

A MARCHA PARA OESTE

Fundado em 1910, o Serviço de Proteção ao Índio (SPI) tinha a missão de prestar assistência aos índios, viabilizando a política indigenista, além da integração ao trabalho agrícola e a transmissão de hábitos civilizados.

Até a década de 1940 a ocupação das regiões Norte e Centro-Oeste constituía um desafio para o governo central.

A Expedição Roncador-Xingu foi uma parte do processo de interiorização do Brasil (Marcha para o Oeste), criada em 1941 pelo governo de Getúlio Vargas e era chefiada pelo Coronel Flaviano de Mattos Vanique. Gerenciada pela Fundação Brasil Central, a Expedição Roncador-Xingu representou a principal frente do projeto e seu objetivo – na etapa inicial – era alcançar a Serra do Roncador (Mato Grosso) e os formadores do rio Xingu.

- 1945: Afastamento do Coronel Flaviano Mattos e nomeação dos irmãos Vilalas Boas para chefia da Expedição Roncador-Xingu;

- 1945: Primeiro contato com os índios Xavante e a inauguração do CAMPO DE POUSO TANGURO;

- 1946: Interesse estratégico em relação à rota aérea Rio de Janeiro / Manaus / Miami. Queriam instalar bases da FAB que ajudassem na navegação nesse percurso: Aragarças, Xavantina, Jacaré (no parque), Cachimbo e Jacareacanga;

- 1947: Construção do POSTO JACARÉ, o qual passou para a responsabilidade da FAB em 1954.

No rastro da expedição foram abertos cerca de mil e quinhentos quilômetros de picadas, nasceram quarenta e duas cidades e vilas, e foram construídos dezenove campos de pouso, dos quais quatro transformaram-se em bases militares, constituindo hoje importantes pontos de apoio na segurança de vôo nas rotas internas e internacionais.

Os campos de aviação construídos pelas expedições da Fundação Brasil Central se integraram à estrutura da Força Aérea Brasileira e, assim, deram suporte às linhas áreas internacionais, como exemplo entre o Brasil e os Estados Unidos.

Em 1952 foi, então, apresentado ao Congresso um requerimento com esse teor, não obstante a oposição do governo de Mato Grosso, que promovia a concessão de glebas às empresas colonizadoras.

Em 1961, no governo de Jânio Quadros, a proposta foi retomada, concretizando-se com a edição do Decreto n.º 50.455/61.

Em 1967, o SPI é extinto, criando-se a Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

MISSÃO GARAPU

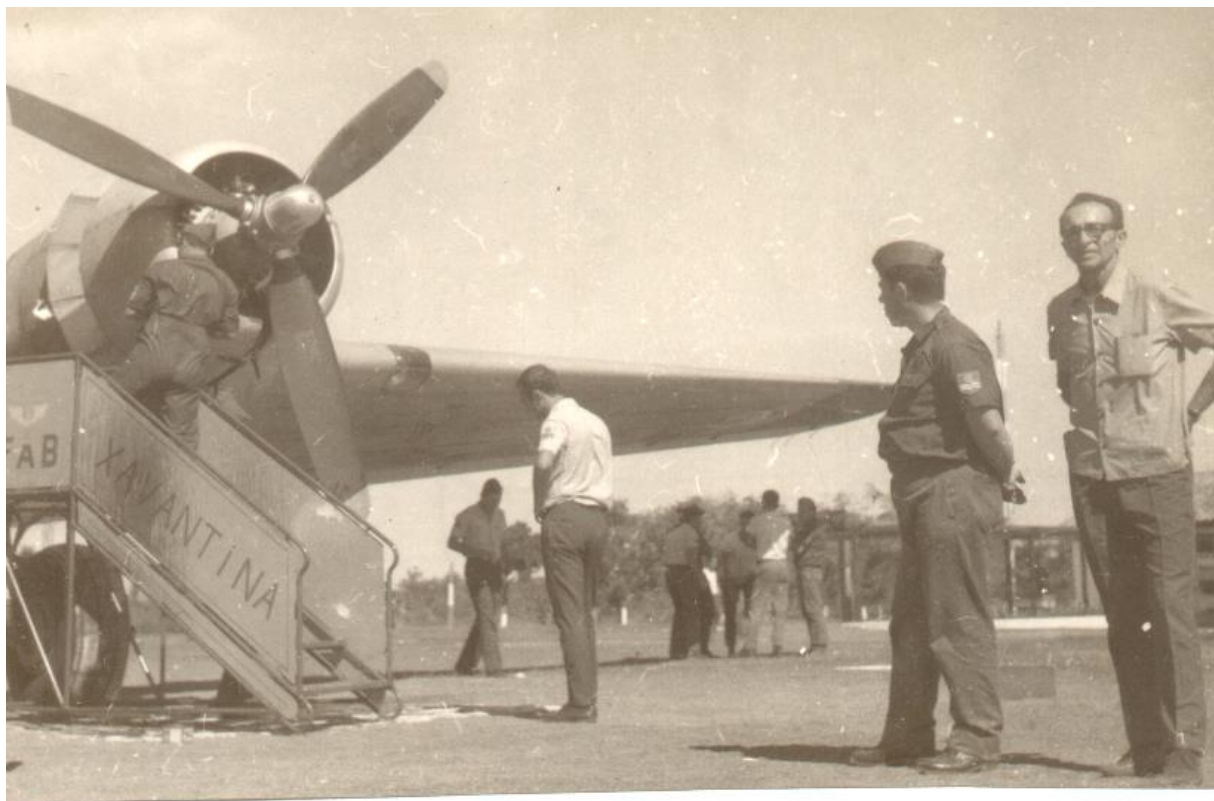
Tinha por escopo suprir com combustível (QAV, gasolina e diesel), além de outras necessidades, o Destacamento Avançado da Força Aérea Brasileira, situado no Parque Nacional do Xingu (POSTO JACARÉ), o qual servia de ponto de apoio para as viagens para o Norte do país, para o exterior, bem como para instruções militares na região e arredores.

