

A Participação da FAB
na Missão de Paz da ONU
no Canal de

SUEZ

Nº 71



A PARTICIPAÇÃO DA FAB NA MISSÃO DE PAZ DA ONU NO CANAL DE SUEZ



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2022

FICHA TÉCNICA

**A Participação da FAB na Missão de Paz
da ONU no Canal de Suez**

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Autora

1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque Estrada

Revisora

Historiadora Mariana Barbosa Azevedo

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Diagramadora

2S QSS SIN Caroline Azevedo Lins

Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro
PAME-RJ

Rio de Janeiro

2022

Apresentação

Normalmente, quando muitos pensam sobre a participação da Força Aérea Brasileira (FAB) em conflitos ocorridos fora dos limites territoriais do Brasil, a lembrança tende a limitar a nossa brava atuação na Segunda Guerra Mundial, que, realmente, foi inesquecível e heroica.

Todavia, a nossa Instituição já teve destacadas atuações em outras guerras, onde o envolvimento de tripulantes de voo, infantes, especialistas, pessoal de logística e de saúde se fizeram presentes de maneira a contribuir para o desfecho da contenda, ajudando as nações envolvidas e dignificando o nome da FAB e do País em território estrangeiro.

O espírito de solidariedade, de camaradagem e a fibra da nossa gente, representada por aqueles que vestem o azul, sempre nos orgulha, ao acorrer aqueles que necessitam, levando a coragem, a esperança, o conforto e a crença de que estamos juntos para fazer melhorar o que precisa ser melhorado.

Neste trabalho, divulgamos uma parte da nossa rica história traduzida na participação do conflito na região do Canal de Suez, no Egito, entre 1957 e 1967, para que os próprios integrantes mais jovens da FAB venham a conhecer o que esta mesma Força, à qual pertencem, fez na sua trajetória operacional.

Neste aspecto, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) não pode permitir que a memória seja dissipada pelo tempo, e as façanhas, os valores e as tradições que nos moldaram esmaçam e caiam no esquecimento, ou pior, no desconhecimento.

Precisamos, diuturnamente, manter a chama acesa, evocando as figuras daqueles que nos precederam, por meio dos relatos sobre as suas passagens pela história e pelas próprias histórias que eles ajudaram a contar. É esse grande arcabouço do passado que nos honra e que tem que servir de estímulo aos mais jovens para continuarem a trilhar a bela estrada construída, mas que deve ser continuada num sem fim de conquistas e de sucesso.

Aos caros leitores, esperamos que a nossa missão de trazer à baila esse notável acontecimento seja-lhes útil, e que, ao final das próximas páginas, tenham o orgulho engrandecido por constatarem aquilo de que somos capazes.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU no Canal de Suez

Bruna Melo S. Duque Estadra

Desenterrar silêncios, e a subsequente ênfase do historiador sobre o significado retroativo de eventos até então negligenciados, consiste em algo que exige não apenas o trabalho adicional com os arquivos [...] mas também um projeto vinculado a uma interpretação (Michel Trouillot)

A partir dessa epígrafe, o presente opúsculo busca um novo ângulo para revisar o passado e abordar a participação da Força Aérea Brasileira (FAB) em apoio à operação de paz da Organização das Nações Unidas (ONU) no Canal de Suez (1957-1967), sob a égide da Organização dos Estados Americanos (OEA), ocorrida no pós-Segunda Guerra Mundial, num contexto mundial polarizado e de lutas pela independência do domínio colonial.

Para entender esse contexto, faz-se necessário abordar, mesmo que brevemente, a história da criação da ONU e os motivos que levaram seus membros a decretarem a operação de paz nessa região. Pelo fato da missão a ser abordada ser em área que, por décadas, sofreram com o processo do imperialismo europeu, é importante destacar que o viés de análise adotado se pauta numa nova historiografia, em que a dinâmica política, social e histórica não pode ser entendida somente sob uma perspectiva eurocêntrica.

Como elemento fundamental nessa operação, tem-se na FAB, por meio do Correio Aéreo Nacional (CAN), um elemento agregador, pois, pelas suas asas, foram transportados contingentes militares, suprimentos e a logística necessária para atuar na região de conflito. Operando em escala sempre crescente e introduzindo uma linha internacional para atender à operação, os aviões da Força Aérea Brasileira colaboraram, efetivamente, na missão no Canal de Suez. Vários tipos de aeronaves foram utilizados, com destaque para o Douglas C-54 Skymaster, fundamentais



Douglas C-54 do Esquadrão Condor. Ano: 1960¹

1 Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Aviação (1º/2º GAV), sediado na Base Aérea do Galeão-RJ. Fonte: brazilairforce.blogspot.com.

para que o governo brasileiro cumprisse o compromisso firmado junto à ONU.

Ao escolher ser um *Peacekeeper*², o militar se deparou com muitas dificuldades, no entanto, o desafio da saudade dos familiares e da terra natal pôde ser amenizado por meio das asas do CAN.

Chegou a primeira :"Mala da Saudade":

Procedente de Rafah, onde se encontra acantonado o Batalhão Suez, chegou, ontem, cerca das 12 horas, no Aeroporto Internacional do Galeão, o avião da FAB que trouxe a primeira "mala da saudade" enviada pelos integrantes do nosso contingente expedicionário, em honrosa missão no Egito.

Jornal Diário da Noite, 17 abr. 1957



*Boina azul Cap Av João Guilherme Clark.
Participou do CAN Suez e da
Missão do Congo³*

A MANUTENÇÃO DA PAZ

Historicamente, as organizações internacionais existem desde o século XIX, com o objetivo de manter a relação amistosa entre os povos, mas se consolidaram, com efeito, ao fim da Primeira Guerra Mundial, em 1919, com a criação da Liga das Nações. Naquele momento, os países perceberam que seria necessário um esforço coletivo para regulamentar um tratado com temas relacionados à paz e à segurança internacionais, e, assim, impedir a eclosão de uma nova guerra.

No entanto, o advento da Segunda Guerra Mundial mostrou que tal tratado precisava ser revisto. O resultado catastrófico nos campos social, econômico, político e ambiental, referentes aos dois grandes conflitos mundiais, exigiu que os países adotassem estratégias mais eficientes na busca pela paz.

Assim, a Liga das Nações deu lugar à Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 24 de outubro de 1945, em São Francisco, Estados Unidos da América. A ONU nasceu com o intuito de promover a cooperação entre os países, porém com o escopo da paz bem mais ampliado, perpassando pelas questões de segurança internacional, desenvolvimento econômico, progresso social e direitos humanos, a fim de alcançar o objetivo maior que é a manutenção da paz mundial.

² Voluntário que atua nas missões de paz da ONU (*capacete azul/ boina azul*).

³ Fonte: Clark, 2016.

O documento de fundação da ONU, conhecido como a Carta das Nações Unidas, foi redigido com a participação de 50 países, dentre os quais o Brasil. Todos são países membros que têm direitos e deveres a cumprir. A Carta disserta, entre outros aspectos, sobre os ideais e os princípios focados para resolver os conflitos de forma pacífica, e traz em seu preâmbulo a visão política que prevalecerá na Organização:

*Nós, os povos das nações unidas, resolvidos a preservar às gerações vindouras do flagelo da guerra, que por duas vezes, no espaço da nossa vida, trouxe sofrimentos indizíveis à humanidade, e a reafirmar a fé nos direitos fundamentais do homem, na dignidade e no valor do ser humano, na igualdade de direito dos homens e das mulheres, assim como das nações grandes e pequenas, e a estabelecer condições sob as quais a justiça e o respeito às obrigações decorrentes de tratados e de outras fontes do direito internacional possam ser mantidos, e a promover o progresso social e melhores condições de vida dentro de uma liberdade ampla [...] Resolvemos conjugar nossos esforços para a consecução desses objetivos.*⁴

Os esforços para manter a paz incluem, se necessário for, intervenções militares sobre determinados países. Para uma operação desse porte ocorrer, diversos mecanismos são acionados visando atingir, por meio pacífico, dentro

dos princípios da justiça e do direito internacional, um acordo entre as partes envolvidas no conflito. Diante disso, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) só aprova a instalação de uma operação, se os envolvidos concordarem que a presença das tropas poderá auxiliar na mediação da contenda e, assim, criar condições para que a paz seja alcançada.

