

GRANDES
GUERRAS

apresenta



A MINHA SEGUNDA GUERRA

João Barone



DADOS DE COPYRIGHT

Sobre a obra:

A presente obra é disponibilizada pela equipe [X Livros](#) e seus diversos parceiros, com o objetivo de disponibilizar conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura.

É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

Sobre nós:

O [X Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: xlivros.com ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados neste link.

Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade enfim evoluirá a um novo nível.

Sumário

Prefácio I

Prefácio II

INTRODUÇÃO

As origens da "minha guerra"
Como tudo começou
Falar (ou não) da guerra, ontem e hoje
A guerra silenciosa do meu pai
Voltando a fita...
Brincadeira de gente grande
Por que não filmar a viagem?
O brasileiro que faltava
O filme do meu pai

Um brasileiro no Dia D!

A JORNADA DIA A DIA
CHEGADA A PARIS
O ENCONTRO COM O BRASILEIRO DO DIA D!
RUMO À NORMANDIA!
LEI DE MURPHY
RECONHECENDO O TERRENO
POINTE DU HOC E OMAHA BEACH
CAEN E PONTE PÉGASUS
SAINTE-MÈRE-ÉGLISE
DIA D!
ARROMANCHES E COLLEVILLE-SUR-MER
VOLTA A PARIS!
VOLTA AO BRASIL!
A SÍNDROME PÓS-PARTO
ENFIM, ON THE BEACHES!
AGRADECIMENTOS DA FILMAGEM
ROTEIRO PARIS-NORMANDIA
IMPRESSÕES SOBRE ALGUNS LUGARES POR ONDE PASSEI
LISTA DE SITES DE INTERESSE SOBRE A SEGUNDA GUERRA NA
INTERNET

Barone vai à guerra - Uma coletânea de artigos publicados na revista
Grandes Guerras

Carta sem censura de um pracinha
Guerra nos quatro cantos do mundo
Jipe militar: nasce uma estrela
A guerra na literatura
A guerra na TV
Cinema engajado
Entre a arte e a pipoca
No front da informação
Liberdade sobre esteiras
A revolucionária engenharia de guerra nazista
O legado da engenharia bélica alemã

BIBLIOGRAFIA sugerida

Sobre o autor

DEDICATÓRIA

Na guerra, se diz que um soldado espera que seus parceiros de batalha sejam destemidos, valentes e talentosos para lutar ao lado. Assim é na vida. Herbert, Bi e Zé: obrigado por existirem!

Minha mãe e irmãos: juntos mantemos viva a memória do nos-
so pai.

Minha esposa Katia: se esse livro existe, foi pela sua paciência, incentivo e – acima de tudo – seu amor.

Patrícia Hargreaves, Ernesto Yoshida e todos da Abril.

Marcelo Duarte e todos da Panda Books: obrigado pelo convite irrecusável!

Clara, Laura e Vicente: esse livro é dedicado a vocês, para que se lembrem de contar aos seus filhos e netos a história do seu avô João, que lutou numa guerra de verdade.

PREFÁCIO I

Entre o final de 1999 e o começo de 2000, editei os 35 fascículos, totalizando mais de oitocentas páginas, que o jornal *O Globo* publicou a fim de sumariar o século então em vias de terminar. Cada ano ganhava um artigo de maior fôlego, assinado, e dez verbetes menores. Na hora de encomendar o texto de 1939, ano em que começou a Segunda Guerra Mundial, não tive dúvidas: pedi a João Barone, amigo de Os Paralamas do Sucesso, porque há muito sabia e compartilhava – dos modelos da Revell aos livros da extinta editora Renes – do seu entusiasmo por assuntos bélicos em geral e por esse conflito crucial em particular.

Não tive motivo algum, portanto, para considerar uma ousadia preterir historiadores ou militares. De forma clara e bem informada, Barone explicou a leitores leigos no assunto as origens da luta e os seus primeiros *rounds*, concluindo: “Em 1939, a turnê mundial de Adolf Hitler começara bem, mas logo o mundo inteiro estaria mobilizado para enfrentar e destruir o maior vilão individual não só deste século, mas de toda a História”. Assim, não foi surpresa alguma vê-lo transformar-se em colunista da revista *Grandes Guerras* ou em âncora fardado do documentário *Um brasileiro no Dia D*, no qual rodou a Normandia no próprio carro de comando e reconhecimento de um quarto de tonelada, ou seja, seu jipe.

É a saga que resultou no filme dirigido por Victor Lopes durante a comemoração do 60º aniversário da maior operação de desembarque da História, lançado em DVD pela *Grandes Guerras*, que fornece alguns dos melhores momentos deste *A minha Segunda Guerra*. O comovente passeio por Paris, a viagem para a costa da Normandia, o encontro no caminho com outros

coleccionadores de veículos militares, a reflexão no cemitério de Colleville-sur-Mer... “Que injustiça cometeremos se o sacrifício desses que morreram na guerra – e dos poucos que sobreviveram e ainda estão vivos – seja esquecido”, pensa Barone, tendo em mente seu pai, pracinha da FEB que voltou bem, embora indisposto a contar a história.

Barone apresenta, neste relato e na coletânea de textos publicados na revista, não apenas o detalhado conhecimento técnico sobre a Segunda Guerra, mas a sensibilidade para perceber que foi o conflito, por vias diretas ou indiretas, pela instalação da siderúrgica de Volta Redonda ou pela liberação dos anseios por liberdade aqui, que levou o Brasil à modernidade e à democracia. Em textos emocionados e emocionantes, Barone comprova que a paixão pela guerra também pode ser um ato de amor à vida.

Arthur Dapieve

Colunista do jornal *O Globo*

PREFÁCIO II

Todos nós temos uma Segunda Guerra, mesmo sem saber. O maior conflito da história humana matou mais de 50 milhões de pessoas e foi o fato histórico mais importante do século XX. Basta olhar o jornal hoje. Boa parte das notícias tem sua origem no que aconteceu entre 1939 e 1945 em campos de batalha espalhados pelo planeta. Em qualquer crise é possível traçar um vínculo com as guerras mundiais – o resultado da Primeira (1914-1918) foi a óbvia causa da Segunda.

Vietnã? Era colônia francesa, ocupada em 1940 pelos japoneses, que se aproveitaram do fato de a França ter sido conquistada pela Alemanha.

Oriente Médio? Os britânicos tomaram a Palestina na Primeira Guerra; os alemães mataram seis milhões de judeus na Segunda.

Timor Leste? Japoneses tomaram a ilha toda, a parte holandesa e a metade portuguesa, expulsando australianos que ali voltaram em 1999 para garantir a independência por conta de uma espécie de dor na consciência.

E, claro, cada ser humano tem o seu relato pessoal da guerra, mesmo os que não a viveram, mas tiveram parentes que lutaram ou morreram nela.

A curiosidade de João Barone pelo conflito começou em casa, com um pai veterano da Força Expedicionária Brasileira (FEB) que relutava em falar da sua participação na guerra. Assim como muitos da nossa geração – quarentões chegando aos 50 –, ele foi atrás da literatura disponível. Já havia muito o que ler na década

de 1970. Quem não se lembra do clássico livro sobre combate aéreo, *O grande circo*, do francês nascido em Curitiba, Pierre Clostermann? Traduzido em dezenas de países, muito bem escrito, sem dúvida foi uma das maiores influências entre os curiosos sobre o conflito. Por isso foi particularmente tocante ver e ouvir Clostermann ser entrevistado por Barone, e agora ler sobre a sua memorável jornada em busca do "brasileiro no Dia D".

Como jornalista, também tive a chance de visitar as praias da Normandia, e me emocionar com os cemitérios repletos de cruzes e estrelas de Davi. Tive uma sorte ainda maior de visitar o Norte da Itália com ex-combatentes brasileiros da FEB e pude começar a ter interesse pela "nossa" Segunda Guerra, aquela que diz respeito diretamente ao Brasil. É um alívio ler Barone chamando Hitler de "vilão", e dizer que os aliados lutaram contra "as forças do mal". Um nocivo e abjeto relativismo cultural muito arraigado entre intelectuais argumenta que não existiria o "certo" e o "errado", o Bem e o Mal. A guerra é sempre algo ruim, mas é muito pior fingir que todas elas são iguais. A Segunda Guerra foi uma guerra justa. Era preciso erradicar o nazismo genocida alemão, o fascismo italiano e o militarismo racista japonês. Felizmente, as forças do bem triunfaram.

