

AILSON DOS SANTOS CARDOSO



CANOA VIGILENGA

ANOS 20

**PROTAGONISTA DA HISTÓRIA DO RAID AÉREO E MARÍTIMO DAS
AMÉRICAS**

VIGIA DE NAZARÉ

2017

Cardoso, Ailson dos Santos.

**CANOA VIGILENGA, ANOS 20: PROTAGONISTA DA HISTÓRIA DO RAID
AEREO E MARITIMO DAS AMÉRICAS.**

Bibliografia.

ISBN 00-000-0000-0

CAPA: Canoas Vigilengas.Hidroaviões: Buenos Aires, Argos e Junker.

Ailson dos Santos Cardoso, mais conhecido como Ney, nasceu em Calçoene estado do Amapá em 1961, se mudou para a Vigia de Nazaré com idade de 4 meses junto com seus pais que mandou construir três embarcações vigilengas em Calçoene para transportar sua família e a mudança, a viagem até Vigia durou 12 dias enfrentando mar revolto e tempestades. A frota vigilenga era composta de três pilotos e doze tripulantes e mais nove membros da família de Astrogildo Leal Cardoso.

SUMÁRIO

VIGILENGA “AFFONSO FONSECA” E O HIDROAVIÃO SAMPAIO CORREIA II: RAID NOVA YORK – RIO DE JANEIRO.....	08 a 10
VIGILENGA “MARINA” E OS AVIADORES ALEMÃES DA MISSÃO JUNKER.....	11
VIGILENGA “15 DE AGOSTO”, A MAIOR AVENTURA MARÍTIMA DE TODOS OS TEMPOS: O RAID BELÉM – RIO DE JANEIRO.....	12 a 38
AUDACIOSO RAID BELÉM A BUENOS AIRES.....	39 a 40
VIGILENGA “JURUNA” OS AVIADORES ARGENTINOS E O PESCADOR VIGILENGO JOSINO DOS ANJOS CARDOSO.....	41 a 83
VIGILENGA “TIRA – TEIMA” E A VOLTA AO MUNDO DO RAID PORTUGUES.....	84 a 104
VIGILENGA “NOVA IRACEMA” E O TRAGICO ENIGMA DO AVIÃO “PARIS-AMERIQUE LATINE”	105 a 106
VIGILENGAS E O HIDROAVIÃO SEEKADETT (ÁGUIA MARINHA). A EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA ALEMÃ NA AMAZÔNIA – 1935/1937.....	107 a 112

PALAVRA DO AUTOR

Ailson dos Santos Cardoso (Ney)

Desde 1982 Procurei realizar consultas de trabalhos acadêmicos, de pesquisadores, garimpando na internet, jornais e periódicos da época entrevistando pescadores para desvendar os feitos da canoa vigilenga. Transcrevemos partes desse trabalho como prova do valor da canoa mais popular da navegação amazônica, sua capacidade de navegação aos lugares mais distantes como Rio de Janeiro.

Resgatamos com esse livro a história de pescadores vigilengos protagonistas da aviação brasileira e internacional, reconhecida pela Força Aérea Brasileira a bravura desses heróis do mar no salvamento de aviadores.

Como diziam os jornais da época, os intrépidos e robustos pescadores do Norte que não pescavam apenas peixe, mas pescadores de homens vencidos pelas asas dos hidroaviões que as interpéries interferiam em suas rotas pousando no vazio do mar do norte dominado pelas vigilengas que mais pareciam brinquedos e suas velas quadrangulares que se confundiam com as asas de morcego, era as vigiengas que singravam na crista das ondas do mar.

Canoa vigilenga, “Causa admiração a bravura, o desprendimento dos modestos patrícios, humildes pescadores, encerrando-se em frágeis canoas sem convés corrido, sem conforto e afrontando um mar bravio e perigoso entre horríveis tempestades. Empregam-se em pescarias mezes seguidos, a centenas de milhas longe de Vigia, entre o céu e o mar infinito, confiantes em Deus e na própria pericia, realizando a epopéia da bravura obscura mas afirmada através dos séculos até o presente, ingressando esses rudes mareantes paraenses na história com advento da aviação”.

Canoa VIGILENGA, nascida nos estaleiros rústicos, esculpida pelas mãos de mestre carpinteiros da Vigia de Nazaré, inventada ou aperfeiçoada pelos portugueses, pescadora de homens, elo entre nações, protagonista na aviação mundial, pescadores simples, figurante no cenário ar-mar-terra, responsáveis pela maior cobertura jornalística da época e relações diplomáticas entre várias nações e continentes, saudosa VIGILENGA, saudosos vigilengos que deixou registrado na história da navegação o seu papel multiuso para o mar, rio, terra e ar



Canoa vigilenga ainda em operação na baía de São Marcos no estado do Maranhão, tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional, denominada por lá de “canoa costeira do Maranhão”.

INTRODUÇÃO.

Alberto Santos Dumont, no dia 20 de setembro de 1898 realizou o primeiro voo de um balão com propulsão própria. No ano seguinte voou com os dirigíveis número 2 e número 3. O sucesso de Santos Dumont chamou a atenção do milionário Henry Deutsch de la Meurthe que no dia 24 de março de 1900 ofereceu um prêmio de cem mil francos a quem partisse de Saint Cloud, contornasse a torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida em 30 minutos.

Santos Dumont fez experiências com os números 4 e 5. Em 19 de outubro de 1901 cruzou a linha de chegada com o número 6, mas houve uma polêmica graças a um atraso de 29 segundos. Em 4 de novembro o Aeroclub de França declarou-o vencedor. Além do Prêmio Deutsch recebeu do presidente Campos Salles outro prêmio no mesmo valor e uma medalha de ouro.

Em 1902 o príncipe de Mônaco, Alberto 1º, ofereceu um hangar para ele fazer suas experiências no principado. Santos Dumont continuou construindo seus dirigíveis. O número 11 foi um bimotor com asas e o número 12 parecia um helicóptero. Em 1906 foi instituída a Taça Archdeacon para um voo mínimo de 25 metros com um aparelho mais pesado que o ar, com propulsão própria. O Aeroclub de França lançou o desafio para um voo de 100 metros.

Os anos 20 tornou-se a década do *Raid*, um tipo de rali aéreo, em todos os continentes, a vontade ir além do horizonte crescia. Seguir pelo vasto céu azul ou cinza, atravessar milhares de quilômetros de terra, da América do Norte a América do Sul, superar montanhas, oceanos, mares e rios impetuoso como o furadouro da ilha de Maracá que fazia parte da rota dos aviadores e sempre uma vigilância por perto, da mesma forma como fizeram os antigos navegadores, cruzar os oceanos passou a ser o objetivo e o desejo nas mentes dos primeiros aviadores. Para muitos estes desejos era pura aventura e coragem, busca de reconhecimento, notoriedade. Estava anunciado um novo meio de transporte, na época privilégio de poucos olhar o mundo de outro ângulo, uma visão inesquecível e surpreendente. Mas para outros aviadores havia um lado prático; a busca de rotas para futuras viagens aéreas comerciais com passageiros, encurtar distâncias entre os continentes e ganhar dinheiro voando.

VIGILENGA “AFFONSO FONSECA” E O HIDROAVIÃO SAMPAIO CORREIA II: RAID NOVA YORK – RIO DE JANEIRO

PINTO MARTINS.

Nasceu em Camocim – CE, no 15 de abril de 1892



A viagem começou em Nova Iorque, em novembro de 1922, e terminou no Rio de Janeiro, em fevereiro de 1923, após terem sido cobertos os 5.678 km do percurso com cem horas de voo interrompidas a cada instante pelos mais variados problemas. O primeiro pouso em águas brasileiras ocorreu no dia 17 de novembro de 1922, quando Pinto Martins e seus colegas americanos amerissaram na foz do rio Cunani, no Pará.

Raymundo Dias, pescador vigilengo narra em seu comentário que presenciou a queda do hidroavião de Pinto Martins, na verdade o hidroavião não caiu, mas fez um pouso forçado no rio Cunani e passaram a noite e no dia seguinte levantaram voo sem problemas. Coincidência ou não, o pescador vigilengo Raymundo Dias irá presenciar anos mais tarde mais um episódio parecido com o Buenos Aires. O aeroporto de fortaleza leva o nome de Pinto Martins.

Após ter perdido um hidroavião Sampaio Correia I, no mar de Porto Príncipe, Pinto Martins adquiriu em Pensacola o Sampaio Correia II, e continuou o Raid pelas ilhas caribenhas até chegar em território brasileiro em 17 de novembro de 1922.

NUNCA SENTI TANTO ORGULHO DE SER BRASILEIRO

De Cayena as terras do Brasil.

De uma entrevista concedida por Pinto Martins ao jornal “Estado do Pará” destacamos o seguinte trecho:

“Quando levantamos voo de Caiena – Guiana Francesa encontramos forte temporal pela proa. Rompemos o mau tempo com dificuldade, mas tivemos de procurar abrigo. Tomei a direção do aparelho (era o copiloto da viagem) e depois de reconhecer o Rio Cunani aí descemos às 3h30min. O tempo lá fora era impetuoso e ameaçador. Não nos foi possível prosseguir e passamos a noite matando mosquitos e com bastante fome, pois não contávamos interromper a rota, no dia 1º de dezembro,

tivemos chuva grossa até as 13 horas, quando concordamos levantar vôo rumo a ilha de Maracá, onde uma barca nos devia esperar para nos entregar 250 gallões de gasolina”.

A VIGILENGA ENTRA NO CENÁRIO DA AVIAÇÃO:

“Ali chegamos debaixo de forte temporal, as 16 horas. A barca não aparecia ainda e tivemos que descer para espera-lo. Fundeamos então o hydroavião. Momentos depois assistimos ao espectáculo admiravel e que ainda não conhecíamos. Admirável pela originalidade, porém, perigoso: fomos apanhados por uma pororoca, segundo nos disseram os tripulantes de uma vigilenga que estava próxima. Com a força da pororoca partiu-se o cabo do ancorote e este se perdeu. Chamamos o pessoal da vigilenga e de bordo deste enviaram uma pequena canoa para saber o que desejávamos. Foi a bordo da vigilenga que tem o nome de “Affonso Fonseca”, e a custo consegui que os caboclos consentissem que ficássemos amarrados pela pôpa até ao amanhecer. Travamos relações com os tripulantes do “Affonso Fonseca”, então fomos acumulados de gentilezas. As 18 horas jantamos uma “gorda gurijuba” salgada, com pirão de Farinha d’água. Os meus companheiros apreciaram muito a simplicidade do nosso caboclo. Comemos bem, a fartar, e depois saboreamos um delicioso café na lata de leite condensado. A noite tivemos pequeno repouso, pois o tempo não permittia um pequeno descuido, era preciso estar alerta. Tiramos filme e fotografia, e no dia seguinte rumamos para Belém as 10 horas, passamos sobre Chaves e Soure. As 14:25 Hilton me chamou e disse que estávamos sobre Pinheiro (Icoaraci). Acordei meio atordoado pela fadiga e reconheci com indisivel satisfação, que estávamos era chegando em Belém. Tomei a direcção do aparelho, passei sobre a torre da igreja de Nazareth e subi a 6 mil pés de altura, fazendo evoluções que vocês devem ter observado. Baixei na terceira volta e vi o povo movimentar-se. Senti uma commoção extraordinária. Procurei então descer e consegui com felicidade, sem que nada nos embaraçasse.

Nunca me senti tão orgulhoso de ser brasileiro, como no momento em que descí em aguas brasileiras. ”



O Hidroavião, na ilha de maracá amarrado por mãos de pescadores vigilengos. Acervo: Fortaleza em fotos.

O pescador Raymundo Dias, era tripulante da vigilenga “Affonso Fonseca”, anos depois se tornou tripulante da canoa “juruna” que salvou os aviadores argentinos.

O trajeto percorrido por Pinto Martins na viagem ao Brasil compreendeu o seguinte roteiro: Nova York, Charleston, Nassau, Porto Rico, Martinica, Port-of-Spain, Georgetown, Paramaribo, Caiena, pouso forçado em Cunani (PA), pouso forçado na ilha de Maracá (PA), Belém (PA), Bragança (PA), São Luís (MA) – Camocim (CE), Aracati (CE), Natal (RN), Cabedelo (PB), Recife (PE), Maceió (AL), Salvador (BA), Porto Seguro (BA), Vitória (ES), Cabo Frio (RJ) e Rio de Janeiro. Após alcançar 6.143 milhas, em 175 dias e 100 horas de voo, Pinto Martins desembarca na cidade do Rio de Janeiro, no dia 8 de fevereiro de 1923.

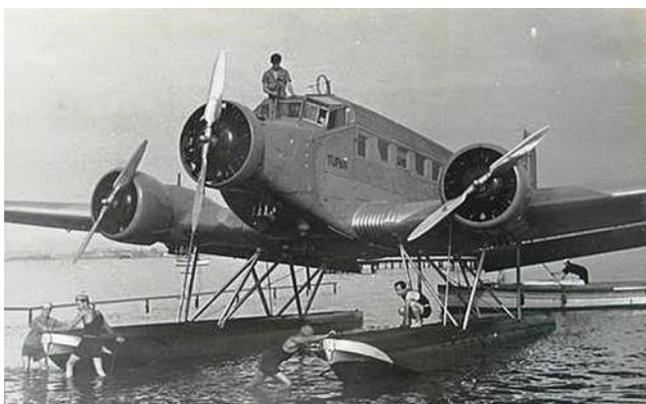
VIGILENGA “MARINA” E OS AVIADORES ALEMÃES DA MISSÃO JUNKER.

Raid Havana - Rio de Janeiro - Buenos Aires

Em 22 de janeiro de 1923, saíram de Cuba dois aparelhos, ambos emprendiam a Raid (viagem através de uma região ou país) Havana - Rio de Janeiro - Buenos Aires. O primeiro hidroavião era tripulado pelos jovens alemães Hermann Mueller, 27 anos, e Werner Junkers, 21 anos, este último, filho do fabricante do avião que levava seu nome, o outro por Willy Thill. Infelizmente Willy sofreu um acidente na bacia do Marajó, no Pará, onde perdeu a vida em um dos hidroaviões. Contudo, Hermann e Werner não se deixaram abater e prosseguiram com sua incursão. Passariam por São Luiz (MA), Camocim e Aracati, dali, rumariam para o Rio Grande do Norte e depois Recife.

No momento do acidente os aviadores foram socorridos por pescadores da canoa vigilenga “Marina” de propriedade do Sr. Dr. Siqueira Lemos, até a chegada do outro hidroavião que acompanhava os alemães.

Em setembro de 1923 a canoa vigilenga “Marina” troca de nome para “15 de Agosto”, para fazer o raid náutico Belém-Rio de Janeiro.



Hidroavião Junkers idêntico ao caiu na região do Marajó. Acervo: Fortaleza em fotos.

VIGILENGA “15 DE AGOSTO”, A MAIOR AVENTURA MARÍTIMA DE TODOS OS TEMPOS: O RAID BELÉM – RIO DE JANEIRO.

O dia 15 de agosto de 1923, data em que era comemorado o centenário da adesão do Pará a independência do Brasil, João Nunes e Flavio Moreira, idealizaram empreender um feito que registrasse de maneira forte a data daquela festiva data.

Assim depois de várias indecisões resolveram realizar a travessia oceânica de Belém até o Rio de Janeiro a bordo da mais popular canoa paraense, a VIGILENGA, enfrentando todos os perigos que expõe o oceano atlântico. Com o patrocínio do governo do estado, do município de Belém e do Yole Club de Belém, os bravos pilotos e tripulantes da canoa Vigilenga “15 de Agosto”, partiram exatamente as seis horas da manhã do dia 15 de agosto de 1923.

Foi a maior prova de navegação da América do Sul numa canoa de sete metros de comprimento por três metros e meio de largura, aqueles cinco homens da cidade de Vigia no estado do Pará, se aventuraram a percorrer a costa brasileira de Belém ao Rio de Janeiro. E foi com excepcional braura que o concluiu em seis meses, atestando mais uma vez a resistência e a tenacidade que caracterizam a gente do Norte.

Em matéria jornalística de primeiro de fevereiro de 1924, nas páginas do jornal carioca “O Paiz”, exalta a canoa vigilenga, respeitando a ortografia da época, transcrevemos na íntegra, de autoria do redator do jornal, Alves de Souza:

NOSSA GENTE HEROICA

Aqui transcrevemos na integra todas as reportagens do jornal mais famoso da América do Sul, “O Paiz” que acompanharam o feito marítimo de de a cidade de Belém até o Rio de Janeiro dos intépridos pescadores vigilengos a bordo da vigilenga “15 de agosto”.

Publicado no jornal “O Paiz” no dia primeiro de fevereiro de 1924.

Na primeira quinzena de fevereiro, a Guanabara receberá a visita de outros bravos. Vém estes de mais longe, das ribas distantes do Extremo Norte, onde também há, na vibração máxima do entusiasmo e da fé, o sentimento ardente da nacionalidade.

A 15 de agosto do ano passado, celebrou o Pará o primeiro século da sua incorporação efetiva á sabedoria brasileira. Os paraenses não se limitam a festejar no ambiente domestico a conquista da liberdade, que marcou a sua gloriosa adhesão, á independencia nacional. Quiseram que transbordasse das fronteiras da sua terra a effusão de civismo com que comemoram a data, como no desejo de estende-la, essa enffusão abençoada e communicativa, ao Brasil inteiro, por um modo que haveria de tornar menos regionalista e perecível o frêmito do seu entusiasmo e mais accentuadamente brasileira a altivez do seu orgulho.

Assim, sob o patrocínio do governador do Estado – e o Sr. Souza Castro desvelou-se em estimular de todo modo o commettimento dos seus conterrâneos, decidiu um prospero club náutico local, o Yole Club, conjugar esforços no sentido de organizar o raid Belém – Rio de Janeiro em canoa, de um typo característico empregado no trafego commercial da costa e na pesca ao largo do litoral do continente e do archipelago de Marajó.

A “15 de agosto”, há quase seis mezes, partia do porto de Belem a embarcação fragílissima, que ia affrontar o oceano, realizando a mais destemida e a maior prova náutica do centenário, com as suas modestas cinco toneladas, os seus trinta palmos de comprimento, um mastro, o “gurupé” para a “bujarrona” (uma vela grande e uma pequena, accentuadamente triangular) e cinco homens a bordo, dois dos quaes, os Srs. Flavio Moreira e João Nunes, são hábeis pilotos profissionaes da costa paraense.

Em menos de quatro mezes, escalando pelo Maranhão, Piauhy, Ceará e Rio Grande do Norte, a 15 de agosto – tal o nome evocativo da embarcação, chegou ao Recife, depois de haver coberto cerca de 1.000 milhas, deslocando quatro milhas por hora, em média.

Breve, havendo largado da Bahia há cerca de uma semana, estará ella singrando aguas de Cabo Frio, em demanda do porto da capital.

Como os **raidmen** que os procederam, estes filhos do Pará revelam qualidades magnificas, que destacam a sua aptidão para a vida do mar e as reservas invulgares de estoicismo e resistencia do seu caráter.

Mas a sua grande prova quer também dizer outra coisa: que o governo da União precisa de olhar com particular carinho para a incomparável situação que o Pará oferece, não só a sementeira de authenticos marujos que lá existe para a defesa da nossa terra, não só ás estupendas possibilidades da indústria da pesca marítima, senão, principalmente, á indústria da construção naval.

A viagem da 15 de agosto, quero assim interpreta-la, é um appello vehemente aos poderes federaes para que seja aproveitado, como merece, o Arsenal de Marinha de Belém, por onde tem passado competentíssimos officiaes da armada, que nunca cessaram de preconizar a solicitude da União por perfeito aparelhamento mecânico, tanto mais fácil quanto a gente da terra revela surpreendente pendor para a construcção naval e para a navegação.

A canoa esperada é um attestado convincente da extraordinária aptidão do paraense para esse gênero de actividade industrial. Pertence ella a um typo nitidamente regional; chamam-na “vigilenga”, corruptela humorística de vigiense, isto é, originaria de Vigia, velha cidade da zona paraense do “Salgado”.

Em Vigia, com effeito, floresceram outrora estaleiros de construcção de canôas e barcas de mais de um mastro, marcando um typo local de embarcações a vela. Com estas “vigilengas” alimentou-se o commercio do Salgado e das ilhas com a capital, assegurou-se o transporte de gado e borracha, foi-se mesmo ao extremo de estender as singradoras ousadas, com o sol e as estrellas por bussola, até á Guyana franceza.

Quem teria ensinado esses homens rudes e obscuros a construir solidamente canôa se barcos maiores, que sustentavam luctas da foz do Amazonas, na lida da pesca, ou na costa e contra-costa de Marajó, no commercio de “regatão”?

Não consta que se houvessem perdido technicos por aquellas zonas distantes. No entanto, a intuição da arte de construir para o mar, que esses nossos compatriotas revelam, é devéras impressionante, e o dever da Nação é, em seu próprio beneficio, aproveita-la.

O aparelhamento do Arsenal do Pará seria um serviço utilíssimo á Patria, lá existe o braço capaz, lá existe a maior reserva florestal do paiz, lá existem todos os elementos necessários para reerguer uma indústria que traria para a Republica inestimáveis resultados.

Belem possui diversos estaleiros particulares que já têm construído grandes veleiros transoceânicos e constroem cascos de lanchas, reformam “gaiolas” e toda sorte de embarcações de pequena tonelagem, e onde até se faz, em pequena escala, a metalurgia do ferro.

Vigia, Santarem, Cametá, a seu turno, confirmam a regra de ser paraense apto, índole, aos trabalhos das industrias marítimas. A “vigilenga” que ahi vem, temerária casca de noz arremessada ao oceano, numa prova audaciosa de milhares de milhas do Pará ao Rio de Janeiro, dirá, com o testemunho eloquente do seu raid heroico, o que a minha penna não consegue graphar, o valor de uma gente que, para ser insuperável na acção, apenas aguarda que o paiz a veja com interesse menos estreito e a ajude com desvelo mais affectivo.

Alves de Souza.

PARAGENS DA CANOA VIGILENGA DE BELÉM AO RIO DE JANEIRO

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” NO MARANHÃO.

Carta recebida por distincto membro da colônia paraense aqui domiciliado, e escripta em fins de setembro, pelo arrojado piloto Flavio Moreira, que, acompanhado do seu colega João Nunes, empreendeu o perigoso raid náutico Pará-Rio de Janeiro a bordo da “vigilenga 15 de Agosto”. Trouxe a noticia de que a viagem tem sido boa apesar de um pouco demorada.

Os arrojados pilotos paraenses achavam-se, naquella data, na barra da preguiça, entre os estados do Maranhão e Ceará, e Flavio Moreira, nessa carta diz que o “15 de Agosto” tem encontrado fortísimos temporaes, aos quaes esse veleiro tem resistido valentemente.

Comunica ainda o destemido e valente marinheiro que, em vista de ter sido acossado por fortes ventos contrários, resolveu, justamente com seu arrojado

companheiro, procurar um abrigo próximo, tendo, exclusivamente com o auxilio da sua carta de navegação, conseguido demandar aquella barra, quase desconhecida. O que causou admiração até aos próprios moradores dalli.

Os valentes marujos foram ali recebidos festivamente, embora sem serem esperados, tendo todos os moradores da villa de preguiça cumulando-os de gentileza e carinho.

Logo após o repouso de alguns dias os testemidos paraenses fizeram a “15 de Agosto” rumo ao mar, em busca do Ceará, onde pretendem chegar por estes dias e onde estão preparadas grandes festas.

Em Fortaleza os destemidos mareantes serão hospedes do governo do Estado.

A Vigilenga fez escala em Turyassu, São Luiz e Barreirinhas.

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” NO CEARÁ

Noticia de 18 de novembro de 1923

Por noticias particulares recebidas ultimamente nesta capital, soubemos que a traqueteira “15 de Agosto” que, sob direcção dos pilotos Flavio Moreira e João Nunes, vae fazendo o raid náutico Belém-Rio de Janeiro, e que a 25 do mez recém-findo chegou triumphante a Camocim, após haver vencido fortes temporaes, partiu daquella cidade a 31 do referido mez com destino á Fortaleza, sendos os seus tripulantes arrojados, por ocasião da partida, alvo de significativa demonstração de apreço e sympathia por parte da respectiva população.

É provável que por estes dias, a vigilenga aporte com os seus destemidos tripulantes, á bella capital do Ceará.

Noticia de 20 de novembro de 1923

Telegrammas recebidos pelo nosso companheiro Chaves Martins, 1º secretario do “Gremio Paraense”. Dão a noticia de haverem chegado sabbado em Fortaleza os valentes pilotos paraenses Flavio Moreira e João Nunes, que estão fazendo o arriscado raid náutico de Belém ao Rio de Janeiro.

A vigilenga 15 de agosto tem resistido valentemente aos vários temporaes que a tem obrigado a arribar diversas vezes a logares desconhecidos e que só a pericia dos dois arrojados marinheiros conseguia descobrir, numa hora de perigo.

A 15 de Agosto partiu hontem, as 9 horas da manhã do Ceará com o rumo á Pernambuco, tendo assistido a sua partida, altas autoridades do Estado e da União.

Durante a permanência dos dois hábeis pilotos em Fortaleza, foram os mesmos cumulados de grandes gentilezas quer do governo do Estado, quer do hospitaleiro povo cearense, mostrando-se, ambos, encantados pelo modo como foram recebidos.

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” EM NATAL

Notícia de 21 de dezembro de 1923.