Nem sempre é fácil chegar a um consenso sobre a aprovação ou não da missão de paz, isso porque algumas questões são de interesse dos próprios membros do CSNU que, por vezes, votam contra as operações. O Conselho é constituído por quinze membros, sendo cinco permanentes e com direito a veto, são eles: Estados Unidos, Rússia, Grã-Bretanha, França e China.

Conforme pode ser depreendido do Relatório do Ministério das Relações Exteriores de 1956, a aprovação para a missão de paz no Canal de Suez passou por essa disputa de interesses:

*O Conselho de Segurança das Nações Unidas, reunidos desde 30 de outubro para tratar do conflito, viu-se impossibilitado de tomar qualquer decisão em virtude do uso do direito de veto por parte da Grã-Bretanha e da França. Em consequência, foi convocada uma Sessão Especial de Emergência da Assembleia Geral para ocupar-se da questão de Suez.*⁵

4 ONU, 1945.

5 Brasil, 1956, p. 62.

Dessa reunião, algumas resoluções foram tomadas, dentre elas a preparação de um plano para constituição de uma Força de Emergência das Nações Unidas (FENU) ou United Nation Emergency Force (UNEF), como também a constituição de uma Comissão Consultiva de sete países para assessorar o Secretário Geral da ONU nas tomadas de decisões.

O Brasil foi um dos sete países escolhidos para compor a Comissão. Diante desse apelo, o governo brasileiro, por meio do Decreto Legislativo nº 61, de 22 de novembro de 1956, autorizou o envio de um batalhão do Exército Brasileiro (EB) para a constituição da Força de Emergência. Em pouco tempo, o Ministério da Guerra tomou “as medidas necessárias para a preparação de um contingente, que em curto prazo se achava à disposição das Nações Unidas e aguardando ordem de embarque”.⁶



Vista aérea do Canal de Suez - interligação do Mar Mediterrâneo com o Mar Vermelho⁷

⁶ Brasil, 1956, p. 63.

⁷ Fonte: www.guiageo.com/asia/Israel.html

BREVE HISTÓRICO DO CANAL DE SUEZ E SUAS COMPLEXAS REDES DE INTERESSES

Para compreender o contexto de disputa em torno do Canal de Suez, faz-se necessário retornar, mesmo que resumidamente, ao processo de colonização do Egito. Primeiramente, nunca é demais reforçar que o País está localizado na África Oriental, numa área geográfica com limites naturais bastantes cobichados.

Embora sob o domínio do Império Turco-Otomano, o Egito, desde meados do século XVIII, recebia investimentos econômicos da França, que realizava obras de infraestrutura visando à dinamização do seu capital. Em 1859, a França conseguiu uma concessão para iniciar as obras do Canal de Suez, encurtando a distância entre a Europa e a Ásia, ligando o Mar Vermelho ao Mediterrâneo.

Em 1869, o Canal ficou pronto, sendo administrado por uma companhia franco-britânica, tendo em vista que em 1875 o governo egípcio, enfrentando uma grave crise econômica, precisou vender a sua parte do Canal para o governo britânico. Em 1882, a Inglaterra, se valendo do enviduamento do Egito, estabeleceu um protetorado na região, retirando a hegemonia da França do local.

O fato é que tanto o capital inglês como o francês passaram décadas investindo no Egito, a fim de criar estruturas para o escoamento das mercadorias, bem como para a formação de um mercado consumidor, ávidos pelos

artigos de luxo europeus, em pleno momento da ebulição industrial que acirrava a corrida neocolonialista.

Ao fim da Primeira Guerra Mundial e o desmantelamento do Império Turco-Otomano, o Egito tornou-se teoricamente um país livre e a ocupação inglesa na região começava a incomodar. Diante disso, em 1936, foi assinado um tratado para que os ingleses restringissem sua atuação apenas na área do Canal do Suez, cuja concessão findaria em vinte anos.

Porém, em 1947, a partilha do território da Palestina, entre árabes e judeus, e a oficialização da criação do Estado de Israel, gerou uma onda de insatisfação que culminou na primeira guerra árabe-israelense e, conseqüentemente, despertou o sentimento nacionalista dos egípcios.

Em 1956, uma nova onda de ataques teve início entre Israel e Egito envolvendo o Canal de Suez, que havia sido ocupado pelos judeus em resposta às ações do presidente egípcio Gamal Abdel Nasser, que decidiu nacionalizar o Canal e bloquear o acesso de Israel ao Mar Vermelho. Essa atitude mexeu com os interesses ingleses e franceses no Canal, que passou a sofrer ofensivas das forças militares desses países.

Ao mesmo tempo, os Estados Unidos e a União Soviética exigiam a retirada dos exércitos da França, Reino Unido e Israel da região do Canal de Suez. Foi nesse contexto complexo, envolvendo interesses diversos, que o Brasil e suas

forças militares apoiaram, por dez anos, a ONU na incessante busca pela manutenção da paz na região, enfatizando que o uso da força por parte das tropas da ONU só devia ser feito em legítima defesa. O Capítulo VI, art. 33, da Carta da ONU, evidencia esse caráter pacífico das missões, ao ressaltar que:

*As partes em uma controvérsia, que possa vir a constituir uma ameaça à paz e à segurança internacionais, procurarão, antes de tudo, chegar a uma solução por negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, solução judicial, recurso a entidades ou acordos regionais, ou a qualquer outro meio pacífico à sua escolha.*⁸

Foi assim, seguindo os termos de não se envolver belicamente no conflito, que o governo brasileiro aprovou a formação de um batalhão independente para integrar, juntamente com outros países (Canadá, Colômbia, Dinamarca, Finlândia, Índia, Indonésia, Iugoslávia, Noruega e Suécia), a Força Internacional de Emergência, deixando registrado em Decreto que o contingente brasileiro “não participará de qualquer ação que signifique a homologação de conquista territorial obtida com o uso da força”.⁹

Em dezembro de 1956, cumprindo com o compromisso junto à ONU e honrando com o alto conceito que o

país era lembrado pela participação da Força Expedicionária Brasileira (FEB) na Segunda Guerra Mundial, o Exército Brasileiro providenciou o envio de um destacamento precursor composto por cinquenta militares, entre oficiais, sargentos, cabos e soldados.¹⁰

Cabe destacar que o processo de recrutamento para compor os contingentes era bastante rigoroso e concorrido. Para os voluntários, cabos e soldados, geralmente eram exigidos que fossem reservistas de primeira categoria do Exército, alfabetizados, sem filhos e, de preferência, que fossem atletas.

Já para a seleção dos subtenentes e sargentos, além do parecer favorável do comandante, a preferência era para quem não seria promovido durante o período da missão. A mesma exigência recaía sobre os oficiais, de quem também era exigido o domínio da língua inglesa.

A seleção rigorosa para integrar os contingentes não desanimava os interessados, que muitas vezes viam na missão uma possibilidade de mudar de vida, uma vez que o pagamento do soldo era feito em dólares e muito bem remunerado. Isso explica a ação intempestiva de um cabo que, ao não ser recrutado, resolveu seguir para Suez e virou notícia:

8 ONU, 1945.

9 Decreto Legislativo nº 61, de 22 nov. 1956.

10 Xavier, 2015, p. 19.

NÃO FOI INCORPORADO O CABO CLANDESTINO

Ao contrário do que foi divulgado por uma agência noticiosa, as autoridades militares ignoram, completamente, que tenha sido perdoado e incorporado ao Batalhão Suez o cabo Vanderlei Oliveira Vargas, que como clandestino viajou, no "Custódio de Melo". A nossa reportagem foi informada no Ministério da Guerra que o cabo Vanderlei, em que pese os seus desejos de servir (como alegou) à UNEF e conhecer o Egito, terá de voltar ao Brasil e aqui então os seus superiores decidirão da pena que lhe deverá ser ou não aplicada. Espera-se mesmo que o cabo Vanderlei regresso pelo "Custódio de Melo", o que lhe proporcionará oportunidade de conhecer outros países, pois, como se sabe, o transporte brasileiro regressará pela América do Norte, de onde trará materiais para a Marinha.

Jornal A Noite, 04 fev. 1957

Em janeiro de 1957, com o apoio da Marinha do Brasil, seguiu a bordo do navio Custódio de Melo o primeiro contingente que, juntamente com o destacamento precursor que seguiu em 1956, totalizou quinhentos e trinta e um militares, entre oficiais, subtenentes, sargentos, cabos e soldados do Exército Brasileiro.¹¹

Ao chegar ao destino, o contingente ficou aquartelado na cidade de Rafah, na fronteira da Faixa de Gaza com o Egito, com a missão de vigiar e proteger a linha divisória denominada Linha de Demarcação de Armistício (LDA). Iniciava-se, assim, a participação dos militares brasileiros que passaram para a história como o "Batalhão Suez".