Ricardo Bonalume Neto

Repórter do jornal *Folha de S. Paulo*

INTRODUÇÃO

Ao longo dos dois anos em que escrevi a coluna “Barone vai à guerra”, na revista *Grandes Guerras*, tive um precioso canal para compartilhar meu grande interesse por esse amplo e apaixonante assunto – a Segunda Guerra Mundial – com um número incalculável de pessoas igualmente entusiastas do tema. Para afinar minhas reflexões com as dos leitores, escrevia sobre os mais diversos tópicos relativos ao inesgotável espectro desse que foi, indiscutivelmente, um dos momentos culminantes da História da civilização, por mais incivilizado que o tema possa parecer. A Segunda Guerra Mundial envolveu o mundo num cinturão de fogo que ficou aceso cerca de seis anos, de setembro de 1939 a agosto de 1945. A humanidade parou para debelar as “forças do mal”, representadas pelo Eixo – união da Alemanha, Itália e Japão, que defendia interesses superlativos de domínio, hegemonia e expansão territorial por meios bélicos e inclementes. As demais nações livres e ameaçadas do globo formaram uma aliança para combater tais forças. O mundo então se polarizou numa luta entre os Aliados – coalizão de vários países liderados por Inglaterra, União Soviética e Estados Unidos – e as potências do Eixo. A guerra deixou marcas profundas no planeta, e suas causas e efeitos são até hoje discutidas e apreciadas por filósofos, escritores renomados, cineastas, e mesmo por pessoas comuns que se deixaram arrebatadas pela complexidade desse crítico momento histórico.

Como parte de uma enorme “tribo” de aficionados pela Segunda Guerra, posso afirmar que qualquer abordagem sobre o assunto que ocupe espaço na grande mídia é capaz de gerar resposta imediata em nosso meio, onde estamos sempre a postos para conferir os últimos lançamentos ou rever os clássicos em

matéria de livros, filmes e séries de TV, que, ao longo dos anos, contribuíram para que a Segunda Guerra se firmasse como um tema literário de forte apelo e um gênero cinematográfico próprio.

Nada como poder compartilhar com outras pessoas as descobertas, as certezas e as dúvidas em torno de um tema tão fascinante. Os interessados pela Segunda Guerra parecem estar sempre dispostos a interagir, seja ao esbarrarem na seção de História de uma livraria, seja quando participam dos inúmeros grupos de discussão encontrados na internet. O perfil típico do entusiasta pela Segunda Guerra não é difícil de descrever. É conhecedor das causas que levaram à guerra e dos aspectos políticos que envolvem o conflito, em especial os mais polêmicos, como o Holocausto e os ataques nucleares ao Japão. Possui noções básicas de estratégia militar, como a Blitzkrieg alemã, vitoriosa nos primeiros dias da guerra, os ataques “em pinça”, em “lança”, frontais ou nos flancos entre as forças oponentes. Os mais dedicados sabem a “ordem de batalha” das forças envolvidas nas grandes ações do conflito, como os sempre presentes “Exércitos A, Central, e B” dos alemães, ou o irrefreável Exército bielo-russo soviético; conhecem as forças de reserva, os contra-ataques, o espaço para manobras e outras tantas estratégias e terminologias presentes nas cartilhas militares desde os tempos de Sun Tzu, da antiga China, passando pelas teorias do prussiano Clausewitz, do século XIX.

Além dos conhecidos vultos históricos ligados ao conflito, como Hitler, Churchill, Stalin, Roosevelt e demais comandantes dos “mocinhos” e dos “bandidos”, o entusiasta da Segunda Guerra valoriza muito a figura do homem comum: o simplório soldado raso americano, o experiente marinheiro inglês, o inquebrantável infante soviético, o destemido *landser* alemão, o insano *kamikaze* japonês. Entre estes se encontra também o ingênuo pracinha brasileiro, quase esquecido pela História em seu próprio país. Desvendar a mente dos “senhores da guerra” ou sentir-se perto

de quem estava lá servindo de “bucha de canhão” são alguns dos assuntos mais prementes para quem enxerga a Segunda Guerra de forma apaixonada.

Outro assunto corriqueiro ao entusiasta típico diz respeito às inúmeras máquinas fabulosas criadas durante a Segunda Guerra. Já foram escritos vários livros sobre essas máquinas – aviões, tanques e navios dos mais diversos, tanto dos Aliados quanto dos maquiavélicos exércitos do Eixo. Essas máquinas em forma de armas foram as ferramentas empregadas na época para devolver a liberdade ao mundo.

Aliás, confesso que durante um período da minha adolescência sonhava em encontrar a “namorada perfeita”: uma que pudesse discutir comigo sobre qual era o melhor caça, o Messerschmitt Me-109 ou o Spitfire. Ou como o temível tanque alemão Tigre I era vulnerável se atacado por trás e outras questões “fundamentais” sobre a Segunda Guerra... Nunca encontrei, porém, uma namorada que partilhasse esse interesse comigo. A História nos conta que exércitos lutaram por causa de Helena de Troia, que Cleópatra causou confusão entre grandes líderes dos exércitos romanos, que Joana d’Arc comandou homens no campo de batalha, mas, em geral, as mulheres não se envolvem diretamente numa guerra. Sempre acabavam sofrendo, porém, com a brutalidade dos homens, pegas no fogo cruzado. Na Segunda Guerra, algumas das maiores vítimas foram as mães que perderam seus filhos e amados no campo de batalha. Há registros de que os soldados sempre clamavam pela mãe quando eram feridos ou nos momentos fatídicos.

Uma vez, ao perceber meu grande interesse por este assunto, minha filha de oito anos me perguntou por que eu gostava tanto de guerra. Tomando emprestada a lógica nem sempre sutil das crianças, eu lhe perguntei por que ela gostava de brincar de boneca, na tentativa de explicar ao menos em parte uma das muitas diferenças entre meninos e meninas. Guerra parece

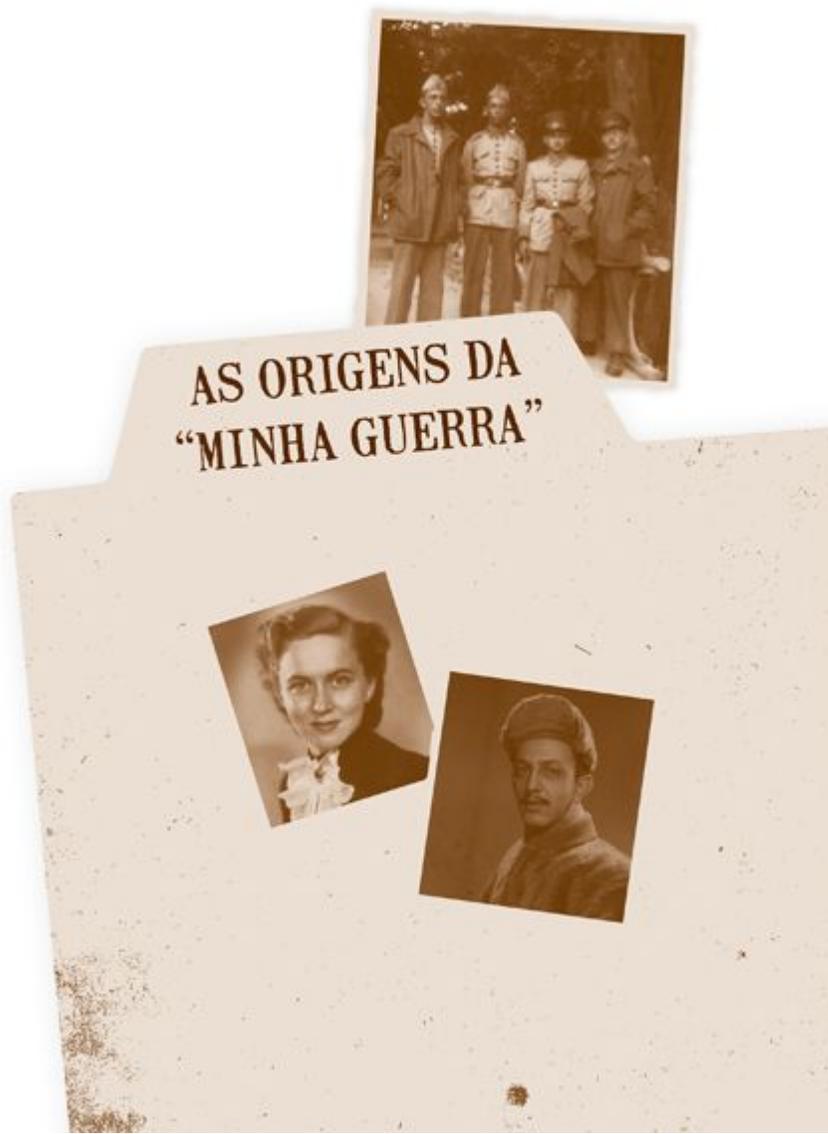
mesmo coisa de homens. As mulheres certamente estão num plano superior, pois, se dependesse delas, não haveria guerra. Mas não podemos nos esquecer de que, durante a Segunda Guerra, as mulheres prestaram grande colaboração como força de trabalho do *home front*. Elas chegaram a lutar lado a lado com os homens no Exército Vermelho, eram zelosas enfermeiras nos quadros de saúde e levantavam o moral dos soldados nas trincheiras, no papel de cantoras e atrizes de cinema ou mesmo das lendárias *pin--ups*, que eram pintadas seminuas nos narizes dos aviões... Encontrar mulheres entusiastas pela Segunda Guerra é, sem dúvida, um pouco mais raro do que encontrar mulheres que saibam explicar a regra do impedimento no futebol, mas elas existem!