A responsabilidade para tal manobra era da, então, IV FAe (São Paulo), entretanto, a parte operacional cabia ao PARQUE DE MATERIAL AERONÁUTICO DE SÃO PAULO (PAMA-SP).



A missão tinha início com o embarque e acondicionamento de tambores de combustível em aviões DOUGLAS (C-47), que faziam a primeira etapa do trajeto (SÃO PAULO/ SP– XAVANTINA/ MT).

Cada tambor pesava, em média, 200 kg, o que exigia um extremo cuidado para o transporte, cálculo de carga e amarração perfeita. Nenhum erro poderia ser tolerado sob pena de se causar acidentes de proporções catastróficas.



Em XAVANTINA os tambores eram embarcados em caminhões, afim de cumprirem a segunda parte da viagem (XAVANTINA - CANARANA - GARAPU). Naquela época, esse trecho de precárias estradas de terra enlameadas, era percorrido em um longo período de tempo, o que demandava paciência e determinação, afinal a missão tinha que ser cumprida.

Após estressante viagem, chegam à confluência do Córrego CEL VANIQUE com o Rio SETE DE SETEMBRO (PONTAL DO GARAPU).

Imediatamente a carga era, mais uma vez, baldeada para uma balsa de ferro, de 14 seções, presas por parafusos de aço, propulsada por motores de popa (ARQUIMÉDES).



Lat: -13.1268 Lon: -52.6880

Além da balsa, compunham ainda, a frota, dois barcos de apoio (SENTA A PÚA e TUCUNARÉ), com capacidade de transporte de tropa plenamente equipada.

O PONTAL DO GARAPU fica próximo à POUSADA RECANTO XINGU, no Rio Kuluene.

A tripulação (equipe) era composta por 01 oficial subalterno, 01 oficial médico, praças e funcionários civis, prestadores de serviço à FAB.



SGT ALVES, SEU PIN (Funcionário Civil), CB JOÃO, CB RENATO, SEU FÉLIX (Funcionário Civil) e (?)
Agachados (TEN CARAVELLAS e Dr. DUARTE)

Ao providenciar o embarque de todo o material a terceira fase tinha início. Descia-se o Rio Kuluene durante 04 dias até chegarem ao “JACARÊ”.

Salienta-se que, em cada descida, a balsa era carregada com 200 tambores de combustível (diversos), totalizando 40.000 lts/ viagem (isso só de carga líquida).

Toda a logística era transportada junto (armamento, munição, motor-serra, baterias, rádio-transceptor, medicamentos, gêneros alimentícios, víveres, entre outras.



O PARQUE INDÍGENA DO XINGU (PIX) é repleto de história.

Uma delas é a do sertanista Ayres Câmara Cunha e a índia Diacuí. Foi o primeiro casamento, oficial, entre branco e índio. A imprensa fez com que isso virasse uma festa.

Diacuí era Kalapalo e após o casamento, o casal voltou para a tribo disposto a tocar a vida com mais tranquilidade.