Mapa da Faixa de Gaza administrada pelo Egito até 1967¹²



Cb Luiz Geraldo Sebrão, do 10º Contingente, em frente ao Quartel General do Batalhão Suez, em Rafah - Campo Brasil¹³

¹¹ Xavier, 2015, p.19.

¹² Fonte: *Um reforço para a Palestina - ISTOÉ Independente (istoe.com.br)*.

¹³ Fonte: *10º Contingente (batalhaosuez.com.br)*.



Soldados do 10º Contingente do Batalhão Suez realizando a limpeza da linha divisória entre o Egito e Israel - Faixa de Gaza¹⁴



Militares do 4º Contingente do Batalhão Suez em seus postos de serviço na LDA¹⁵

14 Fonte: 10º Contingente (batalhaosuez.com.br).

15 Fonte: Facebook da Associação do Batalhão Suez.

AS ASAS DA FAB EM APOIO ÀS OPERAÇÕES NA UNEF

Num trabalho conjunto das Forças Armadas, os contingentes que se deslocavam para a região do Canal de Suez recebiam o apoio logístico necessário para o cumprimento da missão. O apoio da Força Aérea Brasileira se fez a partir do estabelecimento de uma linha regular do Correio Aéreo Nacional (CAN) para o Oriente Médio.

Naquela ocasião, quase todas as linhas do CAN eram providas pelo Douglas C-47 Skytrain. Era uma aeronave com recursos tecnológicos avançados para época, como rádio, sistema de pilotagem automática, boa capacidade de carga, operacionalidade em pousar em diversos tipos de pista e boa autonomia de voo, podendo, assim, realizar missões de diversos tipos.

O Douglas C-47 juntamente com o CA-10 Catalina são tidos como as aeronaves referências para o serviço do CAN, que teve início em 1931, quando o serviço postal ainda era o Correio Aéreo Militar (CAM). O marco inaugural foi no dia 12 de junho, quando, a bordo da aeronave Curtiss Fledgling K-263, os oficiais Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley realizaram a primeira viagem, transportando uma mala postal do Rio de Janeiro para São Paulo.¹⁶

Com a criação do Ministério da Aeronáutica (MAER), novos troncos aéreos dinamizaram e alargaram as atividades, do agora CAN, que, a partir de 1944, passou a ser equipado com os C-47. Este modelo de aeronave se tornou um ícone de combate durante a Segunda Guerra Mundial. Por ter o chão reforçado, possuía uma capacidade de carga “podendo transportar até 28 soldados completamente equipados para o combate” e por isso foi muito utilizada pelas nações aliadas para o lançamento dos paraquedistas no campo do inimigo.

Inclusive, foi nesse cenário de guerra que o Brasil adquiriu os dez primeiros Douglas C-47 dos Estados Unidos da América. Esses aviões vieram transladados por pilotos brasileiros com sólida experiência acumulada pelos inúmeros voos realizados pelo CAN, que, na maioria das vezes, enfrentava problemas meteorológicos, como também problemas técnicos das aeronaves.¹⁷

[...] quando os oficiais brasileiros trouxeram em voo, dos Estados Unidos da América para o Brasil, centenas de aviões de todos os tipos, com um mínimo de perdas em material e pessoal [...] todos os que tomaram parte neste feito heroico da Força Aérea Brasileira são unânimes em afirmar que sem o treinamento proporcionado pelo Correio Aéreo Nacional o transporte dos referidos aviões teria sido feito com perdas desastrosas (BMA nº 116, de 12 junho 1952).

¹⁶ Cambeses Junior, s/a, p. 03.

¹⁷ Flores Jr., 2015, p. 803.

A chegada dos C-47 inaugurou uma nova era para a aviação da FAB, elevando os padrões de eficiência do CAN, que se consolidou como um serviço imprescindível à unidade nacional, ao desenvolvimento social e econômico do Brasil.



Douglas C-47, a serviço pelo CAN, sobrevoando região de floresta¹⁸

Apesar de toda a eficiência do Douglas C-47, a aeronave não tinha o raio de alcance necessário para a travessia do Atlântico, a fim de apoiar o Batalhão Brasileiro em Suez. Portanto, entrou em cena outro ícone da aviação: O Boeing B-17G Fortaleza Voadora.

Tornou-se então necessário utilizar aviões de longo raio de ação para manter a ligação regular entre o Brasil e o Egito. E as únicas aeronaves desse tipo e não disponíveis eram doze bombardeiros quadrimotores Boeing B-17, do 1º/6º Grupo de Aviação (Recife), equipados para missões de fotografia aérea, busca e salvamento.¹⁹

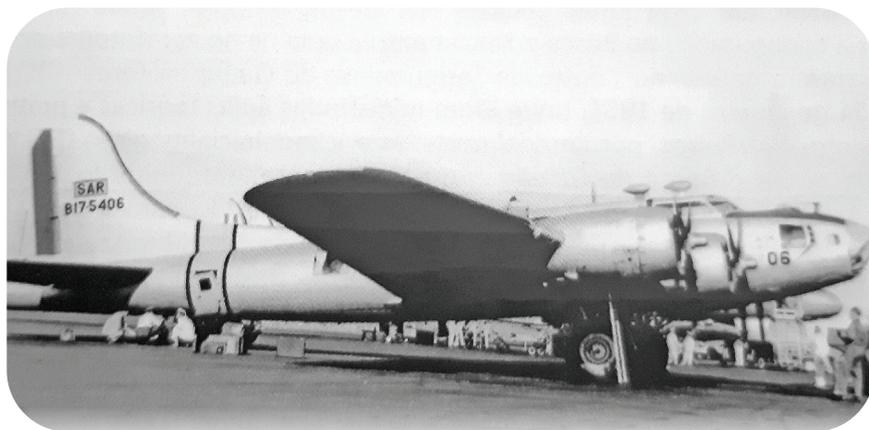
¹⁸ Fonte: Acervo INCAER.

¹⁹ Acervo INCAER, pasta CAN.

Assim como o C-47, o B-17 também foi utilizado largamente durante a Segunda Guerra Mundial. Foi um bombardeiro de longo raio de ação e com ele os americanos realizaram diversas missões de ataque sobre as tropas alemãs, contribuindo, assim, para a vitória dos Aliados.

A aquisição dos primeiros B-17 pela FAB ocorreu em 1950, para atender as regras e as responsabilidades da recém-criada Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil se comprometeu em adotar medidas para garantir a segurança das aeronaves em tráfego sobre o Atlântico Sul, bem como sobre o território brasileiro.

Sendo assim, em abril de 1951, chegavam à Base Aérea do Galeão (BAGL), no Rio de Janeiro-RJ, as primeiras aeronaves SB-17²⁰ adquiridas da USAF, que passaram a integrar o Centro de Treinamento de Quadrimotores (CTQ). Posteriormente, o CTQ foi transferido para a Base Aérea de Recife (BARF), em Pernambuco, transformando-se, em 1953, no Primeiro Esquadrão do Sexto Grupo de Aviação (1º/6º GAv)²¹, o qual assumiu, em 1957, a missão de fazer a travessia aérea do Oceano Atlântico em apoio ao CAN na Linha de Suez.



B-17G Fortalezça Voadora²²

20 Versão sem o bombardeiro, adaptadas para o serviço SAR (Search and Rescue).

21 O 1º/6º GAv foi criado pela Portaria nº 415, de 23 set. 1953. Já em 1956, por meio da Portaria Reservada nº 51/GM2 de 20 nov. de 1956, foi ativado o 6º Grupo de Aviação, que se desdobrou em dois esquadrões: 1º/6º GAv focado na missão SAR e o 2º/6º GAv responsável pelo reconhecimento, meteorologia e aerofotogrametria.

22 Fonte: Flores Jr. 2015, p. 859.

Por meio do Aviso nº 21, de 11 de fevereiro de 1957, foram estabelecidas algumas diretrizes para o funcionamento do CAN Suez, dentre elas, o emprego de aviões B-17, do 6º GAv, com viagens mensais saindo do Rio de Janeiro, servindo também como viagem de instrução para o treinamento dos pilotos do CAN.²³ Neste período, comandava o Grupo o Tenente-Coronel Aviador Délio Jardim de Mattos, que viria a ser Ministro da Aeronáutica, de 15 de março de 1979 até 15 de março de 1985.

