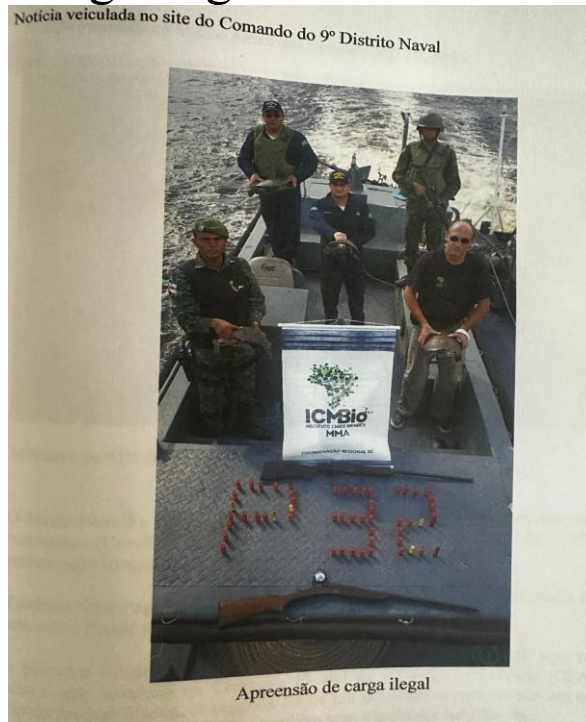
2015 – Operação Conjunta com ICMBio;



2015 – Apreensão de ilícito em PATNAV no Rio Negro;



2015 – Apreensão de Carga ilegal;



2015 - Apreensão de embarcações carregando pirarucu e madeira ilegal;



2015 – Apreensão de Madeira ilegal em jangada;



2015 – ACISO na comunidade ribeirinha do Ariá, localizada no Rio Solimões durante a Operação Ágata;



2015 – Apreensão de armamento de grosso calibre e munições ilegais durante a Operação Ágata;



2016 – BRACOLPER;

OPERAÇÃO BRACOLPER 2016

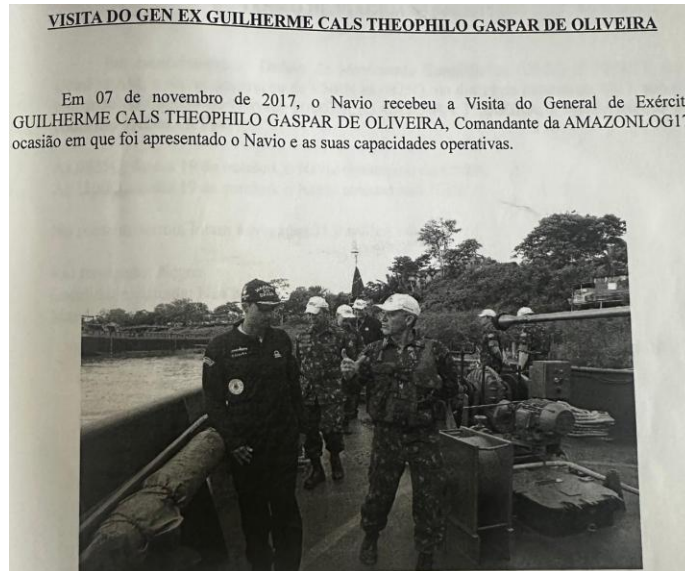
No período de 8 de Julho a 10 de Agosto, o Navio participou da Operação BRACOLPER 2016 (42ª edição).

O Navio suspendeu de Manaus em 8 de Julho, atracando nos portos de Tabatinga(BRA), Iquitos(PER) e Letícia(COL).

A operação reuniu meios da Marinha do Brasil (NPaFlu "Raposo Tavares", NPaFlu "Amari", Navil "Carlos Chagas" e aeronave UH12 do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral), da Armada da Colômbia (ARC "Letícia") e da Armada do Peru (Baq"Castilla") e aconteceu no período que envolve as datas cívicas dos três países: 20 de julho (data da independência da Colômbia), 28 de julho (data da independência do Peru), primeira e segunda fases, e 07 de Setembro, terceira fase.

 A large grey military ship with the number 'P32' is shown from a distance on a wide river.

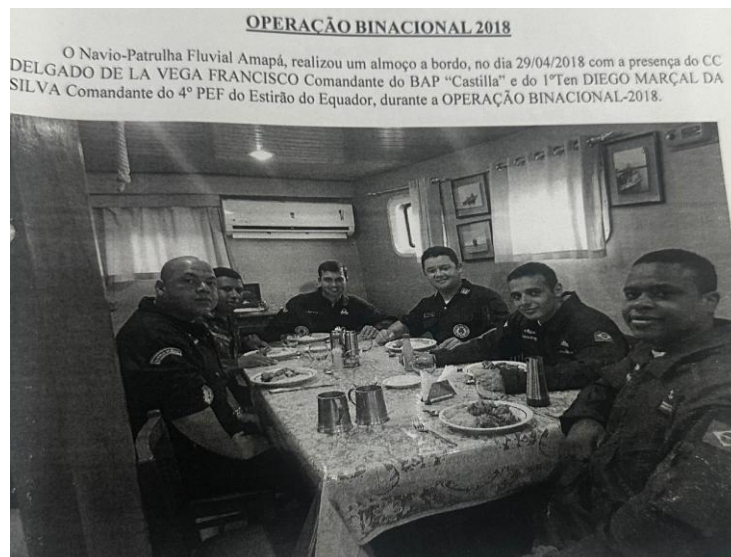
2017 – Visita Gen Ex CALS THEOPHILO GASPAR DE OLIVEIRA, Comandante da AMAZONALOG 17;



2017 – Prêmio Qualidade Amazonas – Troféu Prata;



2018 – Operação Binacional;



2019 – BRACOLPER;

VISITAÇÃO PÚBLICA

No dia 19 de Julho, enquanto o Navio estava atracado no Porto de Tabatinga, em virtude da Operação BRACOLPER 2019, as crianças da Escola Municipal Prof. Ambrósio Bemergui tiveram a oportunidade de visitar e conhecer o Navio.



VISITA DO VICE-CÔNSUL DO BRASIL EM IQUITOS - PERÚ

No dia 30 de Julho de 2019, durante a comissão BraColPer-2019, na Base Naval da Marinha Peruana, em Iquitos, o Navio recebeu a visita do Vice-cônsul do Brasil em Iquitos, o Sr. Marcelo Alberto Pereira Passos, acompanhado do Comandante da Flotilha do Amazonas, o CMG Carlos



2019 – Operação Verde Brasil;

OPERAÇÃO VERDE BRASIL

Durante a Operação Verde Brasil, o Navio-Patrolha Fluvial "Amapá" conduziu, junto a autoridades ambientais e civis, ações de inspeção naval e controle do tráfico aquaviário no Rio Solimões realizando a apreensão de 264m³ de madeira ilegal, além de conduzir ações cívicas em comunidades próximas da área de atuação.



VISITA DA POLÍCIA CIVIL, POLÍCIA MILITAR E GUARDA MUNICIPAL DE CODAJÁS

No dia 24 de Setembro de 2019, por ocasião da Operação Verde Brasil, o Navio recebeu a visita das autoridades de defesa do município de Codajás.



2019 – Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida;

VISITAÇÃO DO PRESIDENTE DA SOAMAR

No dia 25 de Novembro de 2019, este Navio, enquanto atracado no Porto de Santana-AP, por ocasião da comissão Amazônia Azul – Mar limpo é vida, recebeu a visita do Sr. Glauco Mauri Cei, presidente da SOAMAR do estado do Amapá.



VISITAÇÃO DA COMITIVA DE INTEGRANTES DA PREFEITURA DE AFUÁ-PA

No dia 20 de Novembro de 2019, o Navio recebeu a visita de uma comitiva dos integrantes da Prefeitura da cidade de Afuá, localizada na cidade do Pará. A comitiva foi presidida pelo Vice-Prefeito da Cidade, o Sr. Luis da Conceição de Souza Costa, e contou também com os Vereadores e secretários de governo.



2019 – Apolog COVID-19;



2021 – Maior apreensão de drogas por um Navio-Patrolha Fluvial na área de jurisdição do Com9ºDN;



2023 – Operação UIRAPURU em conjunto com órgãos Federais;



2023 – Apreensão de 1,3 toneladas de entorpecente durante PATNAV no rio Solimões;



2023 – BRACOLPER;



2024 – Operação de repressão à extração de madeira ilegal e navegação pioneira no rio Mamuru;



2024 – Visita de autoridade Local durante Operação Catrimani II;



2025 – Patrulha Naval, Patrulhamento e Inspeção Naval em Cruzeiro do Sul-AC;



2025 – Operação Ágata – ACISO na comunidade do Roçado, localizada no Rio Uneiuxi;



2025 – Realização de Exercícios de Manobras táticas Durante BRACOLPER Pós Fase-III com as Marinhas Amigas do Peru e Colômbia; e



2025 - Patrulha Naval, Patrulhamento e Inspeção Naval no Rio Madeira em cooperação com a Polícia Militar Ambiental do Amazonas.



NAVIO-PATRULHA FLUVIAL “AMAPÁ”

PRIMEIRA TRIPULAÇÃO

OFICIAIS

- 1) CT GILBERTO SOUZA ESMERALDO (COMANDANTE);
- 2) CT JOÃO LUIZ SOARES (IMEDIATO);
- 3) CT MARIO CEZAR BERARDI GASPAR;
- 4) 2ºT (CA-RM) PAULO CEZAR DE ALMEIDA;

PRAÇAS

- 1) 1ºSG-MO ARNAUD ARAÚJO MACEDO;
- 2) 1ºSG-EF ANTONIO HENRIQUE GOMES FILHO;
- 3) 2ºSC-MC GILVAN DE OLIVEIRA;
- 4) 2ºSG-MR MIGUEL ARCANJO RAMOS;
- 5) 2ºSG-MR ADERSON CAVALCANTE DE CASTRO;
- 6) 2ºSG-EL CÍCERO MARIO BARBOSA;
- 7) 3ºSG-MT MANOEL DE JESUS DE SOUZA;
- 8) 3ºSG-TL ALDEMIR ALENCAR BELO;
- 9) 3ºSG-ET JOSE VILLIAM PEREIRA PINTO;
- 10) 3ºSG-AT PLÁCIDO PEREIRA DO CARMO;
- 11) 3ºSG-ES LÁZARO TAVARES DE MAGALHAES;
- 12) CB-AT JOSE LOPES DE ARAUJO IRMÃO;
- 13) CB-EL WALDIR DOS SANTOS;

- 14) CB-AR LEÓNIDAS GERCINO CABRAL;
- 15) CB-ES JOÃO CARLOS CARNEIRO;
- 16) CB-PL JOSE TELES BEZERRA;
- 17) CB-HN ALVIBAR DUTRA CORDEIRO;
- 18) CB-CI ANTONIO NILTON SOUZA DA SILVA;
- 19) CB-MA LEONCIO VIRGENS SANTOS;
- 20) CB-MO VALTAIR ROCHA CASTILHO;
- 21) CB-MO DORISVALDO SANT'ANNA;
- 22) CB-CO CARLOS ROBERTO SANTIAGO ALEIXO;
- 23) MN-EL PEDRO RUFINO DE SOUZA;
- 24) MN-CO JOÃO JOSE DA SILVA;
- 25) MN-MR MANOEL CARLOS CABRAL DE SOUZA;
- 26) MN-TL WASHINGTON ANTUNES PEREIRA;
- 27) MN-TL ENILSON JOSE DA ROCHA;
- 28) MN-TL JOSE VICENTE DA SILVA;
- 29) MN-MO MOACIR MIRANDA DE SOUZA;
- 30) MN-SI LEVI SALES MORAIS;
- 31) MN-MO ALCIDES BALA NETO;
- 32) MN-BA ABRAÃO ALVES BARRETO;
- 33) MN-ST VILSON VIEIRA FARIAS;
- 34) MN-SCM RONALDO JOSE DE AZEREDO;
- 35) MN-SGM RAIMUNDO VIEIRA LIMA;

- 36) MN-SC VALDERI FIRMINO MACHADO;
- 37) MN-SGM PEDRO MARIANO LEMOS DA SILVA;
- 38) MN-QSE RAIMUNDO NONATO RAMOS DE ATAIDE;
- 39) MN-QSA VIRGILINO RAMOS JUNIOR; e
- 40) MN-QSO CESAR APARECIDO BRITO DE MENEZES.