Foi quando a filha do cacique sentiu que ia ser mãe. Sozinha na sua tribo, no dia do parto, sem assistência médica, Diacuí morreu de complicações no parto de uma menina, que herdou o nome da mãe.

O marido encontrava-se em Aragarças – MT.



As fotos abaixo foram tiradas próximo a antiga Aldeia Kalapalo.







Foto tirada em 2017



Foto tirada em 2017







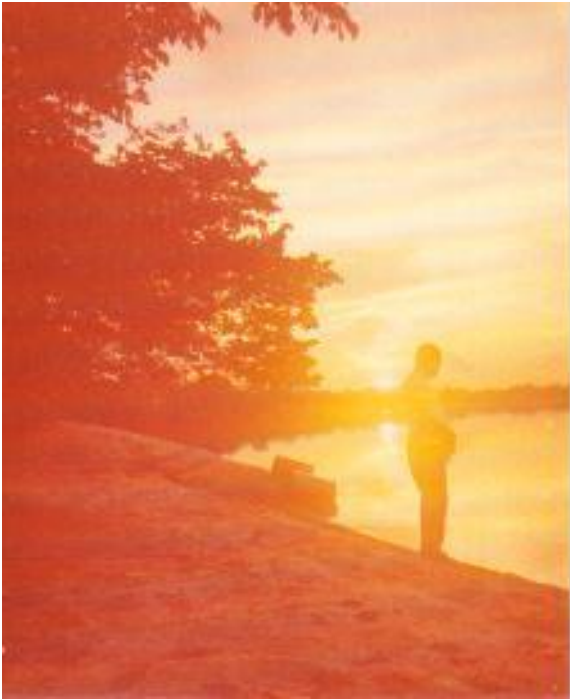


Cada pernoite era feito em local pré-determinado.

Muitas vezes, por questões adversas, era necessária a navegação noturna, a fim de se chegar ao ponto de pernoite, concluindo, assim, o cronograma previsto.

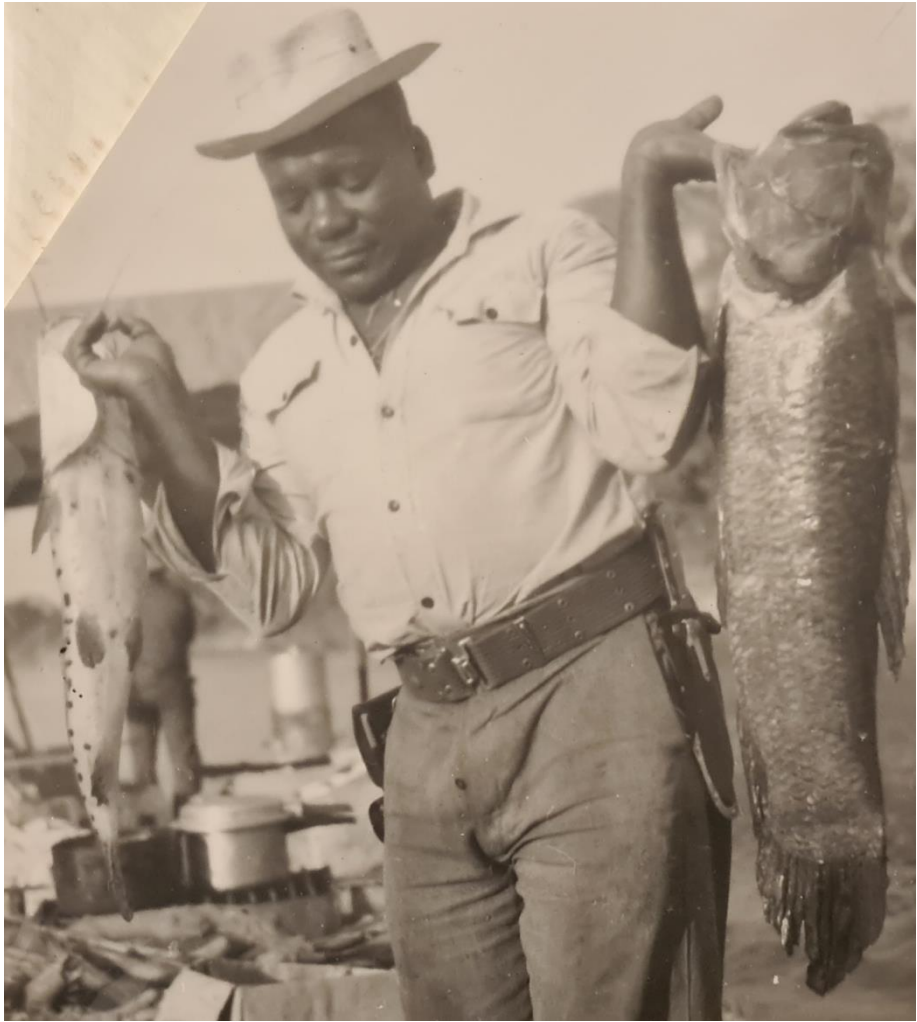
Alvorada ocorria, diariamente, às 04h30.

