

FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

F E B



REPATRIAMENTO

Maj Brig José R. Meira de Vasconcelos

25-02-2010

O TRANSLADO DOS PRACINHA

Palavras do Marechal Mascarenhas de Moraes

1. INTRODUÇÃO

Minha obra de Comandante da Força Expedicionária ficaria incompleta se eu não **transladasse para o Brasil os despojos dos que tombaram na Campanha da Itália. “Eu os levei para o sacrifício; cabia-me trazê-los de volta”** para receberem as honras e glórias de todos os brasileiros, em especial dos parentes, que mais de perto puderam sentir justiça e humanidade do ato governamental, mandando retornar à Pátria os restos mortais de seus heróis.

Por minha solicitação, o Presidente Getúlio Vargas, em decreto de 10 de outubro de 1952, nomeou a Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia, da qual fui Presidente até a conclusão da obra planejada. Seus Componentes pertenciam aos três ministérios militares, já que se tratava de homenagear, simultaneamente, os mortos das Forças Armadas.

Diversos entendimentos mantive com as autoridades do então Distrito Federal para a doação de uma área no aterro da Glória até que se obteve a concessão da parte nobre dessa área, o que permitiu local o Pórtico Monumental no prolongamento do eixo da Avenida Rio Branco. O respectivo ato foi assinado pelo Prefeito Alim Pedro. Aberta a concorrência pública, apresentaram-se 36 projetos de alto valor artístico dos quais foram selecionados 5.

O julgamento esteve a cargo de uma comissão de oito professores de Arquitetura, Engenharia, Belas-Artes, etc. Cooperaram no julgamento dos projetos de construção do Monumento o Instituto de Arquitetura do Brasil, a Escola Nacional de Arquitetura, o Clube de Engenharia, o Departamento de Urbanismo e o Departamento Técnico e de Produção do Exército. Dos cinco projetos selecionados venceu afinal o de autoria dos Arquitetos Hélio Ribas Marinho e Marcos Konder Neto. As obras iniciadas em 24 de junho de 1957, só foram concluídas em 24 de junho de 1960.

O Monumento homenageia as três Forças Armadas – Marinha, Exército e Força Aérea, o que, num importante grupo escultórico, é representado por um marinheiro, um soldado e um aviador. Também presta reverência à operosa Marinha Mercante. No dia 5 de agosto de 1960, o Monumento foi solenemente entregue ao Governo Federal, na pessoa do Presidente Juscelino Kubitschek.

Na sua imponência arquitetônica, expressa este Monumento as mais justas homenagens aos brasileiros mortos na Segunda Guerra Mundial, cujo os nomes merecem o nosso maior respeito. Encimando a urna do Soldado Desconhecido, eleva-se ao céu aquele magistral conjunto arquitetônico – dois enormes pilones de granitos sustentam uma palma de cimento – que proclamará, “*ad perpetuum*”, as glórias militares do Brasil, conquistadas pelas armas valorosas de suas Forças Armadas, sempre unidas e consagradas na luta pela defesa e sobrevivência da Pátria.

Reza uma lei que o monumento nacional aos mortos da Segunda Guerra Mundial se incorpora ao patrimônio das Forças Armadas e será dirigido e administrado pelo Ministério da Guerra, bem como velado por tropas da Marinha, Exército e Aeronáutica.

Neste momento, como presidente da Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia – aqui presente ao magno evento -, tenho a honra de entregar ao governo de V. Excia, este majestoso monumento, que há de perpetuar a glória de seu profícuo governo.

Congratulo-me com V. Excia. por tão notável acontecimento. Peço vênias para depor nas suas mãos a chave simbólica deste grandioso santuário, testemunha solene da gratidão dos brasileiros e receptáculo das glórias militares do Brasil na Segunda Guerra Mundial.



Monumento onde repousam os brasileiros, mortos nos campos de batalha italiano durante a II Grande Guerra.