1º TRIPULAÇÃO



1º HASTEAMENTO DA BANDEIRA NACIONAL

NAVIO-PATRULHA FLUVIAL “AMAPÁ”

COMANDANTES

1) CT / CC GILBERTO SOUZA ESMERALDO

12/01/76 a 22/02/78

2) CC RICARDO ANTÔNIO DA VEIGA CABRAL

22/02/78 a 22/08/79

3) CC LEONI VERLAINE M. DE CARVALHO

22/08/79 a 13/03/81

4) CC ALDIR VIANNA PERES

13/03/81 a 22/03/82

5) CC CESAR RICARDO CRISTALLI

22/03/82 a 25/03/83

6) CC JULIO SABOYA DE ARAÚJO JORGE

25/03/83 a 27/03/84

7) CC MURILLO DE MORAIS REGO C. BARBOSA

27/03/84 a 30/03/85

8) CC JOÃO LUIZ LEMOS PINTO

30/03/85 a 02/04/86

9) CC ARTUR FRANCISCO HOFFMANN TOZZINI

02/04/86 a 03/04/87

10) CC MARCO POLO ÁUREO C. DE SOUZA

03/04/87 a 08/04/88

- 11) CC SERGIO LIMA DUARTE
08/04/88 a 11/04/89
- 12) CC NELSON ELIAS CHAIBEN
11/04/89 a 11/04/90
- 13) CC VINÍCIUS FREIRE JAPIASSÚ
11/04/90 a 04/07/91
- 14) CC ALEXANDRE VILLELA DIAS
04/07/91 a 07/07/92
- 15) CC RAIMUNDO NASCIMENTO DE SOUZA
07/07/92 a 07/07/93
- 16) CC PAULO ROBERTO DA SILVA CHAVIER
07/07/93 a 06/07/94
- 17) CC PAULO ROBERTO DE SOUZA ROMERO
06/07/94 a 06/07/95
- 18) CC CESAR DA MOTA CAVALCANTI
06/07/95 a 08/07/96
- 19) CC ANIBAL COSTA FILHO
08/07/96 a 16/07/97
- 20) CC HÉLDER CHAVES MARTINS
16/07/97 a 10/07/98

21) CC HERMANN IBERÊ S. BOEHMER JUNIOR

10/07/98 a 06/07/99

22) CC SÉRGIO NATHAN MARINHO GOLDSTEIN

06/07/99 a 06/07/00

23) CC VÁLTER CITAVICIUS FILHO

06/07/00 a 06/07/01

24) CC CÍCERO AUGUSTO MINIZ TERRA

06/07/01 a 08/07/02

25) CC ADAUTO BRAZ DA SILVA JUNIOR

08/07/02 a 10/07/03

26) CC FERNANDO AUGUSTO TEIXEIRA PINHO

10/07/03 a 02/07/04

27) CC MARCO ANTÔNIO I. TROVÃO DE OLIVEIRA

02/07/04 a 01/07/05

28) CC CARLOS JOSÉ AMORIM DA SILVA

01/07/05 a 11/07/06

29) CC DILLER DE ABREU JUNIOR

11/07/06 a 06/07/07

30) CC MARCELO HENRIQUE CARRARA

06/07/07 a 07/07/08

31) CC MARCELO FELIPE ALEXANDRE

07/07/08 a 09/07/09

32) CC FERNANDO LUIS DE CARVALHO VIANNA

09/07/09 a 07/07/10

33) CC MÁRIO MÁRCIO CARDOSO TEIXEIRA

07/07/10 a 07/07/11

34) CC MICHAEL VINICIUS AGUIAR

07/07/11 a 06/07/12

35) CC CHRISTIAN DRUMMOND HINGST

06/07/12 a 04/07/13

36) CC RENATO COZZI O. LEITE DE MEDEIROS

04/07/13 a 03/07/14

37) CC LUCAS ALMEIDA PEDROSA

03/07/14 a 08/07/15

38) CC LUIZ CARLOS CALVO DOS SANTOS JUNIOR

08/07/15 a 05/07/16

39) CC LUIZ HENRIQUE PARREIRA FONTES

05/07/16 a 06/07/17

40) CC MAURICIO CÂMARA TEIXEIRA

06/07/17 a 06/07/18

- 41) CC CHARLES REIS DE AMORIM
06/07/18 a 04/07/19
- 42) CC LUIZ FELIPE LIMA SANTOS
04/07/19 a 07/07/20
- 43) CC LEONARDO SIMÃO L. DE ALMEIDA ROCHA
07/07/20 a 06/07/21
- 44) CC VINICIUS GONÇALVES SLOBODA
06/07/21 a 06/07/22
- 45) CC LUIZ CARLOS DE LIMA VERGASTA
06/07/22 a 06/07/23
- 46) CC RODRIGO JOSÉ LIMA DE ALMEIDA
06/07/23 a 05/07/24
- 47) CC VITOR SUCENA VALÉRIO
05/07/24 a 04/07/25
- 48) CC LUIZ ANTONIO FIORANI DE ARAUJO
04/07/25 a

Obs: O 1º Comandante, CT ESMERALDO, foi promovido à Capitão de Corveta em 31 de agosto de 1976.

Palavras do primeiro Comandante



Figura 1: CT Esmeraldo em destaque por ocasião de cerimônia em Santana-AP

Capitão de Mar e Guerra (Ref) Gilberto Souza **Esmeraldo**
12 de janeiro de 1976 a 22 de fevereiro 1978 (Comandante)

Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” “Patrulheiro da Amazônia”

A Decisão Estratégica: Fortalecendo a Presença na Amazônia

A incorporação do NaPaFlu “Amapá” insere-se em um momento decisivo do fortalecimento da presença da Marinha do Brasil (MB) na Amazônia. Na primeira metade da década de 1970, tornou-se evidente que a vastidão da bacia amazônica exigia meios navais adequados para a navegação fluvial. Esses navios precisavam operar em longas distâncias, em águas rasas e sob condições ambientais severas.

Foi nesse contexto que o então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Artur de Azevedo Henning, decidiu destinar ao Comando do 4º Distrito Naval, com sede em Manaus, três novos meios navais: os NaPaFlu “Roraima”, “Rondônia” e “Amapá”, integrantes da classe posteriormente conhecida como Classe Roraima. O Amapá foi

construído no Estaleiro MacLaren, em Niterói, tendo sido desenvolvido para fazer parte de um programa voltado especificamente para atender às necessidades operativas da Região Norte.

A Sra. Marylin Helen Muller de Campos, esposa do então governador do Território Federal do Amapá, foi escolhida como a madrinha do Navio, tendo recebido a Bandeira Nacional pelas mãos do Comandante em cerimônia ocorrida no Porto de Santana-AP (figura 1).

O Início dos Trabalhos no Estaleiro MacLaren

O marco inicial da existência do NaPaFlu “Amapá” ocorreu em 9 de março de 1973, com o seu batimento de quilha no Estaleiro MacLaren, em Niterói-RJ. Esse ato, ao mesmo tempo simbólico e técnico, representa tradicionalmente o “nascimento” de um navio, quando a quilha, peça estrutural fundamental, é posicionada no picadeiro, dando início à montagem efetiva do casco.

Concluída a fase estrutural, o navio foi lançado ao mar (figura 2), ingressando na etapa em que o casco passa a interagir com o meio para o qual foi projetado. Na sequência, foram realizadas as provas de mar na Baía de Guanabara (figura 3), destinadas a verificar o correto funcionamento dos sistemas de propulsão, governo, máquinas e equipamentos auxiliares. Essas provas permitiram aferir o desempenho e a segurança do navio, constituindo passo indispensável antes de sua aceitação definitiva e do início de sua vida operativa.

Em 1º de agosto de 1975, fui designado como Comandante do NaPaFlu “Amapá” pela Portaria nº 0978 do Ministro da Marinha.

No dia 15 de setembro de 1975, iniciei efetivamente meus trabalhos em Niterói, ao assumir as funções no Grupo de Recebimento. Foi nesse período que surgiram sucessivas discussões acerca da futura sede do navio, se em Manaus-AM ou em Ladário-MS. A eventual alteração do planejamento inicial implicaria custos adicionais bastante

elevados para a época e tenderia a afastar o navio de sua concepção operacional original.

Diante dessas incertezas, tomei a iniciativa de encaminhar um estudo sobre Aceitabilidade, Exequibilidade e Adequabilidade (AEA) ao Gabinete do Ministro da Marinha. Foram apresentados motivos em relatórios detalhados, nos quais defendi a permanência do navio na Amazônia. Essa sugestão baseava-se em suas características técnicas ideais para a região: calado reduzido, dimensões adequadas a rios estreitos, excelente capacidade de manobra e elevada autonomia para operações prolongadas nas áreas de atuação. Ressaltavam-se, ainda, os desafios logísticos impostos pela imensidão amazônica. Somava-se a isso a firme convicção de que apenas três navios seriam insuficientes para patrulhar adequadamente toda a região, sentimento que me acompanhou desde o início do Comando. Como resultado desses argumentos, o navio acabou permanecendo subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, por ordem do Comandante das Operações Navais (ComOpNav). Essa decisão foi influenciada pelo fato de que a embarcação já ostentava o nome de um estado amazônico em seus conveses, reforçando sua identidade e adequação estratégica à região.



Figura 2: Cerimônia de Lançamento do casco ao Mar



Figura 3: Provas de Mar na Baía de Guanabara

A Formação da Tripulação: Adaptando-se à Realidade Norte

Superadas as indefinições quanto ao destino do navio, iniciou-se o trabalho mais árduo daquele período: a formação da tripulação. Servir na Amazônia exige mais do que qualificação técnica; requer adaptação física, psicológica e cultural a uma realidade muito particular. Durante mais de dois meses, promovi uma profunda readequação do efetivo junto à então Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, substituindo a tripulação inicialmente prevista por militares vocacionados para servir sob as condições severas da Região Norte.

A Incorporação à Armada

Em 12 de janeiro de 1976, o NaPaFlu “Amapá” foi incorporado à Armada pela Portaria nº 36, ocasião em que assumi efetivamente o Comando do Amapá.

Essa tradição naval, que homenageia o território representado pelo nome do navio, reforçou o vínculo simbólico entre a Marinha do Brasil e a Região Norte, marcando oficialmente a entrada do NaPaFlu “Amapá” em serviço ativo e o início de sua trajetória operacional na Amazônia.



Figura 4: Cerimônia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Gualter Maria Menezes de Magalhães, contando com a presença do Comandante de Operações Navais e do Diretor-Geral do Material da Marinha.

A Travessia Desafiadora: do Rio de Janeiro à Manaus

A partida do Rio de Janeiro marcou o início de um dos maiores desafios de minha carreira: navegar praticamente todo o litoral brasileiro, em mar aberto, a bordo de um navio projetado originalmente para a navegação fluvial.

A viagem rumo à Amazônia foi marcada por decisões que exigiram prudência, firmeza e absoluto respeito às limitações do navio. Logo após deixarmos o Rio de Janeiro, ao alcançarmos as proximidades de Arraial do Cabo-RJ, deparamo-nos com um mar extremamente revolto, totalmente inadequado para a continuidade segura da navegação. Optei, então, por suspender a viagem. Durante vários dias, todas as manhãs, eu próprio avaliava as condições do mar, até que somente na Quarta-Feira de Cinzas houve melhora suficiente para permitir a retomada do trânsito.

Essa cautela não representava hesitação, mas sim o resultado de uma experiência acumulada ao longo dos anos. Anos antes, quando servi como 1º Imediato do Navio-Patrolha Costeiro “Pampeiro” (NaPaCo “Pampeiro”), enfrentei mar grosso durante a travessia entre o Rio de Janeiro-RJ e Belém-PA, experiência que me proporcionou a plena consciência de que qualquer decisão precipitada poderia comprometer não apenas a integridade do navio, mas, sobretudo, a segurança de toda a tripulação.

Naquela comissão a bordo do NaPaCo “Pampeiro”, vivenciamos uma situação de navegação particularmente crítica ao nos aproximarmos da entrada do canal do porto de São Luís, no Maranhão. Durante várias horas, o navio recebeu o mar de través, sendo submetido a balanços da ordem de 30 graus para cada bordo, condição que exigiu atenção redobrada, disciplina da guarnição e absoluto respeito aos limites do navio.