Essa paixão ingênua pelo assunto é um mecanismo que ajuda a manter viva a memória das causas e dos efeitos desse conflito nefasto, nos faz lembrar da dívida que as gerações atuais têm para com os que viveram e sofreram naquela época e nos permite entender um pouco do mundo pós-conflito. Faz pouco tempo, um dos maiores símbolos da divisão do mundo depois da Segunda Guerra, o Muro de Berlim, foi enfim derrubado. A humanidade viveu durante anos a possibilidade real de que o pesadelo de Hiroshima e Nagasaki pudesse acontecer outra vez. A indústria bélica continuou criando máquinas de guerra cada vez mais mortíferas. Depois disso tudo, o mundo ainda viu notas da sinfonia macabra do Holocausto se repetindo na "limpeza étnica" em Ruanda e nos campos de extermínio da Bósnia, conflitos recentes, dos anos 1990. Está mais do que comprovado que esquecer a História traz o risco de ver seus grandes erros acontecerem outra vez...

Este livro foi escrito mirando o entusiasta no assunto, mas também pode servir como ponto de partida para quem deseja se iniciar no amplo universo da Segunda Guerra. Aproveito para contar como desenvolvi meu interesse pelo tema e faço um relato mais detalhado da grande aventura que foi fazer o documentário

Um brasileiro no Dia D, sobre os festejos dos sessenta anos do desembarque aliado na Normandia, em junho de 2004. Nas próximas páginas também estão reunidas algumas das minhas contribuições para a revista *Grandes Guerras*, que ajudam a compor a narrativa. O livro traz ainda uma seleção de fotografias – muitas delas do meu acervo pessoal, sugestões de livros, um guia pessoal com recomendações sobre locais de interesse na Normandia e uma lista de sites interessantes sobre a Segunda Guerra.

Como todo apaixonado pela Segunda Guerra, trato deste tema com a empolgação típica dos que escolheram como assunto favorito o *front* europeu ou o *front* do Pacífico, dos que preferem Patton a Monty, dos que conhecem “Ike” e “Mac”, Nimitz e Yamamoto. Dos que, instantaneamente, reconhecem as silhuetas do Sherman, Tiger I, P-51 Mustang, Focke Wulf 190, Hellcat e Zero, ou dos que sabem o significado da Cobra Fumando. É com essa paixão que ofereço agora *A minha Segunda Guerra*.



As origens da "minha guerra"

Como tudo começou



↑ *Meu pai, João de Lavor
Reis e Silva, fev./1945*

Meu pai, João de Lavor Reis e Silva, aos 25 anos de idade, recebeu um "convite irrecusável": tomar parte em uma guerra de verdade. O convite veio na forma de um telegrama, com a convocação obrigatória para o serviço militar, requerendo sua pronta apresentação num determinado quartel. O mundo em guerra alterava profundamente a vida de mais um simples cidadão naquele instante.

O jovem João não era militar nem gostava de guerra, mas teve de ir até o Velho Mundo para lutar contra os nazistas, com os 25 mil brasileiros que compunham a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Chegou lá em setembro de 1944 e vivenciou a guerra em todo o seu aterrorizante roteiro durante os oito meses

de serviço. Essa história ele nem chegou a contar direito para mim e meus irmãos, talvez por ter se cansado de repeti-la para meus primos e parentes mais velhos, nos anos seguintes a sua volta.

Voltou inteiro, de corpo e cabeça, o que não foi o caso de muitos que retornaram feridos, mutilados ou com problemas psicológicos resultantes do grande estresse do cotidiano no *front*. Meu pai chegou a ajudar muitos de seus amigos “pracinhas” mais humildes, que, ao retornar ao Brasil, encararam uma realidade igual ou pior do que a guerra na Itália.

Até hoje lamento muito não ter conseguido conversar com ele sobre a guerra. As poucas coisas que soube de sua experiência como combatente descobri por meio dos relatos de parentes próximos e da minha mãe, já depois da morte dele. Meu pai, nascido em 1918 em Foz do Iguaçu, no Paraná, foi estudar no Rio de Janeiro na adolescência, no Colégio Pedro II. Passados alguns anos, conseguiu um emprego público e foi morar em São Paulo para trabalhar nos Correios, na seção de triagem de correspondências. Foi em São Paulo que ele conheceu minha mãe.

Contam os familiares que meu pai estava jantando com seus amigos na pensão onde morava. O Brasil havia declarado guerra ao Eixo em 1942, em resposta aos torpedeamentos de navios brasileiros por U-Boats alemães em nosso mar territorial. Seus amigos falavam aflitos sobre a convocação para a guerra. Alguns já haviam recebido o fatídico telegrama para se apresentar ao serviço militar. Surpreso por ainda não ter recebido nenhuma convocação, meu pai atribuía sua sorte ao fato de ser funcionário público. Enquanto comentava isso com os amigos, a dona da pensão adentrou no recinto para entregar um telegrama endereçado justamente a ele: era a sua convocação!

Ao contrário dos casos um tanto romanceados de inúmeros voluntários que se apresentaram para lutar contra o Eixo, meu pai nunca havia cogitado ir à guerra. Por isso, ele chegou a tentar algumas manobras para escapar à convocação, mas não houve pistolão que mudasse seu bilhete de ida. Nem mesmo meu avô, que conhecia alguns políticos influentes da época, conseguiu fazer algo. Sob o rigoroso regime político de Getúlio Vargas, quem não se apresentasse corria sério risco de perder seus direitos civis e até de ser preso. Houve casos notórios de pessoas que arrancaram todos os dentes, inventaram doenças de toda sorte e fingiram ser deficientes mentais para não passar na seleção militar. Esse não foi o caso do meu pai, que acabou aceitando com resignação o seu destino. Mas todos que rumavam para a guerra naquele momento deviam estar escondendo um grande temor: partir sem saber se iam voltar...

O Brasil era um país de quarto mundo em 1942, essencialmente agrícola, com poucas indústrias de manufatura e com uma população composta em grande parte de analfabetos e subnutridos. Não havia boas estradas ligando as capitais, e a malha ferroviária interestadual era deficiente, problemas ainda vigentes no Brasil de hoje, apesar de algumas melhorias terem acontecido desde então. Mas uma característica marcante daquela época era que o transporte entre muitas cidades litorâneas era feito em navios – muitos dos quais foram torpedeados pelos submarinos nazistas, vitimando quase mil brasileiros, homens, mulheres e crianças. Nosso país perdia vidas inocentes pelo fato de ter se alinhado com os Estados Unidos, sofrendo o terror dos torpedea-mentos em pleno mar territorial. O Brasil em breve mandaria uma força militar para ajudar no esforço de guerra aliado. Mas o Exército Brasileiro naquele período estava defasado em tudo: doutrina militar, equipamentos, homens. Era um exército de pés descalços, enquanto uma guerra moderna estava em pleno andamento na Europa e no Oriente.

De certo modo, entrar na guerra ajudou a alavancar o desenvolvimento do Brasil na época. Foi com muito custo que, ao longo de quase dois anos, o Brasil conseguiu juntar 25 mil homens, dos 100 mil inicialmente esperados pelos americanos, para reunir uma força militar apta a entrar em serviço, homens peneirados das mais diversas classes sociais e regiões do país, principalmente do Rio de Janeiro – então a capital do país –, de São Paulo, Minas e Rio Grande do Sul, de onde veio a maioria dos recrutados. Parte dos convocados foi eliminada por saúde debilitada, inaptidão física, baixa estatura ou subnutrição. Muitos foram convocados, mesmo sendo analfabetos. Médicos, engenheiros e outros cidadãos abastados, letrados e mais capacitados também fizeram parte das fileiras da recém-criada Força Expedicionária Brasileira.



De qualquer forma, o Brasil estava – ainda que à força – entrando numa era de modernidade. O eixo de influência cultural se deslocava da Europa para os Estados Unidos. Essa influência

seria ainda maior nos anos seguintes à Segunda Guerra não só no Brasil, mas em todo o mundo: Coca-Cola, *fast-food*, *blue jeans*, aviões, carros, motocicletas, Hollywood, televisão e *rock-'n'-roll*, para citar alguns ícones... A partir de 1942, os americanos passaram a usar os aeródromos do Nordeste como importante escala estratégica no caminho para o Norte da África. Natal chegou a ser uma das bases aéreas americanas mais movimentadas em todo o mundo. Como troca política, os americanos nos deram uma siderúrgica em Volta Redonda, a atual Companhia Siderúrgica Nacional, e o Brasil passou a fornecer aos americanos grandes quantidades de matéria-prima e alimentos, importantes no esforço de guerra.