A primeira viagem do CAN Suez ocorreu em 28 de março de 1957, conforme divulgada pelos jornais da época, que alertavam aos parentes sobre o serviço que foi denominado como “Mala da Saudade”.

*A aeronave partirá hoje do Galeão, a comando do Major Aviador Waldir de Vasconcelos, iniciando assim uma série de voos mensais, com a finalidade de transportar correspondências e encomendas destinadas aos pracinhas do Batalhão Suez, destacados no Egito, como parte da Força de Emergência das Nações Unidas. O avião fará escala em Recife, Dacar, Lisboa e Roma, de onde rumará diretamente para Abu Sueir, cidade egípcia, localizada a 10 milhas de Ismaília, na margem esquerda do Canal de Suez. A viagem de ida e volta terá a duração de cerca de 15 dias.*²⁴

Além das cartas e presentes dos familiares, os militares também recebiam diversos materiais de publicações, como jornais e revistas, para que assim pudessem manter-se informados sobre os acontecimentos do país e amenizar o distanciamento.

*O avião seguiu com farto material, discos, filmes (entregue pela Agência Nacional), exemplares de jornais (como a Noite). Assim como objetos para melhor conduzir a missão no deserto tais como óculos contra a poeira, mosquiteiros e roupas de lã. O Tenente Bispo, encarregado do serviço de correspondência, esclarece aos interessados que as encomendas não podem passar de meio quilo.*²⁵

As notícias nos jornais avisavam aos familiares que as cartas e encomendas já estavam a caminho.

A “MALA DA SAUDADE”

**Vem aí a primeira correspondência dos
“pracinhas” do Batalhão Suez
CARTAS E ENCOMENDAS**

Possivelmente na próxima, terça-feira, dia 15, chegará a 1.ª “Mala da Saudade” trazendo encomendas dos oficiais praças integrantes do Bata-

lhão Suez para os seus familiares.

Jornal Diário da Noite, 12 abr. 1957

Em 15 de abril, a Fortaleza Voadora regressava aos céus brasileiros com as cartas dos aquartelados em Suez, para os seus familiares.

23 Boletim do Ministério da Aeronáutica (BMA) nº 2, de 28 fev. 1957.

24 *A Noite*, 28 mar. 1957.

25 *Ibid.*

Chegou ontem no Galeão o avião da FAB pilotado pelo Major Waldir trazendo a 1ª mala da saudade de encomendas, que os nossos pracinhas em Rafab enviaram para as famílias, colegas e amigos. As caixas serão encaminhadas ao Serviço de Correspondência do I Exército que fará a distribuição.²⁶

Ainda em 1957, o jornal *A Noite* trouxe a notícia de que as correspondências transportadas pelo Correio Aéreo Nacional, endereçadas aos efetivos do Batalhão Suez, passariam a receber, por meio do Departamento de Correios e Telégrafos, um carimbo especial em homenagem à participação da Força Aérea Brasileira em apoio aos representantes do Exército Brasileiro que compõem as Forças de Emergência da ONU.



Jornal A Noite, 06 abr. 1957

Conforme consta no site “www.batalhaosuez.com.br” mantido pelos ex-integrantes do Batalhão Suez, no mês de junho, as correspondências já seguiram com a referida homenagem em forma de carimbo; assim como os Correios já haviam providenciado o selo comemorativo.

²⁶ Fonte: *jornal A Noite*, 16 abr. 1957.



Selo comemorativo²⁷



Carimbo comemorativo²⁸

Como se observa, diversos setores da sociedade engajaram-se na missão de Suez. As homenagens ao CAN e, conseqüentemente, aos pilotos revelam que atravessar o Atlântico era uma aventura e tanto. A aeronave B-17 não era a mais apropriada para a Linha de Suez, mas era a única que a FAB possuía em condições para realizar a missão. O Brig Ar Elahir Amaral da Nóbrega, que participou do CAN Suez, de 1957 a 1959, recordou em entrevista à revista *Aerovisão* como ocorriam as viagens a bordo do B-17:

De Recife, os B-17 decolavam à noite para Dacar, Senegal. Voavam seguindo 'rádio compasso', estações em terra que sinalizavam a rota (a última antes do ingresso no Atlântico estava na Ilha de Fernando de Noronha), e orientavam-se com o apoio de navegação astronômica durante a travessia [...] os voos pelo oceano duravam até 12 horas, de acordo com os ventos. Era uma festa quando chegávamos para apoiar o Batalhão Suez.²⁹

Após quase um ano operando a Linha de Suez, a FAB publicou outro Aviso, o nº 6-GM2, de 16 de janeiro de 1958, estabelecendo novas instruções para disciplinar o serviço, sendo uma das principais mudanças o intervalo das viagens, que passou a ser bimestral, com exceção aos meses de inverno no hemisfério norte (de dezembro a fevereiro), quando os voos eram suspensos, tendo em vista que as aeronaves não estavam devidamente equipadas para aquelas condições meteorológicas.

Nesse Aviso, também ficou regulamentado que a tripulação máxima seria de oito militares, sendo três pilotos, um navegador, dois radiotelegrafistas de voo e dois mecânicos de avião, sendo todos escalados pelo 6º GAv.

27 Fonte: jvcpereira.blogspot.com.

28 Fonte: <http://www.batalhaosuez.com.br/AERONAUTICA.htm>.

29 *Aerovisão*, 2011, p. 56.

Outro veterano do CAN Suez, o Cap Av João Guilherme Clark, que serviu no 1º/6º GAv, narrou em seu livro “Relatos de um piloto de guerra” como era, em 1958, a travessia do Atlântico com destino ao Egito. Nas suas memórias, é possível verificar a quantidade de tripulantes estipulada pelo referido Aviso.

Uma vez por mês saía um voo de Recife, com escala de dois dias em Dacar, Lisboa e Roma e, por fim, El Arish, na Faixa de Gaza [...] Um dia, lá estava meu nome como tripulante da próxima viagem para o Egito. Eram duas da madrugada quando decolamos para Dacar, sendo a previsão da primeira etapa de voo de dez horas de navegação astronômica. Nossa tripulação era o Maj Av Fonseca, nosso comandante, e como 2º, 3º e 4º pilotos, Eu, Azambuja e Nóbrega. Tínhamos



Pilotos do CAN em companhia do Oficial de Operações francês. Ao fundo, a aeronave B-17³⁰

ainda como navegador, [um tenente] e mais três sargentos, um mecânico, um rádio comunicador e um armeiro. Nossa primeira etapa foi maravilhosa, chegamos a Dacar com um minuto de diferença do estimado pela navegação astronômica. Aterramos na Base Aérea Francesa [...].³¹

Em outro trecho das memórias do Cap Av Clark, fica evidente que a Fortaleza Voadora não daria conta do serviço por muito tempo, ainda mais considerando a brusca mudança de temperatura, típica das regiões desérticas, além de não ser uma aeronave adequada para missões de transporte.

Ao retornar de uma das missões, o B-17 apresentou problemas no motor quando estava se preparando para seguir de Roma para Lisboa. A tripulação precisou aguardar a compra de um novo motor, para finalmente seguir viagem com destino ao Brasil.

Tudo preparado, taxiamos para a cabeceira da pista e, ao sinal livre da torre de controle, decolamos, abrindo rumo em direção à Grécia; para depois voltar à direita, deixando o ponto de controle e curvando a 120º à esquerda, rumando, então, para Lisboa. Foi nesse ponto que tudo mudou, senti um forte tranco vindo do motor número três que começou a soltar uma fumaça negra [...]. Aterramos normalmente, acompanhados por dezenas de carros contra incêndio que nos aguardavam

³⁰ Fonte: Clark, 2016, p.76.

³¹ Clark, 2016, p. 74.

*na pista. Após ‘parquearmos’ o avião, fizemos o levantamento das avarias e vimos que o motor estava definitivamente perdido.*³²

As demandas pelas asas da FAB em diversas regiões do país e no exterior só aumentavam. As aeronaves que, até então, atendiam ao CAN já não permitiam o apoio a contento. Após ter contribuído na Linha de Suez, de 1957 a 1960, tendo realizado 24 missões em apoio ao Batalhão Brasileiro, a Fortaleza Voadora foi substituída pelos Douglas C-54G Skymaster, operados pelo recém-criado Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Transporte (1º/2º GT).³³

Na ocasião, o Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Francisco de Assis Corrêa de Mello, proferiu um louvor parabenizando o 6º GAv e todos os envolvidos na missão do Correio de Suez.