Anos mais tarde, por ocasião da travessia com o Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”, recebi orientações superiores para atracar em São Luís. Contudo, à luz da experiência pregressa no NaPaCo “Pampeiro”, especialmente quanto aos efeitos do vento e das ondas de través naquela área, optei por prosseguir diretamente até Belém e, a partir dali seguir para Manaus, privilegiando a segurança da navegação e da tripulação.

Chegada e Legado: 50 Anos de Compromisso Amazônico

O início da trajetória operativa do “Patrulheiro da Amazônia” foi marcado não apenas por datas, cerimônias e Portarias, mas sobretudo por decisões difíceis, ajustes constantes e um profundo senso de responsabilidade. Ao completar 50 anos de serviço, este Navio carrega em sua história o espírito de todos aqueles que o conceberam, construíram e conduziram em seus primeiros passos, pautados pelos sentimentos mais nobres de um Oficial de Marinha: prudência no Comando, respeito aos limites do meio naval e compromisso inabalável com a missão confiada.

Sou profundamente grato à MB por ter confiado a mim a nobre missão de participar do nascimento de um navio que, ao longo de sua trajetória, tornou-se uma verdadeira escola de liderança, formando gerações de jovens Oficiais preparados para exercer o Comando nos rios amazônicos. A bordo do NaPaFlu “Amapá” coordenei a elaboração da Organização Administrativa e de Combate e após sua incorporação à Armada, entregamos um navio plenamente preparado para cumprir sua missão (figura 5).

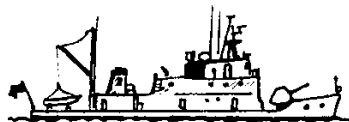
Registro, ainda, a elaboração do croqui produzido pelo NaPaFlu Amapá, em 1977, representando o trecho Manaus–Barcelos, no rio Negro. Segundo avaliação da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), esse trabalho foi amplamente elogiado pela precisão e riqueza de detalhes, tendo servido, na prática, como uma verdadeira carta náutica. Tal reconhecimento evidencia o papel do navio não apenas

na Patrulha Naval, mas também na expansão do conhecimento hidrográfico da região amazônica e no apoio à segurança da navegação interior.

MINISTERIO DA MARINHA		FOLHA DE ALTERAÇÕES		MG-M-073
				7530 - 1400 - 0940
Nome do Órgão		ESCOLA NAVAL		. 1ª. classe
Cargo ou Quadro		Grã Hierarquia	Nº de Identificação	Ano 1978 .
CA		Capitão-de-Corveta	57.0169.17	Fl. nº ... 0067 .
Nome		GILBERTO SOUZA ESMERALDO		
ALTERAÇÕES				Nº INDICE
APRESENTAÇÃO - a 27/02/78, procedente da DEmsM.				007
CITAÇÃO MERITÓRIA (Elogio) - Deixa, hoje dia 22/02/78, o Comandante do Navio Patrulha-Fluvial "Amapa", após (24) meses de função o Capitão-de-Corveta - GILBERTO SOUZA ESMERALDO. O CC - ES MERALDO teve o privilégio de participar da construção de seu navio, especialmente destinado para operar na Região Amazônica e viveu intensamente seus primeiros momentos, quer durante as provas de mar, quer com sua Organização Administrativa ou através da épica travessia do Rio de Janeiro a Manaus, onde o Na PaFlu "Amapa" foi incorporado a Flotilha do Amazonas em 14 de maio de 1976. Na Amazônia, o CC - ES MERALDO, cumpriu, com abnegação e total compreensão dos problemas da área, todas as missões que lhe foram confiadas nas Operações Ribeirinhas, nas Patrulhas Fluviais ou no Apoio Cívico-Social as populações ribeirinhas, demonstrando acentuado senso de responsabilidade, competência profissional e espírito de cooperação, além de inata liderança para condução de seus subordinados. Navegou, durante seu comando, 17.893 milhas fazendo 119 dias de mar mantendo o "Amapa" em excelentes condições de prontidão. Por estas razões e sobretudo mercê da característica marcante de sua personalidade, a lealdade, e com justo prazer que lhe confiro o presente ELOGIO. (Proposto pelo Ofício nº 0051/78 da FlotAM) (Bol. nº 14/78/813 do MM).				046

Figura 5: Citação elogiosa ao CC Esmeraldo pelos feitos a bordo do NaPaFlu “Amapá”

Rio de Janeiro-RJ, 12 de janeiro de 2026



“Patrulhar, Proteger e Integrar”

Palavras de ex-Comandante



Capitão de Mar e Guerra (Ref) Nelson Elias **Chaiben**
05 de abril de 1981 a 28 de julho 1983 (Imediato)
11 de abril de 1989 a 11 de abril 1990 (Comandante)

Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” “O Patrulheiro da Amazônia”



Com a incorporação dos Navios Patrulha Fluvial, a busca por atingir pontos extremos de navegação nos rios amazônicos tornou-se uma constante em cada comissão. Nesse contexto, o Rio Negro se destacava pela periculosidade da navegação entre pedras.

Planejamento da Missão

Em 1981, o planejamento para a navegação no Rio Negro teve início. Diversas reuniões foram realizadas com o senhor ribeirinho “Seu Américo,” um profundo conhecedor do rio. Concluídos os estudos, o navio foi designado para duas comissões, subindo as corredeiras de São Gabriel da Cachoeira: uma até Cucuí e a segunda até São Carlos, na Venezuela. O navio estava, então, pronto para interligar as duas bacias, plenamente consciente dos riscos envolvidos. Assim, em 1º de junho de 1982, a viagem histórica foi iniciada.

Navegação no Rio Negro e Corredeiras de São Gabriel

A navegação no Rio Negro é tranquila até Santa Isabel do Rio Negro. A partir desse ponto, até São Gabriel da Cachoeira, são 150 milhas de navegação entre pedras, algumas parcialmente submersas devido à cheia do rio. Fomos conduzidos com segurança pelo nosso prático, “Seu Américo”.

Atracamos em São Gabriel (Camanaus) (figura 1) para, no dia seguinte, iniciar a subida das corredeiras. É importante ressaltar que o navio não possuía motorização suficiente para subir as corredeiras pelo canal principal. Utilizávamos a margem esquerda, junto à cidade, com os motores na velocidade máxima (na época, 1450 RPM) para ascender. Mesmo assim, era necessário recorrer a “recursos da natureza”, fugindo da navegação convencional, e o apoio de um prático era essencial. Para exemplificar, na margem do rio, em frente ao convento da cidade, há uma grande pedra que se projeta para a água.

A força da correnteza descendente forma um “colchão de água” nessa pedra. Para que o navio conseguisse fazer a curva, precisava vir a proa à pedra, confiando que esse colchão de água o guinaria sem que batesse na margem. Mais uma vez, Seu Américo nos conduziu com segurança até o fim das corredeiras. (figuras 2 e 3).



Figura 1: NPaFlu Amapá atracado em Camanaus.



Figura 2: Navio navegando pelo rio Negro nas imediações de São Gabriel da Cacheira-AM (Curucuí).



Figura 3: Navio em navegação em rio encachoeirado pelas corredeiras do rio Negro

O Canal do Cassiquiare: A Viagem Pioneira

Após as corredeiras, até a entrada do Canal do Cassiquiare (figura 4), o rio apresentava navegação tranquila. Pernoitamos em Cucuí e, posteriormente, em São Carlos, onde embarcou um prático venezuelano. Assim, em 13 de junho, a viagem pioneira realmente começava, sem cartas náuticas detalhadas e sem croquis. Antes de adentrar o canal, decidimos fundear e iniciar a navegação na manhã seguinte.

As características do canal, conforme a literatura existente, indicam um curso geral para sudoeste, com um comprimento de cerca de 200 milhas, incluindo seus meandros. Sua largura, na bifurcação com o Orinoco, é de aproximadamente 90 metros (300 pés), e a correnteza em direção ao Rio Negro é de cerca de 1 milha por hora. Contudo, à medida que o canal ganha volume com os numerosos afluentes, grandes e pequenos, que recebe ao longo do percurso, sua velocidade aumenta para aproximadamente 5 milhas por hora, podendo atingir 8 milhas por hora nos trechos mais estreitos. Ele se alarga consideravelmente ao se aproximar da foz, onde alcança cerca de 500 metros de largura. O volume de água que o Cassiquiare captura

do Orinoco é pequeno em comparação ao que ele acumula ao longo do percurso.

As características do canal foram minuciosamente estudadas durante os preparativos da viagem e serviram como base para a confecção do croqui. Uma surpresa que tivemos foi a profundidade média do canal, de 20 metros. Outra característica importante para a navegação, não mencionada nas literaturas, é a grande quantidade de rochas nas margens, algumas estreitando ainda mais o canal.

Como estávamos subindo o canal, o navio não enfrentou dificuldades significativas na navegação. No entanto, vários trechos foram sinalizados no croqui como de risco para o retorno, em virtude da menor manobrabilidade do navio navegando a favor da corrente.



Figura 4: Canal do Cassiquiare

Descida pelo Rio Orinoco e Acidente

Fundamos por uma noite no canal. No dia seguinte, navegamos por mais seis horas e chegamos ao Rio Orinoco. Ao adentrarmos o rio, a profundidade baixou para 3 metros. Visualizamos algumas casas na margem direita e decidimos atracar para obter informações sobre o rio, apesar de termos um práctico a bordo. Os moradores eram "missionários canadenses" que estavam no local para catequizar os índios. A mina de esmeraldas, existente na região, era, segundo eles, mera coincidência.

O Rio Orinoco possui fundo de areia e, na época da cheia, é largo e de baixa profundidade, muito semelhante aos rios Içá e Japurá. Entretanto, diferentemente dos rios brasileiros, existem trechos com pedras que dificultam a navegação.

Em 16 de junho, iniciamos nossa descida no Orinoco. Alguns aspectos dessa navegação merecem destaque: diferentemente das viagens no Brasil, onde em trechos novos subíamos o rio, agora estávamos descendo; como não havia nenhum auxílio à navegação, estávamos confeccionando o croqui e tínhamos que confiar no práctico venezuelano, que nunca havia entrado em um navio do porte do NP a Flu; ao observarmos que a profundidade média se mantinha em 3,5 metros, passamos a navegar na velocidade normal, 1350 RPM, reduzindo somente se a profundidade baixasse de 2 metros.

Nesse dia, ocorreu um acidente com o navio. A navegação, seguindo a orientação do práctico, era realizada com várias mudanças de margens. Segundo ele, o fundo era apenas de areia, mas batemos em uma pedra submersa a boreste do navio, na altura do tanque de óleo. A batida foi tão violenta que o navio chegou a "pular". O práctico, assustado, admitiu ter esquecido daquela pedra. Fundamos para verificar os danos e, para nossa sorte, não houve vazamento de óleo. Na volta da comissão, o navio entrou no dique e foi verificado que realmente havíamos tido sorte: as chapas haviam ficado sobrepostas.

Reunimo-nos com Seu Américo, pedindo que ele permanecesse sempre ao lado do práctico. Mesmo nunca tendo navegado no Orinoco, sua experiência com rios e o conhecimento do navio poderiam nos proporcionar maior segurança.

Finalmente, em 17 de junho, atracamos em nosso destino, San Fernando do Atabapo, após navegar cerca de 160 milhas rio abaixo. Fomos recebidos com festa e surpresa. Nunca um navio do porte do Amapá havia atracado naquela cidade.

O Retorno e a Superação

Em 21 de junho, desatracamos e iniciamos a viagem de volta, revisando o croqui e cientes dos locais de maior risco. Navegamos até Tama Tama sem novas emoções, onde atracamos para, no dia seguinte, 23 de junho, nos despedirmos do Orinoco e entrar no Cassiquiare.

Nossa reentrada no canal não foi tranquila. As máquinas não tiveram força para vencer o volume de água e a forte correnteza da entrada do canal, resultando em um segundo acidente sério. A corrente pegou o navio de través e nos jogou na margem direita, onde ficamos “colados”. O navio não possuía máquinas para desatracar daquela posição. A solução foi dar máquinas adiante e ir se arrastando na margem até sair do efeito da corrente. Foram cerca de 50 metros até conseguirmos desatracar. É desnecessário dizer que perdemos toda a balastrada de boreste, o picadeiro da lancha na popa foi afetado e uma antena de comunicação ficou empenada a 90 graus.

Abro um parêntese para homenagear a tripulação do navio. Todos, voluntariamente, após o navio fundear, trabalharam durante toda a noite para reparar os estragos do acidente. Suspendemos no dia seguinte sem vestígios dos danos que o navio sofreu, exceto pela antena, que não havia como alcançar para desempenar.

