



BRASIL — NORTE E SUL

Cel AYRTON SALGUEIRO DE FREITAS

O autor, como instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, tomou parte na viagem conhecida com o nome "Operação Fronteira", quando, durante 31 dias foram visitados todos os Estados da União, num total de quase 200 horas de Vôo. Ao regressar escreveu "Diário de Viagem ao Redor do Brasil" de onde extraímos o que se segue.

A — O EXTREMO NORTE DO LITORAL BRASILEIRO

Deixamos a Base Aérea de Belém, rumando para o Norte, iniciando, assim, o percurso de nossa vigésima oitava etapa de vôo.

Dos caminhos aéreos do Brasil, nenhum oferece sensações tão pitorescas, ao viajante, como o que vai de Belém a Clevelândia, e nós tínhamos pretensões de ir mais além ainda, pois queríamos sobrevoar o Cabo Orange, ou seja, o ponto extremo-norte do litoral brasileiro.

Após havermos percorrido toda a fronteira terrestre do Brasil, íamos, agora, sobrevoar todo o contorno marítimo.

Em Belém, mal a aeronave levanta vôo, o passageiro já se vê cruzando por sobre uma sucessão de ilhas e de águas; as primeiras, em muitos casos, ainda em formação, constituindo simples bancos de lodo, com vegetação incipiente; as segundas, são, aqui e ali, de um amarelo cinza, dando a impressão de águas pesadas, devido a tanta vasa em suspensão.

Cinco minutos após a decolagem já nos encontramos sobre a ilha de Marajó, que constitui uma das maravilhas da bôca do Amazonas. Na época em que estamos sobrevoando, época da seca, Marajó se apresenta com maior superfície. Sua travessia dura quase meia hora, e, embora a parte sobrevoada seja a dos

campos, a importância destes é diminuída pela sucessão das pequenas matas ciliares e "ilhas" de vegetação arbórea.

Deixando Marajó passamos sobre a ilha Mexiana, que, em outro local, poderia ser considerada como ilha importante quanto à sua superfície, mas, próxima de Marajó, quase desaparece.

Sobrevoamos, ainda, diversas "ilhotas" do arquipélago, para depois prosseguirmos pelo litoral, ainda dentro da foz do Rio Amazonas.

As ilhas que ficam mais ao norte da foz do Grande Rio são todas alagadiças e cheias de pântanos, mas, mesmo assim, em algumas delas, podemos divisar casas, mostrando ainda, nesta região, que o heroísmo do "amazonense" é fantástico.

Entramos no continente, por uma região cheia de pântanos, coberta, em alguns lugares, por vegetação rasteira. Posteriormente, a região pantanosa desaparece para dar lugar a um terreno completamente limpo, com as características dos campos de criar da região sulina, mas, naturalmente, sem os meios de vida que esta região brasileira possui.

Pouco depois, já estamos sobre o rio Araguari, cuja foz nos faz lembrar os rios de planície, que passamos dias atrás, e o Araguari o é, ao menos nesta região, pois suas águas são mansas e profundas. A história nos diz que para aí queriam os franceses trazer o limite de suas possessões em terras americanas.

O nosso avião porta-se "intrépido" ao passar por sobre o Cabo Norte, onde atravessamos um pequeno "cumulus". Daí penetramos mais para o interior, a fim de evitar algo que nos vinha pela frente. Se maior a nau, maior a tormenta, mas depositamos absoluta confiança na dupla Melo-Aquino, acostumados que estão a enfrentar qualquer tempo, na qualidade de "velhos lóbos do céu".

Por largo tempo esta rota constituiu um castigo para os aeronautas pois, com frequência é açoitada por ventos fortes, ou por chuvas torrenciais. Frequentavam-na apenas os pequeninos e ousados aviões do nosso Correio Aéreo Militar.

Voamos, agora, por sobre Amapá, daí o nosso avião tomou o rumo de Clevelândia.

Com hora e meia de vôo estamos passando paralelamente a um rio estreito que serpenteia através extensa floresta. Seu nome não podemos verificar em nossa carta, mas suas nascentes devem estar próximas das do Oiapoque.