Foi uma tarefa enorme treinar o contingente brasileiro para entrar no conflito. O preço foi grande se pensarmos na vida dos 1.500 brasileiros – cerca de mil mortos nos torpedeamentos e quase quinhentos expedicionários exterminados em ação nos campos da Itália. Entre esses caídos, que estão hoje no mausoléu do Monumento aos Mortos da Segunda Guerra, no Aterro do Flamengo, poderia estar meu pai. Qualquer um que esteve sob fogo numa guerra deveria ser respeitado, não com ingenuidade e romantismo, mas por ter representado nosso país num momento em que o mundo se mobilizou contra algo tão repugnante como o nazismo. Ir para a guerra de verdade era muito diferente do que é mostrado no cinema. Eram balas de verdade. Pessoas morriam de verdade. Os “João da Silva” e os “Benedito” não sabiam se veriam seus entes queridos novamente. Que carga emocional esmagadora seguia com os 25 mil brasileiros que entraram naqueles navios em direção à Europa rasgada pela guerra!

Falar (ou não) da guerra, ontem e hoje

Um fato comum entre a grande maioria dos ex-combatentes da Segunda Guerra, sejam brasileiros ou de qualquer outra nacionalidade, é que pouco ou quase nada falavam sobre a guerra com seus parentes ou pessoas mais próximas no dia-a-dia. Aqui no Brasil, o historiador Cesar Campiani Maximiano, autor do livro *Onde estão nossos heróis?*, atribui esse “silêncio coletivo” dos ex-combatentes brasileiros ao grande desapontamento que sofreram na volta da guerra, quando foram rapidamente esquecidos pelo governo, que não cumpriu as promessas de assistência no retorno ao país, nem mesmo aos que voltaram mutilados, cegos ou com distúrbios psicológicos. Embates ideológicos classificavam os pracinhas como “bonecos” usados pelos Estados Unidos, pelo lado dos esquerdistas, enquanto a direita e os militares – ao mesmo tempo que cerceavam os direitos e cortavam as promoções e pensões que os oficiais da reserva receberam em combate na Itália – tomavam a história da FEB para si, com fortes conotações nacionalistas, como se o Brasil tivesse vencido a guerra sozinho.

O tempo passou e durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, em meados de 1990, os ex-combatentes – já na casa dos oitenta anos – receberam o benefício de uma pensão equivalente ao soldo de segundo tenente. A volta da democracia trouxe – ainda que um pouco tarde – um novo interesse pela verdadeira história da participação do Brasil na guerra, sem “patriotadas” ou exaltados sentimentos de “valor varonil”. Hoje, muitos ex-combatentes, ainda de pé e lúcidos, estão deixando seus relatos de guerra registrados em livros e entrevistas, facilmente encontrados em blogs e sites da internet, em bibliotecas e demais mídias. Mas muito precisa ser feito para preservar documentos oficiais e ajudar os veteranos ainda vivos em nosso país. As associações de ex-combatentes têm cada vez menos participantes e menos recursos para ajudar seus

integrantes. Nesse momento, a tradicional casa da FEB, no Rio de Janeiro, está prestes a encerrar suas atividades por falta de verbas e de apoio governamental, fato lamentável. Mais uma vez os veteranos brasileiros são esquecidos pelos governantes, ao contrário do que acontece em outros países, onde são assistidos, apoiados e respeitados pelas autoridades governamentais.

A guerra silenciosa do meu pai

Meu pai tinha um perfil acima da média para um cidadão brasileiro na época, pois falava um pouco de inglês e sabia dirigir. Hoje, quase todo mundo dirige ou fala inglês, mas quantos brasileiros tinham essas simples qualificações nos anos 1940? Poucos.

Para falar da guerra, meu pai sempre foi evasivo. Não dizia mais do que coisas genéricas e resumidas – como a guerra era horrível, triste e como o povo foi quem mais sofreu. Meus irmãos chegaram a perguntar se ele havia matado alguém em combate, o que sempre negou. Imagino que ele tenha se cansado de contar suas passagens sobre a guerra aos parentes e sobrinhos que estavam mais próximos quando de sua volta. Meu irmão mais velho nasceu em 1951. Sendo assim, as poucas histórias que soubemos de meu pai na guerra foram “recontadas” por esses primos mais velhos, tias e avós.

*Minha mãe,
Elisa Barone, 1942*



Nessa época meu pai já namorava minha mãe, Elisa Barone, filha de pai italiano e mãe descendente de alemães. Certa vez,

minha mãe nos contou que seu pai foi detido e levado para averiguação pela polícia. Todos em casa ficaram muito preocupados, pois ele passou duas noites fora, sem contato com meus tios, que tentavam saber onde ele estava, até que foi, enfim, liberado. Isso acontecia com frequência na época, resultado das delações de supostos membros da “quinta-coluna”, os fascistas infiltrados. De fato, houve episódios de espões do Eixo atuando no Brasil, mas a maioria dos casos de denúncia não passava de intrigas, resultado de inveja, desavenças entre vizinhos brigões ou rixas rancorosas contra imigrantes das nacionalidades beligerantes – em especial os que estavam bem de vida. Italianos, alemães e japoneses que chegaram muito antes da guerra, e tão presentes no cotidiano da cidade de São Paulo, tornaram-se vítimas da propaganda contra os países do Eixo.

Em 1942, meu pai foi enviado para o Rio, onde havia estudado no Colégio Pedro II quando adolescente. Ficou sob treinamento durante 18 meses na Vila Militar, entrando nas fileiras do famoso Regimento Sampaio. Devido às estritas medidas de segurança, parentes e amigos comentavam sobre como era difícil receber notícias, especialmente nos meses anteriores ao embarque. Como meu pai seguiu no segundo escalão, já sabia que rumava para a Itália. A viagem de navio foi muito tensa, uma vez que, mesmo com a escolta de navios de guerra americanos e uma limitada cobertura aérea de aviões caça--submarinos, havia o perigo iminente de que algum submarino alemão ou italiano pudesse torpedear o comboio. Além da grande tensão, havia o desgaste por conta da longa jornada feita em acomodações que estavam longe de ser confortáveis, sob o calor equatorial, dormindo em beliches apertados e convivendo com o enjoo de centenas de “marinheiros de primeira viagem”, que ainda tinham de se adaptar ao menu americano servido nas refeições, com muito feijão doce, bacon e salsichas...

Uma vez na Itália, meu pai foi alocado num pelotão comandado pelo capitão Paulo de Carvalho, na III Companhia do 1º Regimento de Infantaria (Sampaio). O capitão Paulo era seu amigo do Colégio Pedro II, uma incrível coincidência. Esse foi um dos pelotões protagonistas da tomada de monte Castelo, no que é considerado o “Dia D brasileiro”, em 21 de fevereiro de 1945, conforme relata o marechal Mascarenhas de Moraes no livro *A FEB pelo seu comandante*.

A participação do Brasil na guerra ainda hoje é motivo de algumas polêmicas, que discutem se foi primordial nossa ida até a Europa para lutar, se os brasileiros lutaram bem, se o esforço valeu a pena. Baseado em fatos e registros, ficou comprovado que a FEB lutou direito, cumpriu suas metas e objetivos em ação, atuou sem fazer feio ao lado de tropas experientes do 5º Exército americano, do lendário 8º Exército inglês e da famosa tropa de elite recém-criada na época, a 10ª Divisão de Montanha dos Estados Unidos, uma das poucas unidades americanas até hoje em operação. A tropa brasileira era miscigenada, ou seja, não havia segregação entre brancos e negros, algo corriqueiro nas forças inglesas e americanas, onde havia a 92ª Divisão, a “Buffallo Soldiers”, composta por negros. Em plena guerra pela democracia aconteciam exemplos de racismo do lado dos defensores da liberdade... A nossa Força Aérea – que já era autônoma, desvinculada do Exército muito antes da Força Aérea americana – deu um show de eficiência e resultados nos céus da Itália, com os experientes pilotos do “Senta a Pua”, que receberam as mais altas condecorações, entre elas a Presidential Citation, por bravura em ação. Do lado inimigo, lutamos contra bem treinadas e experientes tropas alemãs e italianas, como a 42ª Divisão Ligeira (Jäger), a 232ª e a 148ª Divisão de Infantaria “Heer” (exército), a 90ª Divisão “Panzergrenadier” (infantaria mecanizada), as divisões italianas fascistas “Itália” (ligeira, chamada de “Bersaglieri), “Monterosa” (tropa alpina) e “San Marco” (fuzileiros navais), que, encasteladas nas encostas e nos

picos das montanhas dos Apeninos, no Norte da Itália, deram muito trabalho aos Aliados até o final da guerra.



A topografia dos alpes italianos, nas fronteiras entre a Suíça, a França e a Áustria, constituía por si só um grande obstáculo natural para as ações militares. Mesmo assim, os alemães criaram uma linha defensiva na região, chamada Linha Gótica, de suma importância como última frente de combate ao sul das fronteiras do Reich. O resultado foi a chamada "guerra estática", nos moldes da Primeira Guerra Mundial, com soldados entrincheirados esperando oportunidades para tomar os cumes de vales e morros, ataques sempre muito custosos, o que desgastou tremendamente as forças de ambos os lados.