Na oportunidade, quero congratular-me com todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para o êxito daquela missão, levando a céus estrangeiros o nome glorioso da Força Aérea Brasileira, numa demonstração concreta do alto grau de capacidade técnico-profissional dos integrantes do 6º Grupo de Aviação, que, lutando muitas vezes contra as dificuldades de-

*correntes de parco material de que dispõe, realizou aquela Unidade Aérea 24 (vinte e quatro) viagens com um total de 2.071 horas de voo, transportou 50.856 quilogramas de carga e malas postais, sob as mais diversas condições meteorológicas, sem qualquer acidente ou incidente.*³⁴

Assim como as aeronaves citadas anteriormente, o C-54, que é um avião de grandes dimensões e capacidade para transporte de carga e passageiros, também atendeu às necessidades imperativas da guerra, especificamente ao transporte logístico militar da United States Air Force (USAF), fazendo a ponte aérea entre os Estados Unidos e a Europa.

Os primeiros Douglas C-54 foram recebidos no 1º/2º GT em 13 de abril de 1960 e já tinham destino certo: operar as linhas do CAN, em especial ao Correio de Suez.

*Nove dias depois de chegarem ao Brasil, os dois primeiros C-54G realizaram surtidas operacionais de transporte. Porém, se já estava previsto que essas aeronaves fariam diversos tipos de missões de transporte, uma das principais expectativas era de que esses quadrimotores assumissem o papel de apoiar o Batalhão Suez [...].*³⁵

32 Clark, 2016, p. 91.

33 O Esquadrão foi ativado na Base Aérea do Galeão (BAGL), em 1º de outubro de 1959, conforme Portaria Reservada nº 58-GM3, de 21 set. 1959.

34 Aviso nº 26-GM2, de 29 ago.1960. BMA nº 9 de 30 set. 1960.

35 Flores Jr., 2015, p. 971.



A entrada em atividade dos aviões quadrimotores C-54, com maior capacidade de carga, maior raio de ação e melhor aparelhado, possibilitou o melhor atendimento das linhas nacionais e internacionais, garantindo mais segurança e eficiência na travessia do Oceano Atlântico.

Desse modo, novas instruções foram publicadas para a operação do CAN Suez, que foi transferido para o 1º/2º GT. Em regras gerais, manteve-se a periodicidade da viagem, de dois em dois meses, assim como a tripulação máxima de oito militares.³⁷

O Cel Av Ajax Augusto Mendes Corrêa, que participou do CAN Suez em 1966, resumiu a sensação de pilotar o C-54 com as seguintes palavras: “Confiável, leva e traz, fácil de voar, honesto, nos entregava 170 milhas/hora, trocadas por gasolina e óleo. Uma boa autonomia, ao redor de 15 horas [...]”³⁸



Jornal Correio da Manhã, 16 jul. 1960



Jornal Correio da Manhã, 26 jul. 1960

36 Fonte: Acervo INCAER.

37 Aviso nº 21-GM3, de 28 jun. 1960. BMA nº 7, de 31 jul. 1960.

38 Corrêa, 2015, p. 49.

O emprego do Douglas C-54 permitiu maior eficiência nas operações, dinamizando as linhas mais longas do CAN; reflexo disso foi que a Linha de Suez passou a ser realizada mensalmente, para melhor apoiar o batalhão brasileiro.

Além do apoio logístico de transporte de carga e de mala postal, por vezes seguia junto com a tripulação um oficial do Exército responsável por analisar a situação das tropas e emitir relatórios. A FAB também realizava, quando necessário, a missão de Evacuação Aeromédica (EVAM). Portanto, a Linha de Suez contava em seu quadro com tripulantes médicos.

Nada une mais os militares de uma Força Aérea como o voo. É aí que se solidifica o espírito de corpo, o moral, que é a base de toda organização militar. E nada une mais os médicos aos aviadores que esse mesmo voo. São os pernoites, são as brincadeiras, são os sustos do mau tempo e das panes, são as gafes que todos, alguma vez na vida, já deram, e a camaradagem sadia e duradoura que permanece por toda a vida [...].³⁹



A tripulação do CAN Suez numa de suas escalas de voo na Europa⁴⁰



C-54 na Base Aérea do Galeão⁴¹

As melhorias no serviço do Correio Aéreo foram noticiadas pela imprensa, que destacou a relevância do apoio da FAB para elevar o moral da tropa do Batalhão Suez.

O Ministro da Aeronáutica, Francisco de Mello, resolveu autorizar, a partir do mês em curso, a frequência mensal da linha internacional Rio-Rafah, do CAN, que até agora era executada de dois em dois meses. Esses voos representam não

³⁹ Teixeira, 1997.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

apenas o apoio logístico, mas o moral a tropa destacado naquela região, à serviço da ONU. Fatos dessa natureza contribuem de forma eloqüente para o elevado moral das praças do batalhão, porque o soldado, principalmente, se sente um elemento assistido e amparado. De acordo com instruções do Comando de Transporte Aéreo (COMTA), vão ser utilizados nessa linha os quadrimotores C-54 em vez das B-17 (Fortaleza Voadora), que tão assinalados serviços prestaram durante dois anos.⁴²



Tripulação da FAB no aeroporto de El Arish com o C-54 ao fundo. Ano: 1962⁴³

Em 1962, o repórter Walter Luiz, do periódico O Cruzeiro, seguiu num dos voos mensais da FAB para Suez, que resultou numa matéria publicada no dia 07 de abril de 1962, mostrando as dimensões do serviço prestado pelas linhas do CAN, tanto nacionais como internacionais.



Revista O Cruzeiro⁴⁴

⁴² Jornal do Commercio, 16 e 17 jan. 1961.

⁴³ Fonte: <http://www.batalhaoasuez.com.br/AERONAUTICA.btm>.

⁴⁴ Fonte: O Cruzeiro, 07 abr. 1962.

Ao relatar o apoio dado ao Batalhão Suez, narrou com detalhes os produtos transportados pelo “Correio da Saudade”, assim como a rota realizada pelo C-54 com destino ao Oriente Médio, que totalizava cerca de 25 mil quilômetros, em escalas que incluíam Recife, Dakar, Lisboa, Pisa (no voo de ida), Roma (no voo de volta) e, por fim, El Arish. Esse roteiro tinha duração de 15 dias e logo a tripulação estaria de volta ao Brasil, tendo cumprido mais uma vez “a missão de paz e de amizade”.

*‘Correio da Saudade’ é como os pracinhas aquartelados em Gaza chamam o avião do CAN. Nele chegam para os nossos soldados, que compõem o contingente da Força de Emergência das Nações, cartas, pacotes com cigarros, carne, doces e outras lembranças amigas. Os C-54 da FAB contam sempre com uma recepção entusiasta [...] Quando a porta do avião se abriu em El Arish, parecia um dia de festa. Os soldados foram logo cercar o aparelho, ansiosos pelas notícias do Brasil e pelas coisas que lhes eram destinadas.*⁴⁵

Sobre as escalas feitas até chegar ao Oriente Médio, os relatos detalhados do Cel Av Ajax Augusto Mendes Corrêa, dão conta dos procedimentos adotados pela tripulação para que a longa viagem ocorresse sem grandes problemas. Após decolar do Galeão, a primeira pa-

rada era feita na Base Aérea de Recife (BARF), onde o avião passava por uma vistoria que consistia no:

*Abastecimento total, nova arrumação da carga, pequenos reparos, brifim para os passageiros, material de comissaria, uso do Mae West (colete salva-vidas do bote salva-vidas), procedimentos de emergência, uso do Gibson Girl [rádio de sobrevivência] planejamento do voo, condições meteorológicas com a localização da intertropical [...].*⁴⁶

Após esse *check list*, a aeronave estava preparada para, no dia seguinte, realizar a travessia do Atlântico, com a duração de 12 horas de voo, até a próxima parada na Ilha do Sal, no Arquipélago de Cabo Verde. Após algumas escalas, que incluía Pisa, onde recebia carga para outros integrantes da FENU, o C-54 pousava no Oriente Médio carregado de “encomendas, revistas, cartas, uma infinidade de coisas para amenizar as saudades de nossos militares”.⁴⁷



*Carga para o Batalhão Suez é depositada num C-54. Em outras escalas o aparelho receberá encomendas da ONU para contingentes de outros países*⁴⁸

45 O *Cruzeiro*, 07 abr. 1962.

46 Corrêa, 2015, p. 51.

47 Corrêa, 2015, p. 52.

48 Fonte: O *Cruzeiro*, 07 abr. 1962.



Este pracinha já leu a sua carta e acaba de responder. Daí a trinta dias, mais notícias chegarão em um aparelho do Correio Aéreo Nacional⁴⁹

Em entrevista concedida ao historiador Arraes Filho, o integrante do 19º Contingente, à época, 3º Sgt Luiz Raimundo de Lima Coimbra, recordou que as cartas eram lidas com bastante avidez e que os pracinhas tinham até um cantinho em que se recolhiam para ler as notícias vindas dos familiares e amigos, “era o que ele chama de Praça da Solidão”.⁵⁰



Sgt Coimbra na “Praça da Solidão”⁵¹

Além das cartas e encomendas dos familiares, os militares passaram a receber uma “gentileza” da FAB. Diversas publicações nacionais eram encaminhadas mensalmente pelo Serviço de Distribuição de Revista ao Batalhão Suez. Esse Serviço foi idealizado em 1959 pelo 1º Sgt Alcebiades de Barros Calháo.