Ao nos aproximarmos deste rio, que possui sua foz nas proximidades do ponto extremo-norte do Brasil, e que nos velhos tempos tomava o nome de Vicente Pinzon, já o avião vem baixando, preparando-se para pousar em Clevelândia.



Fig. n. 1 — Clevelândia

O campo de pouso desta longínqua vila está situado à margem direita do Oiapoque, cerca de cinco quilômetros do povoado, no local denominado Santo Antônio. A faixa de aterragem possui mais de 1.000 metros de extensão, situada numa clareira da mata, com uma das extremidades livre.

A população de Clevelândia é um misto interessante de diversos tipos comuns no norte do Brasil e na Guiana Francesa. Os índios e os pretos falam francês e português e bebem "cachaça" ou "champanha".

Do lado da Guiana, podemos divisar a vila de St. George, quase defronte a Clevelândia.



Fig. n. 2 — St. George

Após ligeira parada, suficiente para percorrer a localidade, prosseguimos rumo ao norte, acompanhando, paralelamente, o curso do Oiapoque em demanda ao ponto extremo do nosso litoral

À proporção que nos aproximamos do Cabo Orange, o rio se alarga; em compensação, as nuvens se tornam mais densas e escuras, dando-nos a impressão que a nossa observação vai ser dificultada.

À nossa esquerda continua a faixa limitrofe da Guiana, coberta de extensa floresta e o rio se alarga cada vez mais. Passamos depois a sobrevoar a língua de terra que se estende até o mar, constituindo o Cabo Orange. É uma faixa alagadiça, cheia de banhados e já na extremidade, onde o mar parece-nos muito impetuoso, destacamos o ponto mais ao norte de nosso litoral.

Sobrevoamos a região onde apreciamos a luta do mar com os rochedos.



Fig. n. 3 — Rio Oiapoque

Cabo Orange, tão conhecido (de nome) pelos brasileiros, desde os bancos escolares, ali estava, como testemunha muda da luta das ondas contra as rochas, tendo por cobertura um céu "carregado" de nuvens ameaçadoras. O Oiapoque não é "valente" como o Amazonas, pois, enquanto este joga suas águas barrentas no oceano, levando a luta para o interior do mar, aquele entrega-se antes de lutar, abrindo, em sua foz, uma vasta bôca e oferecendo entrada às águas salinas como convidando-as a conquistá-lo.

Logo depois iniciamos o regresso, voando agora mais para o interior, por sobre uma floresta alta e pujante que mal se abre para deixar ver o curso do Uaçá, do Cassiporé e do Canani. Seguem-se, os campos do Calcoene, alagadiços nesta parte do norte.

Sobre vasto "colchão" voltamos ao campo de pouso de Amapá, rumando, logo depois, para Macapá.

Já que a visibilidade é nula, aproveitemos para recordar um pouco de história da região.

O Território do Amapá, embora de criação recente, possui uma raiz histórica muito grande.

O seu litoral é o testemunho das lutas de posse que aí se travaram.

Perlongando a costa brasileira, ao N. do Mar Dulce, Pinzon avisou um cabo que chamou de São Vicente e que mais tarde os holandeses deram o nome de Cabo Orange. Dobrando o acidente geográfico, a expedição se internou por um rio, o qual, por muito tempo, foi conhecido pelo nome de rio Vicente Pinzon e que, mais tarde, os franceses chamaram de rio Oiapoque.

Desta primeira consideração podemos ver, desde logo que, na região em que hoje demora o Território do Amapá, é que se encontram, em grande ânsia de conquista, os aventureiros de cinco países da Europa.

Dentre os primeiros exploradores desta região devemos citar os franceses, pois foram os pri-

meiros a querer se fixar no litoral, acima da foz do Amazonas. Estabeleceram feitorias em várias paragens e logo que se sentiram mais fortes e encorajados, foram alargando aos poucos sua ação para o Sul. Relegaram para segundo plano o perigo que os ameaçava por NW, onde os ingleses se instalaram em 1654. Logo depois, os holandeses vendo o progresso que tomavam os ingleses, também quiseram aproveitar-se do desleixo francês e se instalaram ao lado daqueles. Os francos continuaram rumo ao Sul com excessiva confiança na fraqueza da coroa lusa em defender o seu patrimônio.