Meu pai dirigia um jipe em seu pelotão. (Freud explica essa minha atração por esse lendário veículo militar.) Guardo sua carteira militar de habilitação da época, na qual constava que meu pai estava "apto para dirigir veículos de ¼ de tonelada", pois o termo *jeep* ainda não fazia parte do vernáculo militar brasileiro. Depois de prestar serviços no pelotão de intendência, meu pai foi realocado no tal pelotão do seu amigo capitão Paulo e participou de ações na frente de combate, como atestam seus diplomas de campanha. E foi assim que ele se viu em um apuro dos grandes. Enquanto levava um reboque com munição para um posto de tiro, num certo trecho do caminho ficou sob o fogo de morteiros alemães. Saiu da estrada, pulou do jipe e procurou abrigo. Quando retornou ao seu posto, levou um pito de um tenente "escovinha", mas não escutou nada, pois estava com os tímpanos

perfurados pela concussão provocada pelas explosões muito próximas. Por sorte, nenhum estilhaço o atingiu. Ele frequentou o hospital por vários dias. Também foi “punido” por não ter levado a munição ao posto de tiro, sendo encaminhado de volta para serviços de intendência na retaguarda. Com sua reconhecida índole pacífica, meu pai passou as semanas finais da guerra descascando batatas. Sabendo como ele era, não deve ter reclamado, mas aceitado de forma estoica seu destino. Muitos achavam que a pior coisa que podia acontecer a um soldado era ser privado de se provar no *front*, perdendo a chance, quem sabe, de ganhar uma medalha por bravura. Mas acho que meu pai não queria se meter a herói. É provável que tenha visto muita gente próxima morrer por lá. Infelizmente, não tivemos a chance de discutir sobre isso enquanto estava vivo, mas acredito em um roteiro previamente escrito pelo destino, por isso ele retornou com vida para o Brasil. Meus pais vivenciaram um verdadeiro romance de cinema na época, com o drama da guerra permeando suas vidas, mas meu pai voltou, casou-se com minha mãe depois da guerra e, graças a isso, estou aqui hoje.

Muitos brasileiros ainda morreriam nos momentos finais das hostilidades, em maio de 1945, fazendo valer o velho clichê de que não há nada mais terrível do que morrer no final de uma guerra.

Guardamos as cartas e alguns telegramas que meu pai recebeu na Itália, de parentes e amigos. São verdadeiros documentos históricos. Numa delas, que escapou da censura à correspondência, algo comum na época, um amigo questionava sobre o que iria acontecer no Brasil depois que a “guerra pela democracia” acabasse no mundo, uma vez que Vargas governava o país de forma ditatorial. Foi inspirado nessas cartas que escrevi minha primeira participação na revista *Grandes Guerras*, em março de 2006 (leia “Carta sem censura de um pracinha”, p. 106).

*Meu pai (1º à esquerda) com
amigos durante treinamento na Vila
Militar (RJ). Na data da foto,
22 de junho de 1944, já havia
acontecido o Dia D na França*



LEMBRANÇA

Voltando a fita...

O fato de meu pai nunca ter falado sobre a guerra só fez aumentar no imaginário de seus filhos como teria sido sua participação no campo de batalha. No momento em que meus irmãos souberam que ele havia ido para a guerra, pois o assunto surgia durante reuniões familiares ou em conversas com amigos mais próximos de meu pai, a curiosidade sobre o tema não tinha fim. Será que ele matou alguém? Será que foi um herói valente? Essas imagens idealizadas foram se descortinando em nossos corações e mentes com o passar do tempo. Por ser o filho mais novo, já encontrei esse cenário construído enquanto crescia, pois meus irmãos sempre se referiam ao nosso pai como um herói de guerra...

Certa vez, meus irmãos me contaram sobre o dia em que papai resolveu mostrar o conteúdo de uma enorme sacola que ficava guardada na garagem, de tanto que as crianças insistiam em saber o que havia nela. Tratava-se de seu espólio de guerra, objetos que haviam sobrado de sua ida até o outro lado do Atlântico para participar de um conflito sem saber se voltaria. Aquela sacola era o famoso "saco A", no qual os pracinhas levavam as coisas mais prementes, como armas, munição, cobertor, *kit* de primeiros socorros e ração. Como as armas que os soldados usavam foram devolvidas na desmobilização da FEB antes do embarque, o saco A ficou apenas com objetos pessoais e roupas para a jornada de navio de volta ao Brasil. Como é de se suspeitar, havia também o "saco B". Todos os sacos B foram obrigatoriamente despachados no porão do navio, e muitos deles – inclusive o de meu pai – traziam alguns valiosos "troféus de caça": um capacete e uma faca alemães, uma lendária pistola Luger e demais suvenires adquiridos durante os dias vividos na guerra. Mas aconteceu que, na chegada ao Brasil, todos os sacos B foram confiscados pelas autoridades militares, e nenhum pracinha teve seus pertences de volta, ficando somente com as

coisas que trouxeram em mãos. Sobraram, assim, apenas os objetos que meu pai trouxe em seu saco A, incluindo seu capacete M1, uma faca de trincheira, partes de seu uniforme de campanha e outros apetrechos.

Esse saco A ficou guardado durante anos, até que um dia meu pai resolveu mostrar seu conteúdo aos meus irmãos. Eu ainda não era nascido quando ele deixou que suas reminiscências de guerra virassem brinquedos nas mãos dos filhos, como se livrando de qualquer lembrança que aqueles objetos podiam ainda trazer.

Brincar de soldado foi, durante muito tempo, uma coisa trivial para quem cresceu nos anos 1960. Nos canais de TV, várias séries e longas-metragens sobre a Segunda Guerra eram exibidos durante a semana em horário nobre. Esses programas eram bastante populares. Se nas gerações anteriores a figura do caubói como herói era comum no imaginário infantil, em algum momento a figura do “herói de guerra” entrou em cena para ficar (leia “A guerra na TV”, p. 121).

Meus irmãos brincaram muito com as coisas que papai franqueou de seu saco A, a ponto de perder algumas coisas preciosas, como uma de suas plaquetas de identificação (*dog tag*), jaqueta, botas, polainas, talheres, cantil, marmita... Objetos que pareciam ser muito resistentes para a guerra não duraram tanto nas mãos de crianças. O capacete que meu pai usou virou um objeto qualquer em nossa casa, mas dentro da caixa de brinquedos... O fato de possuir um capacete original da Segunda Guerra me qualificava na hierarquia mais alta nas brincadeiras com meus amigos de rua. Com ele eu podia “fingir ser soldado a tarde inteira”, como diz a letra da música *Soldados*, da Legião Urbana...

O capacete do meu pai



Muitas vezes, fazíamos nossas próprias armas com pedaços de madeira. Sabíamos até identificar quase todas as armas usadas na guerra, como as metralhadoras .50, .30, Thompson, carabina M3, pistolas Colt, Mauser e Luger, fuzil Garrand e Springfield, metralhadoras alemãs Schmeiser MP-40, MG-34 e 42. Isso hoje me deixa intrigado com os psicólogos e terapeutas: dos meus amigos de infância, da minha turma, não saiu nenhum *serial killer*, bandido, assassino nem assaltante de banco. Naqueles tempos não havia o termo "politicamente correto". Concordo que seja incômodo ver uma criança com uma arma de brinquedo nas mãos, mesmo no campo do faz-de-conta. Mas se hoje existe o banimento das armas de brinquedo, por outro lado certos videogames são muitas vezes mais violentos do que brincar de soldado. Atualmente, alguns videogames com temática sobre a Segunda Guerra se tornaram *best-sellers* na categoria de tiro, com várias séries disponíveis aos maníacos por jogos, com cenários incrivelmente realistas de batalhas em terra e no ar.

O quintal da minha antiga casa na Universidade Rural, no Rio de Janeiro, era grande, com amplos gramados, pomares e diversas árvores. No fundo havia uma área de terra fofa, que permitia que a gente cavasse "trincheiras", cobertas com galhos, folhas de papelão, e depois recobertas de terra novamente.

Pronto: estava construído um perfeito *bunker*. Armávamos barracas que configuravam acampamentos realistas, chegávamos mesmo a cozinhar alguma coisa, como ovos e salsichas, simulando a hora do “rancho”. E assim passavam as tardes da minha infância. As meninas da vizinhança – assim como minha irmã Maria Elisa – eventualmente tomavam parte nas brincadeiras, no papel de enfermeiras ou espiãs da Resistência.

Ainda sobre brinquedos, tínhamos paixão pelas miniaturas de plástico. Para um miniaturista, chamar seu motivo de interesse de “brinquedo” é uma afronta. É o tipo de *hobby* que despreza qualquer comparação com um brinquedo, pois é entendido como coisa muito mais “séria”. Tive a chance de montar a maioria dos *kits* da Revell, várias vezes seguidas. Essa paixão veio por influência de meu irmão mais velho, João Henrique, que montava miniaturas e fazia dioramas muito bem. Como ele virou um *expert*, aprendi muito ao ver sua exímia dedicação em montar os modelos e fazer maquetes, assim como sobre as melhores marcas de *kits*, como Airfix, Aurora, Hasegawa, Tamiya e Monogram, entre outras. Fiz algumas experiências que acabaram por me render péssima reputação. Consistiam em pôr fogo nos aviões e tanques depois de montá-los. Eu tirava fotografias deles em chamas, tentando dar um quê de realismo, como se as fotos fossem documentos de época. Algumas até que ficaram boas, mas minha fama de piromaniaco correu pela vizinhança...