Às 05h30, recomeçava a navegação que durava até o próximo ponto de dormida.













Em um determinado dia, ao fim da tarde, quando desciam o rio, a balsa bateu o fundo em umas pedras de uma corredeira, ocasionando um buraco na chata.

De imediato, começou a fazer água.

Estavam a dois dias de distância da Base.

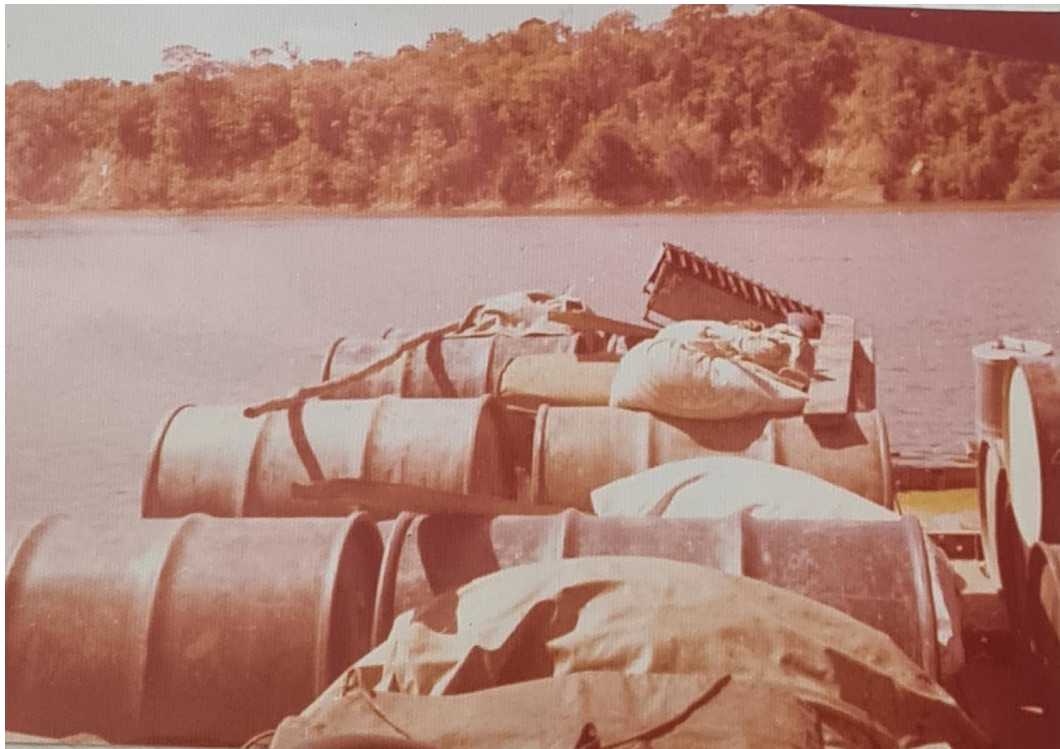
DECISÕES TOMADAS:

1. Lançar ao rio os tambores que ocupavam a seção avariada, a fim de aliviar a carga;
2. Desconectar a seção avariada e deixar fundeada no local do sinistro;
3. Continuar a missão e recuperar os tambores durante o restante da viagem;
4. No regresso, fariam a solda da seção avariada.

Durante esses dois dias seguiram viagem direto, navegando dia e noite, para que a carga lançada não viesse ser perdida.

Perderam, apenas, 03 tambores.





Ao chegarem ao POSTO a carga era desembarcada, no braço, e transportada, em trator, para fins de acondicionamento.



Lat: -12.0062 Lon: -53.3971



O 5º dia era reservado para um merecido de descanso nas instalações do Destacamento.



No 6º dia era hora de recomeçar a viagem.

Para tal era necessário modificar a configuração da balsa para subir o Rio.