No entanto, os portugueses não se descuraram da defesa de suas terras. A luta no estuário já havia mostrado o poder da força lusa contra os ingleses e holandeses. Mais para o N. já havia deslocado os flamengos que se apossaram da região compreendida entre o Cassiporé e Maiacaré, região esta que foi logo fortificada e contra a qual vieram esboçar-se as tentativas francesas enviadas por Fèvre de la Barre.

Mais tarde o francês Ferrol investiu sobre o Forte de Macapá toma-o aos lusos, onde deixa uma guarnição de cerca de meia centena de homens que foram, logo depois, expulsos pelos portugueses, sob o comando de João Luiz Mendonça.

Luiz XIV não vê com bons olhos a derrota de seus homens e envia um embaixador a Lisboa a reclamar a posse das terras do Cabo Norte ao Amazonas, apelando para o Tratado de Nimeque.

Do pacto provisional ficou declarado neutro todo o atual Território do Amapá, devendo os lusos mandar destruir todos os fortes aí existentes, inclusive os de Araguari e Macapá.

Era a diplomacia, sacrificando a obra da conquista lusitana.

Mas, ainda uma vez a sorte bafeja a côrte portuguesa que se

vê amparada pela Inglaterra e a Austria e o Tratado de Utrecht de 1713 assinala que:

“S. M. Cristianíssima e seus sucessores desistem de qualquer pretensão sobre as terras do Cabo Norte e situadas entre o Amazonas e o Oiapoque, para que elas sejam possuídas por S. M. Portuguesa...”

A celeuma continuou por muito tempo, por não quererem os franceses de Caiena reconhecerem o Oiapoque como limite e sim o Cassiporé. Suas incursões continuaram para o Sul e chegaram mesmo a constituir fortins e aldeamentos às margens do Lago da Jaca, de onde, mais tarde, foram expulsos.

Os tratados se sucedem na Europa e com eles oscila a linha limítrofe em terras brasileiras. Por vezes era o Calcoene, outras vezes o Araguari e, finalmente, no ajuste de Madri, Bonaparte determina que o limite seja o rio Carapanatuba, situado já no interior do estuário.

Com a vinda de D. João VI para o Brasil, êste houve por bem mandar invadir a terra ocupada pelos franceses ao N. do Rio Amazonas, como represália à atitude de Napoleão, em relação a Portugal. O Ato do Congresso de Viena estipulou que devia ser devolvido aos franceses a região até o Oiapoque.

Mas não pararam aí os desejos dos franceses, pois em 1836, aproveitando o embarço que o governo brasileiro atravessava, durante a Regência, estabeleceram um pôsto no estuário do Amazonas.

Nosso governo vale-se da Inglaterra e consegue a evacuação do Amapá e em 1840 é lançada aí uma Colônia Militar, na região do Araguari. Entra, então, o Território em litígio, por solicitação dos franceses.

Em 1855 procuramos resolver com a luta de posse que já se estendia por três séculos

Oferecemos o Calcoene como limite e os franceses exigiram o Cabo Raso. Nada era resolvido.

Em 1894, a própria terra dá o brado de alerta, pois nas nascentes do Calcoene foram descobertas minas de ouro e para o Amapá afluem mineiros franceses indo chocar-se com as famílias brasileiras que aí já se encontravam e que iniciam fortes hostilidades contra o estrangeiro.

Vivia, por essa época, em Cuanani, um prêto foragido do Brasil, chamado Trajano a quem os franceses deram o título de Capitão Governador do Amapá, pois o julgavam de grande prestígio. Tropas brasileiras investem contra Trajano e seus homens e, mais uma vez, o arbitramento é solicitado para resolver a questão. O Conselho Federal da Suíça é escolhido pelas duas partes. Representando o Brasil seguiu para a Europa o Barão de Rio Branco e só a 1 de dezembro de 1900 foi assinada a sentença que nos favoreceu, pois, por ela, ficamos de posse do Território que acabamos de percorrer, no sentido Sul-Norte e Norte-Sul.

Sim, acabamos de percorrer pois estas conjecturas foram suficientes para consumir o tempo que gastamos com a travessia entre Amapá e Macapá.

Aquino faz o "problema" de pouso em Macapá. Não fume. Usem os cintos. Alguns despertam e eu preparo a máquina fotográfica para aproveitar algumas vistas, pois o céu está claro e o sol ilumina a cidade.