Minhas maquetes



*Natal de 1974, minha irmã
Maria Elisa (à esquerda),
João Henrique (de óculos) e
João Guilherme assistem um
moleque feliz com seus kits...*



Durante muito tempo me dediquei ao plastimodelismo, me aprimorei na montagem e no detalhamento dos modelos e, depois, complementei os *kits* com um sem-número de detalhes e acessórios, como se o modelo fosse realmente um exemplar original miniaturizado, com todo o rigor. O ideal era não ter pressa para ver o *kit* ficar pronto. Os entusiastas desse *hobby* parecem ter em comum o sonho de estar dentro da miniatura, durante e ao final da montagem. Aprendi que as escalas dos *kits* menores (1/72 ou 1/144) eram sempre mais complicadas para acrescentar detalhes, o que era muito mais desafiador nas escalas maiores (1/48 ou 1/35). Acrescentar os detalhes de uso aos modelos era uma arte, que incluía amassados nas laterais dos veículos, desgaste nas partes móveis, sujeira, lama ou mesmo danos de artilharia e buracos de bala nas asas e na fuselagem de aviões. O grande temor dos plastimodelistas se resume ainda hoje em como guardar seus frágeis trabalhos sem se expor aos potenciais perigos, sempre presentes na figura de irmãos mais novos e crianças em geral, animais de estimação, espanadores e panos de pó das mães ou empregadas mais afoitas na hora de limpar estantes e prateleiras. Não foram poucas as vezes que vi meus preciosos modelos serem “atacados” dessa forma, o que era de fato um pesadelo. Mesmo atualmente, o plastimodelismo militar reúne milhões de aficionados mundo afora.

Com o passar dos anos, deixei de lado o sonho de ser piloto de um caça P-51 Mustang e comecei a sonhar em ser um Ringo Starr ou um Stewart Copeland, “heróis” que substituíram meu imaginário ao embarcar de corpo e alma no apaixonante mundo da música. Mas minhas ambições artísticas ainda ficariam na geladeira por um tempo, enquanto eu adentrava a vida universitária, cursava a cadeira de licenciatura em Ciências Biológicas na Universidade Rural, para a alegria de meus pais, que viam seu filho mais novo como o único dos quatro que resolveu estudar e, quem sabe, fazer carreira no lugar onde moravam. Nessa universidade acabei por conhecer Bi e Herbert.

Os Paralamas do Sucesso começaram sua trajetória e o curso de biologia foi interrompido sem remorso.

Hoje, mesmo depois de tantos anos desde as inocentes brincadeiras de guerra, nunca perdi a paixão pelo assunto, o que se comprovou no dia em que descobri um velho jipe Willys da Segunda Guerra para restaurar. As minhas leituras sobre a Segunda Guerra se ampliaram com revistas importadas e livros com novas histórias sobre os fatos, mas um certo livro sobre a FEB intitulado *A nossa Segunda Guerra*, de Ricardo Bonalume, reacendeu meu interesse pelo tema do Brasil no conflito, o que rendeu uma homenagem explícita no título deste livro.

Ambas as paixões – a música e a Segunda Guerra – convivem desde então, com vigor redobrado. Dedicar-me ao restauro de outro jipe ou passear numa manhã de sol com o parabrisa abaixado são momentos de prazer que me inspiram muito e me deixam com mais disposição para as exigências do dia-a-dia na minha luta no *front* musical...

Brincadeira de gente grande

No final dos anos 1990, resolvi realizar um velho sonho: restaurar um jipe da Segunda Guerra. Isso me levou ao meio dos colecionadores de veículos militares antigos, hoje com muitas ramificações no Brasil e no mundo. Essa enorme comunidade reúne os aficionados pelo assunto, uma boa parcela formada por colecionadores e especialistas, sempre dispostos a ajudar os iniciantes. Existe esse apelo inexplicável exercido pelos veículos militares, em especial o jipe, justificando o velho clichê: a diferença entre meninos e homens é o preço do brinquedo. Pude comprovar depois de pouco tempo que mesmo os homens crescidos mostram nos olhos o brilho de um menino ao exibir seu jipe cuidadosamente restaurado.

O grande prazer em restaurar um jipe antigo consiste em procurar todas as peças e detalhes que lhe devolvam a mais próxima condição de originalidade. Para isso, um enorme volume de informações e ofertas de peças originais ou reproduções exatas se encontra nos canais da internet, em grupos de discussão ou em lojas virtuais. A busca pela informação correta da história do jipe ou por um simples parafuso original ganha contornos de busca pelo cálice sagrado ou pela pedra filosofal. O jipe militar tem um apelo inexplicável, talvez por ser um dos maiores ícones surgidos na Segunda Guerra, com sua fama de faz-tudo alcançada nos campos de batalha. Esse veículo teve uma história muito peculiar. Se hoje o jipe existe, é porque foi encomendado pelo Exército americano para substituir o cavalo e a mula. As muitas histórias e lendas sobre o jipe, nem sempre comprovadas por documentos oficiais, renderam um artigo para a revista *Grandes Guerras*, contando as versões oficiais sobre esse veículo (leia "Jipe militar: nasce uma estrela", p. 113).



*Giselle, antes
da restauração*



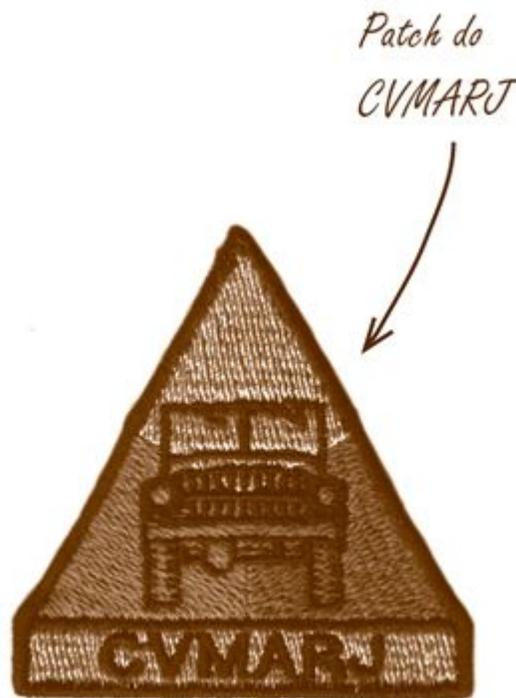
O jipe escreveu assim sua lenda na História. Trata-se de uma das invenções para a guerra que teve maior uso depois de encerrado o conflito, quando se tornou um dos mais populares veículos do mundo, ao lado do Fusca. Mas o fato de ser um 4X4 abriu espaço para a criação de um novo nicho no mercado automobilístico, um dos que mais crescem hoje, o dos veículos utilitários esportivos. Entrei de cabeça na paixão pelo jipe original da Segunda Guerra quando encontrei um exemplar à venda na oficina do Zezinho Delatorre, grande especialista no assunto no Rio de Janeiro. Acompanhei de perto a restauração do veículo, busquei informações, materiais e peças na internet. Levou cerca de um ano do começo dos trabalhos até ver meu jipe rodando, tempo considerado muito curto em comparação ao que demoram os mais meticulosos restauradores de plantão.

Há um gigantesco volume de informação sobre os veículos militares. Especificamente sobre o jipe existem muitos livros, grupos de discussão e sites na internet, com dados sobre sua criação e produção, detalhes de cada peça e dos mais raros acessórios ou das inúmeras modificações feitas durante seu uso

nas frentes de batalha. Tornei-me sócio da Military Vehicles Preservation Association (MVPA), entidade americana que é referência no assunto, e encontrei muitos entusiastas no Brasil. Para minha surpresa, descobri que havia um grupo de jipeiros com veículos restaurados na região de Petrópolis que formou o Imperial Jeep Club, do qual me tornei sócio. Fomos juntando cada vez mais entusiastas pelo assunto, que se cruzavam pelas ruas do Rio, até que finalmente conseguimos “massa crítica” e fundamos o Clube de Veículos Militares Antigos do Rio de Janeiro. Desde junho de 2001, o CVMARJ participa de exposições, feiras e eventos dos mais diversos, sejam aqueles voltados para o antigomobilismo, sejam eventos cívicos, como na comemoração do Dia da Vitória e no Desfile de 7 de Setembro, quando levamos veteranos da FEB e até grupos de veteranos de outras nacionalidades em nossas viaturas. Voltado para a manutenção da originalidade dos veículos, esse clube está mais para o antigomobilismo do que para o clube dos jipeiros mais convencionais, que fazem *raids* e trilhas, pois os donos desses veículos criteriosamente restaurados preferem rodar no asfalto a enfrentar a lama. A julgar pela reação dos visitantes das exposições de carros antigos, esse tipo de veículo tem apelo especial para o grande público, que às vezes demonstra mais curiosidade diante dos jipes do que de Cadillacs e Corvettes.