O referido Serviço funcionava dentro do Esquadrão do Pessoal da Base Aérea de Santa Cruz (BASC), no Rio de Janeiro-RJ, que ficava encarregado de “receber as revistas usadas, verificar folha por folha, consertar, classificar, empacotar, rotular e distribuir em nome da FAB, por intermédio do Correio Aéreo Nacional”⁵² a diversos destinatários no Brasil e no exterior.

Por esse serviço eficiente e gentil, o Sgt Calháo levou o nome da FAB para as mais longínquas regiões, angariando assim inúmeros elogios por tal iniciativa. Em 1962, o Comandante do 10º Contingente do Batalhão Suez, Ten Cel Darcy Lazaro, encaminhou uma carta de Rafah (Egito) para a FAB, informando que acabava de receber as revistas e agradecendo pela atitude patriótica e humana. Abaixo segue um trecho da carta que, apesar de longa, a importância da mesma justifica a transcrição:

Nossos parabéns e aplausos à vitoriosa ideia, tanto mais útil e proveitosa quanto maior soma de trabalho e des-

49 Fonte: *O Cruzeiro*, 07 abr. 1962.

50 Arraes Filho, 2009, p.105.

51 Fonte: *Arquivo pessoal do Coimbra apud Arraes Filho*, 2009, p. 105.

52 Informação consta na pasta “Ajuda Mútua a Família”, pertencente ao acervo do INCAER.

prendimento coube aqueles que tornaram realidade. Dada a valia da oferta e o apreço que sempre temos às coisas que nos vêm da Pátria, cabe-nos dizer-vos, com sinceridade, do contentamento que experimentamos, ao verificar que nossa tarefa, em terras do Oriente Médio, recebe assim, mais um decisivo apoio e assinalada compreensão. Como se não bastasse o transporte de encomendas que nos chegam às mãos, aquecidas do calor as mãos de nossas mães, esposas e filhos, agora nos trazeis pacotes de revistas, com variado noticiário da Pátria distante (Boletim da BASC, nº 230, de 20 dez. 1962).



Fonte: Acervo INCAER



Fonte: Acervo INCAER



Sd Elio Catto, 9º Contingente, tem em mãos a Revista Manchete, edição nº 479, de 24 de junho de 1961⁵³

UNITED NATIONS  EMERGENCY FORCE

III/2º RI (BATALHÃO SUEZ)

FORNECER: OFICIO N. 135-SAS

Rafah, Egito, 13 de julho de 1965
Do Cmt Btl Suez
Ao Sr Encarregado do Serviço de Distribuição de Revistas

1. E com grande satisfação que acuso o recebimento de sua carta datada de 11 de Junho de 1965, 34 volumes e mais os libretos da Rio Gráfica.
2. Creia, Sr Encarregado, que demonstrou, com essa remessa, ser eficiente, operoso e possuidor de grande iniciativa. Os referidos livros vigoram, os didáticos, enriqueceram a Sala de Cursos e os demais, nossa Biblioteca.
3. Ao ensejo os integrantes do Btl Suez agradecem mais uma vez a gentileza da lembrança.

Atenciosamente


SDVIO ELIO COTTO MISCOM
TenCel Cmt Btl Suez
cu ul

Ofício enviado ao Serviço de Distribuição de Revistas da FAB agradecendo pela gentileza⁵⁴

53 Fonte: Facebook. Associação do Batalhão Suez.

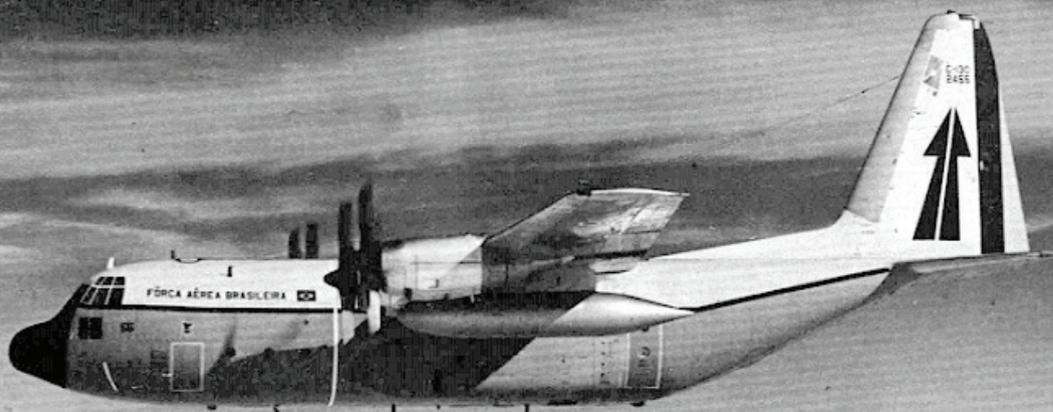
54 Fonte: Acervo INCAER

A partir de 1965, a cidade de Beirute, no Líbano, foi incluída como escala normal da linha do CAN Suez. Essa alteração, certamente, foi bastante comemorada pelos militares, tendo em vista que o pagamento feito pela UNEF era depositado no Chase Manhattan Bank daquela cidade, sendo que só podia ser sacado ao final da missão, pois era proibido circular com dólares em solo egípcio.

A responsabilidade de sacar o soldo de todos que tinham direito, ao final da missão, recaía sobre um representante do Batalhão. Este se dirigia até o banco e fazia o saque, distribuindo os valores para os demais. Tal procedimento era feito na viagem de retorno ao Brasil.

Outra novidade para o Batalhão Suez foi o transporte dos contingentes que passou a ser feito pelo Lockheed Martin C-130E Hércules, ou simplesmente, Hércules C-130, recém-chegado à FAB e que foi logo deslocado para apoiar os militares que seguiam e retornavam da missão.

O C-130 é uma aeronave robusta com capacidade de transportar grande volume de carga e apta a pousar em qualquer tipo de pista, desde praias, geleiras, terra, grama etc. “Muito maiores, mais modernos e mais velozes do que qualquer tipo de aparelho de carga até então empregado nas tarefas do Correio Aéreo Nacional”⁵⁵, o Hércules C-130 poderia atender variados tipos de missões. Tais características proporcionaram mobilidade e ampliação das rotas transatlânticas do CAN.



Avião C-130 Hércules⁵⁶

⁵⁵ Informação retirada da pasta CAN, pertencente ao Acervo do INCAER

⁵⁶ Fonte: Acervo INCAER.

Os primeiros C-130 pousaram na Base Aérea do Galeão (BAGL), no Rio de Janeiro-RJ, no dia 19 de novembro de 1965, sob o olhar de diversas autoridades, dentre elas o Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Eduardo Gomes. Essas aeronaves foram alocadas no Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte (1º/1º GT) e logo passaram a apoiar o Batalhão Suez.