Finalmente, em 25 de junho, saímos do Canal do Cassiquiare e reentramos no Rio Negro. Foram 12 dias de tensão, mas a missão foi cumprida.

Um fato interessante ocorreu quando o navio atracou na Ilha das Flores, em 27 de junho. Já estávamos atracados quando o Mestre do Navio e alguns membros da guarnição procuraram o Imediato, expressando que a antena empenada os incomodava, pois prejudicava a imagem do navio. Haviam estudado o local e concluíram que, com poucas manobras de espias, poderiam alinhar a antena com os galhos de uma árvore e, assim, desempená-la. Foram autorizados, e o último vestígio do acidente na entrada do Cassiquiare desapareceu.

O restante da viagem foi tranquilo. Mesmo a descida das corredeiras de São Gabriel não é complicada. Existem riscos, evidentemente, mas a descida é feita pelo canal principal como se fosse um tobogã. A principal preocupação é não deixar o navio atravessar, sendo necessário um bom timoneiro e o auxílio das máquinas.

Reconhecendo a magnitude da proeza realizada, o Comando de Operações Navais (ComOpNav) transmitiu uma mensagem cumprimentando o Comandante e toda a tripulação do Navio pela extraordinária navegação nas águas do Orinoco e pela bem-sucedida interligação das bacias do Negro-Orinoco. A mensagem não apenas validava o caráter histórico e pioneiro da missão, mas também ressaltava a coragem, competência e dedicação demonstradas pela guarnição ao enfrentar os desafios de toda a sorte, em especial logísticos, sem precedentes em águas internacionais pouco exploradas. Este reconhecimento institucional consolidava o feito como marco memorável na história operacional da Marinha do Brasil na Amazônia, eternizando o nome do Amapá entre os navios que expandiram os limites da navegação fluvial brasileira (figura 5).

7550-RR-240.0000 MINISTERIO DA MARINHA COMUNICAÇÕES	CC/PWMP	PRECEDENCIA	SIGILO	CANAL	DATA	RUBRICA DO DT
		ROTINA	OST.	SC	21/06/82	
	DO: OPENAV					
	AO: NPFAMP					
	INFO: ARMADA GABMAR QRTDIS FLTAZ					
	R/211300Z JUN/82					
	CABEÇALHO E TEXTO					
	CUMPRIMENTO COMANDANTE VG OFICIAIS E GUARNIÇÃO VG PELO EXITO ALCANÇADO VG PELO NPFAMP VG PRIMEIRO/ NAVIO MB ATINGIR LIMITE NAVEGAVEL ALTO ORENDU/ PT BRAVO ZULU - - - - -BT- - - - -					
					NP DE ORDEM	HR TR/HR
						MÊS JUN/82

Figura 5: Mensagem do ComOpNav ao NP a Flu Amapá

Conclusão

Finalmente, após um mês de uma viagem pioneira, atracamos em Manaus, quando foi possível fazer o relato para os veículos de comunicação da MB (figura 6). Fica o registro da valorosa tripulação do navio, comandada pelo nosso saudoso Comandante Cristalli (figura 7). Mesmo diante das adversidades, demonstraram seu amor pelo navio e fizeram questão de manter o impecável aspecto marinho do nosso “Patrulheiro da Amazônia”.

Atualmente, a proa do NP a Flu Amapá guarda uma lembrança: um brasão verde que marcou uma das viagens mais épicas do navio, em um período em que os recursos de navegação não eram comparáveis aos atuais (Figura 8).

Para dar continuidade ao legado do Comandante Cristalli e demais ex-comandantes tive a felicidade de regressar ao “Patrulheiro da Amazônia”, como seu comandante (figura 9).



Figura 6: Matéria da NOMAR.



Figura 7: Comandante Cristalli por ocasião da cerimônia de transmissão do cargo de Comandante do NPFluAmapá



Figura 8: Proa do NP Flu Amapá com o brasão da viagem que ligou o Negro ao Orinoco em junho de 1982.



Figura 9: CC Chaiben transmitindo o cargo em 11 de abril de 1990 ao CC Japiassú, em cerimônia presidida pelo CMG Areas (COMFLOTAM)

Brasília-DF, 12 de janeiro de 2026.

PALAVRAS DE EX-IMEDIATO



RONALD dos Santos Santiago

Capitão de Mar e Guerra (RM1)

Imediato do NPaFlu “AMAPÁ” de 18/NOV/1988 a 06/MAR/1991

Reminiscências do Patrulheiro da Amazônia

O meu primeiro contato com a navegação fluvial foi durante a minha viagem de instrução a bordo do Navio-Escola “Custódio de Mello” em abril de 1980. Fiquei maravilhado com a navegação pela região dos estreitos, na travessia de Belém para o rio Amazonas, observando a aproximação dos ribeirinhos em suas “montarias” gritando “jogue cunhado” em busca de presentes. Ao adentrar o rio-mar muita emoção ao observar as profundidades de dezenas de metros indicadas no ecobatímetro no radar a largura de algumas milhas. Inesquecível a faina de “aguada” realizada fundeado nas límpidas águas do rio Tapajós em frente à localidade de Altér do Chão em Santarém -PA. Também inesquecível a chegada à Manaus apreciando a junção das águas negras do rio Negro com as barrentas do rio Solimões.

Na época, Manaus era uma cidade que: tinha a conhecida “Zona Franca” uma atividade comercial bem ativa no centro da cidade e um polo industrial forte (a verdadeira Zona Franca); contava com o seu moderno aeroporto; faltava saneamento básico; contava com assistência médica fraca; era muito longe de tudo, mesmo já tendo o seu moderno aeroporto internacional; e um custo de vida muito caro.

Embarquei no Navio-Transporte de Tropas “Soares Dutra” em 27 de dezembro de 1983, após a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Armamento para Oficiais realizado no CIAW. Neste navio realizei comissões de Apoio Logístico distrital até Manaus nos anos de 1984, 1985, 1986, 1987 e 1988. Este foi o meu retorno à navegação fluvial atuando como oficial de quarto no passadiço assessorado por experientes práticos, entre eles os lendários: Einar da Costa Dantas (Casquinha), Carneiro (Capa bode) e Leônidas. Estas experiências acenderam em mim a vontade de servir na região amazônica. No 1º semestre de 1988 alguns colegas de turma já haviam assumido a imediate de navios sediados em Manaus. Com a nomeação de 2 oficiais exercendo a imediate de navios em Manaus para a assunção de comando em dezembro de 1988, surgiu a oportunidade de voluntariar-me para tão nobre função. Desta forma, durante a realização da comissão de Apoio Logístico Norte, em agosto, houve a minha indicação por parte do Comando do 4ºDN e a expedição da Portaria de nomeação pela DPMM em 6 de setembro de 1988. Desembarquei do NTrT “Soares Dutra” em 13 de outubro e assumi a função em 18 de novembro.

Eu trazia comigo a experiência de 7 anos embarcado exercendo as funções de Encarregado de Convés e de Chefe do Departamento de Convés, desta forma não me foi difícil assimilar as responsabilidades

específicas previstas na Ordenança Geral do Serviço da Armada, conhecimentos que me foram passados pelo meu antecessor o CT MANOEL RIBEIRO da Costa de forma detalhada.

Não posso deixar de comentar que eu estava assumindo a mesma função que o meu atual Comandante, CC Sérgio Lima DUARTE, exercia na Corveta “Imperial Marinheiro” quando eu embarquei como Encarregado da Divisão de Convés, após a Viagem de Instrução no Navio-Escola “Custódio de Mello”. Nós já éramos muito amigos e ele era a minha referência de como ser “Oficial de Marinha”. Ele já havia comandado anteriormente o Navio-Patrolha “Piratini” e já estava no comando há 7 meses. Além destas experiências que continuaria me transmitindo o seu tipo de liderança me inspirava.

Após 2 semanas o navio suspendeu para Patrulha Naval e deslocamento até a BNVC para delineamento de PDR que seria realizado em fevereiro de 1989. Esta foi a oportunidade de voltar a navegar no rio Amazonas e região dos estreitos, agora sem o assessoramento de práticos. Nesta comissão houve a oportunidade de atracar em Santarém, Breves, Gurupá e Parintins, destacando-se Porto de Moz nas águas esverdeadas do rio Xingu onde fomos substituir tambores de querosene de aviação vencidos, que ficavam disponíveis aos Helicópteros do DAE-FLOTAM.

Entre janeiro em fevereiro fizemos o PDR na BNVC e levei a família para esta temporada no HT do 4ºDN. Nada diferente de quando servia no NTrT “Soares Dutra” e íamos para PDR e PMG na BNA e ficávamos a temporada no HT de Inema. Peculiaridades da vida da família naval! Nesta movimentação, na ida, destaco a navegação nas águas azuis do rio Tanaiós visitando Santarém. Aveiro. Itaituba e

Fordlândia e no regresso atracando no velho trapiche de Macapá, próximo ao Forte de São José de Macapá, no porto de Munguba, projeto Jari, no rio Jari e nos trapiches de Almeirim e Prainha.

Em março também realizamos tiro com as metralhadoras de 20 mm e o canhão de 40 mm sobre alvos na ilha Sacada no arquipélago das Anavilhanas no rio Negro.

Em 11 de abril de 1989 houve a passagem de comando para o CC Nélon Elias CHAIBEN, oficial de reconhecida experiência amazônica pois havia sido imediato do NP a Flu “AMAPÁ”, entre 05/ABR/1981 e 28/JUL/1983 e comandante do NP a “PAMPEIRO” entre 10/AGO/1983 e 17/AGO/1984. Fizemos algumas viagens por águas já navegadas por ele anteriormente.

Em maio houve uma grande cheia no rio Amazonas causando graves problemas aos ribeirinhos da região de Parintins e o navio foi movimentado para lá para apoiar a Agência da Capitania dos Portos e a Defesa Civil. O navio se deslocava para levar mantimentos, água potável e roupas para ribeirinhos isolados pela enchente. Foi uma atividade bastante interessante, pois a tripulação pode observar de perto o quanto é difícil a vida das famílias ribeirinhas que aprende a conviver com as restrições severas mediante a construção das “marombas” para si e para seus animais, dentro do conceito estabelecido pelo célebre escritor Leandro Tocantins de que “O rio comanda a vida”.

Em junho retornamos a Parintins para dar apoio à Capitania dos Portos na operação de fiscalização das milhares de embarcações que trazem os turistas para o famoso festival do “Boi-Bumbá de Parintins”,

sendo que era a 2º apresentação a ser realizada na magnífica arena “bumbódromo” que havia sido inaugurada em 1988 pelo governador Amazonino Mendes. Nesta ocasião os oficiais eram convidados para a tribuna de honra do governador para as 2 noites de apresentação dos bois rivais “Caprichoso” e “Garantido”.

Para esta viagem após Itacoatiara, na ilha do Panumã, acessamos a boca do paraná do Ramos e realizamos ACISO em Boa Vista do Ramos sendo que depois acessamos os furos do Limãozinho e do Limão para retornar ao rio Amazonas e atracamos em Parintins. Esta navegação é muito interessante pois o paraná é profundo e estreito e os furos são muito estreitos. Descendo 34 milhas no rio Amazonas, na margem esquerda acessamos a boca do paraná do Caldeirão, local estreito e raso, e navegamos 11 milhas para acessar o rio Nhamundá que faz a divisa dos estados do Pará e Amazonas. Subindo o rio, na margem esquerda, acessamos a lagoa do Algodal para chegarmos ao trapiche de Terra Santa (Pará). No outro dia continuamos a subir o rio Nhamundá e atracamos no trapiche de Nhamundá (Amazonas), margem direita do rio sendo que 2 milhas a montante na margem esquerda fica a cidade de Faro (Pará) que visitamos mediante deslocamento por embarcação regional. Ainda subimos o rio mais 59 milhas, com navegação segura, até a comunidade de Castanhal. No regresso, poderíamos descer todo o rio Nhamundá que desagua no rio Trombetas próximo de Oriximiná, mas preferimos navegar as 10 milhas do paraná do Bom Jardim que desagua no rio Amazonas a 4 milhas a jusante de Juruti. Esta região é muito isolada e de grande beleza natural.

Naquela época os comandantes tinham bastante liberdade de programarem as viagens estabelecendo os roteiros a serem executados dentro do prazo de saída e regresso da comissão e os objetivos dela.