O colecionismo de veículos militares aumentou de forma expressiva no país nos últimos anos, com o surgimento de vários grupos de interesse em diversas cidades. A troca de informações se ampliou e isso tornou possível o surgimento de uma associação nacional, a Associação Brasileira de Preservadores de Viaturas Militares (ABPVM). Essa entidade levou ao Exército brasileiro a ideia de montar um “museu vivo” de veículos militares, nos moldes dos que existem nos Estados Unidos e na Europa. Assim, o Exército homologou a criação do Museu Vivo de Viaturas Militares (MVVM) no Brasil, resgatando os veículos antigos ainda existentes nas unidades militares ao redor do país que tenham algum valor histórico. O CVMARJ foi o clube que criou

a primeira tabela de avaliação da originalidade especialmente para a categoria de veículos militares antigos. Essa tabela serve de base para a emissão da placa preta, concedida pelas autoridades de trânsito a veículos antigos que conservem as características originais de fabricação.



Fora do Brasil, em 2002, a grande comunidade de interessados em veículos militares antigos e na Segunda Guerra voltava sua atenção para os preparativos dos festejos dos sessenta anos do desembarque aliado na Normandia, o lendário Dia D, anunciado para junho de 2004.

O Dia D representou o “começo do fim” da guerra na Europa. Deu-se quando os Aliados voltaram com toda força ao Oeste do continente, em junho de 1944, pondo em ação uma das maiores operações militares já planejadas da História. A Operação Overlord, como foi batizado o Dia D, foi uma ação conjunta entre forças navais e aéreas, para adentrar o território francês pela Normandia. A data da megaoperação seria no dia 5 de junho,

mas o mau tempo adiou as ações para o dia 6. Assim, o mundo conheceu a maior operação de desembarque anfíbio e aerotransportado das páginas militares. Ao longo da costa francesa no canal da Mancha, os alemães se preparavam erguendo a chamada Muralha do Atlântico, composta de construções de cimento – os *bunkers* –, obstáculos nas praias e casamatas de todos os tipos, na tentativa de impedir qualquer ação dos Aliados no território francês ocupado pelos nazistas. Mas não houve como frear os ventos da liberdade que sopraram forte naquela madrugada chuvosa do dia 6 de junho de 1944...

As praias normandas, que foram cenário da célebre ação aliada na Segunda Guerra, são até hoje grande atração turística. Lá estão *bunkers*, museus e pontos de interesse para os turistas comuns e conhecedores do assunto que invadem pacificamente a região, principalmente no verão, procedentes do mundo inteiro. Assim, a tribo dos entusiastas por veículos militares antigos se preparou com antecedência para o grande evento. Em meados de 2002 já se aguardava um grande encontro para reunir vários grupos de reencenação de época (*reenactment groups*) de todos os cantos do planeta, que se apresentariam vestidos com todo o rigor histórico que a ocasião pedia. Uma empresa inglesa de “turismo temático” formava grupos que seriam levados de volta aos dias do desembarque, com todos os participantes caracterizados de soldados aliados, recriando pelotões e unidades específicas que tomaram parte no Dia D. Eles seriam transportados em caminhões e balsas, dormiriam em barracas, comeriam o “rancho”, participariam de patrulhas, enfim, viveriam a atmosfera da época da guerra, como se participassem de um filme do gênero. Esperava-se a maior quantidade de veículos militares antigos reunidos na Europa desde o final da Segunda Guerra, juntando os clubes de colecionadores de viaturas militares e o acervo de museus de veículos militares antigos existentes na Bélgica, França, Inglaterra, Itália, Suíça, Noruega e demais países europeus. As praias da Normandia seriam o palco dessa celebração. Decidi que este seria o momento de finalmente

realizar a peregrinação tão sonhada por qualquer entusiasta do assunto. Era a chance de ouro para visitar todos aqueles locais descritos em fotos, livros e filmes, numa oportunidade mais do que especial.



*Bunker em
Utah Beach*



Por que não filmar a viagem?

Diante da minha grande empolgação em realizar a viagem, pensei em aproveitar a ocasião para fazer um registro em forma de documentário. Comecei a buscar meios para viabilizar essa ideia, pois sabia que nada seria muito fácil.

Já era setembro de 2003 e o tempo era curto para reunir condições ideais para tamanha empreitada. Eu me questionava se a viagem teria apelo suficiente para virar um documentário, além de pensar na parte conceitual e na logística envolvida num projeto desse tipo: escrever um roteiro, montar uma equipe de filmagem, entre outras inúmeras questões práticas da produção audiovisual, um meio com o qual eu não tinha muita intimidade. Durante meses procurei encontrar algum tipo de gancho interessante, um apelo extra para a viagem. Registrar a recriação de época e participar do grupo de *reenactment* seria interessante, nos moldes dos programas exibidos em canais de TV voltados para História. E se eu conseguisse levar meu jipe saindo das praias do Rio até as praias do Dia D? Procurei pensar em algo que fugisse do óbvio em relação a essa viagem até a Normandia, ainda mais por se tratar de um assunto em que o Brasil não se inseria. Afinal, a FEB só chegou ao chamado teatro de operações do Mediterrâneo em outubro de 1944, três meses depois do Dia D... Será que não haveria o registro de algum brasileiro ainda vivo, ou mesmo enterrado sob uma daquelas 9.386 cruces brancas no cemitério francês de Colleville-sur-Mer, que tivesse participado das ações daquele célebre 6 de junho?

Algumas pessoas muito importantes contribuíram desde o primeiro momento em que pensei em realizar a viagem e o documentário. Uma delas foi meu irmão mais velho, João Henrique, que considero meu *alter ego* no assunto. Foi por causa dele que mantive ao longo dos anos meu interesse pela Segunda Guerra, mais até do que pelo fato de meu pai ter ido para a

guerra. Nós sempre dividimos um entusiasmo sem igual por esse assunto. Qualquer que seja o tópico, meu irmão sempre tem uma história inusitada escondida nas mangas, além das versões oficiais, grande conhecedor que é do tema, dos fatos, das máquinas e dos homens que estavam lá. Nossa interação sobre a viagem e o documentário fez com que ele retomasse um projeto que engavetara havia muito tempo: um livro de fotos sobre as ações aéreas no Dia D (*Vitória sobre a Normandia*, que acabou sendo lançado no Brasil exatamente na semana das comemorações dos sessenta anos desse episódio marcante). Conversamos sobre a viabilidade do documentário e debatemos muito o apelo da história em si e como esboçar um roteiro inicial, além de como buscar patrocinadores que tivessem interesse pelo projeto.

A ideia da viagem e do documentário despertava grande empolgação quando era exposta aos amigos e pessoas próximas. Em alguns momentos, tive a sensação de que poderíamos aproveitar o “coeficiente de excentricidade” da ideia de fazer o documentário, uma vez que eu e meu jipe já havíamos aparecido em entrevistas, programas de TV, jornais e revistas, entregando aos muitos fãs de Os Paralamas o meu interesse pela Segunda Guerra. Aliás, esse tipo de mostra de conhecimento sobre a vida pessoal, os hábitos, interesses e *hobbies* dos integrantes da banda por parte dos fãs é um termômetro interessante. Atualmente, a maioria das abordagens que recebo dos fãs – o que me deixa profundamente lisonjeado – começa com alguma pergunta sobre meu jipe ou meu interesse pela Segunda Guerra. Só então me perguntam como comecei a tocar ou qual o tipo de baquetas ou pratos que uso...

O entusiasmo das pessoas mais próximas e a constatação dos fãs da banda por esse meu interesse particular me davam certa confiança para levar adiante a ideia da viagem e do documentário. No entanto, seriam necessários mais subsídios para que o projeto não fosse auto-indulgente, visto como mera

“excentricidade de celebridade”, e pudesse obter o reconhecimento e o devido respeito do público de outra esfera, uma tribo muito exigente: a dos entusiastas da Segunda Guerra.

Depois do meu irmão, a segunda pessoa a entrar em cena no projeto de documentar a viagem foi o talentoso diretor Victor Lopes. Conheci o Victor faz muito tempo, por meio de minha mulher, a cantora Katia Bronstein. A esposa do Victor, Suely Weller, foi produtora da Katia. Com um trabalho interessante e muito elogiado despontando no meio da produção audiovisual no Rio e no Brasil, esse jovem diretor colecionou prêmios em trabalhos diversos, como o documentário *Vênus de fogo*, o curta-metragem *Bala perdida* e um ousado longa filmado em recantos longínquos da África e da Ásia intitulado *Língua*, sobre o idioma português ao redor do mundo, o qual estava terminando de filmar no final de 2003. Eu acreditava que o Victor tinha o perfil ideal para dar forma ao projeto de acompanhar minha viagem para a Normandia, construindo uma narrativa moderna, como um *road movie*. Afinal, nada podia ser tão *rock-'n'-roll* como a Segunda Guerra e o Dia D...