O Batalhão participou da UNEF com 20 contingentes. Periodicamente, ocorria o rodízio da tropa, permanecendo 50% em Suez até a chegada do novo contingente: “A cada seis meses a metade do efetivo do Batalhão era enviada de volta para o Brasil e outra chegava, de modo que sempre existiam os militares ‘antigos’ e os recém-chegados”⁵⁷. No início, o transporte era realizado com o apoio da Marinha do Brasil. Após a chegada do Hércules, a FAB pôde realizar o transporte da tropa, pois esta é uma aeronave que tem capacidade de levar até 20 toneladas de carga. O 18º Contingente foi o primeiro a ser transportado integralmente pelos C-130. Conforme relato do 3º Sgt José Carlos de Oliveira, três aviões Hércules participaram dessa missão, cuja viagem teve início em Recife às 09h00min, do dia 09 de fevereiro de 1966, e às 08h10min do dia seguinte já estava pousando em El Arish.

*O percurso foi feito em três etapas de voo: O avião a que me serviu decolou de Recife às 09.00hs do dia 09 e fez a 1ª escala em Dacar, aterrissando às 15.15hs. A decolagem de Dacar se deu às 17.30hs, pousando em Argel às 24.00hs daquele dia 09. No dia 10 de fevereiro de 1966 às 02.35hs decolamos de Argel e aterrissamos em El Arish precisamente às 08.10hs daquele mesmo dia.*⁵⁸

A viagem dos Hércules na linha do Correio Aéreo Brasil-Suez era constante. No momento que chegava com um novo contingente, outro já se preparava para retornar ao país, cumprindo, assim, o processo de rodízio das tropas.

*Chegará hoje, às 15 horas, no Galeão, a bordo dos Hércules C-130, recentemente incorporados a frota brasileira, o 17º Contingente de tropas brasileiras, que acaba de concluir o seu tempo de serviço no Oriente Médio, com o integrante do Batalhão Suez. Na viagem de ida, os novos aparelhos da FAB transportaram para El Arish, o 18º Contingente que sucedeu ao que chega hoje na Força de Emergência da ONU. No próximo dia 17, e a 14 de março vindouro, serão efetuados mais dois embarques de tropas brasileiras para Suez.*⁵⁹

No dia 14 de fevereiro, parte do 17º Contingente do Batalhão Suez retornava ao Brasil pelas asas do CAN, sem muito conforto, algo que realmente não se pode

57 Xavier, 2015, p. 68.

58 <http://www.batalhaosuez.com.br/18contingentePartidaRetorno.htm>.

59 *Jornal do Commercio*, 14 fev. 1966.

esperar de um avião cargueiro, porém a rapidez e a segurança com que cruzavam os céus do Oriente Médio, rumo ao Brasil, fazia o quesito conforto não ter tanta importância assim.

Em entrevista ao projeto “História Oral das Operações de Paz do Exército Brasileiro”, o Cel Inf Haroldo Carvalho Netto, que, à época, como Capitão, integrou o 18º Contingente do Batalhão Suez, resumiu o apoio da FAB com as seguintes palavras: “o que me vem à cabeça é o “Samba do Avião” de Tom Jobim. Nem acreditei que fosse tão bem realizada a parte logística, executada por um coronel da FAB auxiliado por um cabo canadense”.⁶⁰ Para se ter uma ideia de tempo, o deslocamento marítimo podia durar cerca de vinte dias ou mais. Enquanto que a viagem no C-130 levava cerca de 24 horas.

O Gen Div Théó Espindola Basto, que integrou, no posto de 1º Ten, o 19º Contingente do Batalhão Suez, relatou que foram necessários cinco aviões para fazer o deslocamento de toda a tropa e que a viagem durou cerca de 24 horas e 30 minutos. Relatou, também, que, na época, os C-130 ainda eram prateados, não camuflados, como atualmente.



Chegada a El Arish do 19º Contingente a bordo do Hércules C-130 prateado⁶¹

Sobre o possível desconforto da viagem, ele foi incisivo em afirmar que “não foi uma viagem muito confortável. Porém, com certeza, não trocaria uma viagem de avião por uma de navio [...] Sem dúvida, o emprego da aeronave é mais rápido, até porque o desembarque é no local de destino”.⁶²

60 Exército Brasileiro, 2010, p. 326.

61 Fonte: <http://www.batalhaosuez.com.br/19contingenteCelsoMPserra.htm>.

62 Exército Brasileiro, 2010, p. 342.

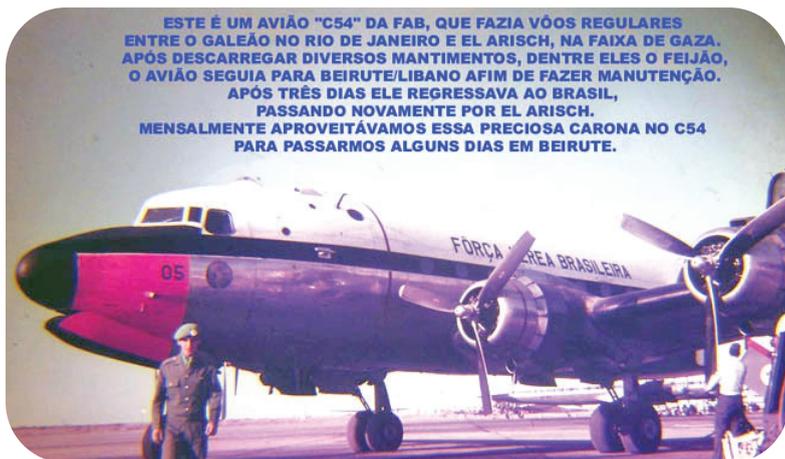


19º Contingente durante a escala na Ilha do Sal. 1º Ten Roberto Morais Menezes e os Soldados Romeu Giovanoni e José Cândido Valejo Jara. Ao fundo, vê-se o avião Hércules⁶³

No voo de volta do seu contingente, que ocorreu em abril de 1967, recordou que todos estavam ansiosos para subir na aeronave e sacudir a areia do deserto, deixando todo aquele clima de tensão para trás. No voo aconteceu uma grata surpresa, pois estava presente um capelão, que também retornava da missão em Suez, e, naquele momento, o Hércules foi palco de uma missa que aconteceu a 7.000 metros de altitude.

Cabe destacar que além da presença dos C-130 na linha CAN Suez, apoiando o deslocamento das tropas, as viagens mensais realizadas pelos C-54 continuavam em plena atividade, transportando as encomendas, as cartas e variados gêneros alimentícios que complementavam a alimentação dos pracinhas, levando um pouco do sabor brasileiro para a Faixa de Gaza.

Os aviões da FAB que mensalmente chegavam à Base de El Arish sempre traziam quantidades complementares de arroz. Dependendo da origem do contingente, novas necessidades surgiam como, por exemplo, carne seca e farinha (contingente nordestino). O feijão preto e o café merecem também ser lembrados.⁶⁴



Soldado Zouain, do 18ª Contingente, em frente ao C-54, no aeroporto de Beirute, no Líbano. (Legenda da foto de autoria do próprio).⁶⁵

63 Na página do Facebook não consta a posição de cada militar na foto, só sendo possível identificar os nomes. Fonte: Facebook da Associação do Batalhão Suez.

64 Exército Brasileiro, 2010, p. 292.

65 Fonte: <http://www.batalhaosuez.com.br/AERONAUTICA.htm>.

Os soldados que estavam de folga (*leave*) geralmente seguiam para Beirute ou para o Cairo, onde a ONU mantinha hotéis que davam apoio aos voluntários da Força de Emergência. O deslocamento era feito em aviões do tipo Caribou, da Royal Canadian Air Force, mas os soldados brasileiros, algumas vezes, aproveitavam os aviões da FAB para se deslocarem.

*A todo o membro da UNEF é abonado o máximo de 2 dias e meio de leave por mês de serviço na Faixa de Gaza. Tal concessão assemelha-se a um pequeno período de férias, que será gozado no Cairo (no inverno) e em Beirute (no verão). Toda a despesa é por conta da UNEF, incluindo passeios a lugares históricos e diversões.*⁶⁶



Embarque no C-54 (Legenda da foto de autoria do Soldado Zouain)⁶⁷

O trajeto Beirute-El Arish levava cerca de uma hora e meia, isso porque a rota precisava ser alterada para que não sobrevoasse o espaço aéreo de Israel. Sem essa proibição, o trajeto não passaria de uma hora de voo.

A duração era de 01 hora e 30 minutos com decolagem de Beirute, proa do mar até uma radial de Nicóssia pela qual descíamos, após autorização do ACC [Centro de Controle de Área] do Cairo; era feito, então, o contato e pouso no deserto em El

⁶⁶ <http://www.batalhaosuez.com.br/10contingenteNcont2.htm>.

⁶⁷ Fonte: <http://www.batalhaosuez.com.br/AERONAUTICA.htm>.