Os intrépidos pilotos paraenses que, num momento de arrojo e dedicação á sua terra, emprehenderam a arriscada travessia da bahia do Guajará á do Guanabara, em uma frágil embarcação á vela, typo especialmente paraense, acabam de vencer, heroicamente, mais uma etapa de seu perigoso raid.

É assim que, a 19 do corrente, pelas primeiras horas do dia Flavio Moreira e João Guimarães, os dois heroes dessa jornada perigosíssima, deixaram a capital rio-grandense do Norte, rumo do Rio, onde esperam fazer tremular o glorioso pavilhão paraense, depois de terem passado pela maior odyssea e pelos maiores perigos, luctando contra os elementos enfurecidos a procurar um abrigo onde podessem passar livres dos temporaes.

Não resta duvida que a vigilenga “15 de Agosto”, nome da embarcação em que os dois pilotos fazem o raid náutico Pará-Rio, chegará mais dia, menos dia, ao final da sua róta.

A directoria do “Gremio Paraense” recebeu hontem dos dois audazes “raidmen” a comunicação da sua partida de Natal, rumo a Recife, onde esperam chegar a 23.

Por esse motivo reúne hoje o “Gremio Paraense”, na sede do “flamengo”, às 19 horas.

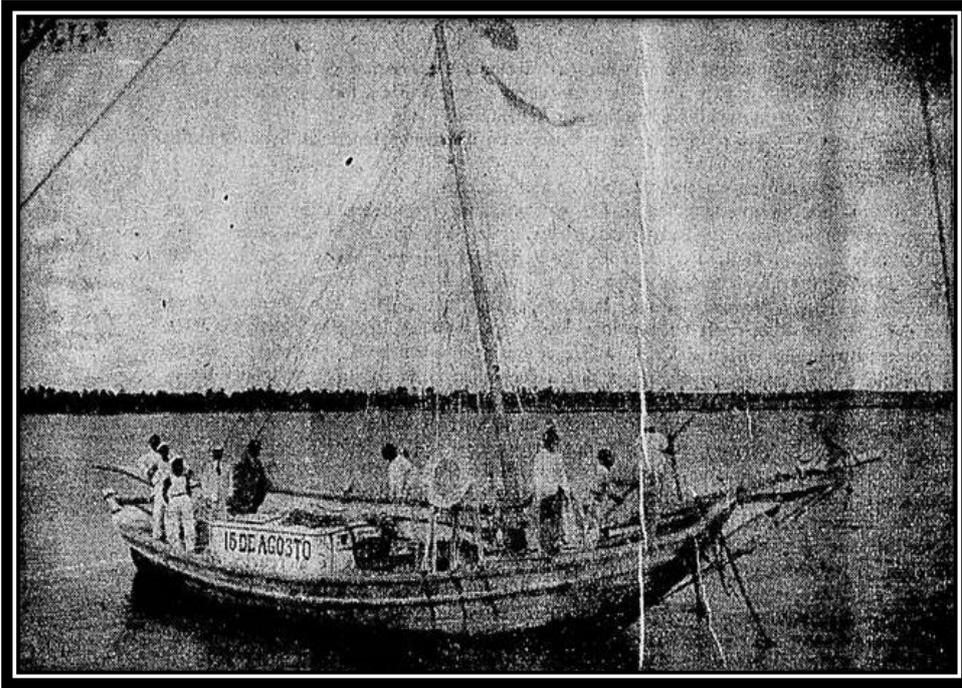
VIGILENGA “15 DE AGOSTO” EM PERNAMBUCO

Notícia de 25 de dezembro de 1923

Com feliz viagem, de Natal até este porto, deu entrada ante-hontem, pelas 10 horas, a vigilenga “15 de Agosto”, que vem fazendo o raid Pará-Rio sob patrocínio do governo do Estado do Pará e do “Yole Club”.

A “15 de Agosto”, bizarramente embandeirada em arco, desde Olinda, veio ancorar em frente ao cães da avenida Martins de Barros, onde foi visitada pelo sr. Renato Medeiros, diretor da Policia Maritima, acompanhado do nosso companheiro Chaves Martins, 1º secretario do “Gremio Paraense”.

É um lindo barco, de 28 palmos de quilha, por 14 de bocca e 4 de pontal, tendo apenas um mastro, para a vela grande e o gurupé para a bujarrona. É um typo de embarcação muito usada no Pará, principalmente pelos pescadores portugueses, que fazem longas viagens pela costa paraense. Traz em sua vela grande o escudo do “Yole Club”, grêmio de regatas filiado a Federação Paraense de Sports Nauticos, e do qual fazem parte os seus dois arrojados pilotos.



Canoa vigilenga "15 de Agosto" em Recife. Fonte: A Província de Recife.

Apesar de terem os raidmen comunicado a sua chegada para 23, não era a "15 de Agosto" esperada nesse dia, dada as dificuldades com que os mesmos vêm lutando, para levar até ao fim o seu intento.

Por esse facto não teve a recepção que lhe estava preparada, não só pelo "Gremio Paraense", como pelas colônias de pescadores aqui domiciliadas e clubs náuticos.

Recebidos pelos intrépidos e arrojados pilotos paraenses, Flavio Moreira e João Nunes, o nosso representante manteve com o primeiro delles, sob o commando de quem vem a vigilenga interessante palestra a respeito do arriscado "raid" que, com a graça dos céus, vão levando a effeito, com sucesso.

Disse-nos o intrépido marinheiro que a sua viagem tem sido cheia de perigos, tendo passado momentos horríveis, bem como entre o pharol de Sant'Anna e a barra das preguiças, onde foram obrigados a arribar devido forte temporal, pela prôa, e onde perderam a pequena balieira salva-vidas, que traziam para seu serviço.

Depois de terem ouvido a missa que o “Yole” mandou celebrar, a 15 de Agosto, em Belém, os valentes rapazes fizeram-se ao mar rumo de Rio de Janeiro, onde esperam chegar até fevereiro vindouro.

Até Recife fez a “15 de Agosto” escala pelos seguintes portos: Turyassu, São Luiz, Barreirinhos, Amarração, Camocim, Aracaju, Fortaleza, Capunga, Aracaty, Areia Branca e Natal, donde partiram no dia 19 do corrente.

Durante a sua perigosa viagem a “15 de Agosto” teve, por tres vezes, de lutar seriamente com os elementos enfurecidos.

A primeira, entre Sant’Anna e Preguiças; a segunda quando dali sahiram, e para onde foram obrigados a regressar por fortíssimo temporal, e a terceira, entre Capunga e Aracaty, pelo mesmo motivo.

Até este porto fez a “15 de Agosto”. 1.140 milhas.

Os arrojados pilotos paraenses são portadores de varias mensagens, entre as quaes uma para o sr. Governador do Estado, dos pernambucanos residentes no Pará, e outra pra esta folha.

O commandante da canôa que faz o “raid” é filho do estimável senhor Gilberto Moreira, gerente da usina do Cabo (cidade próximo de Recife), e sua virtuosa esposa, residentes nesta capital.

Além dos dois pilotos Flavio Moreira e João Nunes, conduz a “15 de Agosto” os seguintes tripulantes: Ulysses Gomes dos Santos, mestre Francisco Vilella dos Santos e Melchiades Pinheiro de Sant’Anna, marinheiros.

A “15 de Agosto”, quando pertencente ao sr. Dr. Siqueira Lemos, sob o nome de “Marina”, serviu muito á expedição “Junkers”, por ocasião do naufrágio de um daquelles hydro-avião em Macapá.

Actualmente pertence ao governo do Pará, que cedeu ao “Yole Club”.

Custou 6 contos, approximadamente. Os seus pilotos pretendem passar aqui alguns dias, fazendo alguns reparos de que carece o pequeno barco.

No mesmo dia da chegada o piloto João Nunes, acompanhado do sr. Chaves Martins, esteve na Alfandega, Saude do Porto, Capitania e Policia Maritima dando entrada do seu barco.

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” EM MACEIÓ

Notícia de 18 de janeiro de 1924.

Os pilotos paraenses, que fazem o raid Pará-Rio, na vigilenga “15 de Agosto”, antes de partirem de Maceió para a Bahia, enviaram um despacho á família Machado sentimentando-a pelo luctuoso acontecimento e pediram ao nosso companheiro Chaves Martins, que os representasse nos funeraes (falecimento do capitão-tenente Olavo Machado, capitão do porto de Pernambuco).

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” NA BAHIA

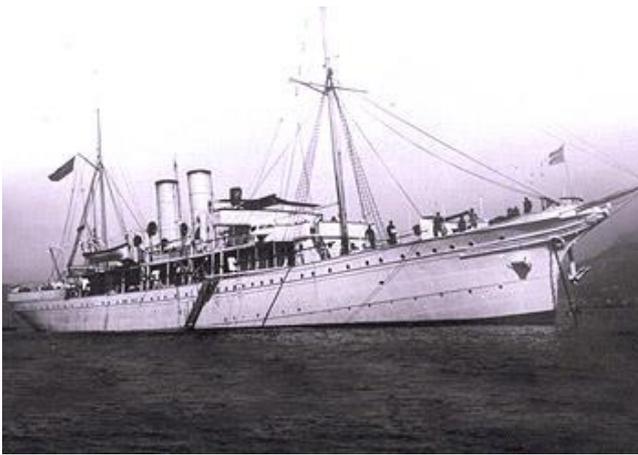
Notícia de 25 de janeiro de 1924.

A vigilenga “15 de Agosto”, que vem fazendo o arrojado “raid” Belém-Rio, chegou ante-hontem, á tarde, a São Salvador.

Os audaciosos pilotos patrícios Flavio Moreira e João Nunes, que dirigem a pequena embarcação, receberam do povo e das autoridades bahianas as mais significativas homenagens.

Os referidos raidmen estão hospedados a bordo do cruzador nacional “José Bonifácio”, surto no porto daquela cidade, cuja tripulação os acolhe com accentuado carinho.

Fazemos os melhores votos para a “15 de Agosto” chegue, victoriosa, á etapa final de sua róta.



Cruzador nacional "José Bonifácio" onde os pescadores ficaram hospedados.

VIGILENGA "15 DE AGOSTO" CHEGA A CABO FRIO NO RIO DE JANEIRO

(Jornal O Paiz)

"O Almirante Francisco de Barros Barreto, director dos portos e costas, recebeu hontem de Cabo Frio um telegramma do Sr. Antonio Novellino, que vem emprehendendo um raid na canoa 15 de agosto, de Belém, capital do Pará, ao nosso porto, sob os auspícios do Yole Club Paraense. Esse telegramma é o seguinte:

"Cabo Frio, 6 de fevereiro de 1924- A canoa 15 de agosto, que realiza o raid Belem-Rio, amanheceu aqui. Tripulação gozando saúde. Colônia pescadores Z-21 offereceu bravos pilotos jantar Hotel Brasil. Pretendem seguir hoje, á noite, para ahi. Saudações. "

Ao capitão de fragata Frederico Villar, director do serviço de pesca e saneamento do litoral, foi expedido idêntico despacho telegráfico.

*S. S. já providenciou para que os bravos **raidmen** tenham nesta capital enthusiastica recepção.*

De Cabo Frio recebemos igualmente dos valorosos pilotos um telegramma annunciando-nos a sua chegada amanhã a esta capital".



Cabo Frio-Rj, a vigilenga aportou antes de partir para o Rio em 1924. Acervo: rioclick.blogspot

VIGILENGA “15 DE AGOSTO” CHEGA AO RIO DE JANEIRO

(Jornal O Paiz)

“Depois de seis mezes de viagem, aportaram no Rio de Janeiro os paraenses que dirigiam e tripulavam a canoa 15 de agosto.

É a maior prova de navegação da America do Sul. Numa canoa de seis metros por dois e meio de largura, aquelles cinco homens se aventuraram a percorrer a costa brasileira, do Guajará a Guanabara.

Dois delles, o commandante e o immediato, vieram visitar-nos.

De estatura meã, brunidos pelo sol, pelle de tom branco, olhos pequenos, espertos e luzidios, atarracados e sólidos, sente-se em cada um a energia condensada.

O que mais surprehende é que o commandante, alegre e parlador, não conta façanhas: para elle o feito não tem importância.

Já Julio Verne fala na “Vigilenga”. Os filhos da cidade de Vigia, no Salgado são todos marítimos de tendência e inclinação. Mas, em geral, circumnavegam as costas paraenses.

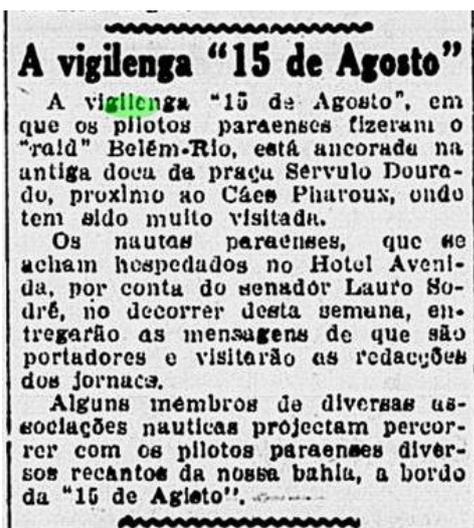
A 15 de agosto quis realizar mais largo feito: e foi com excepcional bravura que o concluiu, attestando, mais uma vez, a resistência e a tenacidade que caracterizam a gente do norte”.



Antiga baía da Guanabara por onde a vigilenga navegou em 1924. Acervo: Rioantigo



Vigilenga na doca do mercado velho do Rio de Janeiro e os tripulantes em 1924. Acervo: O Jornal-RJ



Notícia do jornal A Província de Recife de 12 de fevereiro de 1924

RIO, 9. – Os jornaes daqui dedicam longos noticiários sobre o “raid” da vigilenga “15 de Agosto”.

Os pilotos são associados do “Yole Club” na capital do Pará e são os seguintes: João Nunes, Flavio Moreira, Ulysses Gomes dos Santos (mestres); Francisco Vilella Barbosa e Melchiades Pinheiro Santa Rosa (marinheiros).

Um delles fez o seguinte relato: “Deixando Belém tocámos primeiramente num pequeno porto próximo, seguindo depois para Mosqueiro, onde ancorámos.

Dahi partimos para Vigia, depois para São Caetano de Odivelas, Turiassu e Maranhão.

Em São Luiz demos entrada no dia 7 de setembro e no dia 13 seguimos com destino á Amarração.

No dia 15 apanhámos forte temporal que nos obrigou a permanecer 12 horas ao sabôr das ondas em perigo de vida, pois a cada momento a embarcação ameaçava sossobrar. Só a grande fé que nos dominava e o forte desejo que tínhamos de ver realizado o nosso desideratum nos deram animo bastante para lutar contra os vagalhões que cobriam a todo o instante a valente “15 de Agosto”.

Esse contra tempo, que se verificou ao sul do pharol de Sant’Anna, nos fez perder uma balieira e nos obrigou a arribar para a barra da Preguiça a 17 de setembro. Fomos obrigados a permanecer neste lugar 29 dias, tal era o tempo que fazia e tal era o forte sudoeste que soprava como um furacão.

No dia 16 de outubro finalmente pudemos deixar a barra da Preguiça em rumo de Amarração, onde entrámos a 23.

A 25 proseguimos para Camocim aqui chegando a 27. Partimos a 31 para Fortaleza, que alcançamos a 11 de novembro. Deste ultimo porto so sahimos a 19 em rumo de Capanga, onde chegámos no dia immediato. Nesta colônia de pesca, a melhor de todas do nosso vasto litoral, a recepção que tivemos calou fundo no nosso espirito tamanhas foram as gentilezas sem conta de que fomos alvo.

No dia 23 deixamos Capanga, de cujos pescadores trouxemos uma mensagem para o commandante Frederico Villar.

Devido o mau tempo fomos ainda obrigados a arribar para Aracaty, não obstante desejámos alcançar directamente Areia Branca, onde só chegamos a 9 de dezembro, quando conseguimos vencer o mar grosso. A 11 do mesmo mez seguimos directamente para Natal chegando a 17. Daqui partimos a 19 em rumo de Recife, capital que alcançamos a 23.

No dia 15 de janeiro demandámos em rumo de Alagoas, vencendo essa etapa em dois dias; a 18 seguimos para São Salvador, porto que aportamos a 20 de janeiro.

A 3 de fevereiro seguimos directamente para Cabo Frio, onde chegámos levantamos ferro para o Rio, onde pretendemos chegar hontem, no entanto devido a forte calma, então reinante, fomos obrigados a permanecer longas horas, completamente estacionados em alto mar.

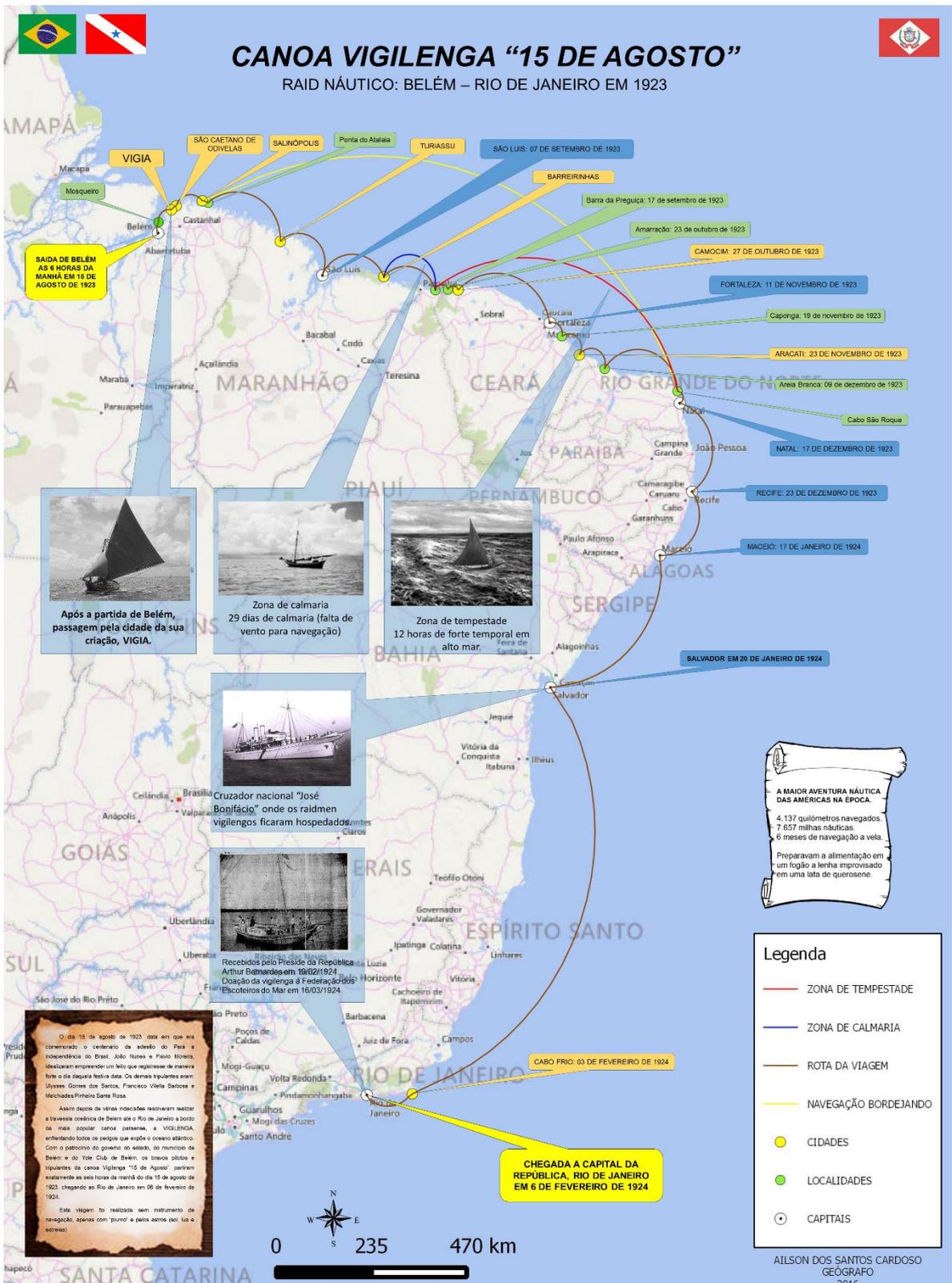
HOMENAGEM FUTBOLISTICA AOS PESCADORES

Matéria do jornal "O Paiz".

No campo do Andarahy A. C., á rua Prefeito Serzedello, realiza-se depois de amanhã, uma grande festa sportiva promovida pelo Americano F. C., em homenagem aos heroes da "Vigilenga 15 de agosto".

A festa promete grande successo e o programa é o seguinte:

1ª prova – Em homenagem aos bravos pilotos da "Vigilenga 15 de agosto", e dedicada ao Sr. Ministro da marinha, almirante Alexandrino de Alencar. Partida: Americano F. C. X Willegagnon F. C.



Mapa temático do raid Belém – Rio de Janeiro, produzido pelo geógrafo Ailson dos Santos Cardoso, mais conhecido na Vigia como Ney.

DETALHE DA CANOA VIGILENGA “QUINZE DE AGOSTO”

Publicado no jornal “O Paiz” os detalhes da viagem da canoa vigilenga “15 de Agosto”, de Belém ao Rio de Janeiro, que partiu da capital paraense em 15 de agosto de 1923 e chegou ao Rio de Janeiro em 06 de fevereiro de 1924.

(O Paiz)

“A proposito desta memorável façanha náutica, escreve-nos o comandante Joaquim Sarmanho:

É necessário conhecer a estrutura da vigilenga, a pequena, mas elegante embarcação em que cinco arrojados e valentes marujos paraenses realizaram o raid á vela, desde a bahia do Guajará até a nossa bahia de Guanabara, para que bem se possa aquilatar esse feito heroico.

Chama-se vigilenga ao typo de canoas construídas na cidade e município de Vigia, onde existem verdadeiros estaleiros de construção de barcos, canoas e igarités, dirigidos por mestres de obras, que não frequentaram nunca nenhuma escola naval. Há vigilengas de um e dois mastros e são reputadas como as mais veleiras de todo o Estado do Pará.

A “Quinze de agosto” é de um só mastro, de acordo com as suas reduzidas dimensões, o que ainda mais augmenta o valor dessa audaciosa tentativa, realizada com pericia admirável em um percurso de 2.329 milhas de costa bravia.

A resistênciã opposta ao rigor das interperies durante a viagem por esta embarcação, que foi construída para a navegação fluvial e não para a costa do oceano, se deve, unicamente, á competênciã dos dois pilotos dirigentes, dos seus três homens de tripulação, e ainda, pela excellente qualidade das madeiras com as quaes foi construída.

Pelas suas dimensões, bem se póde imaginar a sua capacidade:

Comprimento da quilha.....28 palmos (7 metros)

Boca.....14 palmos (3,5 metros)

Pontal.....4 1/2 palmos (1,12 metros)

A quilha e o casco são de “tamaquaré”; as falcas de sapucaia e de mahuba, iguaes em resistência; os braços são de piquiá e cumarú; os dormentes são de páo d’arco; as escôas de cedro; o convés é todo de páo amarelo; o cadastro é de macacahuba; o leme, idem; a cana do leme é de acapu; o gaviete é de macahuba; a bita de acapu; o mastro de jacarehuba; o mastaréo de cuaruba; o páo de giba de anany; a carangueija de taxy; a retranca, idem; cambotas da camarinha, cedro; assoalho e anteparas de cedro amarelo.

A confiança na construção resistente da “Quinze de agosto” enchia de coragem os seus dirigentes.

A vigilenga possuía no centro uma pequena tolda onde estão armados dormitórios e a cozinha, tudo em ponto diminuto. O fogão é igual aos usados pelos caboclos do Pará: uma lata de kerozene com furos e a metade de seu volume cheio de barro, onde são acondicionados os gravetos que alimentam o fogo.

Durante todo tempo que durou a viagem, os cinco marujos se alimentavam com comidas feitas no referido fogão e também com conservas que adquiriam nos portos por que passavam.

Na época em que iniciaram o raid, os ventos reinantes na costa compreendida entre o pharol da Ponta da Atalaya, no Pará, até o pharol do Cabo de S. Roque, no Rio Grande do Norte, são do quadrante SE, frescos durante o dia e com fortes rajadas de quando em quando. Estes ventos, para as embarcações á vela que se dirigem para o sul, nessa zona da costa, são contrários, obrigando a navegar bordejando, sem ganhar, em cada braçada, grande avanço para barlavento, mas também contra as correntes marinhas e as ondas que se seguem a direcção daquelle.

Esse estado de coisas, apenas em certas madrugadas se modifica para melhor, quando o vento, mudando de direcção, sopra de cima da terra, pelo que é chamado terral. Então, o navegante aproveita essa providencial monção, e, a todo pano, ganha caminho para o seu destino, em condições menos penosas.

Outro inimigo do navegador nessas latitudes é a “calmaria” a qual muitas vezes deixa a embarcação á mercê somente das correntes marinhas que as impellem ou arrastam para trás.

Em um temporal que arrastaram ao sul do pharol de Sant'Anna, na costa do Maranhão, perderam uma pequena balieira-salvavidas, a única que tinham para o caso de naufrágio, também duas canas de leme, de sobressalente. Acossados por esse temporal, foram obrigados a arribar a barra de preguiças.

Na altura de Aracaty, na costa do Ceará, correndo com outro temporal foi obrigada a "Quinze de agosto" a procurar abrigo no porto dessa cidade.