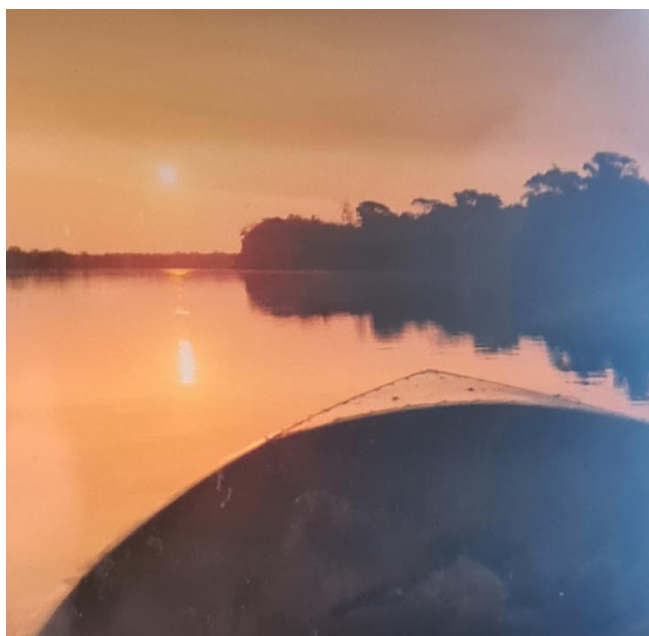
Os tambores vazios eram acondicionados na embarcação e a viagem tinha início.

Após 05 dias, subindo o rio, chegavam às barrancas do PONTAL para começar tudo novamente.



Cada missão tinha duração de 03 meses (10 viagens) e só era possível ser executada na época das cheias.

QUANTIDADE DE TAMBORES	LTS/ TAMBOR	VIAGENS	TOTAL DE COMBUSTÍVEL TRANSPORTADO
200 TAMBORES	200 LTS	01	40.000 LTS
200 TAMBORES	200 LTS	10	400.000 LTS



SBXG - 1988



CB INÁCIO, TIO CAPELA, MAJ MÁRCIO E EU
SBXG – 1988

COINCIDÊNCIAS



Papai e Seu Félix se conheciam há muitos anos e se reencontraram no PAMA-SP.

Seu Félix foi CB enfermeiro do Exército Brasileiro e serviu com meu avô, em Pouso Alegre – MG (hoje 14º GAC).



Seu Félix (óculos escuros), papai (primeira comunhão) e meu avô (terno preto).

C47 2027 (17/03/1974, às 06h20) - SBXG

No dia 16/03/74 saímos de Cumbica em uma missão extra de apoio ao destacamento de Xingú, com a finalidade primordial de transportar para lá, combustível de aviação e óleo para os motores do destacamento.

Nossa equipagem era composta de dois Ten.Cel (A.B. e V.B) do QG, mecânico e rtvo do 4ºETA e como pax , 6 sgtos e um cabo. Aproveitando sempre o tipo de missão, eu normalmente levava comigo um outro mecânico para receber instrução. Para minha sorte dessa vez, fui sozinho.

Ao passarmos pôr Xavantina, foi colocado a bordo 6 tambores de gasolina de aviação e um tb de óleo. O reabastecimento na anv foi feito para cobrir a ida e volta a SBXV. Essa perna teve um tempo de 01:30 hs para Xingú, com pernoite. Nessa noite choveu bem forte até quase o amanhecer. A alvorada foi pôr volta das 04:30hs, Tínhamos que ir a XV e retornar com mais combustível até a balsa poder suprir o destacamento como fazia há anos. Havia um ordem escrita para não se fazer pré-vôo quente mas, como havia chovido muito tive autorização para fazê-lo.

O C47 tem 4 tanques, ao drenar os esquerdos notei um pouco de água no traseiro e bem mais no dianteiro. Após repetir a drenagem com um descanso para a decantação fizemos (mc et vo) o pré-vôo, sem novidades. Nossa carga a bordo era, 70 tambores galvanizados vazios e os 7 militares. Os tambores ficaram deitados e amarrados a direita e os milicos na esquerda (bancos laterais). Antes do embarque os 4 tanques foram drenados

de novo e nada encontrado. Ao chegar à cabeceira, novo cheque de motores, o esq. tremeu, desci e fiz nova drenagem encontrando resíduo de água no tanque traseiro esquerdo, novo cheque e tudo ok. As 06:20hs já voando, trem de pouso recolhido, meio percurso de pista andado, o motor esquerdo apaga. Desde o ano de 59 que eu sonhava com um fato desse poderia acontecer comigo, sonhava mesmo, de acordar com o corpo molhado, meus pensamentos naquela hora foram os mais desencontrados possíveis, tinha que dar