*Arish onde nos aguardava a tropa para o traslado a Beirute. Fazíamos uma ou duas pernas, por dia, e no terceiro dia, à tardinha, uma longa etapa, de 08 horas e 30 minutos de Al Arisch para Roma, atravessando na longitudinal o Mar Mediterrâneo.*⁶⁸

Ainda que os pilotos do CAN não estivessem diretamente envolvidos no conflito, o fato de estarem apoiando as tropas militares os deixavam em situação de iminente risco. Era preciso estar atento e ciente de que, embora fosse uma missão de paz, por vezes situações conflituosas poderiam ocorrer.

Por exemplo, o Coronel de Infantaria Sylvio Christo Miscow, do 16º Contingente, relatou um incidente envolvendo um piloto do CAN, quando o C-54 sobrevoava o Mediterrâneo e desviou ligeiramente a rota entrando no espaço aéreo de Tel Aviv, sendo prontamente interceptado por dois aviões Mirage, que, numa passagem próxima, sinalizou para que o piloto pousasse: “o fato aconteceu de manhã e teve que entrar até Embaixador no caso; só chegaram a El Arish de volta, ao cair da noite, pois gastaram o dia inteiro em conversações para liberar a aeronave”.⁶⁹

Entender a dinâmica interna do conflito era primordial para enfrentar

as complexidades e especificidades de cada missão que envolvia o CAN Suez. Por exemplo, como visto anteriormente, o Hércules passou a apoiar o rodízio das tropas, cuja troca dos contingentes era feita em partes. Mas essa operação sofreu modificação em 1967 quando, pela primeira vez, o contingente que estava em Suez foi trocado por inteiro.

Essa nova dinâmica demandou uma grande operação logística de transporte realizada pelo CAN. A maior capacidade dos C-130 modificou a estratégia da logística. Foram envolvidos quatro C-130 do 1º/1º GT que realizaram 14 viagens, deslocando o 19º Contingente de volta ao Brasil e levando para Suez o 20º Contingente. Toda essa logística ocorreu num período de 31 dias, de 06 de março a 05 de abril de 1967.⁷⁰

Uma missão tão complexa, envolvendo uma capacidade elevada de pessoas e carga, exigiu que a tripulação fosse treinada para que a operação acontecesse em segurança. O Cel Int Manoel Wagner de Araújo Freire, que na época era 1º Ten e seguiu no 20º Contingente, relatou que todos foram “treinados, inclusive, para emergências do C-130: pouso na água, sair por cima, pegar bote etc”.⁷¹

Depois da chegada do 20º Contingente em Suez, as tensões entre árabes

68 Corrêa, 2015, p.55.

69 Exército Brasileiro, 2010, p. 111.

70 Informação consta na Ficha Anual de Fatos Históricos (EAFH) do 1º/1º GT, ano de 1967, cuja cópia do documento consta no acervo do INCAER.

71 Exército Brasileiro, 2010, p.573.

e israelenses se acirraram na Faixa de Gaza, e, a partir de uma decisão política local, em maio de 1967, Gamal Abdel Nasser exigiu que a ONU retirasse imediatamente as forças de paz da região. Após dez anos, contribuindo para a manutenção da paz no Canal de Suez, encerrava-se a participação do Exército Brasileiro na Força de Emergência das Nações Unidas. Consequentemente, finalizava mais um capítulo da história do Correio Aéreo Nacional, sendo o último CAN Suez realizado pelo Douglas C-54, em 17 de maio de 1967.⁷²

Apoio à Organização das Nações Unidas – ONU

1960-1967 – o “bezerro de ouro”, como era carinhosamente chamado pelos seus integrantes, realizou 85 missões de apoio Logístico e de Pessoal para apoiar o Batalhão Suez do Exército Brasileiro (EB) na Faixa de Gaza.



Bezerro de ouro se refere à aeronave Douglas C-54⁷³

É fundamental ressaltar que durante os dez anos em que o CAN apoiou o Exército Brasileiro no Canal de Suez (1957-1967), simultaneamente, apoiou os militares da própria Força Aérea Brasileira e da Marinha do Brasil também envolvidos em outras missões de paz.

⁷² Informação consta na Ficha Anual de Fatos Históricos (EAFH) do 1º/2º GT, ano de 1967, cuja cópia do documento consta no acervo do INCAER.

⁷³ Fonte: Revista 50 anos do 1º/2º GT. Jubileu de ouro (1959-2009).69 Exército Brasileiro, 2010, p. 111.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEROVISÃO. A Revista Oficial da Força Aérea Brasileira. Ed. 231, 2011.
- BRASIL. Congresso Nacional. Decreto Legislativo nº 61, de 22 de novembro de 1956. Rio de Janeiro, 1956.
- _____. Ministério da Aeronáutica. Boletins do Ministério da Aeronáutica (BMA) entre os anos de 1957 e 1967. Acervo INCAER.
- CALHAO, Alcebíades de Barros. Momentos de decidir. Fatos e reminiscências. A fase C-47 do CAN. Corumbá: ASA, 2ª ed., 2009.
- Cambeses Junior, Manoel. A saga do Correio Aéreo Nacional. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.
- Clark, João Guilherme. Relatos de um Piloto de Guerra: Da África ao Brasil, Verdades Encobertas pelo Tempo. Belo Horizonte: Mosaico Editorial, 2016.
- Corrêa, Ajax Augusto Mendes. Cadernetas de voo dois. Rio de Janeiro: Editora Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2015.
- FILHO, Manoel Ricardo Arraes. História, Memória e Deserto: Os Soldados Brasileiros no Batalhão Suez (1957-1967). Tese de Doutorado. História Contemporânea. Universidade Federal Fluminense: 2009.
- Flores Junior, Jackson. Aeronaves Militares Brasileiras – 1916-2015. Rio de Janeiro: Action, 2015.
- HISTÓRIA ORAL DAS OPERAÇÕES DE PAZ: missão de paz em Suez, Tomo 2, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2010.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). Fichas Anuais de Fatos Históricos (FAFH): 1º/2º GT; 1º/6º GAv; 1º/1º GT. Acervo INCAER.
- _____. História geral da aeronáutica brasileira. Janeiro de 1956 a dezembro de 1966. Rio de Janeiro: INCAER, 2014.
- ONU – Organização das Nações Unidas. Carta das Nações Unidas e Estatuto da Corte Internacional de Justiça. Rio de Janeiro: Unic RIO, 1945. <http://unicrio.org.br/img/CartadaONU_VersoInternet.pdf>
- Revista 50 anos do Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Transporte (1º/2º GT). Jubileu de ouro (1959-2009). Rio de Janeiro: Ingrafoto Reproduções & Design, 2009.

Teixeira, Roberto Carvalho da Motta. O serviço de saúde da Aeronáutica: 1941-1995: 54 anos de atividade, São Paulo: CROMA, 1997.

TROUILLOT, Michel-Rolph. Silenciando o passado: poder e a produção da história. Tradução de Sebastião Nascimento. Curitiba: huya, 2016.

XAVIER, Júlio Ribeiro. A história do Batalhão Suez: ações, reações a articulações cotidianas na Faixa de Gaza (1957-1967). 2015. 114 f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015.

SITES CONSULTADOS:

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>> Jornais consultados: A Noite; Correio da Manhã; Diário da Noite; Jornal do Commercio; O Cruzeiro.

FACEBOOK da Associação do Batalhão Suez <https://pt-br.facebook.com/aib-srj/>

<http://www.batalhaosuez.com.br>

<http://www.brazilairforce.blogspot.com>

<http://www.jvcpereira.blogspot.com>

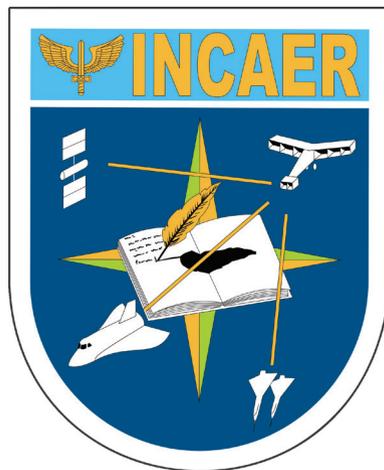
*A 1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque
Estrada pertence ao efetivo deste Instituto e
integra a equipe do SISCULT.*



A Participação da FAB
na Missão de Paz da ONU
no Canal de

SUEZ





Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.fab.mil.br/incaer