Até montarem o Cabo Branco, a viagem lhes foi muito tormentosa e cheia de trabalhos. De lá para cá, como a costa se dirige mais para o occidente, oferecendo mais largura na volta de terra, a viagem foi mais ligeira e menos penosa.

Aqui chegados, encontraram braços e corações amigos, que os receberam, com jubilo e carinho: foram, por parte da colônia paraense, o eminente senador Lauro Sodré, e por parte do governo do diguissimo Dr. Arthur Bernardes, o almirante Ministro da marinha.

Não podemos nem devemos olvidar o nome do prestimoso e digno capitão de fragata Frederico Villar, director da inspeccoria de pesca, que, com o seu incontestável prestigio pessoal e as qualidades altruísticas da sua grande alma, quiz saudar pessoalmente e amparar, como saudou e amparou os arrojados e heroicos marujos, considerando-os como irmãos nas afanosas lides do mar.

O venerado e querido almirante Alexandrino, que só viveu e vive ainda para as glórias que o mar pode offerecer a quem sempre lhe dedicou o melhor da sua existência, da sua vida, não tem poupado esforços para suavizar, nesta capital, a situação desse punhado de valentes marujos da nossa frota mercante.

O almirante Alexandrino bem sabe e não se esquece desta grande verdade: que todos os marinheiros que assentam praça nos navios da armada, saídos da Escola de Aprendizes Marinheiros do Pará, são competentes, disciplinados e amigos da ordem.

Uma idéa triste, porém, nesta altura, nos assalta! É a idéa de que não vá acontecer aos cinco heroes desta gloriosa viagem o que aconteceu já ao nosso glorioso patrício, o heroico aviador Pinto Martins, que realizou, com grande êxito, o raid Nova York – Rio de Janeiro.

Que amanhã também estes não caiam no baratho do esquecimento impatriótico.

Os provectoros pilotos João Nunes e Flavio Moreira, bem como os três marujos da guarnição da vigilenga “Quinze de agosto”, devem ser sempre lembrados na historia dos grandes acontecimentos náuticos do Brasil. ”

VISITA DOS PESCADORES NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

No dia 19 de fevereiro de 1924, foi publicado no DOU-4977, a visita dos pescadores que realizaram o raid Belém-Rio de Janeiro:

“O Sr. Presidente, da Republica recebeu no Palacio Rio Negro, os Srs. Flavio Moreira e João Nunes commandante e piloto da vigilenga “15 de agosto”, que acaba de chegar ao Rio de Janeiro, vinda da capital do Estado do Pará. - Os referidos jangadeiros foram apresentados ao Sr. Dr. Arthur Bernardes, Presidente da República, pelos Srs. Deputado Dyonisio Bentes, representante daquele Estado na Camara, e o comandante Frederico Villar, director do Serviço de Pesca, que foram recebidos em audiencia pelo chefe do Estado”.

MISSA EM AÇÃO DE GRAÇAS AOS PESCADORES

O jornal “Correio da Manhã” do Rio de Janeiro, em 29 de fevereiro de 1924 publicou a reportagem da missa em ação de graças aos pescadores vigilengos:

Os intrépidos marujos da Vigilenga “Quinze de Agosto”

Revestiu-se de commovente solennidade a missa em acção de graças que o Patronato Nacional dos Pescadores mandou rezar, hontem na matriz de São Francisco Xavier, em acção de graças pelo êxito do raid que os intrépidos marujos da vigilenga “Quinze de Agosto” levaram a effeito do Pará ao Rio.

A cerimonia religiosa teve grande e selecta assistência e o concurso do corpo coral de Santa Cecilia, que, sob a direcção do maestro Strut, executou trechos sacros de Perosi e Viadana.

A parte mais tocante da cerimonia foi a oração pronunciada ao Evangelho pelo conego Francisco Mac-Dowell.

O illustre orador sacro, dissertando sobre o thema: "Due in altum", exaltou o valor dos marinheiros paraenses que, em frágil embarcação, guiados pela fé, dominados pela esperança e crentes em um Poder Supremo, que nunca abandona aquelles que lhe confiam o êxito de empreendimentos nobres, se aventuram á longa e perigosa travessia de Belém do Pará à Guanabara.

"Due in altum" (para o alto) - disse o conego Mac-Dowell. Fóra essa a divisa com que os marinheiros paraenses se haviam lançados ao mar mysterioso, ora bravio como o leão ferido, ora calmo como o carneiro, mas sempre cheio de abysmos, tempestades, de traições, de carneiradas.

É, terminado, o orador exclamou: "O vosso grito foi ouvido por todos os brasileiros e todos nós estamos dispostos a levantar para o Alto, para o heroísmo, para a gloria, o Brasil, a pátria estremecida dos nossos corações, não obstante todas as difficuldades e empecilhos postos pelos seus próprios filhos, á vocação a que está fadado".

GREMIO PARAENSE FAZ HOMENAGEM AOS TRIPULANTES DO "15 DE AGOSTO".

Jornal "Correio da Manhã"

No dia 9 de março o Gremio Paraense promoveu uma recepção aos heroicos pilotos e marinheiros da vigilenga "Quinze de Agosto", que fez o raid Belém-Rio. A recepção teve logar, hontem no salão nobre do club de Engenharia, lindamente ornamentado de flores naturaes, vendo-se atrás da mesa, desfraldado, o pavilhão paraense.

Presidiu a sessão o senador Lauro Sodré, que tinha aos seus lados os Drs. Aarão Reis, Catramby, Carlos Seidi e commandantes. Carlos de Carvalho e Frederico Villar. Falou saudando os tripulantes da vigilenga o engenheiro José Agostinho dos Reis, que em palavras entusiásticas enalteceu feito da vigilenga, cuja tripulação ali se encontrava.

Falou em seguida o Sr. Flavio Moreira que fez entrega ao Sr. Lauro Sodré e ao “leader” da bancada, na câmara, das mensagens de que foi portador, sendo essa cerimonia coroada de applausos, pelos presentes quasi todos membros da colonia paraense. O orador fez uma descrição da viagem, cujos episódios salientou e que demonstrou o valor e energia daquelles cinco brasileiros.

Encerrando a cessão, o senador Lauro Sodré agradeceu ao comparecimento de todos áquella homenagem aos seus dignos conterrâneos.

No saguão tocou uma banda de musica militar.

ENTREGA DA VIGILENGA “15 DE AGOSTO” AOS ESCOTEIROS DO MAR

No dia 16 de março de 1924, as 4:30 horas da tarde, realizou-se nas docas do Mercado Velho, a solenidade da entrega da vigilenga “Quinze de Agosto”, em que os valentes nortistas fizeram o estupendo raid do Pará ao Rio, aos escoteiros do mar.

Usou da palavra o commandante da embarcação o Sr. Flavio Moreira, que produziu uma bella allocução. Findo a mesma, os pequenos escoteiros arriaram as bandeiras do barco ao som do hynno Nacional e as substituíram pelo pavilhão nacional.

Respondeu, então, agradecendo, o commandantes Benjamim Sodré, presidente da Federação dos Escoteiros do Mar.

Em seguida foi lida a acta da entrega da vigilenga, sendo assignada pelos presentes.



Doca do mercado velho no Rio de Janeiro

A VOLTA PARA BELÉM

Jornal “Correio da Manhã”

Os destemidos caboclos paraenses, que vieram demonstrar, com o raid Belém-Rio, na vigienga “Quinze de Agosto”, não terem desaparecido totalmente as qualidades de resistência, coragem, tenacidade e intrepidez de nossa raça, tiveram de voltar á terra natal com passagem de prôa, num dos paquetes do Loyd Brasileiro. Foi apenas o que lograram obter do governo, assim mesmo graças aos bons officios do Gemio Paraense, os heroicos patrícios do extremo norte. Se não Fóra a intervenção de um official da Armada, bem quisto da situação, até o commandante e o piloto da “Quinze de Agosto” ficaram condemnados a regressar arranchados na gamella da prôa e expostos ao frio despertar diário, sob a acção inclemente das mangueiras de bordo.

É natural que assim acontecesse. Dizem que o Pará está em precárias condições financeiras e a situação de sua representação aqui também não é lá para que digamos... O Sr. Dionysio é clinico e tem as castanhas de Obidos; o sr. Eurico, a advocacia e o Banco do Pará; o sr. Lemos idem, quanto á primeira vantagem, além dos remanescentes de seu tio; o sr. Prado, um dinheirinho modesto, empregado em rendosas industrias; o sr. Miranda, fazendas em Marajó e sociedade no mercado do ferro; o sr. Lyra, duas heranças consecutivas, consolidadas em prédios na zona grandemente valorizada de Copacabana e em acções de bancos e companhias.

Se essa gente, mesmo na penúria em que se acha, tomasse a humanitária iniciativa em favor dos arrojados caboclos, estes poderiam, pelo menos, voltar como passageiros de segunda classe, sofrivelmente compensados dos dias e das tormentosas noites passadas em pleno mar, com o intuito unico de affirmarem as tradições da raça brasileira.

POEMAS PARA AS VIGILENGAS E VIGILENGOS

Transcrevemos na íntegra os poemas de **Balbino Massaroca**, publicados no jornal “O Paiz” em homenagem ao feito histórico do raid Belém-Rio de Janeiro e que enche de orgulho os corações do povo Vigiense.

O trem de ferro de cendras, na lenga-lenga. É muito menos difícil do que a “Vigilenga”.
Muitíssimo menos!
Mas muitíssimo menos!
A “Vigilenga” vem da borracha, vem do Pará.
Vem cheinha de tupinambá.
Ah!
E como ella encolhe e espicha, mas não racha!
Passou em Cabo Frio, e num momento.
O cabo virou sargento.
E no andar em que as divisas vão.
Amanhã de madrugada o cabo é capitão.
Passou em Cabo Frio e o cabo esquentou
E a “Vigilenga” chegou.
E a “Vigilenga” não chegou.
Chegar ou não chegar –diz-se no hamleto -
Quando a emenda não é pior que o soneto.
Chegou.
Ancorooa.
Desancorooa.
Ré-ré-ré-ró-ré-ré – a ancora fazia.
- Nossa Senhora dos Navegantes - o piloto dizia.
“Ó chico malandro puxa ahí a bujarrona!
Mas o chico estava todo fagueiro na sanfona...
Com um ar de siry gaita!
E o piloto bifou: - larga essa gaita!
Chico largou. Então
A “Vigilenga” tufou a vela e meteu a proa no fundão.
- Adeus, Cabo Frio, porrete quente.
“Que tanto bem cá por dentro faz na tripinha da gente!

POEMAS SOBRE AS VIGILENGAS QUANDO PASSOU NA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO DO RIO DE JANEIRO E CABO FRIO-RJ, PUBLICADO NO JORNAL O PAIZ EM 1924.

A Abner Mourão, o irreductível adversário do futurismo, e a Paulo Silveira, o irresistível interprete de Apollinaira, este poema de exegese intuspectiva, para que se reconciliem tão claras e bem-fadadas almas.

Sob a tormenta, sob o furacachorro, a tempestade medonha.

Sob o pampeiro.

Radiante solarenga.

Entra a “Vigilenga”.

Nesta muita heroica e leal cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro!

Ruque-te! Ruque-te! Ruque-te!

Curri-curri-curri-curri-curri!

A vela sobe.

O vento.

- Sonoridade vácuca – é um derramamento

Cerebral de um universo desmollecularizado!

O seu assobio protophonico, desesperado,

Foooooo! Fooooou! Uaaá! Uaaá!

Desviriliza as enxarcias e o gurupés!

Onde o piloto fleugmaticamente lava os pés!

Um tubarão – esbirro de nepinno – vai passando:

- Ai que cheirinho de pé de quem está se lavando!

“É um cheirinho de pé todo especial!

“Não faz mal!

- Se te péga! E a sua guela demesuradamente aberta.

Lembrava ao tempo da guerra uma grossa berthta.

Porque entre um tubarão

E um alemão

O símile é tão igual que não sei se lhes diga:

O alemão come com a boca e o tubarão com a barriga!

Súbito, o firmamento se enche de trevas pávidas!

Passam vulcões de nuvens grávidas,

Baixo, roçando o mastaréu da “Vigilenga”,

Que na cova do mar resiste, meio capenga,

Mas vai resistindo, vai correndo,

Vai resistindo,

Vai correndo,

Correndo,

Resistindo,

Rindo,

Tindo!

Fió-fiá-fiú!

Zú-zú-zú-zú-quitibru-prú!

(É o vento, alma de cão: aqui fica a explicação).

Ó Chico, bóia,

Traze a bóia!

Berra o piloto e se some,

Com fome.

E sob o temporal cyclónico a panela,

Canta com a alma de sinderella,

No suplico de tântalo, sob a lei de Salomão.

E o piloto faminto: - O Chico já ferveu o feijão!

Trrrrroooó – Tchepein! Terrrrroooô- Tchepein!

É o trovão além!

- Chico recolhe a isca!

Vai cair faísca!

E a chuva chove,

- Tira a prova dos nove,

*No morro da viúva,
Chove chuva,
Chuva chove,
Chuva,
Chove
E se espalha,
Na cordoalha
E escorre,
E a chuva morre,
No mar e todo elle como se tivesse tomado um...pifão.*

ENTREGA DE MEDALHAS AOS VIGILENGOS.

O JORNAL “O Paiz” publicou no dia 20 de novembro de 1926, a matéria do dia da bandeira:

“PARÁ, 19 (Especial para O PAIZ) – A festa promovida pelo governador do Estado nas praças do Sport Club e do Club do Remo, em comemoração á data da bandeira excedeu a expectativa, tal foi o brilho e entusiasmo de que ao revestiu. (...)

A seguir fez a distribuição dos premios D. Pedro II e Dr. Arthur Bernardes aos alumnos maiores que obtiveram as melhores notas nos exames finais; e medalhas aos emprehendedores do raid Belém – Rio de Janeiro, na canôa “Quinze de Agosto” por ocasião do centenario da independência.

Yole Club do Pará, da capital Belém. O clube foi fundado com o intuito da prática dos esportes aquáticos, sobretudo, o remo, foi fundado em 30 de novembro de 1916. A sua Sede ficava localizada na Rua Siqueira Mendes, 30, bairro da Cidade Velha – Belém (PA). O clube foi responsável pela maior feito náutico da América do Sul realizando em uma canoa vigilenga “15 de Agosto” o Raid Belém-Rio de Janeiro em 1923. (Fonte: “O Jornal” de São Luiz – Ma)

VIGILENGA “JURUNA” OS AVIADORES ARGENTINOS E O PESCADOR VIGILENGO JOSINO DOS ANJOS CARDOSO.

O PROJETO DE UM HERÓI DA AVIAÇÃO NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Entre o fim da Primeira Guerra e o ano de 1924 Olivero participa de diversos raids aéreos na Argentina e experiências de voo em grande altitude, visando um melhor aproveitamento aéreo sobre a Cordilheira do Andes. Em uma delas sofreu um grave acidente que lhe deixou sequelas. Em 1924 realiza diversas experiências com radiofonia aérea. Em 1925 inicia os preparativos, junto com Duggan, do Raid aéreo Nova York – Buenos Aires.

No dia 24 de maio de 1926, decolava da base aeronaval americana de Miller Field, em Nova York, um hidroavião Savoia-Marchetti S 59, pintado com as cores azul e branco, sendo conduzido por três ocupantes e seguindo em direção sul, estava decolando o “Buenos Aires”.

A ideia desta viagem tivera início em 1925 e tinha como objetivo abrir uma rota aérea para futuros voos com passageiros. Os autores desta ideia foram os pilotos Eduardo Olivero e Bernardo Duggan.

Com os dados das viagens de Hinton, os argentinos começaram a traçar a sua rota. Decidiram, como a maioria dos aviadores da época, por utilizar um hidroavião. Concluíram que a aeronave ideal seria o Savoia-Marchetti S-59.

Na Itália, acompanham a construção e entrega de sua aeronave que contava com motores de 400hp de potência, a potentosa velocidade máxima de 176 km/h, autonomia de 1.400 km e uma carga de total de 900 litros de combustível. Isso tudo sem rádio e outras máquinas de apoio ao voo.

Finalmente o hidroavião é completado com as tradicionais cores nacionais Argentinas e despachado através de navio para Nova York. Neste momento junta-se aos dois argentinos o italiano Júlio Campanelli, executando o trabalho de mecânico.

Foram necessários 10 longos anos para que um argentino, herói da Primeira Guerra Mundial, tornasse realidade o sonho de Santos-Dumont e abrisse a rota Nova York/Buenos Aires no ano de 1926: Eduardo Alfredo Olivero, junto a Duggan e

Campanelli, havia, assim, assimilado o ideário de Santos-Dumont e compartilhava do seu enunciado de unir e, não, dividir. Até nessa façanha, encontrava-se imanente o espírito de Santos-Dumont.

OS ARGENTINOS PARTINDO DA TERRA DO TIO SAM RUMO A BELÉM.

Nos Estados Unidos são tratados com honras, recebendo apoio incondicional das autoridades locais, inclusive com liberação de aterrissagem em bases americanas durante o trajeto.



O hidroavião Buenos Aires, encontrado pela Vigilenga 'JURUNA'. Ancorado na baía de guajará no hidroporto de Belém, situado hoje o ver-o-rio.

Realizam várias provas e no dia 24 de maio de 1926, decolam em direção sul, com a primeira parada será em Chaleston, no estado da Carolina do Sul, depois Miami, seguindo para Havana, em Cuba. Neste país passam ainda pelas cidades de Cienfuegos e Guantanamo. Depois seguem para Porto Príncipe, no Haiti, aonde são ovacionados por grandes multidões, depois Santo Domingo, na República Dominicana, seguindo na sequência para San Juan (Porto Rico), Ilhas Virgens, Montserrat, Guadalupe, Martinica e Trinidad e Tobago.

Neste ponto deixam de sobrevoar as paradisíacas ilhas caribenhas e atingem a América do Sul pela Guiana Inglesa (atual Guiana), chegando a capital Gorgetown, depois Paramaribo, na Guiana Holandês (atual Suriname), em seguida Caiena, na Guiana Francesa com destino a Belém do Pará.

Com a descida em Caiena seria difícil devido ao mau estado do mar, não amerissaram como foi planejado, partiram de Paramaribo as 7:30hs com carga completa de nafta, combustível usado pelo avião que permitia perfeitamente autonomia de voo até Belém.

A partir deste ponto ocorreria o incidente mais grave de todo o trajeto e o mais inusitado resgate na ilha de maracá pelos pescadores vigilengos a bordo da canoa 'JURUNA'.

A ESPERA DOS AVIADORES EM BELÉM

Dia 14 de junho de 1926, o hidroavião era esperado em Belém, porém isso não aconteceu, o que se sabe por telegrama que os aviadores passaram por Caiena rumo a Cunani no Pará. Reina grande preocupação ao povo de Belém, Maranhão, Bahia e Recife, pois faziam parte da rota, que anseia por notícia por não saber o que tivera acontecidos aos azes argentinos que vinham realizando feito tão brilhante. Em Buenos Aires a mãe do piloto Duggan esteve na embaixada do Brasil solicitando apoio no sentido de descobrir o paradeiro dos pilotos; o embaixador Rodrigues Alves telegrafou para o governo brasileiro comunicando a solicitação da mãe de um dos pilotos e o presidente do Brasil respondeu que empregará todos os recursos na busca dos aviadores, porem dispensa o auxílio financeiro oferecido pela mãe de Duggan.

O jornal "La Nacion" comenta o gesto simpático do representante do Brasil, dizendo que isto constitui um augúrio feliz para o encontro dos aviadores.

Dia 15 foi oficializado o desaparecimento dos aviadores argentinos.

No dia 15 a senhora Duggan telegrafou para o governador de Caiena, pedindo que fretasse um navio para procurar os aviadores, porém, não teve resposta. No dia 18 ainda não tinham nenhuma notícia do paradeiro dos aviadores, o governador do Pará acredita que os aviadores amerissaram por falta de combustível sem maior incidente, pois o trecho mais difícil fora transposto.

O governo Argentino solicitou ao Brasil apoio com sua fragata na busca dos aviadores. O ministro das relações exteriores da Argentina solicitou ao Consul Argentino em Belém, ordenando-lhe o frete com maior urgência de embarcações para fazer busca na região de Cunani e Calçoene, provavelmente tenham amerissado nesse local par evitar ventos contrários, segundo informação vindo de Paramaribo que abasteceram o hidroavião com nafta suficiente para chegar até Belém.

O Dr. Sojo, diretor de "La Nacion", de Buenos Aires, telegrafou ao Dr. Santos Jacintho, diretor da Companhia Nacional de Navegação Costeira, (essa empresa foi fundada em 1882 pelos descendentes de armador português que imigrou para o

Brasil), pedindo lhe prestasse o seu concurso na procura dos aviadores argentinos. O Dr. Santos logo que recebeu esse despacho, mandou o vapor “Itaquatiá” do Rio de Janeiro para o Norte na direção onde se supõe ter ocorrido o desastre do hidroavião.

A estação de rádio de Belém recebeu informações de que o hidroavião não desceu em caiena, mas informaram que foram vistos os aviadores no dia 13 de junho às 10 horas da manhã amerissando no cabo Orange e retomando o voo em direção ao Brasil. No dia 18 de junho o ministro da marinha do Brasil determinou ao capitão de fragatas Carlos Alves de Sousa, diretor de aeronáutica o envio da frotilha de hidroaviões para o norte do Brasil para fazer buscas aos aviadores Argentinos. O governador da Guiana Francesa informou que na mesma data retornou da cidade do Oiapoque o vapor que enviou para fazer busca na costa Brasileira, mas nada encontrou. No dia 19 em substituição ao “Ajuricaba” que regressou avariado, o governo do Pará fretou da Companhia Lamport um possante rebocador, no mesmo dia zarpar de Belém o possante rebocador” Triunpho”, com médicos e ambulância e suficiente suprimento de apoio na busca dos aviadores.

No dia 19 o jornal “O Paiz” publicou um artigo de Condreau, descrevendo a região de Cunani como larga, profunda e solene. Está na latitude 2° e 49’ distante de Belém, entre Calçoene e Caciporé. Contam as lendas de seus pescadores, que os índios tinham a suavidade da atmosfera, a pureza do céu e o perfume da floresta. A ictiologia é variada, a flora e a fauna abundante. Descreve o referido autor vastas savanas que denomina de jardim do mundo destinado a colher a última evolução do progresso.

A mata acompanha longitudinalmente o rio, do outro lado dominam campinas de criação, terreno acidentado, divisando-se os longínquos espigões de Tumucumaque, aonde procede a águia amazônica. A aldeia de Cunani, a margem esquerda, está distante da foz a 20 quilômetros, e recorda a missão francesa, promovida por Malonet, ministro da marinha de Luiz XVIII, fundada por jesuítas portugueses. A história dessa região é movimentada com a façanha de “Cabralzinho”.

Todos os outros rios da região têm moradores na embocadura que poderão socorrer os aviadores argentinos.

A meia noite do dia 19, partiu com destino a costa norte o “destroyer Alagoas” levando gasolina a fim de socorrer os aviadores e ao meio dia do dia 20 deve partir outro avião.



O “Destroyer Alagoas” que fez busca aos aviadores. Fonte: navypedia.

O POUSO FORÇADO

Na tarde de domingo às 13:35hs no dia 13 de junho, Raymundo Dias, o segundo piloto da “Juruna” estava na proa manejando a bujarrona, junto com Josino Cardoso que estava pilotando a canoa, o resto da tripulação estavam dormindo. Os pescadores estavam aproveitando a vazante com destino ao lugar ‘peso d’água’, enfiara a Juruna pelo igarapé do inferno, furo entre ‘terra grande’ e a ilha de Maracá para realizar a última linhada. Quando iam navegando Raymundo escutou um estrondo sem saber de onde vinha, disse então a Josino: *“aquilo só pode ser um avião, pois me lembrei do Pinto Martins, que também caiu e eu também vi”*. Josino respondeu: *“é o vapor do Amapá”*. Raymundo continuava a escutar o estrondo e disse a Josino: *“o estrondo era de avião e não de vapor, pois este passava em dia de quarto e dia de quarto era quinze”*. Raimundo disse: *“olhei para o céu e vi um avião muito alto parecendo um passarinho, em pouco tempo ele aumentava de tamanho parecendo um urubu, rompendo umas nuvens carregada de chuva”*.

Enquanto as notícias no Brasil e Argentina se debruçavam no desaparecimento dos aviadores. Os aventureiros do ar no dia 13 de junho, com várias horas de voo em espaço aéreo Brasileiro foram surpreendidos por uma série de tormentas que se sucediam com rapidez e alarmante. O vento muito forte não permitia velocidade superior a 95 km por hora o que fazia os aviadores a pensar em um acidente fatal, pois o hidroavião estava consumindo combustível excessivamente, naquela época a costa norte do atual estado do Amapá era pouco habitada, com muita dificuldade conseguiram avistar a ilha de maracá, com pouco combustível que poderia render

apenas meia hora de voo. Sem muito o que fazer contornaram a ilha e sobrevoando o furadouro de maracá, avistaram uma pequena embarcação próximo a ilha na embocadura do igarapé do inferno, sem alternativa e com o mar muito agitado, desesperadamente amerissaram o hidroavião, um pouco adiante em torno de 100 metros da canoa pesqueira juruna para que os pescadores pudessem vê-los.