Realizamos uma viagem interessante em outubro subindo o rio Solimões, época da seca, até Tabatinga. Destaco a realização de aguada com o navio fundeado no rio Jutaí e a entrada no lago de Coari, que estava bem seco, sendo que atracamos ao cais flutuante da cidade.

O navio deveria ter além do comandante e do imediato, mais 3 oficiais: gestor, encarregado do convés e encarregado das máquinas. Durante a minha imediate acumulei durante bom tempo com a função de encarregado de convés. Eu também dava serviço no passadiço, normalmente por necessidade e outras vezes por gostar. Dar serviço no passadiço me alimentava como “marinheiro” ávido por experiências e conhecimentos para fazer bons relatórios de navegação.

Em outra Patrulha Fluvial realizamos uma ida à Maués, a famosa terra do guaraná. Descendo o rio Amazonas, na ilha do Panumã, acessamos o paraná do Ramos e após 33 milhas ingressamos no paraná do Urariá e após 25 milhas chegamos ao lago de Maués onde atracamos.

Nesta época era comum realizarmos viagens levando a bordo destacados, médico e dentista que serviam na Estação Naval do Rio Negro para realizarmos ACISO. A bordo tínhamos ativos o consultório médico e o odontológico. Para tal, recebíamos medicamentos da Secretaria Estadual de Saúde. Ainda peguei a época que havia convênio com a já extinta Legião Brasileira de Assistência (LBA) e inclusive fazíamos atividades de cartório emitindo certidões de nascimentos e casamentos.

Ao final da comissão, para ser apresentado ao Comandante, eu preparava o Relatório de Fim de Comissão com muitos anexos, como: Patrulha Fluvial, Polícia Naval, Assistência Médica e Odontológica, Assistência Cívico-social (certidões), inteligência e de navegação.

Para o preparo das comissões era fundamental a leitura dos últimos relatórios de navegação elaborados pelos demais navios da Flotilha do Amazonas visando as precauções necessárias nos conhecidos “pontos críticos”. Em muitos locais entre um período de cheia e de seca havia a mudança do trajeto do canal de navegação, sendo necessário as vezes a utilização de bote para ir à frente realizando a sondagem e indicando o melhor caminho. Era comum também as vezes pegar emprestado a carta “suja” de navegação com as plotagens realizadas.

Em 11 de abril de 1991 assumiu o comando o CC Vinícius Freire JAPIASSÚ, oficial sem experiência amazônica e em comando, mas com muito entusiasmo. Este foi o momento de contar com a minha experiência e levá-lo a águas já navegadas por mim repetindo ACISO e Patrulha Fluvial no rio Tapajós, paraná do Ramos e a região dos estreitos com ida a Belém para delineamento na BNVC dos pedidos de serviços (PS) visando o futuro PMG, incluindo visita a Macapá no regresso. Também estivemos em Parintins durante o festival do boi-bumbá em apoio às atividades da Capitania dos Portos.

Em 28 de setembro de 1990 o navio desatracou do cais da ENRN para cumprir a Ordem de Movimento nº 003/90 do Comando da Flotilha do Amazonas para realizar: patrulha fluvial e atendimento médico-odontológico no rio Solimões; adestramento de navegação em águas restritas nos rios Solimões e Marañon; ação de presença visando

estreitar laços de amizade com o Peru e a Colômbia, visitando os portos de Iquitos e Letícia; e participar da cerimônia cívico-militar em Iquitos dia 8 de outubro, em homenagem e comemoração ao 169º aniversário da criação da Marinha de Guerra do Peru e do 111º aniversário do Combate Naval de Angamos, onde faleceu o almirante MIGUEL GRAU SEMINÁRIO, herói máximo do Peru.

No dia 3 de outubro eu fui o oficial de serviço no quarto das 15 às 18 horas navegando no rio Marañon quando caiu um temporal muito forte com pouca visibilidade e águas restritas sendo necessário, em um determinado momento, manobrar o navio invertendo o rumo, por algum tempo, para navegar em águas já conhecidas. Às 18 horas eu passei o serviço ao comandante Japiassú, o tempo tinha melhorado e já estava escurecendo, sendo que após navegarmos 55 milhas no rio Marañon, no través da ilha do Cotomono, às 1855 horas o navio encalhou. Após manobra de peso a bordo, realização de sondagem ao redor do navio e auxiliado por cabo de reboque passado a embarcação regional peruana “HUALLAGA” desencalhamos o navio às 0210 horas do dia 4 de outubro. Ressalto o empenho da tripulação para a realização desta faina. Às 0315 horas abarrancamos na ilha do Cotomono para inspeção, verificando-se a não existência de avarias. Como havíamos participado o ocorrido às autoridades navais do Brasil e do Peru aguardamos a chegada do socorro providenciado pelo DELEMAR - Tabatinga, CF José Cláudio da Silva AGUIAR, que chegou às 1300 horas, a bordo de um rebocador, acompanhado do seu Ajudante e 2 práticos peruanos. Ressalto a pronta e eficiente resposta de apoio prestada pelo DELEMAR -Tabatinga. Às 1410 horas o navio prosseguiu viagem levando a bordo os 2 práticos peruanos, sendo que atracamos no cais flutuante da ENAPU em Iquitos às 2130 horas do dia

5 de outubro a tempo de cumprir a nossa agenda.

No dia 9 de outubro iniciamos o regresso atracando no cais flutuante em Letícia no dia 10 permanecendo até o dia 14 quando movimentou-se para o cais flutuante de Tabatinga.

No dia 15 o navio desatracou de Tabatinga com destino à comunidade indígena de Belém do Solimões, índios Ticunas, onde abarrancou para a realização de atendimento médico-odontológico. Estar em comunidades indígena é sempre muito interessante

No dia 16 o navio desabarrancou seguindo para São Paulo de Olivença onde atracou no cais flutuante e recolheu tambores de querosene de aviação do DAE-FLOTAM.

No dia 17 o navio deslocou-se para a foz do rio Jutáí onde realizou aguada.

No dia 18 o navio realizou atendimento médico-odontológico no paraná do Macuapanim na localidade de Bom Jardim.

No dia 19 o navio atracou no cais flutuante de Coari onde realizou atividades de Polícia Naval.

No dia 22 o navio atracou no cais flutuante de Codajás onde realizou atividades de Polícia Naval sendo que regressou à ENRN no dia 23 de outubro após ter navegado 2343 milhas nesta comissão até Iquitos no Peru.

Nesta comissão a Iquitos o navio contava com os seguintes oficiais:

- CC Vinícius Freire Japiassú (comandante);

- CT RONALD dos Santos Santiago (Imediato /Encarregado do Convés);

- 1ºTEN Fernando Augusto CÂMARA (Chefe de Máquinas);
- 2ºTEN LUCIUS de Oliveira (Gestor);
- CT(MD) Carlos Cyrillo Dorguth CARREGAL; e
- GM(CD-RNR) Elson Paes da Rosa KAYATH.

Em 6 de março de 1991 passei a função de imediato ao CT CLÁUDIO PEDROSA de Oliveira, após ter navegado 17208 milhas nos rios amazônicos e ter feito 123,5 dias de rio. De todas as minhas comissões na Marinha esta é a que mais me marcou e deixou saudades. Sempre repito que se tivesse de voltar ao serviço ativo gostaria de voltar a ser CT imediato do NPflu “AMAPÁ”.

Neste período sou muito grato aos meus Comandantes DUARTE, CHAIBEN e JAPIASSÚ (já falecido) pelos ensinamentos e amizade. Da mesma forma sou grato aos oficiais e praças que serviram a bordo, e se dedicaram a fazer o seu melhor pelo navio e pelos ribeirinhos, elevando o nome da Marinha na região.

Utilizando algumas listas da tripulação do navio, no meu período como imediato, fiz a compilação dos nomes para desta forma agradecer a cada um os momentos que passamos a bordo.

Com relação à distância de Manaus de Campinas, terra natal minha e da minha esposa, do calor excessivo e de algumas dificuldades da região como na área de saúde que provocou uma tragédia na minha família, o aconchego da família naval na Vila Naval Humaitá, nos proporcionou o conforto necessário para lá passarmos 4 anos e criar o desejo de retornar à Amazônia como DELEMAR -Tabatinga (FEV/1996 A FEV/1998) e Comandante do Grupamento Naval do Norte (FEV/2001 a FEV/2002).

“PATRULHAR, PROTEGER E INTEGRAR”

Campinas-SP, em 12 de janeiro de 2026

**COMANDANTES, OFICIAIS E PRAÇAS DO
NPAFLU AMAPÁ ENTRE 31/JAN/1989 E 30/SET/90**

COMANDANTES:

CC 69.1000.12 SÉRGIO LIMA DUARTE

CC 68.0116.10 NÉLSON ELIAS CHAIBEN

CC 71.1062.19 VINÍCIUS FREIRE JAPIASSÚ

IMEDIATO:

CT 76.1030.13 RONALD DOS SANTOS SANTIAGO

OFÍCIAIS:

1º TEN /CT 77.0167.18 ALMIR DE O. DUARTE JUNIOR

1º TEN 79.0080.11 FERNANDO AUGUSTO CÂMARA

2º TEN 82.1107.19 NICKOLAS DE ANDRADE ROSCHER

2º TEN 84.1067.19 LUCIUS DE OLIVEIRA

2º TEN 81.0024.16 CARLOS E. BALTHAZAR DA S. SILVA

2º TEN 82.0052.14 MOISÉS VILLAS BÔAS VARGAS

PRAÇAS:

SO MT 58.0194.30 JOSÉ EDSON SILVA

3º SG MO 70.0097.32 JOSÉ ADEMIR DOS SANTOS

3º SG MO 73.4375.73 GELMIRES REIS DO NASCIMENTO

3º SG EL 73.4343.70 MÁRIO JORGE BARBOSA GAIA

3º SG MR 74.4285.78 LUIZ GONZAGA BENJAMIN DIAS

3º SG MA 63.3368.39 OLIVAL CARLOS FERREIRA

3º SG MC 69.3006.31 PAULO HERCULANO ALVES

3º SG EF 62.5198.32 ALFREDINHO ZEFERINO PARTITA

3º SG MO 75.3618.33 MANUEL FRANCISCO LEAL NETO

3º SG MR 79.3242,31 EVERALDO JOSÉ DA SILVA

3º SG EL 78.3238.35 FRANCISCO FLÁVIO DOS SANTOS

3º SG EL 80.3271.33 RAIMUNDO NASCIMENTO S. FILHO

3º SG MO 80.1512.72 GERALDO NICODEMOS DA SILVA

3º SG EF 80.4238.76 RICARDO J. FAGUNDES DE MORAIS

3º SG TL 82.3746.94 CARLOS JAIR B. DE MESQUITA

CB ES 67.1099.42 JOÃO GONÇALVES FONSECA

CB HN 72.2076.39 MELQUIADES PEREIRA DOS SANTOS

CB MA 67.1062.77 JORGE RODRIGUES DE SOUZA

CB ES 67.3206.78 FLÁVIO DA CONCEIÇÃO P. RIBEIRO

CB AT 69.3741.39 VALTER GONÇALVES FERREIRA

CB EL 73.5131.35 FRANÇOIS DA SILVA FERREIRA

CB BA 75.4336.72 RAIMUNDO S. DA SILVA MATHIAS

CB CP 78.4161.75 ANTONIO DOS SANTOS MIRANDA

CB AT 81.4127.71 DIONÍSIO CONCEIÇÃO DE S. FILHO

CB CO 81.4077.42 IVAN DE AZEVEDO FERNANDES FILHO

CB EL 81.2020.75 PÉRICLES JOSÉ PENA SILVA

CB MO 78.4190.77 JOSÉ AUGUSTO DOS S. GONÇALVES

CB MR 80.4092.37 JOSÉ NILTON SOUSA PEREIRA

CB BA 80.4092.70 EDUARDO PAMPLONA BENTES

CB SI 81.4189.73 LUIZ CARLOS SARAIVA DE SOUZA

CB TL 81.4207.73 LUIZ CARLOS DA SILVA BARROS

CB EL 81.4238.70 EDIBERTO LUIZ ARAÚJO PESSOA

CB MO 82.3013.36 JOSÉ GERARDO C. DO NASCIMENTO

CB MC 82.3140.39 MANUEL FERREIRA SARMENTO

CB SI 82.3362.37 RUBENS GERALDO DINIZ

CB MR 83.3185.34 FRANCISCO LIBERATO REBOUÇAS

CB MO 83.1348.32 JOSÉ JOAQUIM SILVA CUNHA

CB MO 83.3637.34 CARLOS JOSÉ MARREIRO VIEIRA

CB MT 84.3580.33 CLETO SANTOS FERREIRA

CB TL 84.3102.35 PAULO DA SILVA RAMOS

CB CO 82.0962.95 FRANCISCO DE A. CARDOSO DE SOUZA

CB AR 83.1195.74 MISAEL SILVA DE OLIVEIRA

CB CP 85.0287.71 PAULO SÉRGIO DE GOIS

CB ET 85.2311.77 EDUARDO DE JESUS NASCIMENTO

CB AT 85.1839.62 ELIAS DE PAULA

CB MR 85.1944.41 GILSON BRAGA LIMA

CB AT 85.2038.82 EDINIR PIERONI BARRETO

CB PL 85.3136.70 ANTONIO A. NOGUEIRA GADELHA
CB TL 85.7308.31 WOLNEY DA SILVA MIRANDA
MN QST 85.0469.22 JADIEL DE SOUZA FERREIRA
MN QSM 85.2198.94 ALDECY FERREIRA DE SOUZA
MN QST 85.3468.45 REYNALDO BRITO DA SILVA JUNIOR
MN QSA 85.3473.45 RONALDO TEÓFILO DA CONCEIÇÃO
MN QSA 85.7646.71 ROBERTO CARLOS C. DE OLIVEIRA
MN QSM 85.8727.92 BENÍCIO CAMPELO PINHEIRO
MN QSO 06.3611.02 WASHINGTON LUIZ TAHIM MOREIRA
MN QSP 85.9697.53 RILDO AUGUSTO REIS LAMEIRA
MN QSP 86.0116.51 ELTON VINÍCIUS OLIVEIRA DE SOUSA
MN QSA 86.0131.22 VINÍCIUS MARTINS DE O. MELO NETO
MN QSA 86.1893.01 JESIEL GOMES DAMASCENO
MN QSO 86.1905.80 MARCELO W. DE OLIVEIRA
MN QST 86.1983.27 ORLANDINO T. FURTADO JUNIOR
MN QSM 86.2929.19 NEMÉSIO F. DE BARROS FILHO
MN QSO 86.2929.60 ROBERT ASSENÇÃO DE SOUZA
MN QSM 86.2945.39 WILTON SPINELLI DAVID

**OBS: ESTA LISTA É A JUNÇÃO DE 6 LISTAS QUE TENHO
GUARDADO COMIGO.**

NAVIO ABARRANCADO EM BELÉM DO SOLIMÕES



NAVIO ABARRANCADO NA COMUNIDADE NITERÓI/ BENJAMIN CONSTANT



COMUNIDADE ÍNDIGENA NO RIO SOLIMÕES



NAVIO ABARRANCADO EM BOA VISTA DO RAMOS



PASSAGEM COMANDO DO CC DUARTE AO CC CHAIBEN



APÓS UMA MOSTRA DE PESSOAL NO COMANDO DO CC CHAIBEN



PASSAGEM DE IMEDIATICE

DO CT MANOEL RIBEIRO
AO CT RONALD

DO CT RONALD
AO CT CLÁUDIO PEDROSA



NAVIO DOCADO NA BNVC EM FEV/1989



Palavras de ex-Comandante



Luiz Carlos **Calvo** dos Santos Junior
Capitão de Mar e Guerra
08 de julho de 2015 a 05 de julho 2016

Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”



“O Patrulheiro da Amazônia”

Nos anos 70, o mundo assistia a uma desregulamentação do sistema monetário internacional, marcada pela crise do petróleo, enquanto o Brasil vivenciava um período de forte crescimento industrial, o "Milagre Econômico". Durante esse período de grande efervescência, a Marinha do Brasil deu um importante passo com a construção de novos meios navais, incluindo os Navios-Patrolha Fluviais da Classe "Roraima", cujo projeto foi desenvolvido pelo Contra-Almirante (EN) Jorge Alberto Marques Vasquez. O Navio-Patrolha Fluvial "Amapá" foi construído no estaleiro Mac Laren em Niterói-RJ entre os anos de 1974 e 1975, tendo sido incorporado à nossa Armada em 12 de janeiro de 1976. Iniciativa que fazia parte desse contexto de modernização e expansão da nossa capacidade naval, especialmente na região amazônica.

Em seus 50 anos de história, o navio chegou aos quase 5.000 dias de navegação, tendo percorrido em torno de 510.000 milhas náuticas pelas águas negras, barrentas e verdes da grandiosa Amazônia, realizando uma vasta gama de missões como: Patrulha Naval; Ação Cívico Social (ACISO); apoio às Organizações Militares do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário em Inspeções Navais; Operações Conjuntas com o Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira; Operações Combinadas com a Colômbia e Peru nas edições das Comissões BRACOLPER; além das Operações Interagências como as Operações Ágata do Ministério da Defesa. Atividades estas que contribuem para a preservação da soberania nacional, ao combate aos ilícitos transfronteiriços, à assistência às comunidades ribeirinhas, pela navegação segura, além da proteção ao meio ambiente.

Em meio a toda essa história, minha jornada pessoal no Comando do "Patrulheiro da Amazônia" iniciou-se em maio de 2014, quando o Gabinete do Comandante da Marinha (GCM) publicou o meu nome

na esperada lista de intencionados ao Comando e Direção de Organizações Militares. O sonho de comandar um navio da Marinha tornou-se realidade a partir de julho de 2015. A cada telefonema e mensagens com os cumprimentos de amigos e chefes navais, minha ansiedade aumentava, e logo comecei a preocupar-me como um jovem Oficial poderia honrar o legado daqueles que me antecederam no Comando do NPFLu “Amapá”. Era o momento de colocar em prática, como Comandante, o aprendizado em 11 anos embarcado visando liderar uma tripulação por dias e noites em águas muitas vezes desconhecidas em navegações complexas, contando algumas vezes com a presença de bancos de areia e pedrais ao longo das derrotas.

Antes de seguir para Manaus, fui convidado a receber a Estrela de Comando das mãos do Comandante da Marinha no GCM, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, em um momento de grande júbilo e significado. Quando da minha assunção de Comando, a minha esposa e filhos impuseram aquele pequeno metal dourado em meu uniforme e senti o necessário apoio familiar para iniciar a missão com os dias de afastamento do lar em prol do cumprimento do dever (figura 1).



Figura 1: Imposição da estrela de Comando do NPFLu “Amapá”

Ao assumir a cana do leme naquele 08 de julho de 2015, eu percebi a grandeza do que aquele navio representava, pois uma pequena tripulação era responsável por realizar um trabalho de **patrulhar** os quase 25.000 quilômetros amazônicos de vias navegáveis, **proteger** a soberania nacional de crimes transfronteiriços e **integrar** a população ribeirinha aos cuidados do estado brasileiro por intermédio de ações cívico-sociais. Ações estas que refletem o lema do navio: **“Patrulhar, Proteger e Integrar”**.

Um dos maiores desafios operativos enfrentados foram vividos durante a Operação Ágata 2015, em patrulha na região do médio rio Negro, pois eu havia recebido orientações do Comando do 9ºDN (Com9ºDN) e Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM) de que enfrentaria dificuldades na navegação dada às baixas profundidades da época de seca, além da possibilidade de encontrar crimes transfronteiriços em embarcações com hidroaviões a reboque (figura 2).

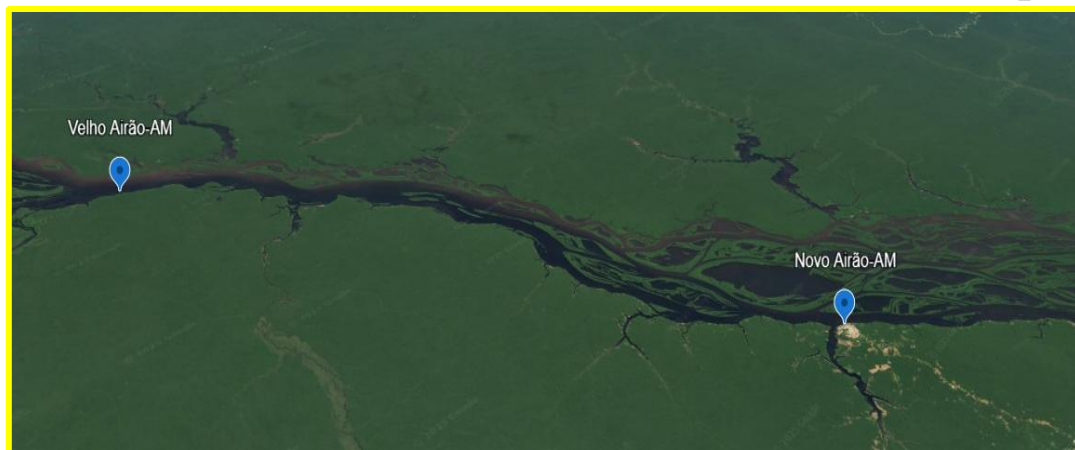


Figura 2: Área destinada a realizar a Patrulha Naval durante a Operação Ágata 2015.

Naquela ocasião, contei com o embarque de agentes do Instituto Chico Mendes de Biodiversidade (ICMBio), Polícia Militar Ambiental do estado do Amazonas e Batalhão de Operações Ribeirinhas com Fuzileiros Navais e a equipe do canil com cães farejadores, que se apresentaram complementando a equipe de Patrulha Naval do navio.

Durante a realização das atividades na região, nos deparamos com

um hidroavião em sobrevoos sobre as copas das árvores e a partir dessa constatação determinei o guarnecimento das equipes de Patrulha Naval para investigar o igarapé do Maepedi. Ao chegarmos nesse acesso e lançarmos as Lanchas de Ação Rápidas (LAR) guarnecidas com as equipes encontramos o cenário apresentado pelo Com9ºDN e ComFlotAM, uma lancha dotada de um hidroavião. Durante as inspeções de pessoal e compartimentos, foram encontradas numerosas armas de grosso calibre/munição e considerável quantidade de dinheiro em espécie sem origem comprovada (figuras 3 e 4). Naquela localidade havia muita dificuldade para a transmissão de dados/voz pelos equipamentos de comunicações disponíveis a bordo. Cumprindo as regras de comportamento operativo apresentadas para aquela situação foi decidido pelo apresamento da embarcação/hidroavião e a condução dos seus 15 ocupantes até a Delegacia da Polícia Civil do município de Novo Airão-AM. Dada a relevância da ocorrência, a informação foi levada ao Comando Conjunto no Comando Militar da Amazônia (CMA) que por sua vez deu publicidade ao Secretário de Segurança Pública do Amazonas.

Ao final da Operação Ágata, foram apresentados os resultados durante a Análise pós-Ação (APA) no CMA pela MB e graças a essa e outras apreensões realizadas pelo NP a Flu “Amapá”, o navio recebeu o apelido de “caveirão dos rios”, fato este muito celebrado pela tripulação.



Figuras 3 e 4: Embarcação apresada com a equipe de Patrulha Naval a bordo e apresentação das armas.

O trabalho da inteligência do Com9ºDN comprovou que aeronaves/embarcações eram empregadas devido à sua capacidade de acesso a regiões isoladas e remotas para o transporte de ilícitos, além de auxiliar no transporte de substâncias ilegais por via fluvial, facilitando a ocultação e evasão do monitoramento.

Diante desse e de outros grandes desafios eu pude vivenciar a verdadeira força de uma tripulação unida e motivada. O espírito de equipe foi um combustível fundamental para o cumprimento das missões confiadas.

Foram momentos de grandes aprendizados não só para aplicar as minhas capacidades operativas e administrativas, mas também entender minhas limitações no exercício de um Comando tão significativo.

Essa experiência também me ensinou a importância de uma liderança que inspira e motiva, como a árvore Amapá, que se destaca na floresta, o nosso NP a Flu “Amapá” foi destaque graças a uma tripulação que, com brilho nos olhos, cumpria com maestria as suas tarefas. (figura 5)



Figura 5: Tripulação do navio durante a Operação Ágata 2016, 13 a 22 de junho.

Hoje, ao olharmos para os 50 anos de história do Amapá, sinto um imenso orgulho de ter feito parte dessa trajetória. O navio continua sendo um símbolo de resiliência, coragem e inovação. Aos marinheiros que fizeram e fazem parte deste legado, minha eterna gratidão. Aos que virão, o exemplo do que foi realizado até agora servirá de base para continuarem a garantir a presença da Marinha e do Brasil nos rios da Amazônia.