B — O EXTREMO SUL DO BRASIL

Acabávamos de visitar a cidade de Rio Grande, onde encontramos ainda, os traços dos tempos coloniais.

Da antiga fortaleza, estabelecida ao sul da barra pelo Brigadeiro Silva Paes, quase já nada existe, pois foi abandonada desde há muito. É que aquela local não oferecia ancoradouro suficiente e

a povoação foi transferida para o sítio onde hoje se encontra, dando origem à atual cidade.

De sua colonização inicial, quase que totalmente constituída de açorianos, Rio Grande guarda ainda, traços insofismáveis.

Seus habitantes ainda cultuam a memória de seus bravos defensores contra as investidas de dom Pedro Ceballos, destacando-se a figura do Coronel Sá e Faria que, sem medir sacrifícios, lançou-se à frente de sua pequena tropa contra os espanhóis invasores, através dos atoleiros e banhados que circundavam a vila.

Ainda sob a agradável impressão que nos deixou aquela gente hospitaleira e boa, sentimo-nos arrebatados ao espaço pelos possantes motores de nosso C-47.

Efetuamos uns giros sôbre a cidade, com seu pôrto de braços abertos sôbre a lagoa e sua barra muito estreita, parecendo séria ameaça aos navios que nela procuram penetrar, e rumamos para o sul, voando sôbre o litoral gaúcho, levados pela técnica do Pamplona, nosso piloto.

Iniciávamos, assim, o percurso da Costa do Albardão, também chamada de João Maria, que é o trecho litorâneo arenoso, que se estende desde Rio Grande ao lindeiro arroio Chuí. Em quase toda sua plenitude, a Costa do Albardão separa as lagoas Mirim e Mangueira do oceano. A essa extensão proeminente e alongada de terreno chama-se Albardão, nome que decorre de suas dunas de dorso abaulado que lembram as selas de albardas dos muareis.

Após cinco minutos de vôo já estávamos sôbre a Estação Balneária de Casino, lugar muito pitoresco, com poucas casas, é verdade, mas de um aspecto encantador, pela arborização variada que apresenta a quem o admira do alto. Divisamos, ainda, a ferrovia que, vindo de Pelotas, traz para o Balneário os veranistas gaúchos, particularmente, pelotenses, que vão buscar no Atlântico as ondas impetuosas que não

encontram no rio São Gonçalo ou mesmo no interior da lagoa dos Patos.

Proseguimos para o sul, perlongando o litoral, voando a menos de uma centena de metros de altura.

A lagoa Caiova é o acidente geográfico que deparamos logo a seguir. Na época, apresenta-se quase completamente sêca, mostrando grande parte de seu fundo, sujo e pantanoso. A ligação existente, no tempo das águas, entre Caiova e a lagoa das Flôres, logo ao sul, desaparece, praticamente, na época das sêcas, confundindo-se com o restante da região.

O Banhado do Tigre, ou seja, a terra, situada entre a lagoa das Flôres e a parte norte da lagoa Mangueira, apresenta-se completamente sêco nessa época. O farol Sarita surge, como por encanto, bem próximo à praia que bordejia a costa.

A região logo ao norte da lagoa Mangueira é desértica e estende-se assim até a lagoa Mirim, apresentando, de quando em vez, a ondulação característica das dunas que, mais para o interior, alcançam altitudes consideráveis.

Abordamos a lagoa Mangueira pelo norte. Suas águas são escuras e os barcos de pesca são raros. Embora em sua margem oeste note-se, de quando em vez, alguns galpões de pescadores. Ela apresenta um aspeto de solidão, pois o único povoado que divisamos foi Serafim, com uma dezena de casas de madeira.

A faixa de terra que se estende entre a lagoa Mangueira e o Atlântico é percorrida por uma "estrada de rodagem", por onde rolam os carros que, de Pelotas e Rio Grande, vão a Montevidéu. Dissemos "estrada de rodagem", por havermos visto, correndo pela areia, bem próximo ao mar, um carro a grande velocidade. Deve ser um dos que fazem a linha regular entre Pelotas e a capital uruguaia.