2. REPATRIAMENTO

Como medida preliminar ao repatriamento, um decreto de 20 de julho de 1960 nomeou a Comissão de Exumação e Acondicionamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia, presidida pelo General Oswaldo de Araújo Mota, para, deslocando-se até a Itália, efetuar a exumação e posterior acondicionamento em urnas. Foram transportadas para o Brasil em aviões da Força Aérea Brasileira, que conduziram a Roma a Comissão Militar de Transladação, presidida pelo General Cordeiro de Farias.

Na manhã de 11 de dezembro de 1960 os três aviões decolaram com destino ao Rio de Janeiro, fazendo escalas em Lisboa, Ilha do Sal e Recife. Os aviões, com as 466 urnas, chegaram ao Rio de Janeiro aos primeiros minutos de 16 de dezembro de 1960, sexta-feira, permanecendo algum tempo no Galeão e depois no Palácio Tiradentes, onde também foram expostas à visitação pública.

A solenidade do dia 22 foi inédita para o Rio de Janeiro e o Brasil: expressão contrita e olhar fixo nas urnas, os brasileiros assistiram ao último desfile dos bravos que tombaram na Itália. O Rio de Janeiro, em silêncio, prestou-lhes espontâneas homenagens só devidas aos heróis. Um destacamento das Forças Armadas prestava-lhes continência; os navios de guerra, as fortalezas e a artilharia do Exército atroavam os ares com as salvas de seus canhões, enquanto esquadrilhas da FAB sobrevoavam o cortejo.

Desde as 14 horas as urnas iam sendo transladadas, por soldados do Exército e Ex-combatentes, do Palácio Tiradentes para a Rua 1º de Março, onde ficaram depositadas em formação. Seguiu-se o solene cortejo a pé pela Avenida Rio Branco, até o Monumento. Ai, a urna do Soldado Desconhecido, que viera transportada por mim e um expedicionário, foi entregue ao presidente Juscelino, que a colocou no túmulo especial.

3. TRANSLADO

Para cumprir sua parte no traslado dos restos mortais dos militares falecidos, a Força Aérea Brasileira determinou ao Comando de Transporte Aéreo utilizar três aviões de Transporte, C-54, do efetivo do 1º Grupo de Transporte, sediado na Base Aérea do Galeão.

Uma Esquadrilha de três aviões transportaria as referidas urnas da Itália até Rio de Janeiro, com pousos em Lisboa, Ilha do Sal, Recife e, finalmente, Rio de Janeiro.

4. ACIDENTE

Na manhã de 11 de dezembro, na etapa, Itália – Lisboa, um dos aviões ao efetuar as operações para o pouso, em Lisboa, chocou-se com o paredão do início da pista. A perna direita do trem de pouso entrou na asa direita começando um incêndio que foi se propagando por todo o avião.

A tripulação, face o incêndio, não tentou sair pela fuselagem traseira onde estavam as urnas pois saía muita fumaça naquela região e a expectativa era de que o incêndio, ali, seria mais forte. Ela começou a sair pela cúpula existente na parte superior do avião usada para a observação de navegação, pelas estrelas.

O 2º Piloto, Major Av Macedo, quando viu a explosão e o incêndio na asa direita procurou sair pela janela do lado do piloto. Ele conseguiu, mas quando saltou caiu na parte onde o incêndio era muito forte, e em consequência queimou-se bastante, passando por um longo tratamento, devido a seriedade dos ferimentos e em consequência teve que ser reformado.

Os Sargentos Mecânico, o Radiotelegrafista e o Piloto saíram pela janela de navegação, queimando um pouco as mãos e correram por cima da fuselagem até o final do avião. Isto foi possível pela posição do avião que, na caída, rodou 180 graus e em consequência o vento existente jogava o fogo para a parte dianteira, se afastando dos tripulantes.

Na parte traseira, a situação era mais fácil. Não houve um incêndio interno e o avião, sem trem de pouso, estava com a fuselagem rente ao chão.

O General Cordeiro de Faria conseguiu abrir a porta e todos saíram sem maiores consequências. Assumiu, imediatamente, o controle da situação e tomou todas as providências possíveis.