assistência aos pilotos, faltava pagar vários compromissos pecuniários, minha mulher com as duas meninas na escola, como iriam reagir com a notícia do acidente, e eu, ia perder tudo? A ordem de seqüência foi exatamente esta que descrevi. Não pensei em meus pais

e sim em meus companheiros de esquadrão, pensei em acidentes anteriores quando servia no 2º/1ºGT onde o mec. bateu com o rosto na bússola e traumatizou todo o maxilar, eu pensei.... bater na bússola?, não!!!. Os pilotos fizeram todo o procedimento de emergência, lembro de ter olhado para traz e avisado o Rui (vo) que íamos bater. A Anv adernou para a esquerda na direção das árvores. Foi puxada de volta para o alinhamento da pista e pof.

A asa dir. tocou o solo e a partir daí só o barulhão de lata se torcendo até que... silêncio. Ferimentos leves no Cmt, rtvo, cabo e mec., este último, após exames, com dois desvios de coluna e amassamento da 4ª vértebra da coluna. A anv teve perda total mas, passada a notícia pelo rádio, quem vai acreditar só em ferimentos leves?

Cmt T.cel A.B., teve o supercílio cortado pelo relógio ao proteger o rosto. Co-piloto T.cel V.B. não amassou nem o uniforme e nem sujou o lado da sola dos sapatos, apesar de termos saltado em terra revolta após o incidente, na mata baixa que segue a extensão da pista. RTVO Sgto Rui teve um pequeno corte em forma de cruz na testa ao bater com o rosto no equipamento à sua frente. O cabo teve uma pequena fissura craniana perto da sobrancelha. (isso eu soube depois, já no HASP).

Como era de se esperar e seguindo instrução sabida, todo mundo se mandou. Os pax saíram pôr traz e nós pôr estarmos bloqueados pelos tbs e porta do compartimento "B", saímos pelo alçapão que tem sobre a cabeça dos pilotos. Sair mesmo foram eles três que fizeram, eu me arrastei pôr ali até ficar sentado no nariz da Anv, meu corpo quase não me obedecia devido a grande dor na altura dos quadris. Afinal com medo de um possível fogo, fechei os olhos e soltei o corpo até cair e ficar imóvel encostado na fuselagem aguardando

um socorro que veio pelas mãos de um taifeiro/cozinheiro que prestava serviço temporário lá. Após ter-me afastado uns 50 mts, instruí-lhe a voltar até a anv, arrombar minha caixa de ferramentas e de qualquer modo tirar uma das duas baterias para não ter fonte de ignição. Feito isso, levou-me em suas costas até um jipe para irmos ao destacamento encontrar com os outros. Lá chegando pedi a um cabo para não deixar os índios irem no local que estava saturado de gasolina. Havia várias famílias deles acampadas dentro da nossa serraria, e eles fumavam muito. Solicitei também a esse cabo que tirasse todo o combustível dos tanques e me informasse o estrago feito na anv.

Soube pôr ele que:

1= O motor da direita tinha quebrado e com a hélice, foi para a frente no meio da mata.

2=O motor da esquerda, partiu da mesma maneira, sendo atropelado e vindo a bater na lateral esquerda da anv fazendo um rombo grande, justo no lugar onde eu ficaria na decolagem se houvesse um 2º mec. A gasolina, cerca de 150 galões do tanque esquerdo traseiro, ficou pelo caminho já que a hélice rasgou o tanque.

3= Como era época da cheia, a garça estropiada ficara há míseros 50 mts antes da beira do Rio Kuluene e o piso todo quebrado com buracos ocupados pôr tambores. Soube que o rio tinha piranhas.

4= Os pilotos foram pescar, acho que o RTVO também.

No dia seguinte, chegou o C47 2069 (poltronas) com o Cmte do 4º ETA, Maj. C.F, e o Tcel A. (ambos pilotos) , um oficial da investigação de acidentes (talvez na época o maj.

Franco Ferreira) e como não podia de ser, um Médico . Este último ao nos ver, só teve uma pergunta até a decolagem de retorno, e que foi = Aonde está seu cartão de saúde?.

Bonito foi a chegada em SBSP e em SBCB onde os curiosos e amigos foram nos receber. Nós descemos para que todos nos vissem de pé, com algumas ataduras esta certo mas, inteiros. Abraços e choros foram muitos.