O vento trabalhava de sul e o mar estava macio com o resto da vazante, pois o mar só é agitado na enchente, Raymundo disse: *“E mau eu abri e fechei os olhos o bruto desceu junto de nós, mais ou menos cem metros. Um aviador nos chamou com um lenço, e como o vento estivesse morrendo, caímos na jinga em direção dele”*. Raymundo disse a Josino: *“aquilo é igual do Pinto Martins, os homens têm pouca comida e estão sem gasômetro”*.

Josino observou o pouso forçado do hidroavião, interrompeu a pescaria, mandou arriar a vela e remar com a faia até o avião. Para ser bem preciso o hidroavião fez o pouso forçado perto do furo do inferno e o lugar ‘purgatório’ perto do boqueirão do Amapá, que é o lugar mais perigoso da costa norte, durante o fluxo da maré a correnteza é muito forte e o hidroavião seria destruído.

As 15:35 hs a canoa juruna encostou no Buenos Aires. A pescaria estava prestes a terminar pois ainda tinha cinco sacas de sal para desmanchar, a canoa tinha capacidade para 250 arrobas ou 3,75 toneladas de gurijuba salgada, na ocasião a canoa apresentava 200 arrobas. Nessa época a grude da gurijuba era o produto mais valorizado, produto de exportação para a Inglaterra, a canoa juruna estava com uma quantidade de 200 a 300 quilos de grude, porém o mais importante era salvar os aviadores.

Por conta da corrida do grude para exportação, o fluxo de canoas vigilengas era muito grande na foz do rio Amazonas até o cabo Orange, região de frequência de gurijuba, extremo norte do Brasil, fronteira com as Guianas. Geralmente os pescadores aos domingos estavam ancorados em algum rio da região para descanso, geralmente no igarapé da cidade que fica na ilha de Maracá, ponto estratégico dos pescadores vigilengos, entretanto Josino e sua tripulação estavam ganhando tempo para completar o desmanche do sal e completar a carga e por sorte os aviadores puderam avistar, caso contrário a história seria outra.

Com muito esforço e habilidade do pescador vigilengo Josino Cardoso e sua tripulação conseguiram embarcar os aviadores na canoa vigilenga 'Juruna'. Os aviadores queriam saber a língua falada pelos vigilengos, depois de várias tentativas em outras línguas conseguiram entender a língua portuguesa que é muito próxima ao espanhol, então começaram a ser comunicar e os argentinos queriam gratificar os vigilengos pelo resgate, mas o pescador Josino não aceitou. Duggan descreve a região de maracá como de fortes correntezas e tempestades e que aquela embarcação foi colocada ali pela Divina Providência.



Pintura a óleo sobre tela do resgate do hidroavião na ilha de maracá. Acervo: Ailson Cardoso.

Por uma coincidência impressionante, canoa vigilenga "Juruna", levava na portinhola de popa uma estampa da virgem de Nova Pompéia, que era a protetora dos aviadores no *raid* e a canoa estava pintada de azul e branco cores da Argentina. Josino Cardoso atou com um cabo novo de manilha e reboca o hidroavião acima da fazenda do Coronel Coutinho Junior até o 'igarapé da cidade' que fica 12 quilômetros do local do pouso forçado do hidroavião, justamente no furadouro que separa a ilha de marca da 'terra grande', pois aquela região é muito perigosa com fortes correntezas assim poderia destruir o hidroavião.

Passavam das cinco da tarde e a maré começava a encher quando chegaram a um ponto favorável, Josino parou de navegar e impediu os aviadores a se desatarem da embarcação, para a sua efetiva segurança convinha permanecer atrelada a embarcação. Oliveiro e Duggan preferem pernoitar na vigilenga e Campanelli no hidroavião e assim dormiram todos depois de uma boa talegada de café. No dia seguinte os argentinos pediram reboque do hidroavião até Vigia, Josino disse que era

difícil por causa da montagem do cabo norte. Os aviadores indagaram se em Vigia tinha serviço de telégrafo, os pescadores responderam que sim.

O aviador Duggan, ficou impressionado com os valentes e robustos vigilengos que manobravam magistralmente o 'Juruna' conseguindo abordar o 'Buenos Aires' apesar da corrente marítima muito forte que por momentos se intensificava. Restaurados da fome comendo riquíssimo peixe amazônico, gurijuba com farinha de mandioca e dando trago de cachaça. "*Escapamos da morte devido ao incrível sangue frio e a estupenda têmpera muscular dos caboclos vigilengo*", disse Duggan. Campanelli também entusiasmado com sua bravura lhe ofereceu seu relógio de ouro com valor de 380,00 pesos como presente.

Os pescadores vigilengos eram de estatura mais avantajados e musculosos, pudera pois esses valentes eram verdadeiras máquinas humanas de içar vela, arrancar ancora de 80 quilos do fundo lodoso, jogar ancorotes de 8 quilos dos espinheis, embarcar gurijubas de 30 Kg na despesca e o desconforto que a canoa oferecia. As vigilengas eram desprovidas de equipamentos de salvatagem, a não ser as boias de cuia do espinhel.

Outros pescadores vigilengos que se encontravam anteriormente pescando na ilha viçosa a 253 Km abaixo de maracá próxima de bailique na foz do rio Amazonas, se oferecem para tomar conta do avião, assim Josino passa a responsabilidade para a tripulação dessa vigilenga como guardiões da aeronave que se encontrava sem avarias. O responsável pela guarda foi o pescador Manoel Ferreira, conhecido por '*Piapan*' a quem Duggam prometeu 1.500 contos de réis até a vinda de socorro de Belém. "*Piapan não deixava encostar nem um casco, o mano não quer perder o bolo grosso*", disse Raymundo Dias.

As nove horas da manhã Josino seguiu viagem rumo a '*terra dos Palhas*', isto é, rumo a Vigia, com os aviadores. Partiu 'Juruna' com o vento sul, vela cheia e escuta folgada, mas as 13 horas o mar encrespou com vento e forte aguaceiro.

Nessa época o inverno na costa norte era muito intenso, com chuvas de até 15 dias sem parar. Há relatos de pescador que passou onze dias e onze noites sob chuva, na foz do rio Calçoene ancorado esperando o tempo melhorar para então realizar a pescaria, nessa época (anos 60), diz Valtinho pescador aposentado morador do bairro do Arapiranga: "*o urubu caia do pau entrevado de tanta chuva e nós debaixo*

do pano e do tordo, lá entre maracá e terra grande e jipioca era pió, muito vento, muita correnteza, muita maresia, as águas se encontram por trás da ilha, e vinha o “cordão d’água” que vem quebrando tudo, até maresia de cinco metro é muito perigoso”.



A viagem de maracá a Vigia durou seis dias, os aviadores estavam atormentados pelo desespero pela falta de notícias para a família e para o país. Os vigilengos e os aviadores lutaram continuamente contra o vento implacável de proa, enfrentado tormentas matematicamente todas as noites e que quase naufragaram às 17 horas do terceiro dia e que eram jogados a mercê das ondas impetuosas, os argentinos alimentavam-se mal, comiam pouco a escoteiro, não suportavam a farinha, o “mal de mer” (porre de ondas do mar), fez com que vomitassem bastante, principalmente quando a juruna lançava o ferro para aguardar a maré, aí era preciso embossar (duas argolas de metal na proa para sustentar ancoragem) a amarra.

Com o velame baixo e ancora levantada para evitar que a canoa virasse e pela perícia do pescador Josino Cardoso à espera do tempo melhorar. “*Os aviadores dormiam pouco por causa do mal cheiro da gurijuba salgada, quando chovia iam para debaixo do toldo com os lenços no nariz ensopado de extrato (perfume)*”, comenta Raymundo. Enquanto isso os vigilengos se comportavam calmamente parecendo que tudo era normal, adestravam o mar com suas bravuras e coragem e os aviadores passando mal. Na canoa faltava a bolacha o pão, para coroar a situação o açúcar terminou de modo que o café era servido amargo.

Campanelli diz que nunca tinha visto mar tão perigoso como o de maracá, pior do que o oceano indico e o mar das Filipinas apesar de considerados perigosos, mas percorreram sem incidentes no ‘raid’ que fez em companhia com Pinedo.

O mestre Josino relatou que durante a viagem de maracá para a Vigia, pelo modo simples os aviadores não se recusaram comer gurijuba embora não terem gostado muito da farinha de mandioca. Com o propósito de chegar logo a Vigia, Josino Cardoso, fez uma escala de navegação sem parar, pois, a canoa juruna estava com bom lastro a base de gurijuba salgada, próximo de três toneladas de peixe que favoreceria a navegação dando boa estabilidade a embarcação, revezando a pilotagem com o primeiro camarada que é o pescador de confiança do encarregado, Raymundo Dias.

Durante a viagem sem parar, a tripulação e os aviadores se alimentavam apenas de farinha e gurijuba salgada cozinhada no fogão a lenha em que os aviadores assistiam a habilidade do cozinheiro preparar as refeições em alto mar, essa prática de cozinhar acontecia no porão da canoa embaixo do bailéu, em uma caixa de madeira preenchida de argila do manguezal e um aro de ferro com tripé inferior fixada na argila e um tripé superior para estabilizar a panela no balanço do mar, que ficava suspensa em um arame.

Duggan ficou impressionado com habilidade do piloto Josino Cardoso navegando em alto mar ser orientando apenas pelos astros, nessa viagem de retorno a constelação guia era o ‘cruzeiro do Sul’ e o ‘plumo’, segundo o pescador aposentado Antônio (conhecido como preto do guará, que era sua esposa), relata: “- *depois que monta o maracá por fora e com vento bom, é só deixar as ‘sete estrelas’ no ‘seio da bijarona’ e seguir rumo*”.

Duggan em certo momento perguntou a Josino que horas eram, Josino olhou para o céu e respondeu dizendo a hora naquele momento, Duggan consultou seu relógio e confirmou que a hora estava correta. Duggan imaginava, como viajar sem bússola, sextante, carta náutica e a noite, como saber se estavam próximo ou não da terra apenas provando a água do mar? Depois da montagem do cabo norte Raymundo Dias, perguntou: “*Então, seu Campanelli; era verdade ou não que nós dizia? O ‘bicho’ (o avião) aguentava a montagem?* ” Campanelli respondeu que não.

Após seis dias de viagem, no dia 20 de junho chegaram em Vigia as 00:00 horas da madrugada, com muita fome foram bater à porta da taberna do *Raiol & irmão*, onde compraram uma lata de paredão e uma garrafa de vinho do porto e retornaram a bordo da canoa vigilenga “juruna”, pela manhã foram para a casa do intendente onde festivamente foram acolhidos, os aviadores trouxeram apenas a roupa do corpo o mapa assinalando o percurso da viagem e as “*costas moídas das juçaras*” (tipo de ripado feito dos troncos do açazeiro, espécie de cama, porem servia para isolar o peixe no porão embaixo do toldo), disse Duggan. Após de terem passado um telegrama para o jornal “folha do Norte” em Belém avisando da sua chegada em Vigia, o governador e as autoridades da marinha providenciaram a urgente condução dos aviadores para Belém.

A BUSCA PELOS AVIADORES

O rebocador “Triumpho”, que saíra em busca dos aviadores, quando ainda não era conhecido o paradeiro dos mesmos, chegou ao porto de Belém no dia 25 de junho. O representante da “United Press”, escreveu as seguintes impressões de viagem:

“Saímos do porto de Belém a 19 de junho, às 7 horas e 40 minutos, chegando em Soure á 1 hora e 20 minutos da madrugada. Desse porto, passámos o seguinte telegramma:

“Vamos passando aqui uma hora e 20 sem noticias”.

A’s 2 e 50, passamos próximo da ilha do machadinho e falamos com a vigilenga “Princesa Vigienze”, que nenhuma noticia nos deu sobre os aviadores. A’s 15 e 5, falamos com a canoa vigilenga “Caprichosa”, com o mesmo resultado. A’s 17 horas

estivemos encalhados em frente a Pompéa Grande e chegamos a Chaves as 2 horas da madrugada de 21, passando o seguinte telegramma:

“Em Chaves não há notícias dos aviadores”

Saimos de Chaves às 5 horas da manhã e às 11 horas estivemos de passagem por Espírito Santo, onde fizemos explorações. Às 21 e meia hora fundeamos em Ponto Espírito Santo e depois passámos a Ponta do Bailique fazendo rumo da ilha de Maracá. Às tres horas da madrugada montámos a ilha de Maracá e cruzámos com o vapor “Oyapock”, que não confirmou a noticia de terem sido encontrados os aviadores.

Depois de tres horas de viagem, ancorámos em frente á fazenda do coronel Coutinho, onde encontrámos sobre o barranco caixas de gasolina deixadas pelo “Pelouros”. No dia 23, ás 6 e meia da manhã, suspendemos e dirigimo-nos para o local onde se achava o avião, á latitude de um gráo 56’ e 10” NE e á longitude de 50° 28’ 40” do meridiano.



Mapa ilustrativo do pouso forçado na ilha de maracá, com base nos relatos da época. Imagem google earth

A's 7 horas da noite fundeámos em frente ao hydro-avião, que está na boca do "Igarapé da cidade" e encontrámos a canoa vigilenga "Dores da Vigia", de propriedade de Aprígio Figueiredo, que estava guardando o avião desde o dia 13 ás 3 horas. No dia 14, os aviadores embarcaram para Vigia na canoa "Jurunas".

Deixei o seguinte cartão: "A United Press, por intermédio do seu representante, felicita os bravos aviadores argentinos do arrojado raid Nova York-Buenos Aires. Bordo do rebocador "Triumpho", 23 de junho de 1926".

De regresso, encontrámos no cabo Norte, á 1 hora da manhã do dia 24, o rebocador "Pelouros". Calculamos que terá chegado a Maracá ás 2 horas.

Tirei documentação photographica da viagem, inclusive do avião e da tripulação do barco.



Canoa paraense (vigilenga) "Juruna", vendo sentados, da esquerda para direita, Duggan, Olivero, Mestre Josino Campos (encarregado da canoa) e Campanelli, no porto de Vigia em 1926. Acervo: jornal 'O Paiz'. (Publicada primeiro no Rio de Janeiro).

O intendente municipal enviou ao diretor do O PAIZ o seguinte telegrama datado de 20 de maio: *"Dr. Alves de Souza – PAIZ-Rio- Azes argentinos chegaram aqui, hospedado nossa casa, trazido pescador vigiense Josino Cardoso ilha Maracá onde amerrissaram falta gasolina. Muitas saudações – Henrique Palha, "Intendente".*

Na Argentina e em Belém se passavam sete dias do desaparecimento dos aviadores, menos para os pescadores vigilengos. Dia 20 Duggan enviou telegrama a

Belém e Buenos Aires informando da sua chegada a Vigia. Abaixo o recorte do jornal 'O Paiz', o telegrama enviado a Buenos Aires, publicado pelo jornal 'La Nacion'.

**UM TELEGRAMA DE DUGGAN
A "LA NACION"**
BUENOS AIRES, 20 (Aust.) —
(Expedido às 10.40 minutos) — "La
Nacion" acaba de receber o seguinte
despacho procedente de Vigia, no
Estado do Pará: "Chegamos a Vigia,
Estado do Pará, às 24 horas. Amanhã
seguirão amplos detalhes. Agra-
decemos vivamente a protecção dis-
pensada por "La Nacion"— Duggan.

O almirante Dommeq Garcia ministro da Marinha argentino, imediatamente telegrafou ao colega brasileiro almirante Pinto da Luz, agradecendo a espontânea colaboração da armada brasileira na procura dos destemidos aviadores, nesse mesmo sentido foram remetidos inúmeros telegramas ao presidente do Brasil Arthur Bernardes.

MAPA DA ROTA DO 'RAID' NOVA YORK - BUENOS AIRES EM 1926



Mapa da rota do Raid até o ponto do pouso forçado na ilha de Maracá no estado do Pará em 1926. Mapa elaborado por Ailson Cardoso a partir dos registros na época.

FELICIDADE DA MÃE DO AVIADOR

Quando recebeu a notícia de que tinham sido finalmente encontrados os aviadores, Adréa Duggan a mãe do aviador Duggan estava rezando na igreja de Nossa Senhora de Pompéia que é, como se sabe a padroeira dos aviadores argentinos e que estava estampada na portinhola trazeira da “Juruna”. Quando o prior da igreja lhe comunicou o feliz encontro dos aviadores, nesse momento a felicidade e a alegria nos semblantes dos fiéis se manifestou.

MISSA PARA OS AVIADORES

No dia 22 de junho foi realizada na igreja matriz de Vigia uma missa celebrada pelo padre Alcides Paranhos em ação de graça pelo encontro dos aviadores na ilha de Maracá, com a presença de várias autoridades local.

O QUE DISSE DUGGAN AO JORNAL

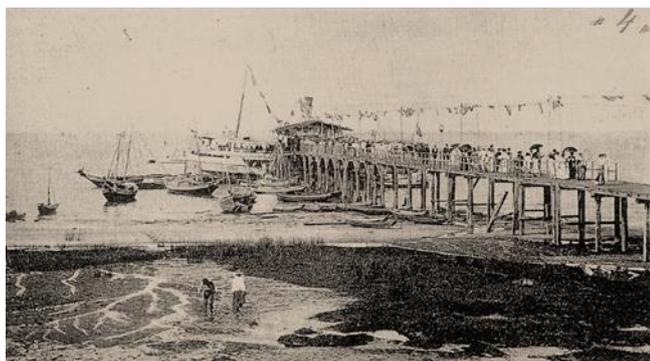
“Por uma coincidência Impressionante, aquella embarcação salvadora levava na pôpa uma estampa da Virgem de Nossa Senhora de Pompeia, que é a nossa Padroeira no "raid", a canoa estava pintada na cor azul e branco, as cores de nossa Pátria”.

Passaram-se agora os nossos sofrimentos, cujos vestígios serão esquecidos somente pelo cumprimento do nosso dever e com os beijos de nossas mães única recompensa que pedimos pelo nosso esforço.

Estamos em Vigia, esperando gasolina e meios de seguir imediatamente para Maracá, de onde continuaremos nosso “raid”.

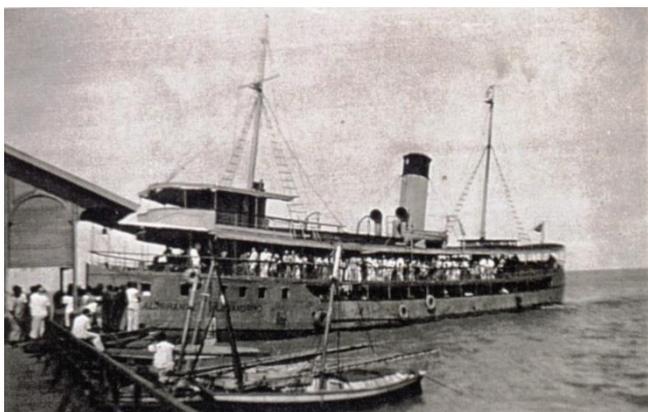
JOSINO CARDOSO VAI A BELÉM E PASSA A NOITE EM MOSQUEIRO

O repórter Martinho Pinto da “Folha do Norte” e Antenor Cavalcanti da imprensa “La Nacion”, estampou a interessantíssima reportagem da chegada de Josino em Belém: *“Josino aportou as 8 horas de anteontem ao Mosqueiro, e como a canoa vigilenga em que viajava, a “Lealdade”, de Propriedade de Manoel Leal, comerciante na Vigia, não pudesse vir até ao Guajará, desembarcou naquela vila, onde pernoitou na casa de um velho camarada.*



Trapiche de mosqueiro onde Josino desembarcou e as vigilengas (fotografia de 1908). Acervo: Pedro Paulo.

Pela manhã, tomou o “Almirante Alexandrino”, no qual chegou a Belém. Pondo o pé em terra, dirigiu se a FOLHA, a cujo diretor participara telegraficamente, a sua presença ali, acompanhado de seu sobrinho Josino de Deus e Souza.” A finalidade da viagem de Josino a Belém, a convite da “Folha do Norte” e “La Nacion”, uma entrevista completa com o homem do mar a respeito do salvamento dos aviadores.



O vapor “Almirante Alexandrino” e a vigilenga bolacheira no trapiche de Mosqueiro. Fonte: blog mosqueirando.

JOSINO RECUSA O PREMIO

O Consul argentino na cidade de Belém, recebeu um telegrama no dia 26 de junho da Sra. Duggan ordenando o pagamento do prêmio que oferecera a quem descobrisse seu filho, achando se o dinheiro no banco a disposição de Josino. O intrépido caboclo recusou novamente a recompensa. O Consul comunicou a progenitora do aviador o gesto de Josino.

O POVO ARGENTINO CORREU

Em Buenos Aires, assim que o povo soube da notícia do encontro dos aviadores, improvisou uma entusiasmada manifestação partindo rumo a embaixada brasileira, no entanto foram informados que o embaixador Rodrigues Alves estava hospedado no Plaza Hotel, para lá se dirigiram os manifestantes, levando bandeiras argentinas e brasileiras. A manifestação era idêntica aos dos torcedores de futebol ao vencer a final em copa do mundo, erguendo bandeiras do Brasil e da Argentina.

Chegando ao hotel, destacou-se uma comissão para pedir ao embaixador brasileiro que aparecesse nos balcões do hotel afim de assistir à manifestação que lhe seria feita. Enquanto isto o povo se comprimia, vivava calorosamente o Brasil. Atendendo prontamente que lhe era solicitado, o embaixador Rodrigues Alves acompanhado de sua Senhora, do 1º secretário Dr. Gastão do Rio Branco e do capitão Benício, apareceu na sacada principal do hotel sendo todos aclamados pelo povo argentino.

Um orador popular em nome dos manifestantes, saudou então o Brasil, agradecendo ao presidente e ao embaixador brasileiro a colaboração fraternal prestada em favor da descoberta do paradeiro de Duggan e Olivero e Campanelli. Terminado, pediu a todos que o acompanhasse em um cordial “viva” o Brasil, “país irmão e amigo”. Rodrigues Alves agradeceu em nome do Brasil a manifestação argentina.

Luiz A. Malaphte, presidente da comissão da mocidade estudantil da Argentina, ofereceu ao intendente de Belém o convite para Josino Cardoso visitar Buenos Aires por ocasião da festa da pátria argentina, patrocinado pela comissão.

Leu em seguida o telegrama que tinha recebido do ministro Felix Pacheco. O povo argentino novamente se dirigiu em marcha rumo às redações dos jornais e as agencias telegráficas com “viva o Brasil”.

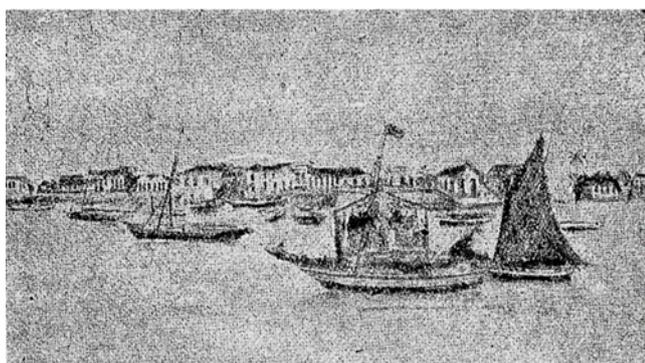
OS FESTEJOS EM VIGIA

Enquanto isso, os aviadores percorreram a cidade de Vigia em um automóvel em companhia do intendente Coronel Henrique Moura Palha que lhe ofereceu um baile no Paço Municipal. O banquete que o intendente ofereceu aos sobreviventes foi

muito cordial. A noite foi realizada uma festa de gala na sede da banda de música União Vigiense sob a regência do maestro com a presença de autoridades locais.



Paço Municipal onde os aviadores foram recepcionados pelo intendente Henrique palha em 1926. Acervo: retrografia vigilenga.



Gravura da orla da Vigia em frente do trapiche, publicada no jornal 'O Paiz' em 1926. Acervo: Biblioteca Nacional

Os aviadores telegrafaram para o Consul da argentina em Belém solicitando duas bandeiras uma da Argentina e outra do Brasil para ser içada no avião. Duggan agradeceu a hospitalidade do intendente e do governador do Pará, enalteceu o pescador vigilengo Josino Cardoso dizendo que: “*Se esse bravo pescador demorasse mais uma hora para salvar-nos estaríamos fritos*”, e foi muito aplaudido.

AGRADECIMENTOS AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Dia 22 de junho o Sr. Angelo Gallardo, ministro das relações exteriores, telegrafou ao Senhor Mora e Araujo, embaixador argentino no Rio de Janeiro, encarregando-o de agradecer ao Senhor Felix Pacheco, chanceler brasileiro, todo o apoio que o presidente do Brasil Arthur Bernardes, prestou aos aviadores argentinos.

Seguiu dia 28 de junho, de Belém para Vigia o rebocador 'PELOROS' que conduziu os aviadores até a ilha de Maracá. Os aviadores adiaram a viagem do dia 29 de junho para a meia noite, o motivo do adiamento foi terem os aviadores participar às 20 horas de uma grande sessão especial comemorativa do dia do pescador na cidade de Vigia e com homenagem ao bravo pescador Josino Cardoso. O pescador vigilengo foi convidado para participar do resgate do hidroavião.