Foi ajudado pela tripulação, pelo pessoal da Comissão de Translado e pelo pessoal da Força Aérea de Portugal, que estava presente na chegada. Na parte traseira estava, também, um ex-combatente que fazia parte da comissão e que durante a guerra perdera parte de uma perna, usando uma perna mecânica. Mesmo assim, ele conseguiu se salvar, sem maiores conseqüências. A tripulação era a seguinte:

1º Piloto	Major Aviador	Oscar Ferreira de Souza	Mecânico Sargento	Fernando Batista
2º Piloto	Major Aviador	Antônio Dias Macedo	Mecânico Sargento	João L. De Oliveira
Navegador	Capitão	Hans Werner Dietzold		

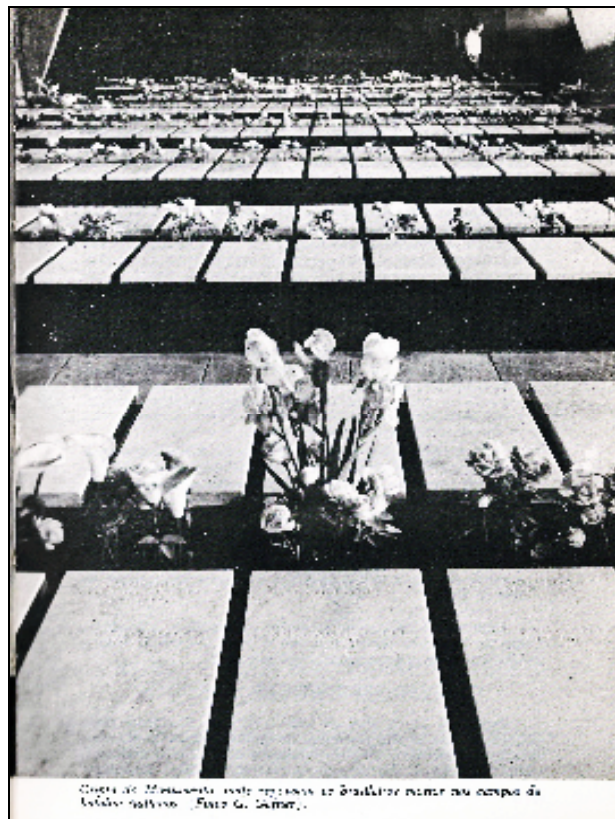
Eu, Ten Cel Av José Rebelo Meira de Vasconcelos, era na época, o Chefe de Operações do Comando de Transporte Aéreo. Estava, em Copacabana, quando soube do acidente pelo repórter **ESSO**.

Desloquei-me, imediatamente, para a sede do Comando de Transporte para tomar as providências imediatas. A existência de uma pequena “seção de comunicações via telegrafia” conseguiu um contato direto com um dos aviões, no solo, em Lisboa. Com isso, conseguimos acompanhar os acontecimentos locais e as providencias que estavam sendo executadas.

De nossa parte, providenciamos um outro C-54 para a decolagem imediata de forma a recompletar a Esquadrilha. Tivemos um pouco de dificuldades no preparo do avião, na escolha de nova tripulação e na liberação pelo Itamarati para um vôo ao exterior e por ser um sábado. Mas, por outro lado, tivemos uma excepcional ajuda da Força Aérea de Portugal.

Apanharam as urnas com defeito, trabalharam na recuperação e ainda colocaram um C-54, próprio, para levá-las até a “Ilha do Sal”, onde encontraria o nosso avião saído do Galeão. Com isso evitaram uma demora no deslocamento que poderia atrasar a chegada das urnas para o cerimonial, com a presença do Presidente da Republica.

Ficamos eternamente agradecidos ao suporte recebido. É uma grande dívida, nossa, com a Força Aérea Portuguesa. Aproveito esta oportunidade, para, pessoalmente, reafirmar os agradecimentos da nossa Força Aérea Brasileira.



Interior do Monumento com as urnas dos Veteranos falecidos