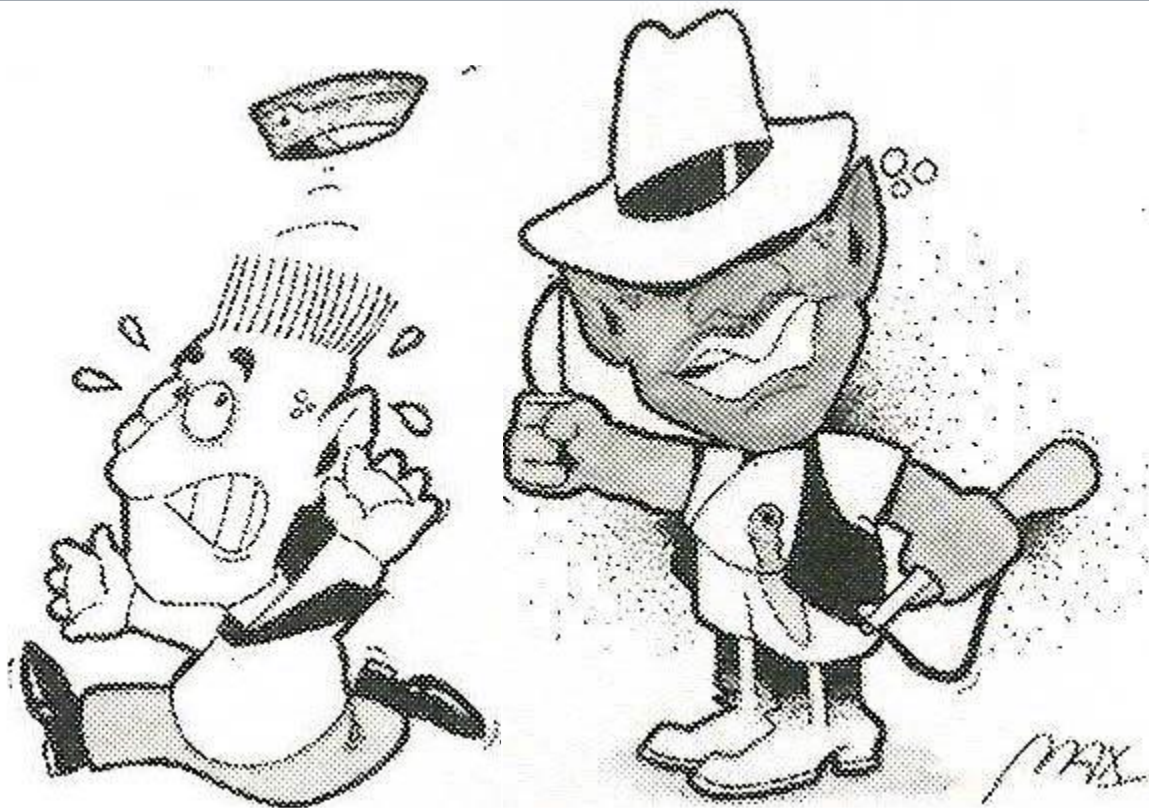
Fatos curiosos:

1º= Minha mulher em casa ao ver a mulher do Cmte do ETA4 junto com o padre Cap. Ildefonso bateu-lhes a porta na cara e não queria em hipótese alguma lhes atender. Foi necessário a ajuda de vizinhos para serem recebidos.

2º= A partir desse incidente eu não pude mais portar arma individual no coldre do lado direito, devido a uma forte dor no quadril e sim no esquerdo com a coronha voltada para a frente o que resultou em várias reprimendas de oficiais de serviço. A FAB não aceita o canhoto (aceitar ,aceita) mas não tinha na época coldre para canhoto. Será que agora tem.

Gerson Criscuolo - SO REF (1955/1984)

BOATE DA ROSINHA



FATOS PITORESCOS

Quando conheci o Sargento Barreto, este já estava alongado de São Paulo, pois se internara no Comando do Destacamento de Proteção ao Vôo do Xingu (DPV-XG). Suas visitas à família foram-se tornando mais raras e, nesta fase, já eram semestrais, se tanto.

O DPV-XG, como outros tantos destacamentos, foi criado para servir de Auxílio Radio-navegação e Campo de Emergência, a fim de possibilitar a rota Rio-Manaus-Miami que, até então, era feita pelo litoral, por falta de infra-estrutura no interior. Era constituído

por uma pista de terra, uma estação rádio, depósitos para combustível, quatro ou cinco casas, uma cozinha e nada mais, completamente isolado da civilização.

Abastecimento de gêneros, troca de pessoal, socorro médico, tudo vinha pelo ar em linhas regulares do CAN ou em vôos extras.

O pessoal militar era substituído rotineiramente, alguns permanecendo mais, outros cumprindo o tempo mínimo possível.