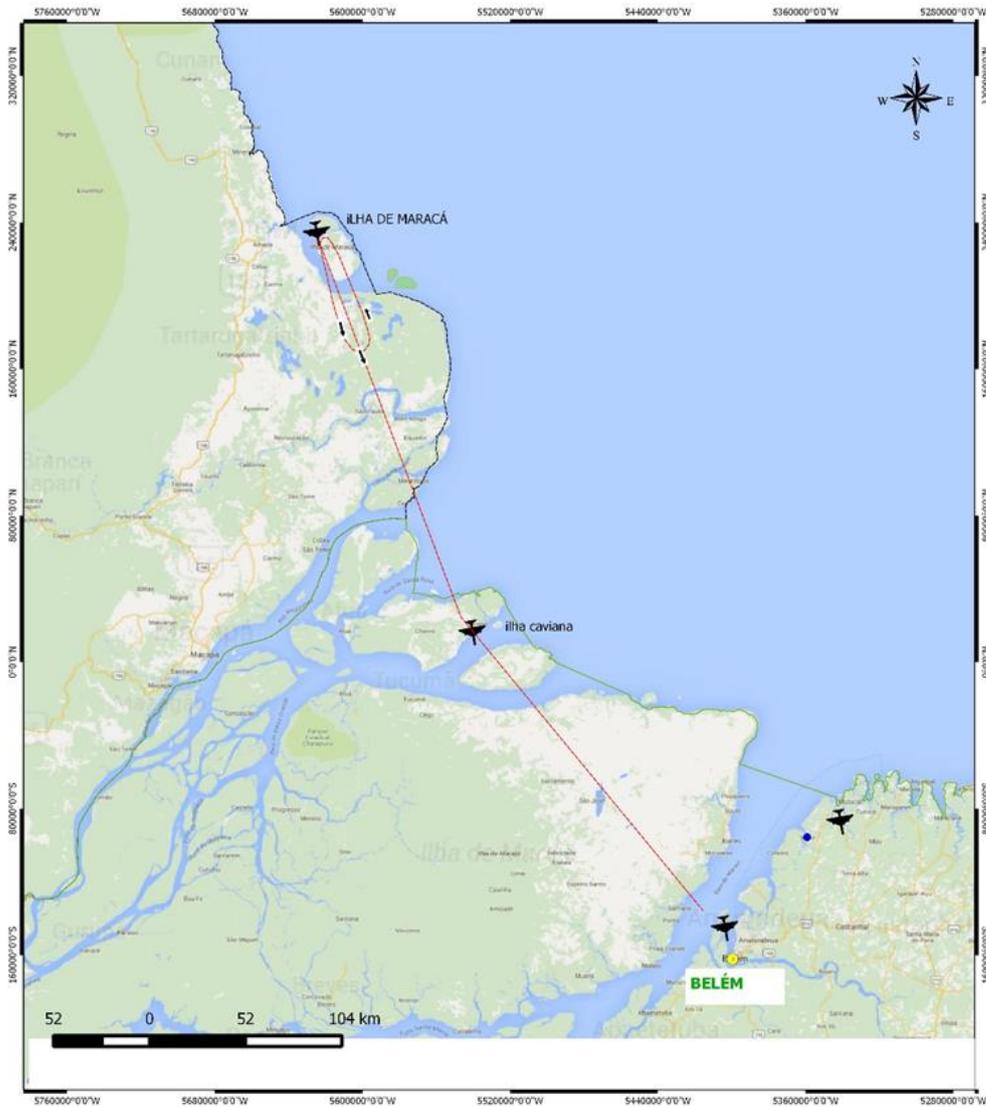
O REBOCADOR PELOUROS.

De volta a Maracá em companhia de Josino, os pilotos checaram o avião, fizeram várias tentativas de decolagem para Belém, as 8 horas e 50 minutos decolaram rumo a ilha Caviana, mas retornaram para Maracá devido ao mau tempo, depois de várias tentativas levantaram voo. As 13 horas e 50 minutos passou sobre a cidade de Chaves com destino a ponta da caridade na ilha Caviana, onde aguardarão a chegada do rebocador "Pelouros", para reabastecimento, devido à falta de vento foram obrigados a aliviar a carga do avião. Após nova decolagem com destino a Belém, foram obrigados a amerissarem na 'ponta da caridade' na ilha Caviana a 245Km de Maracá, que pertence ao município de Chaves. O governador do Pará solicitou ao intendente de Chaves que se dirigisse até a ilha da caridade para prestar auxílio aos aviadores caso precisasse. No rebocador "Pelouros", estava a bordo o pescador Josino, os aviadores pernoveram na ilha e seguir viagem na manhã do dia seguinte até a baía de Guajará. Por algumas horas a comunicação foi cortada devido o rompimento do cabo telegráfico entre Chaves e Belém, esperando notícias via Santarém.

No dia 4 de julho chega o hidroavião a Belém que foram recebidos com apitação dos vapores ancorados na baía do Guajará, automóveis e das fábricas. A colônia italiana ofereceu um banquete de setenta talheres aos pilotos principalmente a Campanelli no hotel café da paz.



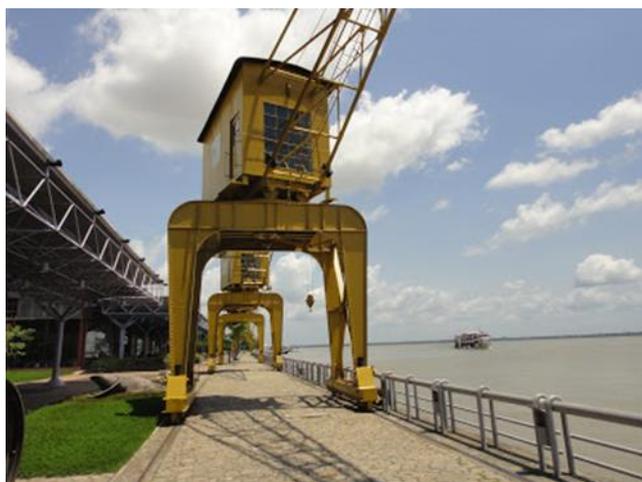
Ancorado na doca o rebocador Pelouros. Acervo: belemsaudade.



Reprodução em mapa da partida da ilha de maracá até Belém. Acervo: Ailson Cardoso

O REPARO DO HIDROAVIÃO NA DOCA DO PARÁ

Depois de muitas homenagens em Belém, o mecânico italiano Campanelli precisou fazer reparos no avião, foi rebocado para o cais, foi suspenso por um guindaste do “port of Pará” entre os galpões 2 e 3, onde Campanelli e uma turma de marinheiros realizaram reparos e pintura dos flutuadores e posteriormente realizaram limpeza no avião, com direção do comandante Autran da Amazon river company.



Um dos guindastes que içaram o hidroavião. Foto: estação das docas/Ailson Cardoso/2015.

A PARTIDA DOS AVIADORES

No dia sete de julho de 1946, os aviadores se despedem de Belém seguindo viagem rumo ao maranhão recomeçando o *raid* ao seu destino final que era Buenos Aires. Antes da partida os aviadores receberam a bandeira brasileira que foi oferecida pelo povo Vigienense.

Os aviadores argentinos como prometido, seguiram rumo a Vigia, chegam a cidade as 7:30hs e durante cinco minutos fizeram evoluções em frente a cidade em homenagem ao povo Vigienense e seguiram para São Luís, passando por Salinópolis.

Depois do Brasil, os argentinos seguem para Montevideú e depois a Buenos Aires. São escoltados na chegada pelo hidroavião espanhol Dornier Val “Plus Ultra”, orbitam sobre a capital Argentina e pousam com suavidade no Rio da Prata, tendo percorrido 14.856 km, em 114 horas de voo efetivo. A cidade parou para receber os

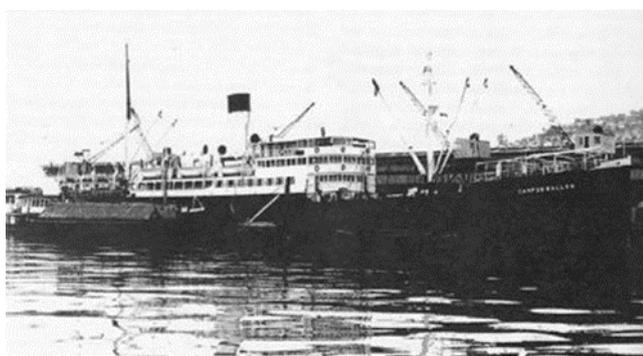
seus heróis, tendo muitas bandeiras nos edifícios e muitas autoridades presentes no desembarque dos aviadores.

A “JURUNA” PARA O MUSEU NACIONAL ARGENTINO

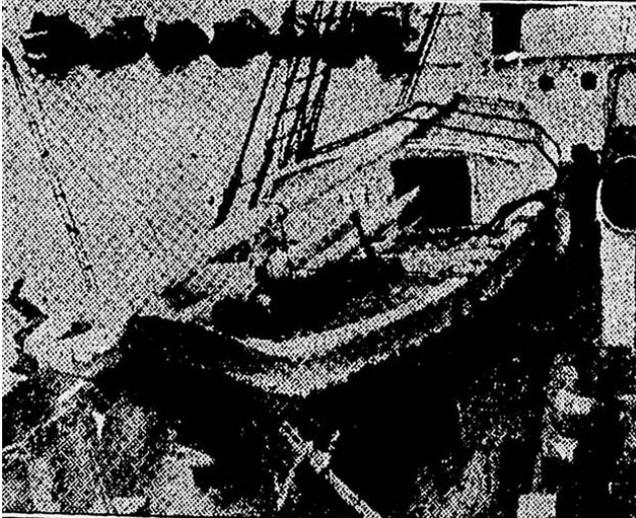
No dia 26 de junho o consul argentino, devidamente autorizado pela mãe do aviador Bernardo Duggan, telegrafou para Vigia, ao Sr. José Esteves, perguntando qual o preço de venda da canoa vigilenga “Juruna”, para ser colocada no Museu Nacional da Argentina.

O GOVERNO PARAENSE DOA A CANOA “JURUNA”

O governo argentino manifestou interesse em comprar a canoa juruna, porem dia sete de julho o governador do Pará comprou a vigilenga avaliada em seis contos de réis e autorizou a entrega da referida canoa vigilenga à municipalidade de Buenos Aires. No dia 20 de setembro o navio brasileiro “Campos Salles” chegou em Buenos Aires procedente de Belém, levando a bordo a canoa vigilenga ‘Juruna’, como lembrança a municipalidade de Vigia ofereceu ao povo Argentino. Grande multidão foram receber a canoa ‘Juruna’ no porto de Buenos Aires sob muito aplauso e bandeiras dos dois países. A junta popular Argentina decidiu expor o hidroavião “Buenos Aires” e a canoa ‘Juruna’ no Museu do Forte Independência, em Tandil.



Navio “Campos Salles” que transportou a canoa vigilenga juruna até a argentina. Acervo: portogente.com



Canoa vigilenga juruna no convés do navio "Campo Salles".

ILUSTRES POLITICOS EMPENHADOS NO EPISÓDIO DOS AVIADORES ARGENTINOS.

O presidente da república Arthur Bernardes deu total apoio para localizar os aviadores argentinos e o embaixador do Brasil na Argentina Rodrigue Alves foi fundamental na articulação diplomática entre os dois países, bem como o governador do Pará Dionysio Bentes que determinadas as buscas dos aviadores no litoral norte. Esse fato foi o mais importante do Brasil por mobilizar duas nações e aproximar mais os laços diplomáticos.



Três importantes personalidade brasileiras: Arthur Bernardes, Rodrigue Alves e Dionysio Bentes. Acervo: O Paiz.

A MISSÃO DIVINA

Relato publicado no “O Jornal” do Rio de Janeiro, no domingo do dia 04 de julho de 1926, de autoria do Capitão de Corveta Armando Pinna.

O PESCADOR JOSINO CALDEIOU, NO BOJO DE SUA ELEGANTE E FAMOSA CANOA “JURUNA”, OS CORAÇÕES DE DOIS GRANDES POVOS DA AMÉRICA DO SUL.

Era pelo mez de abril de 1920. Achávamos acostado ao caes de Belém do Pará, e ia em pleno apogeu a saudosa e agitadíssima campanha pela nacionalização da pesca.

Sobre nossas cabeças, vindo de todos os quadrantes e soprava, o tufão da infamia, do insulto e da misseria, só porque, sem o menor dosfallecimento, fazíamos cumprir, religiosamente, uma lei pátria na qual se enfaixava a segurança das nossas costas marítimas, medida adotada por todos os paizes civilizados.

Uma verdadeira onda de lama que já se havia formado, estava preste a desabar sobre todos nós.

Sentíamos o horror daquela situação. A nada respeitavam os nossos detractores, feridos nos seus interesses inconfessáveis. A nossa honra e a das nossas famílias eram rudemente golpeadas.

Nada disso, porem, nos demovia do exacto cumprimento do dever, e antes, estimulados pela injustiça e brutalidade dos ataques, cada vez mais se enrijava a nossa tempera brasileira de combatividade.

Era esse o negro e turvo horizonte da missão, quando uma linda manhã do mesmo abril, chamado pelo commandante Frederico Villar, delle recebi ordem para fazer formar toda gente do navio.

Cumprida, promptamente as suas determinações, a guarnição formada e presentes todos o officiaes e sub-officiaes, o referido commandante, transbordante de alegria, leu, emocionado um telegramma do almirante inspector de portos e costas, chefe dos serviços a que estávamos subordinados e a seguir outro do palacio do cattete.

Esses telegrammas eram o mais seguro apoio moral da marinha a nossa desinteressada conducta e dedicação a causa da organização dos serviços de segurança das fronteiras marítimas.

Esses despachos, singelosna sua linguagem oficial, traduziam muito expressivamente, o sentir da marinha de guerra, e do governo da república, dando-nos maiores estímulos para prosequimento e sem temor, na rota a que o destino nos havia conduzido.

Tudo se transformara como por encanto.

O commandante Villar, homem privilegiado de seu talento, vibrou de satisfação; falou de alma aberta a seus homens, emprestando a sua delicada oração cívica, desusado brilho e calor que a todos electrizou.

Na sua magnifica peroração ele avançou a preposição de que a nossa missão era positivamente uma obra divina; que nos, nada mais eramos que instrumento de Deus naquelle magnifico objeto de redimir humildes patrícios, escravizados dos mandões locaes, na sua quase totalidade composta de estrangeiros sem entranhas.

Eramos simples instrumentos doces aos desígnios do grande justo. Ali estava, pois, como vindo dos céus o apoio moral do governo Epitacio Pessoa e dos companheiros da marinha, de que tanto necessitavamos para, somente, temendo a Deus, quebrar, estraçalhar, espatifar e destruir os grilhões de homens escravos que há 36 annos já deviam ser livres.

Deus estava positivamente conosco e, com elle, venceríamos as mais inespugnáveis barreiras.

E assim aconteceu de verdade!

Ainda está na memória de todos a série de obstáculos a que o illustre e tenaz commandante teve que vencer.

Depois vem o caso da Bahia. A saída milagrosa de 'José Bonifácio'.

Quando canhões guarnecidos e embalados, visaram o dorso do elegante navio do bem, e a vóz de fogo se fez ouvir, os dedos dos apontadores, como que contrariado por uma força estranha, tornaram se rijos e as balas não puderam partir, deixando o

navio prosseguir sereno e tranquillo, na sua sublime missão de redimir escravos num paiz que possui a mais liberal das constituições do mundo.

Hoje, finalmente, Josino, o modesto pescador da colônia Z-3, caldeia no bojo na sua elegante e famosa vigilenga “Juruna” os corações de dois grandes povos da América do Sul.

Quando o paiz se agitava, e as dificuldades e deficiência de uma prompta mobilização naval e aérea, naquellas perigosas localidades, entravam um seguro socorro naval, Josino, um praieiro humilde do norte; vigilante, e perscrutador da costa; na labuta quotidiana da sua nobre profissão, supprime todas as dificuldades da pátria, e, com rara intelligencia e incomum coragem, salva da morte dois heroes aviadores argentinos levando-os, através todos os perigos, pescando e alimentando durante dias e noites, até a sua querida Vigia, abrigo seguro: terra amiga.

Mas que é Josino? Um pescador do Brasil matriculado na colônia Z-3 de Vigia.

Em seu coração a marinha nacional plantou, ao lado do affecto, da bondade e da sinceridade, o orgulho de ser brasileiro.

Elle ouvira as sabias lições de civismo pronunciadas por Villar e Loretta, tendo a ferir-lhe as retinas as cores vivas da nossa bandeira e a soar-lhe aos ouvidos as notas electrizantes do hymno do Brasil.

Modesto, corajoso, bom, intelligente, ahi o temos ligado à historia de duas pátrias americana, traçando, a golpes de intelligência, valor do nosso caboclo do norte, cerne da nossa raça.

Elle provou, á luz meridiana, o que se pode esperar da nossa brava gente quando a honra nacional a caso perigar.

Nada quis! e, interrogado sobre o feito, apenas declara ter, como brasileiro e, homem do mar, cumprido um dever de humanidade. E, velozmente, então, novamente ingressar no mar na sua querida “Juruna”.

Velas ao vento pela amplidão,

Levando a pátria no coração.

E com elle a sua brava guarnição, em côro, cantando o hymno do pescador:

Não te esqueças que é tua esta terra.

*Como é tua esta faixa do mar,
Defendendo-a na paz e na guerra.
Pescador tu defendes o teu lar.*

JOSINO CARDOSO E A ALMA ARGENTINA

Jornais argentinos nas suas edições de 26 de junho de 1926, trazem minuciosas relatos das homenagens prestadas ao Brasil e ao pescador vigilengo Josino Cardoso no teatro de Buenos Aires.

Na impossibilidade de fazer uma transcrição integral, vamos resumir as narrativas dos irmãos platinos para que tenham nossos leitores uma ideia precisa do entusiasmo do verdadeiro carinho com que o povo argentino valoriza e engrandece o gesto fraternal do já agora inesquecíveis tripulantes da vigilenga “JURUNA”: Josino Cardoso, Gil Cardoso (filho de Josino), Raymundo Dias, José Palheta, Maximiano Fernandes e Demétrio Gomes.

Essa solenidade evidenciou, escrevem os referidos jornais:

“Os sentimentos de confraternidade votados à nação irmã, que, com tanta generosidade, simpatia e suas emoções à proeza dos valentes tripulantes da canoa vigilenga”.

A sala profusamente engalanada com as cores argentinas e brasileiras, apresentava um formoso aspecto, realçando com a presença de numerosas senhoras entre elas Andréa de Duggan, sua família de Olivero e distintas personalidades, entre as quais o nosso embaixador, o nosso Consul, o representante do ministro das Relações Exteriores e os diretores do aeroclube argentino.

Após os hinos do Brasil e da Argentina, o Dr. Oscar B. Beltran, proferiu um vibrante discurso que provocaram calorosas manifestação do público; traçou um paralelo entre gaúcho e estancieiro e entoou um hino às belezas do Brasil, disse:

“Um paraíso entre o cinzentado cisne andino e a safira imensa do oceano”.

Mais adiante, mencionou o salvamento dos aviadores por Josino Cardoso e narrou a profunda emoção do povo argentino ao ter notícia de que viviam seus intrépidos pilotos, acrescentando:

“O atlântico, com toda sua bravura, tremeu, e como leão impotente, sacudindo a cabeleira de espuma, se rendeu aos seus pés, preferindo a ser tumulto de mártires, converter-se em pedestal de heróis”.

Associando se ao jubilo nacional pelo salvamento dos aviadores a União dos Empregados do comercio do Rio de Janeiro, Juvenalino Cezar, secretário da união, fez uma grandiosa e justa homenagem aos argentinos e aos bravos vigilengos homenagearam emplacando o nome de Josino Cardoso em uma rua no bairro de Madureira.

JOSINO CARDOSO É RECEBIDO PELO ARCEBISPO DE BELÉM.

O Arcebispo de Belém Dom João Irineu Joffily, recebeu em audiência especial o pescador Josino Cardoso e foi condecorado com a medalha com a imagem de São Pedro. Em outro momento de premiação o pescador Josino declarou não aceitar o prêmio oferecido pela senhora Andréa Duggan, porque o que fez foi cumprir com o seu dever que assiste a qualquer cidadão, caso aceitasse poderia assombrar a satisfação imensa que lhe vai na alma pelo que fez e que aprendeu durante sete dias a estimar os argentinos e lamenta não ter dado o conforto que mereciam. Aceitando apenas os símbolos.



Audiência com o arcebispo de Belém, Josino sentado no canto direito de terno branco ao lado dos três aviadores, sentado no canto esquerdo o arcebispo. Fonte: Jornal “O Paiz”.

Em entrevista que concedeu a imprensa Josino declarou que não recusa nenhum prêmio, menos o oferecido pela mãe de Duggan, *“nada mais justo”* prosseguiu ele, *“do que essa ansiedade de um coração materno. Eu servi a minha pátria e cumpri um dever de humanidade que me impõe a consciência.”*

JOSINO CARDOSO RESOLVEU RECEBER O PREMIO

Devido aos pedidos insistentes de Duggan, Josino resolveu aceitar o prêmio de 30:000\$000 (réis). Duggan disse caso não aceitasse o dinheiro ficaria eternamente no banco a sua disposição. Josino sacou um conto de réis para cada um de seus companheiros da canoa Juruna.

QUASE TUDO PERFEITO

O jornal “Folha do Povo” de São Luís do Maranhão, divulgou uma infeliz matéria de autoria do correspondente em Buenos Aires, Reis Perdigão, com o título: “Josino Cardoso deve ser vigiado...”. Esse jornalista faz crítica a Josino por ter aceitado o prêmio oferecido por Duggan. Josino sempre recusou receber o prêmio, porém, a insistência de Duggan o nosso heroico e humilde pescador acabou por aceitar a oferta. É compreensível que os olhos críticos estão sempre alerta, mas as vezes buscam denegri a imagem daqueles que se destacam como heróis, nem cristo agradou a todos.

HOMENAGEM ESPANHOLA E FEMINISTA A JOSINO

A colônia espanhola realizou uma homenagem noturna no centro de propaganda do city club, onde também se realizava uma conferência feminista ao pescador Josino, sabendo de sua presença várias pessoas foram procurá-los afim de demonstra-lo sua admiração pelo feito heroico. Depois das homenagens Josino humildemente se retirou do salão e foi procurar uma canoa vigilenga para pernoitar, que se encontrava no porto. O grêmio Vigienense por unanimidade conferir ao pescador Josino e a sua tripulação diploma de sócios honorários.

HOMENAGEM POÉTICA À JOSINO CARDOSO

Crônica publicada em “O JORNAL” no dia 27 de junho de 1926. Transcrevemos na íntegra a matéria jornalística em homenagem ao feito histórico de Josino dos Anjos Cardoso.

PESCA MILAGROSA

Crônica de "O Jornal", 27 de junho de 1926.

NO FUNDO DAS VELEIRAS, O HOMEM MORENO, ACOSTUMA A SUBIR E A DESCER NA CRISTA DA ONDA, DÁ-ME A IMPRESSÃO DO PESCADOR JOSINO DESCENDO DA CANÔA SEM BÚSSOLA PARA ELEVAR-SE, COMO PALINURO, A UMA ALTURA EM QUE DIVISAM, SAGRAM E ABENÇOAM TODOS OS POVOS DO CONTINENTE.

Oswaldo Orico
(Da Escola Normal)
(Para O JORNAL)

Para a imaginação continental, deslumbra com heroísmo de um caboclo humilde, o Brasil está todo ele na figura do pescador Josino, o afável e gentil marinheiro da Amazonia que amparou a façanha aérea de Ollivero e Duggan com a solidariedade mais espontânea e o sentimento mais cordial.

A melancólica amizade que une os paizes sul-americano estremece fundamentalmente, e, do terreno safare em que a diplomacia convencional colhe bromélias nos congressos inócuos, desabrocha agora, para a edificação de todos nós, uma arvore cuja sombra nos convida a meditar. Esse espectáculo de surpresa e de entusiasmo, que faz resplandecer o nosso próprio orgulho o vulto de um irmão, suggere a narrativa dessas vidas anonymas que lá, no scenário dramático e pitoresco da Amazonia, descrevem com lances arrojado e golpe épicos a historia de seu proprio destino.

Só quem não conhece o palco das bravuras septentrionaes extranhara que esse homem, até então irrevelado, pudesse transformar-se, de um para outro momento, num symbolo venerável, e acolher, na extensão distante do 'mar dulce' de Pinzon, a expedição dos argonautas portenos, conduzindo-a, como um professor de energia, através dos seus domínios fluvios.

Os que sentiram desde cedo, como eu, a genialidade desses elementos, verão apenas na revelação de agora a justiça do tempo ao pescador que alegra, com o perfil semi-barbaro, o anglo daquellas confluências, deslizando pelos igarapés sombrios, margeando a melancolia daquelles quadros tão sugestivos á intelligência dos olhos.

Em verdade não é Josino senão desses muitos heróis que desfiavam diariamente o novello da agua amazonica, vivendo uma existência de consecutivos arrojos no seu aranhól hydrographico. Como elle, existe no valle equinocial uma pleiade que se renova constantemente homens dextros e ageis, bailarinos sobre as aguas, susceptíveis de todas as coragens, capazes das maiores proezas, e para os quaes, na expressão modular de Raymundo Moraes, 'o sacrificio de um fatalismo pantheista...'

A REVELAÇÃO DO HEROISMO

Nasci e passei minha primeira infância no reducto, bairro littorâneo da cidade de Santa Maria de Belém do Pará, e assisti, longos annos, a festa dos canoeiros e tuxauas, entre os quais não estaria o herói paraense que acaba de revelar-se com tanta sinceridade e nobreza.