A meio caminho de nosso percurso, sôbre a terra apertada entre a lagoa e o mar, deparamos com o farol de Albardão, um pouco afastado da praia, quase na "arrebentação". Mais para o sul, aparecem novos povoados na margem oeste da lagoa; talvez sejam Januário e Estrêla, segundo acusa nossa carta de navegação.



Fig. n. 6 — O farol de Albardão

Meia hora depois de havermos deixado Rio Grande, voávamos sôbre o extremo sul da lagoa Mangueira, deixando Santa Vitória do Palmar à direita, com suas casas de tijolos escondidas sob grandes árvores.

Antes de alcançarmos Barra do Chuí, ainda divisamos, no litoral, a estação Balnear, com pouco mais de uma dezena de casas à beira-mar.

Não esperávamos que Barra do Chuí, a pequena localidade situada no extremo sul do litoral brasileiro, fôsse tão aprazível e, mesmo, tão adiantada. Possui mais de uma centena de casas, quase todas edificadas há pouco tempo.

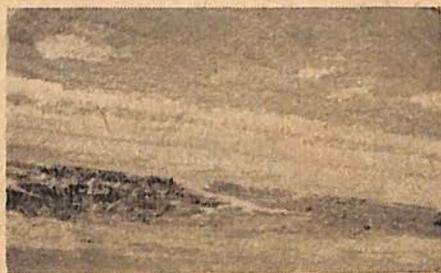


Fig. n. 4 — Barra do Chuí

No centro da vila, um casarão antigo, com pátio interno em quadrado, destoa das demais habitações. As casas, em geral, fogem das margens do arroio procurando os capões e pequenos bosques existentes na região. A areia e as dunas contornam a localidade, dando-lhe um aspecto alegre.

O arroio Chuí, cujo nome parece significar "manso", de curso muito vagaroso, é um coletor de banhados. Embora seu curso seja de 66 quilômetros, já que suas nascentes se acham na lagoa dos Canetões, suas águas são, em grande parte, oriundas de suas margens alagadas. Mesmo nas proximidades da foz é estreito, pois sua largura varia de 3 a 20 metros.

A ponte que liga as duas margens é estreita, permitindo, no entanto, circulação dupla.



Fig. n. 5 — Foz do Chuí

Bem na foz do arroio existe o farol de Chuí, monumento que marca o extremo sul da extensa fronteira marítima de nosso País. É o marco n. 1 da fronteira Brasil-Uruguaí.

Os comentários e exclamações se sucedem a bordo de nosso avião. Creio que nenhum de nós esperava encontrar Barra do Chuí no estado em que a contemplamos, parecendo-nos bem próspera e desenvolvida.

Do lado uruguaio, em contraposição à vila brasileira, somente algumas casas esparsas, de madeira e telhado de zinco; devem ser baracões de pescadores e do pessoal da aduana.

Demos diversas voltas sobre a região, não nos cansando de admirar a localidade brasileira em sua aparência simpática e hospitaleira.

Continuamos pelo curso do Chuí, percorrendo-o até o passo geral. O rio é lindeiro, desde sua foz àquele passo, e vai diminuindo sensivelmente sua largura à proporção que se afasta da foz.

Pouco depois, voávamos sobre a Curva do Sul, o ponto mais meridional do Brasil.

A Segunda Divisão da Comissão Brasileira Demarcadora de Limites, em 1940, determinou que não está na foz do arroio Chuí e sim em uma de suas voltas, conhecida pelo nome de Curva do Sul, o ponto mais meridional do Brasil, cujas coordenadas foram levantadas por aquela comissão: 33° 45' e 10" lat. S e 53° 23' 22" Long. W. Gr.

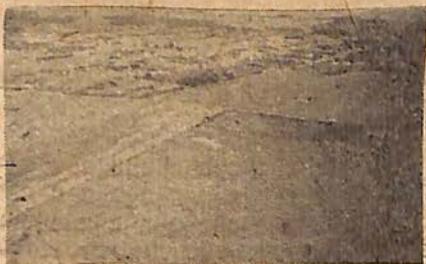


Fig. n. 7 — Santa Vitória do Palmar

Daí, dirigimo-nos para Sta. Vitória do Palmar, satisfeitos de havermos tido a grande ventura de conhecer o ponto extremo sul brasileiro.