Os novatos eram vítimas de uma encenação, da qual todos os veteranos participavam e para cujo êxito guardavam segredo, trabalhavam em equipe, enfim, davam aquela colaboração que existe sempre que se quer tripudiar sobre alguém.

Logo na primeira noite, o recém-chegado era convidado para ir à boate da Rosinha, convite que normalmente recusava.

Após três ou quatro dias, vinha a perguntar:

- Como é mesmo aquela história da boate da Rosinha?
- É uma boate próxima a um acampamento de garimpeiros, cerca de vinte minutos de jipe por aquela estrada (que só ia até o final da pista de pouso), tem urnas vinte mucas e a dona é a Rosinha.
- E nós podíamos ir até lá? Perguntava o novato.
- Claro! Basta que você peça o jipe ao Sargento Barreto.

E lá ia o novato receber a maior bronca de sua vida.

O Sgt Barreto empertigava-se com toda a pompa e pregava:

- Como? Utilizar-se de uma viatura oficial para ir a uma boate? O que você pensa que é isto? Casa da mãe Joana ou o local de onde você vem? Você não sabe que este jipe é para uso do serviço e não para atender malandros?

Você não sabe que o combustível deste jipe vem por meio de balsa sobre o rio Caluene e que a travessia tem a duração de três meses e só pode ser feita no tempo das chuvas? Você não sabe que é tempo de malária e quem traz o combustível fica quase sempre doente? E agora você, seu verme, quer desperdiçar este rico produto para fazer farra! Retire-se imediatamente ou mando lhe dar uma surra.

O infeliz novato, acabrunhado, queixa-se ao amigo:

- Puxa! O sargento ficou bravo e não quis emprestar o jipe.

- Bem, se você quiser, podemos ir no sábado a pé.

- E não é longe?

- Não, tem uma picada e em quarenta minutos estaremos lá.

No sábado, ao anoitecer, aquela arrumação: o amigo e o novato fazendo planos, tomando banho, desodorante, roupa limpa e até uma água de colônia.

Barreto orquestrando a equipe, tirando o chumbo das balas carregando os revólveres com festim, roupas civis, chapéus e alguma maquiagem para o disfarce.

A picada começava em uma região de vegetação baixa, que depois aumentava, tornando o caminho sombrio e dificultoso; logo depois surgia uma clareira, onde a emboscada era armada.

Após tudo acertado, Barreto dava o sinal e o amigo iniciava a jornada falando sobre as maravilhas que iriam encontrar na boate. Suzana tinha chegado de Aragarças e duas outras moças, de Goiânia, lá se bebia cerveja gelada, coisa e tal.

Quando iniciavam o trecho mais escuro, a conversa mudava para o perigo que representavam os garimpeiros que não gostavam do pessoal do destacamento e, especialmente, o Chico Preto, pistoleiro famoso, que depois de fazer algum serviço na região, ali se homiziava.

A expectativa criada, a história de Chico Preto, a picada em mata densa já deixavam o novato com os pelos arrepiados.

Quando surgiam na clareira, era aquele deus-nos-acuda.

Tiro para todo o lado, gritos e palavrões, o amigo ferido e o novato preso.

- Um tá ferido, meu Chico! gritava um dos participantes.

- O outro tá inteiro. Vamos matar?

- Pelo amor de Deus, seu Chico.

Não me matei - implorava o novato.

O amigo gemia e berrava, simulando muito sofrimento.

Chico, por sua vez, ordenava – acabe logo com esse que está gemendo

E, prontamente, alguém dava o tiro de misericórdia, apesar dos rogos do novato.

- E agora, seu Chico, vamos matar este também?

- Deixe eu ver este cabra safado.

- O pavor era tanto, que o novato não percebia ser o Taifeiro Anízio, a quem ajudava várias vezes na cozinha, agora o temível Chico Preto. Anízio agarrava a vítima pelo colarinho e dizia:

- Vou contar até cinco e começo a atirar. Se você for bom de corrida, se salvará e vai dar um recado para o Sgt Barreto: que se ele for homem, estou esperando aqui.

Corre, diabo! Um, dois, três, quatro, cinco e fogo. Mais tiros e uma desabalada carreira pelo meio da mata.

O novato chegava no Destacamento em farrapos e, aos gritos, chamava por todos e não era ouvido por ninguém.

Procurava o Sgt Barreto, que fingia dormir e, gaguejando, contava sua história.

Para seu total desespero, Barreto virava-se para o outro lado e continuava a dormir.

PASQUAL ANTÔNIO DE MENDONÇA