Enquanto o trabalho Inglez não destruiu essa paisagem de trapiche para construir as muralhas de cimento armado e os barracões de armazenagem do cães do porto, os meus olhos infantis gozaram o scenario franco e alegre daquela multidão de homens e canoas que vinham acostar ás vigas limosas da ponte, estabelecendo o commercio fácil da mandioca e do cará, da laranja e da melancia, cujos centos se compravam por ninharia, conforme a fortuna das marés. Boa época! Numa promiscuidade de cores fortes, pannejamentos de vellas verdes e encarnadas, brancas e jaides, lá se agrupavam, numa algazarra característica, as igarités, os palhabotes, as vigilengas, embarcações de todo gênero e feitio, pejada de frutos umas, outras abastecidas de carangueijos e tabacos vinda do llitoral bragantino e das orlas inaulares de Marajó e Cavianna, permutar, mediante mil réis, carregamentos que aqui valeriam altas sommas.

No fundo das veleiras, o homem moreno, herói taciturno, acostumado a subir e a descer na crista da onda nú da cintura para cima, queimado e requeimado, quase oxydado pela ardentia solar dos trópicos, dá-me a impressão do pescador Josino, descendo vagarosamente da canoa sem bussula para elevar-se, como um palinuro, a uma altura que o divisam, sagram e abençoam todos os povos do continente.

SALVAÇÃO PELA FÉ

A odyssea regular do nauta amazônico é um espectáculo sempre novo e nunca assas descripto. O nadar, o flechar, o arpoar e o remar são impressionantes qualidades que se encontram em ascendência de um par outro homem. Ninguém possui como elle, essa ductilidade milagrosa de viver e confiar na onda. Sua crença é ilimitada, sua esperança, inabalável. As embarcações que saem do trapiche e das dócas para o rendilhado potamico do labyrintho amazônico tem sempre um lemma santificado, um nome milagroso, baptismo de religião. Dir-se-iam procissões fluviaes enchendo de fé a superfície móvel. ‘Deus te ajude’, ‘Fé na Virgem’, ‘Deus te guie’, ‘Santa Maria’, ‘Flor tapuya’, ‘Bom Jesus’, ‘Valei-nos Nossa Senhora de Nazareth’, são as designações com que se distinguem as canoas paraenses e os barcos que cruzam os estuários dos rios.

Foi um desses com certeza, vigilanga de crenças e de amor, que desceu ao mar, para elevar-se depois ao coração de todos nós, o piloto desprevenido e simples, caritativo e corajoso, indômito e desinteressado, que affeito a colher com a própria mão o camorim e a tucunaré, a sondar nos mangues o carangueijo, attrahir das pedras as ostras, a praticar, em fim, toda a sorte de prodígio no seu mistér, encontrou, para nos certificar do milagre de sua existência anonyma os aviadores perdidos, vogando sobre as aguas, numa aparelhagem desconhecida e exótica á bacia hydrographica da região.

Foi de lá, com certeza de um desses barquinhos silenciosos e ignorados, que para receber e festejar o destino de três heróes do espaço, surgiu o nosso Josino, poeta dos remos, heróe à flor das aguas...

Oswaldo Orico
(Da Escola Normal)
(Para O JORNAL)

DA AMAZONIA AO PALERMO

Crônica do jornal "O Paiz", 25 de setembro de 1926.

A gloria chega á casa dos seus eleitos pelos mais variados caminhos.

Vindo ao mundo talhado para heroe tanto faz que o homem pertença a estirpe nobre ou descenda da humilde classe, porque um dia chegará elle ao cume da montanha symbolica onde a nossa imaginação colloca sempre os felizes.

A gloria de Josino Cardoso, por exemplo, veiu por cia aérea...

Foi preciso que o engenho humano se aperfeiçoasse até a maravilhosa conquista mecanica do céu para que se dêsse a revelação do heroe, até então simples, laborioso e digno pescador. não será, entretanto, difficil acertar com a causa dessa preferencia da Gloria por esse meio de conducção.

Sem elle, a esta hora estaria Josino embrevecido na contemplação da prodigiosa natureza em cujo seio nasceu, por falta de transporte para a sua imperecível protectora...

É hoje celebre e talvez mais celebre do que elle a sua canoa "Juruna".

Esta leva-lhe, talvez, a vantagem da durabilidade, que lhe permitirá a admiração de varias gerações.

Na Argentina, onde se encontra, servirá o pequeno barco, typicamente brasileiro, para as mais effusivas demonstrações dos nobres sentimentos que unem os dois grandes povos.

Para melhor realização deste reciproco desejo, de brasileiros e argentinos, a Liga Argentina Patriotica empenhou-se vivamente para que seja a "Juruna" exposta no Pavilhão Rosas, ao lado do avião "Buenos Aires".

Delberou, porém, o Sr. Angel Galardo, ministro das relações exteriores, segundo nota que já entregou ao ministro da marinha argentina, que a "Juruna" fique no lago do esplendido parque de Palermo, como objecto digno da estima publica.

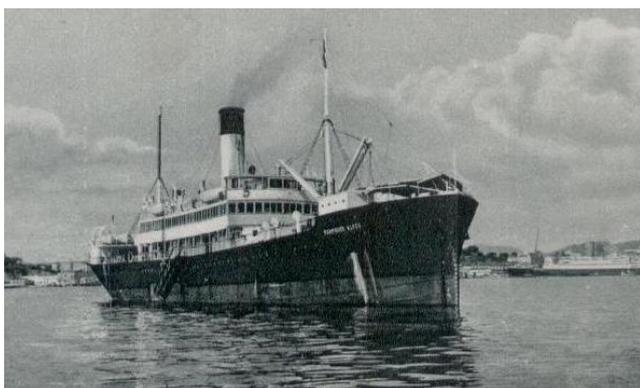
A sociedade buenairense ao passear pelo seu "Bois de Boulogne" a sua graça, o seu encanto, a sua elegância civilizada, terá sempre para o pequeno barco um olhar carinhoso e amigo, com que o saúde.

A “Juruna”, porém, se lhe fosse dado sentir, observando aquelle ambiente florido, perfumado, colorido e artificial, artificial como o pequeno lago em que doravante ella viverá, havia de curtir, por certo, a perenne nostalgia dos mares costeiros, empolados e rebeldes, na crista de cujas vagas o seu fragil madeirame venceu, com audácia e galhardia, as rotas mais perigosas...

JOSINO CARDOSO VAI A BUENOS AIRES

O jornal “A Província” de Recife publicou em 21 de agosto de 1930, a reportagem sobre a viagem de Josino Cardoso para Buenos Aires a bordo do “Santos”. No Rio de Janeiro, Josino Cardoso troca de embarcação.

O jornal “Correio da Manhã” do Rio de Janeiro, publica que Josino chega na Argentina a bordo do paquete brasileiro “Rodrigues Alves”



Paquete “Rodrigues Alves” em que Josino Cardoso viajou para a Argentina em 1930. Acervo: navioenavegadores.

O PESCADOR JOSINO VISITA ‘JURUNA’ NO LAGO PALERMO

O jornal “A Crítica” do Rio de Janeiro, publicou em 23 de agosto de 1930, a reportagem: “ *BUENOS AIRES, 22 (AA) - Esta manhã o pescador Josino Cardoso acompanhado dos aviadores Duggan e Olivero percorreram a cidade, visitando em seguida a embarcação “JURUNA”, a cujo bordo salvou os aviadores por ocasião do seu raid. A embarcação se encontra no lago palermo*”.

O jornal “O Paiz”, publicou manchete se reportando a visita de Josino na aeronáutica civil conversando com vários pilotos argentinos, viajou a bordo de um

avião pilotado pelo aviador Echeguren, a noite foi ao teatro em companhia do cônsul do Brasil.

JOSINO CARDOSO RETORNA DE BUENOS AIRES

O jornal “Correio da Manhã” publicou em 26 de agosto de 1930 a seguinte manchete: *Buenos Aires, 26 (A), partiu desta capital o pescador Josino Cardoso, o conhecido comandante da “JURUNA” que salvou os aviadores argentinos que faziam o ‘raid’ de Nova York a Buenos Aires.* Josino chega em Belém em 29 de setembro de 1930.

O pescador paraense volta muito sensibilizado com o acolhimento que lhe fizeram na Argentina, onde fora em visita às famílias Duggan e Olivero



Paquete em que Josino Cardoso retornou de Buenos Aires. Acervo: Marinha do Brasil

SUGESTÃO DO JORNAL “CORREIO DA MANHÃ”

O jornal “Correio da Manhã” do Rio de Janeiro fez um apelo ao Aeroclube Brasileiro, no sentido de qualquer meio de perpetuar o feito do pescador Josino Cardoso e de seus companheiros da tripulação da “Juruna”. Que solicitasse ao prefeito do Distrito Federal, que desse uma das ruas desta capital do Rio de Janeiro, o nome de “Caboclo Josino”, em homenagem aos filhos do Norte. Esse pedido foi aceito, porém o nome ficou “Pescador Josino” no bairro de Madureira.

NOTAS DE UM DIARISTA

Rio de Janeiro, 03 de janeiro de 1932.

Argentina, terra de amigos. O Brasil em Buenos Aires. Uma surpresa em Palerm. O exílio official da “Juruna”. Uma verdade que estava para ser dita.

Humberto de Campos
(Da Academia Brasileira de Letras)

Ao encontrar-me em Montevidéo, e ao ter noticia de que eu iria dali a Buenos Aires, disse-me Rosalina Coelho Lisboa, com a intimidade risonha de quem revê um velho amigo que a viu menina:

- Você vae conhecer uma grande cidade e um grande povo.

E estendendo-me a sua mão illustre, fina e clara estrophe de cinco versos:

- Você vae conhecer o povo sul-americano que melhor comprehende e ama o Brasil...(...)

Uma tarde, João de Moraes, secretario da legação em Buenos, foi buscar-me ao hotel para conhecer Palermo. O immenso parque, orgulho da cidade e do seu povo, trepidava á claridade do dia quente. Centenas de carros de luxo, guiados por senhoras fortes e alegres ou cavalheiros enluvados, imprimiam ao logradouro o cunho aristocratico da vida mundana. Tudo rico e sumptuoso. As aguas do “Riachuelo”, desviadas do seu curso, formavam lagos artísticos, tarjados de verde. Sobre um delles, a “ponte japoneza” parecia oscilar, pesada de rosas. Flor de civilização européa em plena terra americana. De súbito, o automovel estaca. Estamos deante do lago central, coração equóreo do parque magnifico.

- Olhe alí, - diz-me o meu companheiro de passeio, e meu guia.

Olhei. No meio do lago, todo elle rodeado de verdura e de flores, guinava levemente, ao vento morno, uma embarcação pequena e rustica, pintada de azul e vermelho. Do seu centro, erguia-se um mastro que apontava o céo, e destinado a uma vela, que era a sua aza.

- Que barco é aquelle? – Indago.

E o meu companheiro, adivinhando o espanto que me ia causar:

- É a “Juruna”, do nosso Josino Cardoso... A canôa dos pescadores do Pará, que salvou os aviadores argentinos...

A emoção determinada por esse espectáculo está entre as mais vivas recebidas nessa excursão. Aquella embarcação fragil era, aos meus olhos, um pedaço da pátria, homenageado em terra estrangeira. Ella me falava do estuário amazonico e da bravura dos cabôclos que ali affrontam a pororoca, e são as unicas testemunhas humanas na luta épica do mar e do rio. Naquele scenario de luxo, a canôa de Josino Cardoso era um documento bárbaro da minha terra bárbara. Deante daquella civilização polida, na intimidade daquelles homens calçados de luvas e daquellas damas vestidas de seda, ella recordava a humanidade do meu norte distante, as mãos callejadas no cabo do remo, na canna de leme e na corda das velas latinas; falava-me de uma raça temperada na salsugem das ondas, e em cujo coração dormem as vozes e as coleras do oceano largo mas que, passada a tempestade, é doce, e mansa, e bôa, e capaz, como o oceano que a embala, de desfazer-se, inteira, em leves beijos de espuma...

E veiu, de mistura, também, ao meu espirito, a idéia do que serão, ali, em agua estranha, na quietude domestica daquele lago artificial, as noites daquella canôa solitária. Que saudades sentirá ella do mar alto, das grandes ondas cheirando a peixe, e daquellas cantigas melancolicas em língua natal, com que os pescadores littoroneos a compunham o lançar da rêde ou os estremecimentos ligeiros do anzol mergulhado na agua profunda! Quantas vezes terá elle preferido áquelle repouso, que é a gloria, a existência tormentosa de outrora, a aza aberta á ventania, pulando a onda escura nos mares desertos do Cabo Norte! Quantas saudades das Vigilengas, companheiras de aventura ao sol e ao vento! E que saudade, sobretudo, dos seus morenos caboclos cheirando a marisco!...

Mas a canôa de Josino ali está a serviço do Brasil. Está ali, no seu exilio glorioso e eterno, falando dele e da bravura dos seus homens rudes. E a certeza desse serviço á pátria, - se é que as canôas sofrem. – Deve pagar o seu soffrimento. (...)

MEDALHA DE OURO

Após seis anos do salvamento dos aviadores argentinos e italiano o governador do Pará recebeu do Consul geral do Brasil em Buenos Aires, uma medalha de ouro de honra ao mérito oferecido pela firma Ponce Gonzales & C., em disputadíssimo concurso, conferido a Josino Cardoso, salvador dos aviadores.

QUEM ERA JOSINO DOS ANJOS CARDOSO

Josino dos Anjos Cardoso, filho de Manoel José Cardoso e Raymunda Bentes Cardoso, nasceu na ilha de Mosqueiro em 1878, foi para Vigia com quatro anos de idade, era casado com dona Anna Palheta Cardoso, teve sete filhos, sendo eles: Gil Palheta Cardoso (tripulante da Juruna), Zulmira Palheta Cardoso, Leonor Palheta Cardoso, Maria de Nazareth Palheta Cardoso, Felina Palheta Cardoso, Tecia Palheta Cardoso e Sarah Palheta Cardoso. Manoel José Cardoso, pai de Josino era dono de uma pequena vigilenga e comerciante por longos anos em Vigia.

Josino Cardoso não era dono da canoa Juruna, apenas encarregado, essa embarcação pertencia a José Vicente Esteves proprietário de oito canoas vigilengas na pesca da gurijuba. Josino estava a menos de dois meses a seu serviço, era a primeira viagem que empreendia a ilha de maracá por conta de seu novo patrão. Quando Josino salvou os aviadores estava com 48 anos. Com o dinheiro do prêmio mandou construir duas vigilengas e colocou o nome de “Andrea Duggan” e “Bernardo Duggan” em homenagem aos argentinos.

Na cessão do dia 3 de julho de 1926, Josino Cardoso foi aprovado por unanimidade, confiar o título de sócio honorário do Grêmio Líteo-Athletico do Prytaneu Militar do Rio de Janeiro.

No dia 22 de outubro de 1926, faleceu sua mãe Raymunda Cardoso.

Josino prometeu fazer um raid de Vigia a Buenos Aires, porem desistiu da façanha.



“Josino Cardoso, o piloto da ‘vigilenga’ não é menos heroico do que os bravos a que deu acolhida e levou ao salvamento. É um expoente legítimo dessa raça varonil de “valentes e robustos caboclos” dotados de “incrível sangue frio e estupenda tempera muscular”, que nos mares borrascosos do extremo norte, guiados tão só pela luz das estrelas ou pelo disco solar, affrontam todo o anno as mais ásperas vicissitudes e os mais temíveis perigos, e acabam de soberbamente afirmar a nobreza cavalheiresca e intrépida do coração brasileiro”. (Jornal O Paiz)

HOMENAGEM DA FORÇA AEREA BRASILEIRA AOS 85 ANOS DO SALVAMENTOS DOS AVIADORES.

No livro “Ideias em Destaque”, publicado em 2011, do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, cita o episódio que envolveu Josino Cardoso e a canoa vigilenga “Juruna”.

O artigo de Wilmar Terroso Freitas, **Brasil e Argentina: um encontro cultural no caminho da história**, comenta: “ Deste episódio, resultaram manifestações de reconhecimento da nação amiga ao Brasil e de congratulações do Brasil pela abertura de uma importante rota aérea unindo duas importantes capitais americanas. Era a aviação desempenhando seu papel de união e integração de núcleos “insulares” importantes, conforme propugnavam Santos-Dumont, Jorge Newbery e o próprio Olivero.

O Instituto Nacional Newberiano, para comemorar os 85 anos do significativo evento que contribuiu decididamente para o estabelecimento de uma importante

marca da aviação sul-americana e, por sugestão do próprio INN, que tem o registro histórico do fato, o INCAER providenciou, com patrocínio integral da POUPEX – Associação de Poupança e Empréstimo, a confecção de uma maquete da canoa vigilenga “Juruna”.

O trabalho foi realizado pelo modelista naval Luiz Pereira Júnior, em Laguna (SC), na escala 1:25, para doação, em nome da Força Aérea Brasileira, ao *Museo Del Fuerte Independencia de Tandil*, na Província de Buenos Aires, cidade onde nasceu Olivero, em 2 de novembro de 1896. A entrega oficial foi programada para o dia 25 de novembro de 2011, no *Fuerte Independencia de Tandil*, e foi feita pelo Adido Aeronáutico do Brasil naquele país, em ato solene comemorativo aos 85 anos da conquista pioneira de Olivero. O evento tem a coordenação da Secretaria de Cultura da Presidência da República e a participação da comunidade local, orgulhosa e reverenciadora do seu compatriota mais famoso”. Esse ato da Força Aérea Brasileira marcou o valor e reconhecimento da navegação brasileira e da canoa vigilenga.

A canoa “Juruna” não se encontra mais no lago Palermo, não havendo registro de seu paradeiro.

ORDEN DE CABALLEROS DE SAN IGNACIO DE LOYOLA

Notícia de um blog argentino.

Viernes 25 de noviembre del 2011.

*Entrega, en representación de la República Federativa del Brasil a través de la Fuerza Aérea Brasileña de una Réplica de la Lancha “La Juruna”, que rescatara a Eduardo A. Olivero, Duggan y Campanelli frente a las costas del mencionado país, por parte del señor Agregado de Defensa y Aéreo Coronel Aviador Don Carlos Eduardo Alves Da Silva, con destino al Museo “Fuerte Independencia”.



Maquete da vigilenga "Juruna" doada em nome da Força Aérea Brasileira, ao *Museo Del Fuerte Independencia de Tandil*, em 2011. Imagem: FAB.

NO BRASIL SUA LEMBRANÇA



EM 1970, a inauguração do monumento em homenagem ao pescador Josino Cardoso e a tripulação da canoa vigilenga "Juruna", que salvou pilotos argentinos, no ano de 1926. Esse monumento foi substituído por São Pedro, padroeiro dos pescadores Acervo: retrografia vigilenga.

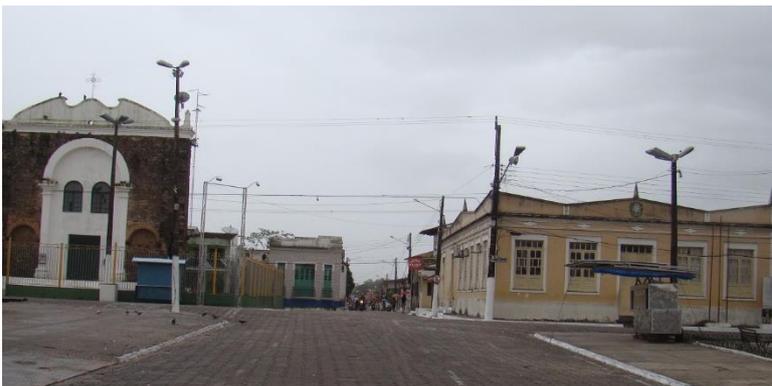


Monumento em homenagem aos heróis vigilengos que não existe mais, ao fundo as vigilengas.

Acervo: retrografia vigilenga.



Rua Pescador Josino, bairro de Madureira, Rio de Janeiro em homenagem ao herói vigilengo. Fonte: Google Maps.



Rua Josino Cardoso (antes, bariri) em Vigia, a direita réplica do paço municipal onde os aviadores foram recebidos pelo intendente Henrique palha em 1926. Fotografia: Ailson Cardoso/2014.

AUDACIOSO RAID BELÉM A BUENOS AIRES

O jornal “O PAIZ” publicou uma matéria em 13 de janeiro de 1927, denominada “Carta do Pará” se reportando ao raid de Belém até Buenos Aires em uma canoa vigilenga. Abaixo transcrevemos a matéria jornalística:

“BELÉM, dezembro. – Realizam-se brevemente o grande raid náutico de Belem a Buenos Aires, em vigilenga.

É um acto de heroísmo de quatro arrojados paraenses tentarem atravessar as costas brasileiras e levar para o sul os saudaes do povo do Pará.

Chefia o “raid” o Sr. Luiz Nonnato de França e Silva, competente piloto, auxiliando-o na destemida prova os Srs. Waldemiro Lima, Cloudimiro Moraes e Ulysses Calandrini.

Para emprehender a arriscada travessia, foi adquirida a canôa “Brasil”, que soffreu a necessária, adaptação ao alto mar, provendo-se de aparelhos necessários a náutica, como sejam bussulas, cartas marítimas, prumos, sextante, parallelas e barômetro.

Está sendo a “Brasil” pintada com as cores nacionaes, serviço que ficará concluído dentro de poucos dias.

O “raid” será patrocinado pelo Dr. Crespo de Castro, intendente de Belém, o qual muito se tem interessado para que aos destemidos viajores nada falte para levarem avante a grande prova de arrojo e audácia:

Os “raidmen” levarão de nossa terra em caixinhas artisticamente trabalhadas terras paraenses, com as effigies dos Drs. Dionisio Bentes governador do Estado, Crespo de Castro, intendente de Belém, e do major Carlos Damasceno, presidente do Conselho Municipal de Belém.

A “Brasil” que pertence á firma Cleophas & Irmãos, da Vigia, mede 14 palmos de bocca, 4 de pontal e 52 de comprimento, tendo sido construída há quatro meses.

Dedicam os “raidmen” a sua grande patriótica prova a “La Nacion”, de Buenos Aires e em homenagem aos Drs. Washington Luis, Lyra Castro, Dionysio Bentes e Crespo de Castro.

Escalando em todos os portos, tanto do norte, como do sul, França e Silva e seus companheiros de viagem dirão o quanto da nossa sympathia pelos Estados, desta grande Republica”.

Dia 23 de novembro de 1926, (o raid era para acontecer em dezembro de 1926), por motivo do afastamento do proprietário da vigilenga “Brasil”, por isso foi cancelada a realização do raid Belém – Buenos Aires. Essa viagem seria em homenagem aos pescadores vigilengos, uma prova de resistência da canoa vigilenga e a união entre dois países pela bravura dos aviadores e a coragem dos pescadores de Vigia.

VIGILENGA “TIRA-TEIMA” E A VOLTA AO MUNDO DO RAID PORTUGUES

HIDROAVIÃO ARGOS

Albertino Araújo, o piloto vigilengo.

Em 15 de Janeiro de 1927, o Parque de Material Aeronáutico de Alverca em Portugal, foi protagonista e palco do início da viagem à volta ao mundo, projeto inicial de Sacadura Cabral, retomado em 1926 pelo major Sarmento de Beires, que viria a transformar-se na 1ª travessia noturna do Atlântico Sul. O avião escolhido foi o hidroavião Dornier Do J (Wal), metálico, com dois motores Lorraine-Dietrich de 450 cv, em cuja fábrica de Marina de Pisa, foi testado nos finais de 1926, por Sarmento de Beires e José Cabral, que o trouxeram em 11 de janeiro de 1927 até Alverca, com escala em Barcelona, Los Alcazares e Málaga. O raid foi realizado pelos portugueses José Manuel Sarmento de Beires, Jorge de Castilhos e Manuel Gouveia

Seu feito foi haver realizado a travessia Atlântica à noite. Decolaram de Bolama, na atual Guiné Bissau, às 17 horas do dia 12 de março de 1927 e pousaram em Fernando de Noronha na manhã do dia 18, uma sexta feira, por volta das 10:15. A parada no arquipélago foi rápida e às 12:55 o hidroavião português já evoluía várias vezes sobre Natal. Depois amerissaram no rio Potengi e prenderam seu hidroavião em boias defronte á pedra do Rosário em Natal.

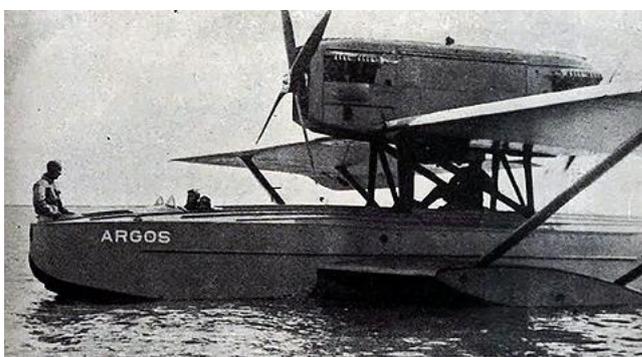


PARTIDA DO BRASIL

Após atravessarem o atlântico, para retornar para Portugal, seguiram pelo litoral brasileiro com escala em várias cidades até chegar em Belém de Pará e no dia 5 de junho descolaram para Georgetown, com a primeira tentativa de voo se deu às 7:30hs e a terceira tentativa definitiva aconteceu às 10 horas devido ao mau tempo. Horas depois começava um novo drama na aviação na costa do Pará.



Hidroavião Argos em frente a Belém em 1927, ao fundo a esquerda uma vigilenga.



Por falta de notícias o jornal "O Paiz" telegrafou no dia seguinte para Georgetown, para saber do paradeiro do hidroavião português "Argos". De Georgetown telegrafaram para Belém, às 13 horas informando de não ter notícias de amerissagem do hidroavião em qualquer ponto daquela Guiana.