Ao refletir sobre o passado nesse momento de festa pela celebração do Jubileu de Ouro do “Patrulheiro da Amazônia”, testemunho as experiências mais marcantes como um marinheiro a bordo do NPaFlu “Amapá” com gratidão e a certeza de que fui o Comandante do melhor navio da Marinha.

O Amapá é mais do que um navio, é um pedaço da minha história, e da história de todos que o tripularam e continuam a zelar pela sua missão. **“Patrulhar, Proteger e Integrar”!**



Brasília-DF, 12 de janeiro de 2026.

PALAVRAS DO ATUAL COMANDANTE



LUIZ Antonio FIORANI de Araujo
Capitão de Corveta
Comandante do NPaFlu “Amapá”

Assumir o Comando do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá* é, antes de tudo, assumir um compromisso com a história, com a Amazônia e com a Marinha do Brasil. Não se trata apenas de conduzir um meio naval nas diversas operações, mas de dar continuidade a um legado construído ao longo de cinco décadas por marinheiros que fizeram deste navio um verdadeiro símbolo da presença do Estado brasileiro nos rios amazônicos. Esse momento, simbolizado pela imposição da estrela de Comando, ganha significado ainda maior pelo apoio incondicional da família, que compartilha os sacrifícios, as ausências e as responsabilidades inerentes ao exercício do Comando, sendo parte essencial dessa missão desde o primeiro dia.



Imposição da estrela de Comando do Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”.

Antes do Comando: conhecer o navio e sua tripulação

Antes de assumir o Comando, tive a oportunidade de permanecer cerca de quarenta dias embarcado no *Amapá*, navegando como Oficial destacado. Nesse período, participei de comissões relevantes, entre elas a **Operação Ágata Amazônica**, quando o navio integrou o **Grupo-Tarefa 901.1**, composto por meios Navais, Aeronavais e Fuzileiros Navais, operando nos rios **Urubaxi, Uneiuxi e Cuiuni**, afluentes do rio Negro.

Durante essa comissão, o *Amapá* alcançou a comunidade do **Roçado**, na milhagem 150 do rio Urubaxi, limite a partir do qual a navegação já não se mostrava viável em razão das baixas profundidades. Tratam-se de rios estreitos, de curvas sinuosas, que exigem elevado grau de atenção à navegação, precisão do Oficial de Quarto e a realização prévia de **sondagens operativas**, imprescindíveis para garantir a segurança do navio.

Esse período revelou-se fundamental para minha preparação. Acompanhei de perto cada manobra, observei decisões e rotinas de bordo e avaliei a resposta do navio às exigências do ambiente fluvial amazônico. Mais do que conhecer sistemas e procedimentos, passei a compreender o ritmo próprio do *Amapá* e a forma coesa e profissional com que sua tripulação enfrenta, diariamente, os desafios da navegação na Amazônia.



Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”, durante a Operação Àgata, abarrancado em frente a comunidade do Roçado

O primeiro desafio no Comando: Operação Catrimani II

Poucos dias após a assunção do Comando, participei da **Operação Catrimani II**, em apoio às comunidades indígenas Yanomami, com o objetivo de coibir, de forma preventiva e repressiva, o garimpo ilegal,

os crimes ambientais e outros ilícitos na região. A atuação no rio Branco e na foz do rio Catrimani evidenciou, desde o início, o propósito do navio de assegurar a presença do Estado em áreas remotas, contribuindo para a proteção das populações ribeirinhas e dos povos originários.

Essa comissão demonstrou que a missão do *Amapá* ultrapassa a execução da patrulha fluvial, envolvendo responsabilidade social, proteção ambiental e atuação integrada com diversos órgãos governamentais.



Abordagem do Grupo de Visita e Inspeção (GVI) a uma embarcação suspeita na foz do Rio Catrimani



Abordagem do GVI a uma embarcação de indígenas, que viviam nas terras Yanomami

Operação Combinada BRACOLPER

Na sequência, o *Amapá* foi designado para a **Fase III da Operação BRACOLPER (fase nacional)**, realizando o acompanhamento de meios da **Marinha de Guerra do Peru (MGP)** e da **Armada da República da Colômbia (ARC)**, representados pelos navios BAP “Castilla” e ARC “Arauca”, respectivamente, no

trajeto entre **Tabatinga e Manaus**. Durante esse período, os navios realizaram exercícios multinacionais de defesa, controle fluvial na região da Tríplice Fronteira e ações de Patrulha Naval (PATNAV) e Inspeção Naval (IN) no rio Solimões.

Além do cumprimento das tarefas operativas, essas ações consolidaram a **cooperação internacional** como fator indispensável para a segurança dos rios e a prevenção de ilícitos transfronteiriços. Nesse contexto, o *Amapá* reafirmou sua vocação histórica de atuar como vetor de integração, presença do Estado na região da Tríplice Fronteira e aproximação entre nações amigas, mantendo viva, após 50 anos, a essência do *Patrulheiro da Amazônia*.



Navio-Patrulha Fluvial “Amapá”, ARC “Arauca” e BAP “Castilla” navegando no Rio Solimões

O peso das decisões difíceis

Foi, entretanto, na minha terceira comissão como Comandante que enfrentei um dos momentos mais desafiadores da minha trajetória à frente do navio. Em cumprimento à Operação BRACOLPER – Pós Fase III, durante a navegação entre Manaus e Tabatinga, circunstâncias

imprevistas impuseram limitações adversas à capacidade operativa do navio, exigindo avaliação criteriosa de riscos e consequências.

Atracados em Tabatinga-AM, a 844 milhas náuticas da foz do rio Solimões, sem apoio logístico imediato, qualquer decisão passou a envolver riscos consideráveis. Era um daqueles momentos em que o Comandante precisa olhar além dos sistemas, ouvir sua tripulação e assumir, com serenidade, a responsabilidade que o cargo impõe. Optei por seguir adiante, adotando procedimentos adicionais de segurança, reforçando o serviço de bordo e redobrando a vigilância em todos os setores, consciente de que a margem de erro havia se estreitado.

Com muito esforço, disciplina e sacrifício por parte de todos os tripulantes, o navio não apenas completou a travessia, como também cumpriu as missões previstas. Essa experiência deixou claro que o *Amapá* não é feito apenas de máquinas e chapas de aço.

O espírito do patrulheiro

Foi nesse contexto que pude testemunhar, de forma muito clara, aquilo que chamamos a bordo de **espírito do patrulheiro**. A coesão da tripulação, o comprometimento com a missão e a capacidade de superar limitações materiais demonstraram que a verdadeira força do *Amapá* reside nas pessoas que o tripulam.

Esse espírito, construído ao longo de gerações, permanece presente no cotidiano do navio e é o que permite enfrentar situações adversas com profissionalismo e segurança.

Resiliência e continuidade das missões

Após um período de reparos importantes nos sistemas de bordo, o *Amapá* retornou à sua plena capacidade operacional, sendo empregado

em ações de PATNAV/IN no rio Madeira, com uma equipe de IN da AgHumaitá, um destacamento de Fuzileiros Navais do 1º Batalhão de Operações Ribeirinhas (1ºBtlOpRib) e em cooperação com a Polícia Militar Ambiental do Amazonas, no combate a atividades ilícitas naquela região.

Mesmo após adversidades significativas, o navio demonstrou resiliência e prontidão para continuar cumprindo sua missão. Conduzir o Navio-Patrolha Fluvial *Amapá* no presente é vivenciar, diariamente, a continuidade de uma história construída por diferentes gerações. Cabe a nós mantermos esse legado vivo, garantindo que o navio siga operando com segurança, relevância e propósito nos rios da Amazônia.



Equipe de PATNAV do Navio, IN da AgHumaitá, destacamentos de Fuzileiros Navais e do Batalhão Ambiental da Polícia Militar do Amazonas.

**TRIPULAÇÃO DO NPPFLU “AMAPÁ” EM
12 DE JANEIRO DE 2026**

CC LUIZ ANTONIO FIORANI DE ARAUJO
CT RÔMULO MIKAEL DE OLIVEIRA SILVA
CT DANIEL DA SILVA MENEZES
CT JÔNATAS DIAS DO ROSARIO
1T CRISTIANO DOS SANTOS PAIVA
1T MATHEUS CARDOSO DE ALMEIDA
1T VINICIUS NUNES DE AMORIM
SO ES AGNALDO ALMEIDA DE NOVAIS
SO MT WASHINGTON LUIZ RODRIGUES PEREIRA
SO BA EDINALDO SANTOS DE OLIVEIRA
1°SG EF RAFAEL BERNARD RIBEIRO FERNANDES
1°SG MO JEFFERSON RONNER GABRIEL PEREIRA
1°SG AM DIEGO GOMES DA CRUZ
2°SG MR BRUNO RAMOS DE CAMPOS
2°SG EL DAVID DA COSTA DO NASCIMENTO
2°SG MA WESLEY SILVA COSTA
3°SG CI DOUGLAS LIMA DA SILVA
3°SG CO DAVID CUNHA DOS SANTOS
3°SG ES ANDRÉ MELO DE SANTANA

3°SG MO DAVI LOPES CAMARA

3°SG ET ASAF LUIS DE SOUZA MAIA

3°SG EL RUANN MARCOS DA SILVA

3°SG AR RENAN GONÇALVES NUNES

CB CN DAVID SÉRGIO BRANDÃO DELMIRO DE SOUZA

CB MR GABRIEL BITTENCOURT LOPES

CB MC JONATHA DOS SANTOS GOMES

CB MO RENAN LIMA DA SILVA

CB CN YAN PATRICK MAGALHÃES MESQUITA

CB MR WESLEY MOURA DO NASCIMENTO

CB SI FRANCHESCO DE OLIVEIRA DE FARIAS

CB AM GABRIEL VERDAN DE SOUZA

CB MO JOÃO VITOR LUIZ DE SOUZA

CB AM CARLOS FRANCISCO DE ALMEIDA NETO

CB MR MATHEUS SILVA DE OLIVEIRA

MN QPA VINÍCIUS NOGUEIRA DA SILVA

MN QPA NATANAEL CARLOS DA SILVA

MN QPA WENDERSON CLAYTON DA SILVA MARTINS

MN QPA ROBSON GOMES FRANCISCO

MN QPA CAIO MAGALHÃES ANTUNES DA SILVA

MN QPA GUILHERME VELOSO COSTA

MN QPA LÁZARO SANTOS DE SOUZA

MN QPA ENRICKSON MARTINS VIEIRA

MN QPA GABRIEL HENRIQUE UZEDA PAZ

MN QPA MATEUS BOLDRINI DOS SANTOS

MN QPA NICKOLAS BARRETO BORGES

MN QPA EMERSON DA SILVA OLIVEIRA FILHO

MN QPA MARCOS VINÍCIUS DOS S. N. DE ASSUMPCÃO

MN QPA MIGUEL VALLE DE SOUZA LIRA



Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” realiza confraternização com tripulação e familiares

Dando sequência a programação comemorativa pelos 50 anos de incorporação do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, foi realizada no Clube Naval Ares Cisne Branco, uma confraternização reunindo a tripulação e seus familiares, em um momento dedicado à integração, ao convívio social e à valorização da família naval. O encontro proporcionou um ambiente de descontração e celebração, reforçando os laços que unem militares e familiares em torno da história e da missão do *Patrulheiro da Amazônia*.

A confraternização contou com a participação de militares do navio e seus familiares, ex-tripulantes e convidados que puderam compartilhar juntos a comemoração de uma trajetória marcada por dedicação, profissionalismo e espírito de equipe. O evento evidenciou a importância do apoio familiar como elemento fundamental para a manutenção do moral da tripulação, especialmente em uma Organização Militar que atua, de forma contínua, em áreas remotas e desafiadoras da Amazônia.



Tripulação do NPaFluAmapa e familiares reunidos na confraternização

Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” realiza culto ecumênico em homenagem aos seus 50 anos

Em continuidade às celebrações alusivas ao Jubileu de Ouro do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, foi realizado, no dia 07 de janeiro de 2026, na Capela Naval Nossa Senhora dos Navegantes, um culto ecumênico em ação de graças pelos 50 anos de incorporação à Marinha do Brasil. O momento reuniu militares da tripulação e convidados em um ambiente de reflexão, fé e gratidão, marcando de forma solene as comemorações da significativa trajetória do *Patrulheiro da Amazônia*.