A opinião geral é que, do adiantado da hora, o comandante Sarmiento de Beires resolveu descer em qualquer porto abrigado da costa sul americana. Para continuar voo no dia seguinte, pois tinham bastante gasolina e óleo para chegar a Georgetown. Até às 18 horas do dia seguinte não tinham notícia do "Argos".

Enquanto isso após o episódio dos aviadores argentinos salvo por Josino Cardoso, acontecia próximo do rio Calçoene, mais um acidente envolvendo um hidroavião, dessa vez bastante grave, tratou de um pouso forçado, com feridos e perda da aeronave.

O SALVAMENTO



A cidade respira, liberta da angustia que vinha pouco a pouco dominando os espíritos entre a possibilidade de um desfecho fatal à aventura magnífica, e, para bem julgar-mos, quanto era profunda a emoção que a todos empolgava, basta uma simples observação: na alegria, de novo envolveram os corações a uma afirmação de fé, na gratidão do milagre realizado, pois que só mesmo a intervenção miraculosa poderia ter salvo os que já se haviam resignado à morte, no desespero do abandono, perdidos em alto mar.

Foi, mais uma vez, à coragem, à bravura, ao destemor dos humildes pescadores do norte, que não se ardeam dos perigos, saindo em frágeis canoas a cortar o mar alto, que devemos a alegria imensa que se espalhou por todo o Brasil e, transposto o oceano, também a outro povo foi animar.

Os telegrammas que a seguir estampamos permitem julgar das dificuldades vencidas e do valor por todos afirmados.

Affrontando com decisão o perigo que lhes trazia o destino, souberam os tripulantes do “Argos”, duramente experimentados, lutar, sofrer e resistir num esforço quase sobre-humano.

Duas vezes venceu o avião a tempestade e quando por força foi a amargem em alto mar, entre ondas violentas, não faltou ainda o animo aos que seguiam arrastados em um sonho de gloria.

Luctaram.

Reparada tanto quanto possível a avaria, tentaram a decolagem, que a força das ondas tornou impossível e logo se partiu o aparelho.

Era a catástrofe. Mas não lhes abandonou a esperança e esperaram o milagre. Mas sem desanimo. Com firmeza e coragem aguardaram o que lhes pudesse trazer o acaso. Ao longe, surgia uma canoa. Era a salvação. Desfez-se logo a esperança, pois que da pequena embarcação não eram vistos o signaes dos náufragos, e, de momento em momento a situação se agravava, parecendo impossível que o frágil aparelho, meio desmantelado, resistisse ainda por algum tempo ao embate das aguas.

Foi nessa hora que o espirito generoso dos homens simples que tripulavam a “vigilenga”, como que obedecendo a uma inspiração mais alta, fez com que de novo surgisse o barco salvador.

Haviam avistado, ao longe, qualquer coisa de anormal sobre a superfície das aguas e, como nada indicasse a sua importância, continuaram a sua róta, enfrentando com energia as dificuldades do mar tempestuoso. Mas voltaram. Pouco importava um perigo a mais. Era preciso reconhecer a mancha divisada ao longe. Quem sabe? Poderia ser um outro barco a necessitar de socorro. Haveria talvez vida a salvar. E não mais hesitaram. Rumaram a canoa em direcção ao ponto desconhecido, encontraram o avião e salvaram os que tripulavam.

Os aviadores ficaram à mercê das vagas até as 17 horas, quando foram socorridos, milagrosamente, pelo piloto Alberto Araujo, piloto da canoa “Tira-Teima”. A alimentação dos aviadores durante a travessia do local do desastre até Vigia, constou de peixe gurijuba, farinha e café

Devemos, pois, ao valor, á coragem de um grupo de homens simples e bons, generosos até o destemor da morte, diante da possibilidade de salvamento de outras vidas, a satisfação orgulhosa que hoje a todos nos domina.

Prestamos homenagens aos aviadores que souberam enfrentar a morte e exaltemos o coração e o espírito dos humildes canoieiros do norte. São homens de que nos podemos orgulhar.

Esse seu espírito de solidariedade humana inspirou ao governo do Pará as providencias que se foram sucedendo para o socorro aos que deveriam estar em perigo e, se é grata a todos os brasileiros a constatação de que não pouparam esforços nesse sentido, também a colonia portuguesa nesta capital muito comoveu esse esforço, acompanhado com ardor por todos os corações.

Paira em todos os espíritos a recordação do episodio glorioso da juruna, com Josino Cardoso, salvando os aviaores argentinos Duggan e Olivero, que se encontravam em situação idêntico á dos tripulantes do Argos, e vive nessa lembrança uma convicção muito grata a todos, pelo seu espírito de confraternização.

DPOIMENTO DO MECANICO BRASILEIRO SOBRE O POUSO FORÇADO

O jornal "O Imparcial" do Rio de Janeiro entrevistou no dia 23 de junho de 1927, o mecânico brasileiro Mendonça, integrante do raid, relatando o episódio em alto mar.

Disse que até Belém do Pará, nada houvera de anormal: o "Argos", voara magnificamente, dirigido com segurança e com velocidade, pela competência de Sarmiento de Beires:

- Mas o desastre? Como se deu?

- Foi assim: depois da avaria em uma das azas, a que já nos temos referido, o commandante Beires executou a manobra de amaragem em alto mar, entre ondas revoltas. A manobra foi difícil; também o foi o reparo. Mas tudo se fez, com muita dedicação e com muita fé, sem imaginar nenhum de nós que tivesse tão proximo o desastre irreparavel.

Parecia que o "Argos" se alçaria, vitorioso, no mesmo instante. Tal, porém, não se deu: já o sabe a Amerjeana. Uma onda enorme de dez metros de altura, precipitou-se contra o aparelho. Foi um choque medonho, e todos nós, impotentes, para vencer ou attenuar a fúria dos elementos, comprehendemos immediatamente a gravidade do

facto. A brasea oscillação do aparelho jogou-me contra os motores. Fiquei sem sentidos durante 15 minutos.

Acordei com a cabeça ferida. Fui imediatamente informado de tudo: o “Argos” estava á garra, com os montantes dos motores partidos. Estes, por isso mesmo, não funcionavam. A avaria era irreparável naquelas condições.

- E a hora?

- 13,30, após algumas horas do magnifico vôo, com uma velocidade média horaria de 200 kilometros.

Estávamos muito acima do Cabo Norte.

- O seu ferimento o impossibilitava de andar?

- “Não. Pouco depois, já eu não o sentia. Cheguei a esquecer-me dele. Pensámos calmamente como poderia ser resolvido o problema da nossa salvação e do “Argos”. Este, com os motores deslocados estava a mercê das ondas. Trocamos impressões. Não houve afobamento.



Ilustração do salvamento em 1927. Fonte: O Paiz

Deante da impossibilidade de pôr os motores em funcionamento, resolvemos fazer signaes de qualquer forma, para quem quer que fosse. Sabíamos que a região era frequentada por pescadores, e isto nos dava a esperança de um socorro immediato e salvador. Mas, outro problema. Não tínhamos foguetes, nem outros modos de sinalagem. Rebuscamos o “Argos” e descobrimos um panno do tamanho

de um metro. Subi com elle a uma das azas do aparelho. A minha posição, além de difícil, era perigosíssima: de um momento para outro, poderia uma onda tragar-me.

Enquanto eu me demorava sobre o “Argos”, procurando divisar qualquer embarcação que representasse uma esperança, o Gouvêa fazia esforços desesperados para desmontar o motor dianteiro. Tudo era difícil. Não tínhamos nem equilíbrio. O mar brincava tragicamente com o nosso “Argos”.

As 16 horas, avistei, muito ao longe, as velas de uma embarcação. Revigorei os sinais. Parecia que a embarcação não nos descobria. Nem sabíamos mesmo se era uma embarcação. Os outros tripulantes subiram as azas do aparelho e discutimos se o ponto que apparecia e desaparecia por detrás das ondas, era uma phota ou um pedaço de pao flutuando.

Finalmente, divisámos sem possibilidade de erro, as velas do “Tira-Teima”, que se aproximou com mais rapidez do que esperávamos.

As 17,30, a embarcação salvadora estava ao nosso largo. Os tripulantes encorajavam-nos. Já estávamos quase exaustos. A “Tira-Teima” não pode atracar, em virtude das violencias das vagas.

Com muito trabalho, conseguimos passar o commandante Beires e o capitão Castilhos para a “Tira-Teima”, jogando-os como fardos. Mendonça persistia na idéa de salvar os motores do “Argos”. Trabalho inútil: não dispúnhamos de ferramentas para tal operação, nem o permittiam o estado do mar e os esforços, por mais poderosos que fossem, do Gouvêa sozinho.

Intornei-me pelo aparelho a dentro e fui até a cabine, procurando salvar qualquer coisa que fosse mais preciosa. Trouxe alguma roupa. Por isso fui o ultimo a deixar o “Argos”, depois dos gritos de favor do commandante Beires, que julgava uma temeridade o que eu estava fazendo.

A’s 21horas e 20 minutos, soltei da aza do aparelho para a “Tira-Teima”.

A viagem da gloriosa vigilenga dos caboclos paraenses, até Vigia, demorou sete dias. Sete dias que foram uma verdadeira odysséa. As tempestades se succediam.

Comíamos apenas peixe fresco, cozido em agua do mar, com farinha paraense.

Em Montenegro, para onde nos dirigimos primeiramente, forneceram-nos roupas e alimentos que muito nos confortaram.

O presidente da república Washington Luís, manda felicitar o Dr. A. Pedroso Rodrigues, encarregado de negócios de Portugal.

O Sr. Octávio Mangabeira, ministro das relações exteriores, recebeu o seguinte telegrama do governo do Pará:

“ Tenho a satisfação de comunicar a V. Ex. que hoje, as 6 horas e 30 minutos, chegaram à cidade de Vigia, neste Estado, os aviadores do “Argos” que ficou perdido. Major Beires e companheiros foram salvos pela canoa de pesca pilotada por Albertino Araujo, em frente ao rio Maycaré, muito fora, no dia 7, às 17 horas. Partiram hoje, às 8 horas, em automóvel, com destino a esta capital, tendo eu providenciado para que um trem especial fosse busca-los. Saudações attenciosas – Dionysio Bentes. ”

VIGIA - BELÉM

Os aviadores, em auto-caminhão cedido pelo intendente, partiram de Vigia, hoje de manhã, com destino a Santa Isabel. Dali virão a esta capital, hoje mesmo, em automóvel oferecido pelo governador e que o fez seguir com urgencia ao encontro dos denodados tripulantes do “Argos”.

A “Folha do Norte” foi o primeiro jornal que divulgou a notícia do aparecimento dos aviadores, reinando em toda a cidade intenso jubilo. O aparelho ficou perdido em consequência da desentelagem de uma asa, o que motivou a descida brusca ao largo da ilha Mayacaré.

No dia 14 de junho de 1937, o comercio de Belém fechou as portas em homenagem aos aviadores portugueses. Os comerciantes se reuniram para para ofertar prêmio em dinheiro aos tripulantes da canoa vigilenga “Tira-Teima”

Mobilizou se uma grande manifestação na estação ferroviária no largo de São Braz, as 16 horas estava previsto a chegada dos aviadores vindo da Vigia e consequentemente pela estrada de ferro Bragança-Belém, com a presença do governador, outras autoridades do estado e o consul português. Da estação foram

conduzidos no automóvel do governador até ao Grande Hotel (hoje Hilton hotel na praça da republica).

BELEM, 17. (A. B.) — A tuna academica offereceu, hoje, um baile ao mecanico brasileiro Armando Mendonça, que acompanhou até o naufragio, os aviadores portuguezes do "Argos".

BELEM, 17. (A. B.) — O consul portuguez entregou a Albertino Araujo a quantia de cem libras, destinada a gratificação dos tripulantes da vigilenga "Tira-Telma", conforme prometteu o commandante Sarmento de Beires.



Estação ferroviária de São Braz (hoje terminal rodoviário), onde os tripulantes do Argos foram recebidos, Belém anos 20.

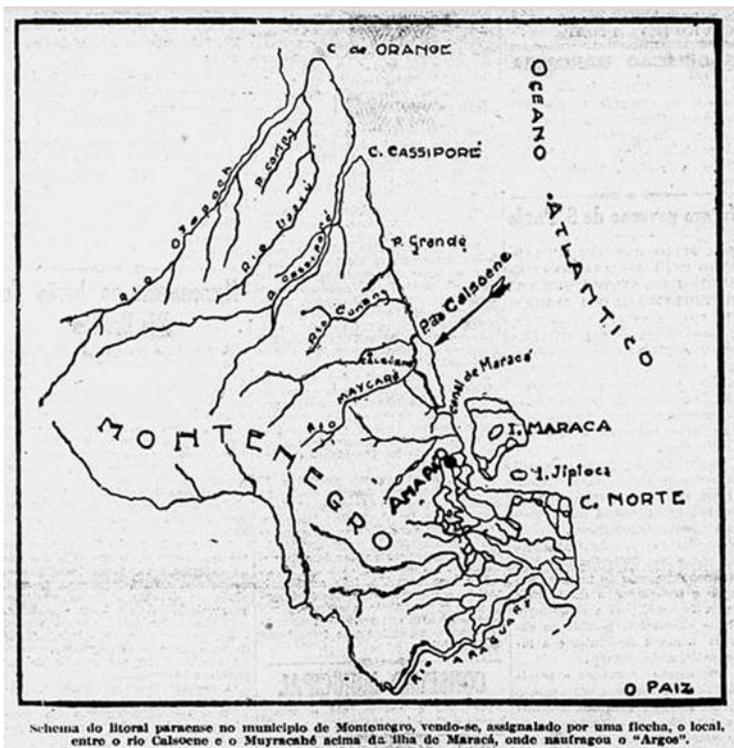
Fonte: fragmentos de Belém



Grande Hotel (hoje Hilton hotel). Acervo: fragmento de Belém.

ENTREVISTA DO COMANDANTE SARMENTO DE BEIRES

O comandante Sarmento de Beires fez o seguinte comentário ao repórter no hotel: “ Creio que dificuldades me poderei conformar com a perda do meu querido “Argos” nesse lamentável, mas inevitável desastre. Nunca supuz poder encontrar em minha vida de aviador temporaes como os que nos assaltaram tão inesperadamente e que, segundo agora sei, não são raros nessas regiões ao largo da ilha de Maracá.



Depois que largamos de Belém, a viagem correu calmamente durante as duas primeiras horas. Decorridos, porém, primeiro esse tempo, vimos-nos a braços com grandes borrascas, que não nos atemorizaram, confiantes que estávamos na valentia do nosso Argos. Quando, porém, já de alguns minutos as vinhamos supportando galhardamente, e estando já sobre pleno oceano, a cerca de 25 milhas da costa, ao norte de Maracá, notei uma avaria em uma das asas. Percebi de relance o perigo que corríamos todos e tomei a única resolução cabível no momento: descer em pleno oceano e reparar a avaria, antes que o máo tempo a tornasse irreparável e nos precipitasse, desgovernados, sobre o mar revolto.

Assim o fiz, e, pousando o "Argos" sobre o mar agitadoíssimo, gastámos três horas em reparar a asa avariada, com os meios de que dispúnhamos. Feito o reparo,

que, embora de natureza provisória, era capaz de sustentar o aparelho em pleno voo, puz de novo os motores em movimento, para decolagem. Nesse momento, porém, uma grande vaga inesperada açoitou violentamente o “Argos”, inutilizando para sempre a asa avariada...

Nada mais podemos fazer.... Parei os motores, e o nosso hydro-avião imediatamente começou a ameaçar ir ao fundo, arrastando-nos com elle, ou deixando-nos ao sabor daquelle mar terrível, a quasi trinta milhas da costa, de uma costa longínqua, desconhecida, árida talvez, e descoberta, mas que tão ardentemente começamos a desejar!...

Salvamos apenas a bussula, o sextante, o gatinho (mascote de Beires), o ferro, soldas e a bagagem. Uma leve queimadura no tornozello; o sub-official Mendonça ficou ligeiramente magoado.

E assim ficamos esperando a cada passo ver o mar enfurecido tragar o nosso barco estraçalhado.

Finalmente, chega-nos às 17 horas e trinta minutos, já quasi noite fechada aquella vigilenga, como por aqui se chamam as valentes: Tira-Teima.... Seu nome era talvez uma esperança, que nos era trazida com um sorriso de bom humor. A frágil embarcação, a que logo nos acolhemos, e que para nós era agora a própria terra longínqua que nos vinha buscar, tentou ainda salvar o nosso possante avião já ferido da morte. Seus valentes tripulantes, unidos a nós, em esforços hercúleos, tentaram rebocar o Argos, mas isso era uma tarefa superior às nossas forças e vimos, calcular-se bem como, afundar aos poucos, asa por asa, ponto por ponto, o nosso companheiro de tantos e tão vividos mezes. Quando o corpo principal do Argos começou a submergir, a agonia lenta de até então consumou-se.

E o Argos mergulhou para sempre.

A Tira-Teima, que a providencia nos enviára para salvar-nos, não nos poderia evitar essa perda que tanto nos compunge. Mas ali mesmo, diante do heroísmo simples, banal, e tão desinteressado do pescador brasileiro, mal sumira de nossas vistas, no escuro da noite, a última pá de hélice que o Argos estendia para os ares num adeus, voltamos à nossa condição normal de homens do mar, feitos para o perigo e para a coragem. E começou a nova lucta, da frágil embarcação contra os vagalhões,

lenta, segura, confiantemente manejada pelo piloto Albertino. E assim chegamos a Vigia. Era de novo a terra, essa terra brasileira que parece que não nos quiz deixar sair, que nos mandou sua última mensageira na figura daquelle barco, e que por um de seus valorosos filhos de novo nos trazia a seu seio...

“E aqui estamos de novos, são e salvos. Será mesmo tão verdade assim que o Brasil não nos queira mais largar?”

TELEGRAMA AO PRESIDENTE WASHINGTON LUIS

“VIGIA, 14 – Após o naufrágio do “Argos” e o nosso providencial salvamento por pescadores brasileiros, agradeço a V. Ex. em nome da tripulação as providencias tomadas afim de pesquisar o nosso paradeiro, lamentando a fatalidade que impediu a terminação da viagem do “Argos”, agora que o mecânico Mendonça fazia parte da tripulação. Respeitosas saudações – Beires, major.”

O major Sarmiento de Beires comentou que a canoa vigilenga Tira-Teima era tripulada por onze homens, todos robustos e de extraordinária perícia e indômita coragem. Não ocultaram os aviadores admiração pelos nossos valorosos homens do mar.

No dia 14 o jornal “O Paiz” publicou a seguinte reportagem: *“parece que os nossos valentes pescadores, filhos de Vigia, caboclos tostados pelo sol abrasador dos trópicos, estão predestinados com sua navegação primitiva a dar auxilio a nova locomoção do século, que é a aviação, na sua passagem pela ilha de Maricá.*

Foram elles que soccorreram Hilton e Pinto Martins, Duggan e Olivero e também os aviadores da missão Junkers. Ainda desta vez evitaram que os aviadores do “Argos” fossem para o diabo, na phase do valente Alferes Manoel Gouveia, que desse modo grafou no livro de registro de hospedes do Grande Hotel”.

A canoa Vigilenga “Tira-Teima” pertencia a José Esteves, o mesmo proprietário da canoa “Juruna”, que salvou os aviadores argentinos.

No dia 16 os aviadores partirão de Belém e 27 de junho de 1937, Sarmiento de Beires, Jorge Castilho e Manuel Gouveia chegaram a Lisboa, a bordo do navio Hildbrand.

HOMENAGEM TEATRAL AOS VIGILENGOS

Segunda-feira no teatro São José (Rio de Janeiro), a companhia Zig-Zag, renova o seu cartaz, dando as primeiras representações da “revuete”, tira-teima, original de Lili Leitão, com musica de Assis Pacheco.

Haverá uma apothose aos pescadores do Pará, que salvaram os tripulantes do Argos, na sua vigilenga Tira-Teima.

Pinto Filho (Pindahiba), e Arnaldo Coutinho (Ressaca), conduzirão a compéragem da revuete, Tira-Trima, que conta com vários sketches, numerosos cômicos de cortina, fantasias e bailados. Marisja e as Zig-Zag girls farão dois bailados; Cléo e Cally farão o bailado, Coppelia.

AS ENERGIAS DA RAÇA

Para viajarmos no tempo, procuramos sempre manter na originalidade as reportagens, artigos e depoimentos dos fatos ocorridos envolvendo a canoa vigilenga, esse artigo abaixo transcrito do jornal “O Paiz”, publicado no dia 19 de junho de 1927, retrata o heroísmo do pescador vigilengo e a preocupação com os pescadores e a profissão e que até os dias de hoje ainda continuam segregados das políticas públicas para o setor.

O episodio magnifico do salvamento dos tripulantes do “Argos pela vigilenga “Tira-Teima”, é mais uma affirmativa das qualidades de energia e de desprendimento da nossa raça, apuradas no norte pelas hostilidades de uma natureza quase sempre madastra para os seus filhos.

Josino Cardoso, o homem que salvou os aviadores argentinos por ocasião do “raid” Nova York – Buenos Aires, teve uma formosa reedição nesse Albertino Araujo, e a Juruna, famosa na história da aviação, teve em “Tira-Teima” uma digna, admirável emula.

Para quem conhece os homens do mar do nosso paiz a providencia desse salvamento revela alguma coisa mais do que um designio feliz do destino: elle attesta e comprova as energias raciaes que vivem ignoradas nos obscuros homens que as incarnam. A lucta contras ondas, num barco pequeno e frágil, é um facto de todos os

dias, um heroísmo banal dessa gente forte e destemida que arrisca a vida para ganhar a vida. Josino Cardoso e Albertino Araujo não são mais do que dois elos, de homens admiráveis que constituem o nosso povo, sobre tudo o povo do sertão e o do litoral, acostumado a lutar com touros ou com tempestades, mas sempre encontrando na natureza o seu maior adversário.

O espirito de sacrifícios desses homens é alguma coisa que pede o gênio de um Homero para celebrar. Um grande e arraigado senso de solidariedade humana vive dentro da sua alma; orientando-a para heroísmos magníficos, fazendo-a viver sempre attenta ás dores alheias, sempre prompta a prestar o seu auxilio, desinteressado e satisfeito de si mesmo.

Entretanto, no conforto e no esplendor das cidades pouco se dá por esses homens admiráveis que lembram espartanos antigos pela firmeza do character e rijeza do animo. Elles vivem segregados da communhão nacional, e só os recordamos quando um facto excepcional como o episodio do “Argos” põe em fóco alguns dos seus representantes magníficos.

Sirva o episodio da “Tira-Teima” para despertar em todo o Brasil um movimento de sympathia e de amparo por esses obscuros heroes que os há tantos ao longo do Brasil, no sertão ou no litoral...

Na comovida manifestação de solidariedade com os valentes brasileiros da frágil “Vigilenga”, é justo envolver a conducta pobre e generosa do governador do Pará, que pela segunda vez demonstra, com a grandeza do seu coração, o zelo, a solicitude de uma autoridade realmente digna de representar os mais bellos sentimentos da índole brasileira.

Com effeito, assim que se fez mister promover pesquisas para descobrir o paradeiro dos renomados aviadores do “Argos”, o Dr. Dionysio Bentes determinou todas as medidas necessarias á consecução desse humanitário e necessário fim.

Encontrados os aviadores, providenciou S. Ex. para que lhes fosse facilitado todo o conforto de que precisavam, de modo a attenuar as naturaes agruras da situação em que os deixara a subita a dolorosa interrupção da brilhante viagem.

A maneira como em tal emergencia se conduziu o eminente estadista que dirige os destinos do Pará echoou com a mais grata sympathia através de todo o paiz.

UMA ESCOLA PRÁTICA DE MARINHA

Mais um artigo publicado em 1927 pelo vigiense Alves de Souza, diretor do jornal “O Paiz” a respeito da inclusão nas políticas públicas educacional para os pescadores vigienses, sugere se na época, uma escola técnica pesqueira, pesquisa científica da espécie marinha e preservação do estoque pesqueiro:

Alves de Souza

Aproveitemos as energias dos pescadores do Norte

“O acaso das proezas aéreas, neste momento em que parece haver soado a hora suprema da navegação pelos ares, teve o poder de chamar a nossa atenção sempre descuidada para um facto inteiramente desconhecido dos próprios brasileiros: o largo e simples heroísmo dos pescadores do norte.

O salvamento quase milagroso de Sarmento de Beires e seus companheiros retomava de novo a fama dos pescadores da região do “salgado”, na costa paraense, e fazia naturalmente, evocar os últimos episódios similares tudo dentro de curto espaço de mezes, o que attesta, com inaudita eloquência, não se tratar de mero acaso, e sim de façanhas que por frequentes perderam o character de acontecimentos dignos de serem assignados como paginas de heroísmo conteporaneo.

A teimosia dos aeronautas em cobrirem largos dias de mar em viagens transmarinas, num só voo, permitiu aos pescadores paraenses trazer, á luz da curiosidade publica alguns aspectos de sua vida quotidiana e de cujo feito heroico nem mais elles mesmos se apercebem.

Sem quere mais entrar em outras considerações sobre factos hoje vivos em todas as imaginações, não sómente do Brasil, mas do mundo civilizado, acreditamos que há novo ensinamento, e de grande proveito, de taes memoraveis façanhas.

As aptidões marítimas dos nossos patrícios estão fortemente demonstradas: no momento não lhes precisamos enaltecer o valor excepcional. Num paiz como o nosso, em que todos são unanimes em reconhecer a urgente necessidade de restaurarmos a nossa marinha de guerra, dotando-a de eficiencia necessária para que ella possa desempenhar a sua alta missão nacional, não está naturalmente indicado que se aproveite toda essa consideravel potencialidade de energia phisicas e Moraes em beneficio da defesa do paiz?

Não acreditamos, porém, que, para obter-se resultado pratico e útil de todas aquellas vivas correntes de força humana, convenha crear-se na costa paraense um arsenal de marinha no molde do que existe no Pará. Estabelecimento dessa natureza tem um fim determinado e obedece a uma antiquada e tradicional concepção pedagogica, que nos parece totalmente desfavoravel para o fim a que devemos aspirar com a reeducação dos pescadores vigilengos.

De forma alguma convirá desloca-os de seus mestéres habituaes, pois que é nelles que o máximo de sua eficiencia se produz. Devemos antes, obedientes á orientação profissional que por natural psychotechnica já os classificou, dar caracter methodico e pratico áquellas ingênitas aptidões que o diurno exercitamento como que fez condição natural da existência. Nessa vida de aventuras marítimas em que o pescador lucta quase diariamente com as fúrias desordenadas do oceano, vai-se mar fora sem bussula, sem outra orientação que não seja o seu insticto adaptado as argucias de uma larga educação visual, e cuja vigilenga corre na planura das aguas, quer faça céu claro, quer faça brunal por dias e dias sem avistar os recortes da costa paraense. Nessa vida assim exposta com tanta simplicidade a tempestades inesperadas, aos maiores perigos de toda hora, não está o índice poderoso das energias do homem brasileiro?

O nosso pessimismo em relação ás possibillidades biológicas do brasileiro é apenas uma velha concepção romântica que urge acabar. O que nos falta não é absolutamente aptidão e préstimos para esta ou aquella função: apenas o brasileiro é uma excellente matéria prima que ainda não foi devidamente trabalhada pela educação. Elle ainda está por dar o máximo de sua capacidade e aptidão.

O acaso dos desastres marítimos aéreos acaba de trazer á luz uma face inteiramente inédita, ou pelo menos totalmente desconhecida da maioria do paiz: esses empolgantes aspectos de heroismo moderno, sómente eram conhecidos como peculiares aos pescadores da Islandia ou dos ilhéos portugueses.

No momento, porém, não pretendemos enaltecer, poeticamente, aquelles assombrosos actos anonymos de bravura e destemor. Para os pescadores do “salgado” taes elogios nem teriam significação: aquelles feitos são paginas banaes de suas façanhas diárias.

Desejamos tão somente lembrar ao Congresso a oportunidade – como homenagem ao valor dos caboclos do norte- da criação de um aparelho de reeducação tehcnica de toda aquella prodigiosa somma de energia que se esbanja diariamente, sem uma finalidade mais alta.

É apenas uma sugestão. Os technicos navaes dirão melhor sobre matéria de tal importância. Acreditamos que seria de toda a conveniência a fundação de uma escola de adaptação naval, com fins exclusivamente práticos, naquella região paraense. Além da secção própria para a reeducação dos adultos, haveria, naturalmente, a destinada ao aparelhamento dos adolescentes. Annexa ao instituto marinho pratico, poder-se-hia ainda adiciona-a uma secção para as investigações oceanográficas, que seria completada pelos aquários modelos, onde se fariam as culturas de certas espécies ichtyologicas decadentes ou emigrantes.

Dois objectivos principaes teriam a escola pratica de marinha: primeiro, aproveitar, reeducando-a, toda aquella espontânea reserva para a defesa naval do Brasil; e, em segundo lugar, crear a pesca com character scientifico, no sentido de poupar a fauna marinha e de obter-se o máximo resultado com o mínimo dos prejuízos tanto das costas piscosas, como de tempo. A parte oceanográfica corresponderia, por sua vez,

Aos necessários estudos de biologia marinha e melhor conheccimento dos relevos do mar litorâneo, como das próprias condições do mar abyssal e pelágico.

Claro está que num simples artigo como este não se póde, nem é conveniente, estudar pormenores de uma possível escola pratica de marinha.

Aqui deixamos algumas singelas sugestões para uma criação que, uma vez tornada ralidade, virá a ser um dos mais bellos aspectos da energia e da capacidade brasileira.

O CABOCLO BRASILEIRO

Jornal “Correio da Manhã” do Rio de Janeiro, 16 de fevereiro de 1936 (publicado 9 anos depois).

“Quaes as pessoas que primeiro recebem o annuncio do nascimento de Jesus? – humildes pastores que viviam sem instrucção e sem orgulho, na solidão, no seio da natureza, aprendendo no seu livro immenso, os segredos da divindade, ignoram, mas crêem, amam e esperam. Tanto basta para ser considerados dignos de receber, antes de outrem a boa nova.

Os dois pontos se extremam; após elles, são os magos, os sábios, os poderosos que recebem a revelação destinada a transpor todas as classes. Começando pelos degráos inferiores da escala, terá de subir até ao ápice. Os magos também criam; mas nelles a fé não era tão pura. Tinha mais curiosidade de verificar um facto duvidoso do que confiança nas palavras do anjo. ”

Se os pastores foram aquelles que, primeiro, receberam a revelação, foram pescadores os quatro primeiros discípulos de Jesus. Dahi, o assentar-se o pescador na sua frágil canôa como um rei sobre o seu throno, e ter o coração luminoso e alto como o sol, o sol que redoura os mares, esses mares tão grandes, mas ainda menores do que a sua alma.

O humilde pescador não desencadeia a borrasca, mas encara-a sem pavores e affronta-a sem hesitações. Olha o mar como a um velho amigo, cuja voz mysteriosa tem para elle os mesmos encantos e as mesmas cantigas os seus avoengos.

Por noite de invernias e chuva ou por madrugadas inclementes e ásperas, a sua vela se eicharca, enquanto a tarrafa dorme inútil e vasia no fundo quieto dessas mesmas aguas que o rebojo, á superfície, empóia e faz sinistramente mugidoras.

O mar já lhe trouxe um filho e a mais e um ascendente. É porque, então, elle abençoa esse mar, que já o fez chorar e já lhe poz luto no coração? É que, se elle foi um pequeno cemitério, é um grande e prodigioso berço. Berço de esperanças e de alegrias.

Esperança de mesa farta. Alegria de lar feliz. E menos beija elle a face tenra e rochunchuda do filhinho amado, do que o mar, com os invisíveis labios dos seus livres, cantantes, soberbos ventos...

Os homens, que mandam, conduzem os povos á guerra; os humildes, que soffrem, unem almas e povos pelo heroísmo e pelo amor.

Josino Cardoso, com a “Juruna”, fez tanto pela aproximação brasileiro-argentina como todo um suado, lento e hábil labor diplomatico. Repetindo façanha de tão formoso rasgo de humanidade e de arrojo, Albertino Araujo, com “Tira-Teima”, diminui tanto o espaço que separa o Brasil de Portugal, e tanto os junta e os confunde, que se não chega a saber bem onde um começa e onde termina o outro.

Porque, de coração limpo e de alma leve, a empresas de taos riscos se afoitem, esses obscuros pescadores pregam entre os homens, com fiel interpretação de espirito que vivifica, a commovedora, a doce, a redemptora doutrina de Jesus Christo, que refulge, proclamando por exergo: Amor e Caridade.

O caboclo brasileiro é esse typo lerdo e mollengo, sem aprumo ou elegância, que ainda não moveu o segundo passo e já parece fatigado do primeiro. Ponta de cigarro chupado, ao canto da boca murcha e discreta, lá vae elle vida afóra, como de cócoras e cégo. Mas, num dado momento, o seu olhar, até então inexpressivo e apagado, rebrilha de um fulgor estranho: a sua boca affeita á trova dolente, tem palavras propheticas e fulgurantes, e o seu passo é rápido e o seu gesto é fidalgo. De tão rasteiro que vegetava pelas caatingas ou de tão vergado sobre a terra que revolvía, a um anão se assemelhava. De repente, porém, tanto cresce e se alteia e se avoluma e sobe, que á como uma divindade gigantesca, fazendo do fulgor de todos os astros a pedraria do seu diadema de gloria. É quando mais lésto, mais elastico, mais electrico do que jaguar enfrenta e ao jaguar subjuga no momento em a féra olhar faiscante, narina dilatada, ávida de sangue, soffrega de carnagem, prepara o bóte contra a victima descuidada – creança ou mulher – que segue cantando pela matta, como a chamar pela própria morte. E é ainda quando, como um louco ou como um deus, numa mesquinha canôa – brinquedo das agias revoltas e que com as aguas revoltas brinca – rindo da barroca que ruge sob um céu encardido e com furiosa violencia açoita o dorso epiléptico dos mares, sóbe e desce a montanha russa dos vagalhões tumultuosos, arriscando e offerecendo a vida em holocausto á de um desconhecido...

Salvando os tripulantes de “Argus”, o bravo e abnegado caboclo Albertino Araujo revogou um decreto da morte, e reintegrou na galeria das glorias humanas quatro gloriosas figuras.

O VALOR MORAL DO PESCADOR BRASILEIRO

Diante desse episódio o Sr. Armando Pinna, capitão de corveta e comandante do C. T. “Sergipe”, a um ano do acontecimento, enviou um telegrama enaltecendo o pescador vigiense.

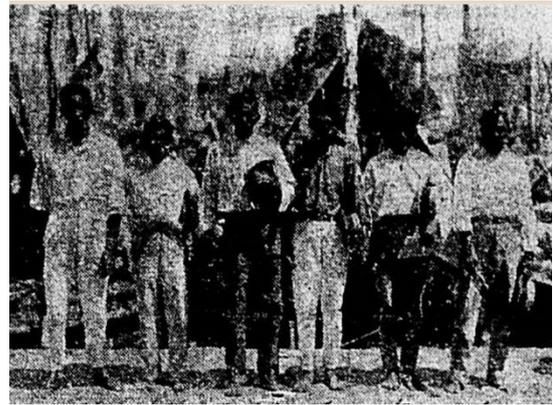
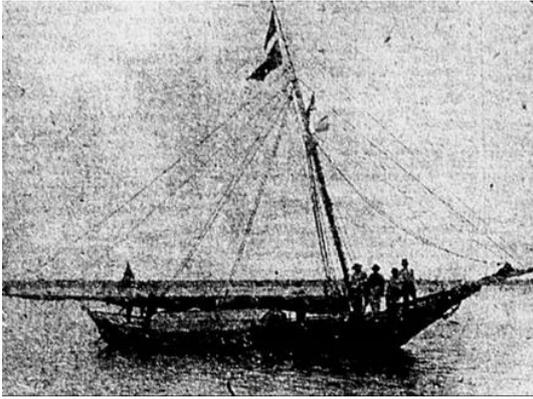
ANGRA DOS REIS 20 de junho de 1927. (O PAIZ)

“-Mais uma vez o pescador brasileiro evidenciou esmagadoramente o seu alto espírito humanitário, aguda inteligência e eficaz vigilância da costa, acolhendo generosamente no bojo do seu humilde barco nacionais e estrangeiros que, em pleno mar, estavam preste a morrer.

Não é possível exigir-se mais dessa brava gente patrícia. O Brasil inteiro de norte a sul, vibra de entusiasmo pelo feito desse bravo Albertino Araujo.

Urge, de qualquer maneira, cumprir-se imediatamente o dever republicano de educar e curar de toda essa brava gente; o serviço da pesca deve ter toda intensidade, organizando-se com inteligência, para a grandeza econômica e defesa marítima da Pátria, essas legítimas sentinelas avançadas da costa.

Comparemos o proceder dos mouros com os uruguayos e dos asiáticos com o aviador inglez, e a justiça dirpa do valor do brasileiro. Basta de chamar de jéca ao humilde brasileiro e tenhamos a coragem cívica de transformal-os em homens como a Republica concebe. ”



A canoa Tira-Teima e os tripulantes da vigilenga: O piloto Albertino Araujo, de 40 anos, Argemiro de Barros, de 32 anos; Torquato de Sousa Palheta, de 45 anos; Porphirio Salles dos Santos, de 48 anos; Raymundo Nonato de Moraes, de 35 anos; José Bertino Palheta, de 18 anos; Amancio Souza, de 50 anos (não está na foto), todos solteiros e vigiense. Foto: Jornal O Paiz/1927.

VIGILENGA “NOVA IRACEMA” E O TRÁGICO ENIGMA DO AVIÃO *Saint Roman* “PARIS-AMERIQUE LATINE”.

João de Deus, o piloto vigilengo.

O trágico enigma do avião Paris-Amerique Latine que se aventurou atravessar o Atlântico, volta a preocupar a opinião pública da Europa e da América, com o impressionante achado da “jangada” em águas do cabo Maguary no Pará. Pessoas habilitadas procuram um plausível esclarecimento para o mistério tão vivamente dramático. É de presumir que as ondas castigassem violentamente a “jangada”, a ponto de tornar insustentável sobre ela a posição dos infelizes náufragos, que seriam, então, projetados ao oceano.

É de se presumir ainda, que sucumbissem todos à fome e à sede, requeimados pelo sol implacável das regiões do sinistro.

No dia 21 de junho de 1927, recebido o primeiro telegrama anunciando a chegada a Vigia de uma canoa conduzindo os destroços de um avião, confirmado pelo intendente da Vigia Moura Palha, presumindo com avisos de verdade que esses destroços sejam do avião do destemido aviador francês *Saint Roman*.

*“Seja como for, causa admiração na ocorrência, o desprendimento dos nossos modestos patrícios, humildes poveiros que estão ingressando na história da aviação contemporânea, salvando os aeronautas Pinto Martins, a tripulação do “Junker”, os aviadores argentinos e portugueses, e agora, os destroços de um aparelho presumidamente do Valoroso *Saint Roman* – Moura Palha. Intendente”* (reportagem do Jornal O Paiz).

VIGIA, 21 (O PAIZ) – *Os pescadores navegavam em um mar agitado, a mais de 12 horas de viagem da costa, quando, avistando a jangada, procuraram aproximar-se dela.*

“A jangada era construída com destroços de um aeroplano amarrados com fios elétricos. Juntamente com as rodas que tinha a inscrição “5 aero hutchinson 800x160x12x26.” e estavam também as asas do aparelho que o mau tempo impossibilitou de transportarem-na para a Vigia.

Na esperança de rebocar tudo para a costa, jogaram fora a pescaria, mas foi sacrifício inútil, pois mais tarde tiveram de abandonar as asas, apenas trazendo as rodas. A canoa “Nova Iracema” pilotada por João de Deus, procedente da foz do Amazonas, encontrou os destroços próximo ao cabo Maguary.

O Dr. Dionysio Bentes, governador do Estado, telegrafou ao intendente de Vigia, solicitando que sejam remetidos para Belém, com urgência, os referidos destroços, afim de serem transportados para Paris”.

A GENEROSIDADE HEROICA DOS PESCADORES DE VIGIA

PARÁ, 21 (Serviço especial do PAIZ) – *O último acontecimento, o encontro dos destroços presumidos do avião de Saint Roman focaliza os pescadores vigienses que parecem destinados pela Providência a servirem de atalaia aos navegadores do espaço quando tentam a travessia da fronteira paraense com as guyanas.*

Causa admiração a bravura, o desprendimento dos modestos patrícios, humildes pescadores, encerrando-se em frágeis canoas sem convés corrido, sem conforto e afrontando um mar bravio e perigoso entre horríveis tempestades. Empregam-se em pescarias mezes seguidos, a centenas de milhas longe de Vigia, entre o céu e o mar infinito, confiantes em Deus e na própria pericia, realizando a epopéia da bravura obscura mas afirmada através dos séculos até o presente, ingressando esses rudes mareantes paraenses na história com advento da aviação.

Nesse episódio não se tem certeza onde e quando o avião caiu, alguns especialistas da época afirmam que poderia ter caído próximo a ilha de Fernando de Noronha cuja estação radiotelegráfica se comunicou com o avião e que as correntes marítimas o impurraram para o norte.

O ministro do exterior Octávio Mangabeira foi informado do encontro e telegrafou para o Sr. Souza Dantas, embaixador brasileiro em Paris. O Dr. Mário Bello, diretor dos telégrafos, deu conhecimento ao Sr. Presidente da República Arthur Bernardes .

Os corpos dos aviadores nunca foram encontrados. Se esse desastre tivesse acontecido na costa paraense, provalmente todos seriam salvos, pelo frequente número de canoas vigilengas que navegavam na região.

VIGILENGAS E O HIDROAVIÃO SEEKADETT (ÁGUIA MARINHA).

A EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA NAZISTA NA AMAZÔNIA – 1935/1937

Heinrich Himmler, chefe do Departamento Central de Segurança do III Reich, subordinado a SS, acreditava que era possível encontrar na Amazônia, descendentes da Atlântida, de raça pura e vestígios genéticos da “raça ariana, cujo destino era o vale do rio Jarí, na região norte do Brasil. Otto Schulz-Kampfhenkel, formado em geografia e ciências naturais. Tinha paixão pela aviação e integrou a missão científica como piloto de hidroavião “Seekadett”, apelidado “Águia Marinha”. Apenas quatro alemães faziam parte da confusa e misteriosa “expedição” científica, que chegou a Belém no início de 1935. O chefe era Gerd Kahh. Joseph Greiner cuidaria da segurança do grupo e guarda do material vindo da Alemanha. A expedição para ter sucesso precisou de apoio marítimo das canoas vigilengas tipo batelão para subir as corredeiras dos rios da região do Jarí. As canoas vigilengas utilizadas nessa missão do tipo batelão e tapaioras usavam pouco as velas em virtude da corredeira dos rios e a falta constante de vento, foram adaptadas ao remo e para isso precisam de bastante homens fortes para remar e revesar e bons pilotos de conhecimento da região. Não tinham nenhum vínculo com os alemães, foram apenas contratados para realizar a tarefa de conduzir os nazistas.



Hidroavião “Seekadett”, apelidado “Águia Marinha”, estacionado na rampa destinada a aviões anfíbios (hoje, ver-o-rio), em Belém. Os 3 alemães que chegaram à capital do Pará, em 1935, são vistos entre militares brasileiros. Atrás do hidroavião a vela de uma canoa vigilenga.

Otto Schulz pilotaria o hidroavião, cuja manutenção ficou a cargo do mecânico Gerhard Krause, também técnico de som que operaria os gravadores e as filmadoras. Os quatro alemães eram oficiais do exército nazista de Hitler, e deveriam proceder ao levantamento topográfico da bacia do ri Jarí até suas cachoeiras, com interesse científico de pesquisar a fauna e a flora da região e de outra ordem. Schulz-Kampfhenkel e seus companheiros passaram 2 meses, em Belém, requerendo autorização para subir o rio Jarí. Para provar que o objetivo da expedição era eminentemente científico, mostrou às autoridades brasileiras as cartas de credenciamento expedidas por institutos de pesquisa e museus de história natural da Alemanha. Foi bastante convincente nas suas explicações, tanto que, conseguiu a adesão do Instituto Emílio Goeldi, de Belém e do Museu Nacional do Rio de Janeiro. Porém, embora o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Getúlio Dorneles Vargas fosse simpático ao nazismo, o aval das Forças Armadas custou a sair.



Expedição alemã singrando as águas do Rio Jarí, no trecho navegável antes da cachoeira Santo Antônio. Na proa da embarcação vigilenga tipo batelão, pode ser vista uma bandeira com a cruz suástica, símbolo do nazismo.

Canoas sobrecarregados e rio raso demais, o geógrafo determina a instalação de subacampamentos, dividindo sua equipe. O inverno amazônico se aproximava, chovia copiosamente. Explorando um rio, Schulz-Kampfhenkel foi surpreendido por uma súbita enchente, perdendo seu barco com todo o equipamento – câmeras,

material de cartografia, armas, provisões e roupa. Durante uma semana errou sozinho pela selva. Foi resgatado e safou-se da morte pela segunda vez.



Cabloco transpondo canoa em uma cachoeira na missão nazista.

Na oportunidade era governador do Estado do Pará o Senhor José Carneiro da Gama Malcher, que tomara posse a 4/5/1934 e nele permaneceu até 25/1/1943. O general baiano Manuel Cerqueira Daltro Filho, que comandava a 8ª Região Militar desde o mês de maio de 1935, exigiu dos alemães o máximo de respeito à soberania nacional e os prestigiou até julho de 1937, ocasião em que foi transferido para o Rio Grande do Sul. Outro importante apoio os alemães receberam do coronel José Júlio de Andrade, afinal de contas, as terras que eles iriam percorrer lhes pertenciam. Indagados sobre tanto interesse pela região do rio Jari, os membros da expedição afirmavam: “Aqui é oferecido um espaço suficiente para imigração e o estabelecimento dos povos nórdicos. Para a mais avançada raça, oferece infinitas possibilidades de exploração”. Comentava-se, entretanto, que a expedição tinha a missão de explorar a região fronteira do Brasil com a Guiana Francesa e colonizá-la para o “Terceiro Reich”.



Os alemães contrataram 30 caboclos da região do Jari para auxiliá-los nos trabalhos da expedição. Nesta fotografia, aparecem 16 homens remeiros engajados na empreitada, acostumados a enfrentar as corredeiras e as cachoeiras do Rio Jari. As roupas dos remeiros é típica de pescadores vigilengos, ao fundo canoas vigilengas.

Otto Schulz era um bom piloto, mas as vezes abusava da sorte e da paciência dos patrícios. Certa vez tentou subir o rio Jarí com o avião deslizando em seus flutuadores, deixando de fazê-lo ao ver que a empreitada era impossível de ser realizada. Certa vez, realizando voo para levantamento topográfico, o hidroavião perdeu altura e espatifou-se sobre toras de madeira que flutuavam sobre as águas do rio Amazonas, entre Gurupá e Arumanduba. O piloto Otto Schulz e o mecânico Gerhard sobreviveram e passaram horas agarrados a um dos flutuadores do avião. Foram resgatados por caboclos da região que os encontraram bastante exaustos. Em outra ocasião, sob forte chuva, Oto Schulz subia o rio Jarí, tendo a bordo de uma canoa câmara fotográfica, filmadora, bússola, armas, munições, material cartográfico, comida e roupas, quando foi surpreendido por um repiquete de início do inverno. Só não perdeu a vida, mas ficou vagando perdido pela floresta. Os índios o encontraram completamente desorientado.



Dois membros da expedição, provavelmente piloto de canoas vigilengas, remam sentados nos flutuadores do hidroavião.

Greiner adoeceu de malária e sentiu que não resistiria, pediu que sua mercadoria fosse guardada e entregue a seus patrícios, que estavam ausentes. Entrou em coma e faleceu às 20 horas do mesmo dia, aos 30 anos de idade. Na manhã do dia 3 de janeiro, enquanto um mensageiro foi avisar os demais membros da expedição, o pessoal da filial de Santo Antônio realizou o sepultamento de Joseph Greiner no pequeno cemitério local. Ela se destaca de modo imponente entre as demais cruzeiras do cemitério da antiga Vila da Cachoeira, demarcando o local onde Joseph Greiner foi sepultado.



Índios aparai junto a cruz de acapu feita em Belém e fixada no local onde morreu o alemão Joseph Greiner.

A expedição levou para a Alemanha um apreciável acervo: peles de 500 mamíferos diferentes, centenas de répteis e anfíbios e 1500 peças arqueológicas. Produziu 2.500 fotografias e 2.700 metros de filmes de 35 mm focando índios, caboclos, animais, peles, cobras, etc. Detalhes marcantes da expedição estão contidos em um livro editado em 1939, em Berlim, pela editora Deutscher Verlag, com o nome de “Rätsel der Urwaldholle”, significando em português “Mistérios do Inferno na Mata Virgem”, que corresponde ao diário do geólogo e piloto Otto Schulz-Kampfrnkcl. Na edição de 1938, há 60 fotografias

CONSULTAS BIBLIOGRÁFICAS

Biblioteca Nacional Digital do Brasil: Acervo: Os Jornais: “O Paiz”, “Folha do Norte” de Belém, “Folha do Povo” de São Luís do Maranhão, “O Jornal” do Rio de Janeiro, “A Província de Recife”, “Jornal da Manhã” do Rio de Janeiro e “O Imparcial” do Rio de Janeiro. <<http://memoria.bn.br/Doc.Reader/Hotpage>>. Acesso: 02.02.2010.

MEDEIROS, Rostand. O pouso do “Buenos Aires” em barra de cunhaú,
Publicado em 28/11/2014, <<http://tokdehistoria.com.br/tag/brasil>>. Acesso em:
22.01.2014.

Pioneiro da aviação, Alberto Santos Dumont.
<http://educacao.uol.com.br/biografias/alberto-santos-dumont..> Acesso: 02.02.2014.

Hidroavião Argos em Alverca – 1927.<http://ex-ogma.blogspot/hidroaviao-argos-em-alverca>. Acesso: 20.11.2014.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Ideias em Destaque.
<<http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Ideias>> Acesso:
20.10.2013.

Nazistas na Amazônia. <<http://www.ecoamazonia.org.br/2013/01/nazistas-amazonia-historia-alemaes-desembarcaram>>. Acesso em 02/02

Expedição científicas alemãs na Amazonia. <<http://montorilaraujo.blogspot.com.br>>

Nazistas na Amazônia: <<http://brasileiros.com.br/fWVr4>>. Acesso em: 10/02/2013.