O culto teve como propósito agradecer pelas cinco décadas de serviços prestados pelo navio nos rios da Amazônia, bem como render homenagens às tripulações e Comandantes que, ao longo do tempo, contribuíram para a construção de seu legado operacional, histórico e humano. Durante a cerimônia, foram destacadas mensagens de união, esperança e compromisso com a missão, ressaltando valores como camaradagem, dedicação ao serviço e respeito à vida.



Tripulação do NPaFluAmapá e convidados reunidos na Capela Naval Nossa Senhora dos Navegantes.

MARINHA DO BRASIL**NAVIO-PATRULHA FLUVIAL “AMAPÁ”**

Manaus, AM, 12 de janeiro de 2026.

ORDEM DO DIA Nº 1/2026

Assunto: 50º Aniversário de Incorporação à Armada do Navio-Patrolha Fluvial “Amapá”.

A incorporação do Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” à Armada, ocorrida em 12 de janeiro de 1976, representa um marco histórico na consolidação da presença permanente da Marinha do Brasil na Amazônia. Ao celebrar seu Jubileu de Ouro, este navio reafirma sua relevância como meio naval vocacionado a operar em um dos ambientes mais desafiadores do País, cumprindo, ao longo de cinco décadas, a missão de patrulhar nossas águas e fronteiras, proteger as nossas riquezas e integrar o povo brasileiro nos mais distantes rincões do nosso país presentes na Amazônia Ocidental.

Construído no Estaleiro Mac Laren, em Niterói-RJ, a partir de projeto do Contra-Almirante (EN) Jorge Alberto Marques Vasquez, o “Amapá” destacou-se, desde sua concepção, pelo elevado índice de nacionalização de equipamentos e pelas características técnicas adequadas à navegação fluvial amazônica. Lançado ao mar em 10 de março de 1974 e entregue à Marinha do Brasil em 5 de novembro de 1975, suspendeu para Manaus em fevereiro de 1976, passando à subordinação para o Comando da Flotilha do Amazonas, onde permanece em serviço até os dias atuais.

O nome do Navio é uma homenagem ao Estado brasileiro do Amapá, homônimo da árvore amazônica de porte imponente e característica da família das apocináceas. É o terceiro navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome, sendo os outros dois a Canhoneira Fluvial Amapá e Canhoneira Amapá, ambos sob o Comando da Flotilha do Amazonas em períodos distintos no início do século XX.

Ao longo de sua trajetória, o Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” consolidou-se como verdadeiro “Patrulheiro da Amazônia”, acumulando feitos que engrandecem a história naval brasileira. Dentre eles destaca-se a travessia do Rio de Janeiro para Manaus que marcou o início de um dos maiores desafios: navegar praticamente todo o litoral brasileiro, em mar aberto, a bordo de um navio projetado originalmente para a navegação fluvial. Além disso, temos a histórica e expedicionária navegação realizada em 1982, quando o navio promoveu a interligação das bacias dos rios Negro e Orinoco, por meio do Canal do Cassiquiare, em território venezuelano — feito pioneiro para um navio de seu porte, realizado em ambiente carente de cartas náuticas detalhadas e marcado por severos desafios naturais, como atravessar as corredeiras de São Gabriel da Cachoeira.

No campo do combate aos ilícitos transfronteiriços, o Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” obteve resultados expressivos ao longo de sua trajetória, com destaque para as apreensões realizadas durante operações interagências na região do médio rio Negro. Em comissões de patrulha naval, notadamente no contexto da Operação Ágata 2015, o navio identificou e apresou embarcações empregadas em atividades

criminosas, incluindo uma lancha associada a hidroavião, resultando na apreensão de significativo arsenal de armas de grosso calibre, grande quantidade de munições e valores em espécie sem comprovação de origem. Essas ações, conduzidas em coordenação com órgãos de segurança e fiscalização ambiental, evidenciaram a eficácia do emprego do meio naval, da inteligência integrada e da atuação firme da tripulação, contribuindo de forma decisiva para a repressão ao narcotráfico, ao contrabando e a outros crimes na Amazônia, consolidando o “Amapá” como referência no combate aos ilícitos fluviais.

Em seus cinquenta anos de serviços prestados, o Navio-Patrolha Fluvial *Amapá* percorreu **455.499,0 milhas náuticas** e acumulou **5.066,0 dias de mar**, destacando-se pela atuação constante em comissões de patrulha e presença naval em áreas remotas da Amazônia. Ao longo dessa trajetória, alcançou pontos extremos de navegação nos rios e seus afluentes, frequentemente sob severas restrições operativas impostas por períodos de estiagem, bancos de areia e trechos encachoeirados. O navio participou de sucessivas Operações Ágata, Operações Ribeirinhas e Interagências, realizou inspeções navais, combateu ilícitos transfronteiriços e ambientais e integrou operações combinadas com marinhas de países amigos, com destaque para as edições da Operação BRACOLPER. Paralelamente ao esforço operativo, conduziu Ações Cívico-Sociais, levando assistência médica, odontológica e apoio institucional às populações ribeirinhas e comunidades indígenas, consolidando-se como instrumento essencial da presença do Estado brasileiro na Amazônia.

No ano de **2025**, o *Amapá* participou de diversas comissões, entre as quais se destacam as Patrulhas Navais e Inspeções Navais no rio Juruá (PATNAV/IN JURUÁ I – Partes I e II), navegando até Cruzeiro do Sul-AC, no extremo oeste do País; nos rios Negro e Branco (PATNAV/IN NEGRO/BRANCO I – ADECOMTE e PATNAV/IN NEGRO/BRANCO II – CATRIMANI II), em apoio às comunidades indígenas Yanomami, com foco no combate ao garimpo ilegal, crimes ambientais e outros ilícitos; e no rio Madeira (PATNAV/IN MADEIRA), voltada à fiscalização do cumprimento das leis, à repressão à pirataria e ao apoio a operações de inteligência. O navio realizou ainda ADERIB I/2025 e Estágio Básico de Abordagem, participou da Operação Ágata – 2º Trimestre (Operação Ágata Amazônica), integrando o Grupo-Tarefa 901.1, com atuação nos rios Urubaxi, Uneiuxi e Cuiuni, afluentes do rio Negro, cujas características exigem elevado grau de atenção à navegação e sondagens operativas prévias. Esteve presente nas atividades alusivas ao Dia da Marinha, com Salva de Tiro e Parada Naval, prestou apoio ao Dia da Bandeira e participou da Operação BRACOLPER Naval 2025 (fase nacional), compreendendo a Pré-Fase III, a Fase III (RioNegro II) e a Pós-Fase III, reafirmando sua permanente prontidão operativa e contribuição para a segurança e soberania das hidrovias amazônicas.

A modernização do Navio-Patrulha Fluvial *Amapá* teve como marco a grande remotorização realizada em 2007, na Base Naval de Val de Cães (BNVC), quando o navio passou a contar com dois Motores de Combustão Principal VOLVO PENTA D49A-MS, cada um com potência de 750 kW, alcançando carga máxima de 862 kW a

1.520 RPM, o que representou significativo incremento de desempenho, confiabilidade e eficiência operacional. Em continuidade a esse esforço de manutenção e atualização dos sistemas de bordo, nos últimos anos o *Amapá* passou por importantes fainas de grande vulto, destacando-se as revisões gerais e parciais dos MCPs em 2018 e 2025, das Máquinas de Combustão Auxiliares (MCA 01 em 2023 e MCA 02 em 2024), além da revisão geral dos geradores 1 e 2, com rebobinamento do estator e do rotor, realizados em OUT2025. Paralelamente, foram realizadas expressivas melhorias de habitabilidade, com a reforma de dormitórios, refeitórios, banheiros e da padaria, contribuindo de forma direta para a elevação da eficiência operacional e do bem-estar da tripulação.

Nada disso seria possível sem o trabalho abnegado e profissional das sucessivas tripulações que guarneceram este navio ao longo de cinco décadas. Homens que, com espírito marinho, coragem, disciplina e dedicação, honraram o pavilhão nacional e contribuíram para a construção do legado que hoje celebramos. Da mesma forma, registro o apoio permanente do Comando do 9º Distrito Naval, do Comando da Flotilha do Amazonas, das Organizações Militares subordinadas e dos navios irmãos que compartilham as águas da imensa Amazônia.

Ao completar 50 anos de incorporação à Armada, o Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” permanece operante e fiel à sua vocação, simbolizando a presença do Estado brasileiro nos confins navegáveis da Amazônia e o compromisso inabalável da Marinha do Brasil com a soberania nacional.

Que o exemplo do “Patrulheiro da Amazônia” inspire as gerações presentes e futuras a manterem elevado o padrão profissional, a coesão da tripulação e o orgulho de servir ao Brasil, sempre guiados pelo lema que há cinco décadas orienta sua derrota: Patrulhar, Proteger e Integrar.

Parabéns ao Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” pelos seus 50 anos de relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil e à Nação.

“PATRULHAR, PROTEGER E INTEGRAR!”

LUIZ ANTONIO FIORANI DE ARAUJO

Capitão de Corveta

Comandante



SAUDAÇÕES SOAMARINAS

A SOAMAR-CAMPINAS CUMPRIMENTA O

NAVIO – PATRULHA FLUVIAL “AMAPÁ” PELA EXPRESSIVA MARCA DE 50 ANOS “PATRULHANDO, PROTEGENDO E INTEGRANDO” A NOSSA AMAZÔNIA.

MARCA ALCANÇADA PELO ÁRDUO TRABALHO DESENVOLVIDO PELOS MILITARES DE ONTEM E DE HOJE, REPRESENTADOS PELO 1º COMANDANTE, CMG (REF) ESMERALDO, E PELO ATUAL COMANDANTE CC LUIZ FIORANI. BRAVO ZULU!

Navio-Patrolha Fluvial “Amapá” celebra 50 anos de incorporação à Marinha do Brasil

*O Navio-Patrolha Fluvial Amapá realizou cerimônia alusiva ao seu 50º aniversário de incorporação à Marinha do Brasil, marco que celebra meio século de relevantes serviços prestados à soberania nacional e à presença permanente do Estado brasileiro nos rios da Amazônia. A cerimônia foi presidida pelo **Capitão de Mar e Guerra Felipe Porto da Silva** e contou com a presença do **Capitão de Mar e Guerra (RM1) Marcelo Felipe Alexandre**, Comandante do Navio no período de 07/07/08 à 09/07/09, além da tripulação e convidados, sendo marcada pela leitura da **Ordem do Dia alusiva ao Jubileu de Ouro**, na qual foram rememorados os principais momentos da trajetória histórica do Patrulheiro da Amazônia e reafirmado seu lema: **“Patrulhar, Proteger e Integrar”**.*

Na ocasião, foi prestada uma **homenagem especial à tripulação**, reconhecendo o profissionalismo, a dedicação e o espírito marinho dos militares que, ao longo das décadas, mantiveram o navio operante e fiel à sua missão, mesmo diante dos desafios impostos pela navegação em áreas remotas da região amazônica. A cerimônia simbolizou não apenas a celebração de um legado histórico, mas também a reafirmação do compromisso do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá* com os desafios futuros, consolidando-o como símbolo da presença naval brasileira nas hidrovias amazônicas.



Cerimônia Alusiva aos 50 anos da incorporação à Armada do *Patrulheiro da Amazônia*.



Placa em homenagem à atual tripulação do NPFluAmapá

MEDALHÃO COMEMORATIVO DO CINQUENTENÁRIO



DIVULGUE AOS AMIGOS

CONHEÇA A SOCIEDADE AMIGOS DA MARINHA – CAMPINAS



VISITE AS NOSSAS PÁGINAS

www.soamarcampinas.org.br



[@soamar.campinas](https://www.instagram.com/soamar.campinas) • Fotos e vídeos do Instagram

Faça contato conosco:

soamar@soamarcampinas.org.br



GRUPO ESCOTEIRO DO MAR VELHO LOBO



SEJA UM ESCOTEIRO

Do Mar!



Escotismo é um movimento de jovens para jovens, que busca o desenvolvimento intelectual, social, físico, afetivo, espiritual e de caráter.

MUITAS ATIVIDADES!

- Acampamentos
- Jogos
- Técnicas escoteiras
- Atividades náuticas

GUIA DE RAMOS:

- Lobinho: 6,5 a 10 anos
- Escoteiro: 11 a 14 anos
- Sênior: 15 a 17 anos
- Pioneiro: 18 a 21 anos





**MARINHA
DO BRASIL**

SEJAM

BEM-VINDOS A BORDO



SIGA NOSSAS REDES SOCIAIS