E foi assim que eu e Victor começamos a conversar sobre o documentário. A ideia foi recebida de forma entusiasmada por ele, que aceitou o cargo de “Herr Direktor”. Em inúmeros encontros e reuniões, tomamos noção das ações práticas para a realização do projeto: montagem da equipe, equipamentos, produção, custos e procura de patrocinadores. Seguimos dando forma a um roteiro inicial. Organizamos e levamos além as ideias que eram apresentadas por mim e pelo João Henrique. Desses *brainstorms* surgiram os dois grandes ganchos que inicialmente deram sentido ao projeto.

Nada como um bom “título de trabalho” para dar um arranque ao processo criativo: ocorreu-me a ideia de “Um brasileiro no Dia D”, numa tentativa de dar um viés instigante à história, uma vez que o Brasil, como é do conhecimento de muitos, não participou

das ações na Normandia. Naquele momento, o brasileiro no Dia D seria eu mesmo, o âncora da jornada, que percorreria os lugares emblemáticos das praias do desembarque. Tirava partido do fato de ser integrante de um conhecido grupo musical, que iria mostrar uma viagem com locações muito bonitas de um lugar inusitado, com um roteiro histórico-turístico no mínimo curioso. Quem sabe acabaríamos ao menos exibindo o projeto num programa de turismo... Fomos em frente!

Embora com a sensação de que o título era um tanto quanto autorreferente, o nosso pequeno núcleo de produção aprovou-o, ao menos provisoriamente. Não sabíamos que o título provisório se tornaria definitivo quando o projeto estivesse pronto... Eu achava que algo mais tinha que acontecer para complementar o título. Comecei a pensar se haveria meios de levar meu jipe Willys 1944, restaurado criteriosamente ao estado original de um exemplar da época, do Rio diretamente para as celebrações dos sessenta anos do Dia D. Para isso bastava cruzar o oceano Atlântico numa diagonal até a Europa Ocidental... Pena que meu jipe não era anfíbio e, mesmo se fosse, a improvável empreitada seria muito demorada. Conseguir um jipe da época na França seria uma opção fácil, mas reduziria em grande parte o apelo narrativo da história. Como ainda não inventaram um teletransportador de moléculas, meu jipe só poderia chegar lá de navio ou de avião...

*O jipe em
Utah Beach*



Se o jipe não pudesse virar o personagem-vedete da narrativa, quem sabe ele não seria "o brasileiro no Dia D". Imaginei o efeito que causaria, com placa do Rio de Janeiro, rodando em meio a tantos outros veículos esperados para o evento, vindos de todas as partes da Europa. Talvez ele se transformasse numa espécie de Herbie, aquele do filme da Disney, *Se meu fusca falasse*. Só que num formato militar.

Foi então que meu irmão me deixou de cara para o gol. Um velho amigo dele, outro entusiasta da aviação histórica e da Segunda Guerra, comandante Edson Chaves, era o chefe da sessão de simuladores de voo da Varig e da VarigLog na época. Apesar do nome, a VarigLog era totalmente independente da Varig, voltada exclusivamente para o transporte de cargas. O amigo Chaves se empolgou e abriu um canal direto para que eu mostrasse o projeto da viagem ao setor de marketing da empresa, para que avaliassem a possibilidade de envio do jipe via aérea até Paris e o eventual apoio da VarigLog. Era gostar ou não da ideia, e eles gostaram! Foi um grande tento fazer com que o jipe fosse enviado de avião até a França, o que já era digno de nota. Havíamos conseguido marcar o primeiro gol nessa partida histórica. Ao menos o jipe já estava com seu bilhete de viagem garantido e era de primeira classe!

O brasileiro que faltava

Nesse momento, ainda não estava satisfeito com o perfil que se delineava para o projeto: “roqueiro sai via aérea com seu jipe de Copacabana até a Normandia!”. Já poderia, quem sabe, contar com espaço em revistas e programas de TV sobre automobilismo, mas isso ainda não era suficiente. Comecei a pesquisar se não existia qualquer dado ou referência sobre algum possível brasileiro, mesmo que naturalizado americano, inglês ou canadense, que tivesse participado do desembarque no Dia D. Procurei pelo “brasileiro no Dia D” nos sites de associações de veteranos ingleses e canadenses que participaram da ação na Normandia, em arquivos brasileiros e americanos, mas em vão. Quando fui mais uma vez consultar meu irmão sobre o assunto, tive uma surpresa impactante: “Já tenho o seu brasileiro no Dia D”, ele me disse. “O nome dele é Pierre Clostermann!”. Eu tinha uma vaga lembrança desse nome, de alguns livros da antiga e já extinta editora Flamboyant sobre a Segunda Guerra, em especial um livro escrito por Pierre Henry Clostermann, *O grande circo*, considerada por muitos obra referencial sobre a aviação na Segunda Guerra, dos muitos livros que já foram produzidos sobre o tema (leia “A guerra na literatura”, p. 117).

Clostermann



Lembrei-me do fato de que Clostermann, um grande ás da aviação, tinha nascido em Curitiba, mas não me recordava de que ele havia participado do Dia D. Meu irmão mostrou no livro os episódios em que Clostermann descrevia ter participado da Operação Overlord. Além do mais, ele já estava com o telefone de sua residência, pois o havia convidado para escrever o prefácio de seu livro sobre o poderio aéreo aliado no Dia D, no que foi prontamente atendido. Golaço!

Foi uma grande emoção o momento em que falei com o comandante Clostermann por telefone. Percebi claramente seu entusiasmo pela nossa ideia oportuna de torná-lo conhecido como o único brasileiro de que se tem notícia de ter participado do Dia D. Já que ele não poderia ir até as cerimônias oficiais na Normandia, devido ao seu delicado estado de saúde, nossa equipe teria de ir até sua casa em Montesquieu, na fronteira da França com a Espanha, para entrevistá-lo. Se conseguíssemos embarcar para a França, poderíamos entrevistar "O brasileiro no Dia D" de fato! Ainda ocorreriam outros desdobramentos surpreendentes relativos à descoberta desse importante personagem.

Iniciamos uma valorosa mobilização em torno de Clostermann, numa hora tão oportuna, nas celebrações dos sessenta anos do Dia D. Encaminhamos à diretoria de assuntos culturais da FAB a ideia de uma homenagem a esse curitibano notável. Tendo visitado o Brasil várias vezes após a guerra, Clostermann já havia sido condecorado e homenageado em muitas ocasiões. Mas ele ainda não havia recebido a medalha Santos Dumont, única que lhe faltava das condecorações brasileiras. A FAB então concordou em enviar uma comitiva do 1º Grupo de Caça "Senta a Pua" para lhe entregar a medalha. A prefeitura de Curitiba também preparou uma placa comemorativa para ser entregue ao ilustre filho da cidade. Clostermann se considerava um francês no papel e um brasileiro de coração. Sua história dava um filme e tanto. Filho de diplomata, por um acaso

nasceu em Curitiba, onde cresceu, mas fazia viagens frequentes à França. Mudou-se para o Rio, onde aprendeu a voar ainda jovem. Acabou concluindo seus estudos aeronáuticos nos Estados Unidos, para depois se alistar nas esquadrilhas da RAF, no começo da guerra... O plano de entrevistá-lo poderia render um ótimo material jornalístico. Levamos a sugestão ao departamento de jornalismo da TV Globo, onde meu amigo Pedro Bial encaminhou nosso projeto para avaliação do Geneton Moraes, que adorou a ideia da viagem e colocou Caco Barcellos – correspondente da Globo na França na época – para nos acompanhar até a Normandia.

Outra pessoa que esteve presente de forma subliminar no projeto foi meu outro irmão, João Guilherme, jornalista e hoje professor de cinema na PUC de Porto Alegre, com quem, desde os tempos de moleque recém-alfabetizado, eu dividia um ingênuo interesse por História. Lembro-me de ler suas apostilas de cursinho e decorar as tribos bárbaras: hunos, godos, visigodos e ostrogodos, e seus líderes, Átila e Genserico. Eu torcia pela queda do Império Romano, derrotados enfim pelas tribos bárbaras. Os romanos tinham o *status* de “civilizados”, mas pregavam gente em cruzes e jogavam crianças e mulheres para serem devoradas por feras na arena do Coliseu. Acabaram derrotados pelos povos bárbaros, tribos nômades e selvagens... Curiosamente, descubro depois que os alemães eram chamados pejorativamente de “*huns*” (hunos) pelos aliados durante a Segunda Guerra...

João Guilherme teve papel muito importante na minha formação musical, no meu gosto pela música. Foi com ele que aprendi a amar os Beatles. Guitarrista e compositor sazonal, em 1973, sua banda de garagem ensaiava em nossa casa na Universidade Rural, na zona oeste do Rio de Janeiro. Ver o baterista em ação nos ensaios me despertou a paixão por esse instrumento. Nos intervalos, eu assumia a bateria e distribuía baquetadas a esmo nos tambores e pratos. Um dia, os músicos não acreditaram quando eu – do nada – executei a batida da

canção *Ticket to ride*, dos Beatles... Mal sabiam eles que eu já havia escutado o *long play* de *Help* e assistido ao filme no cinema inúmeras vezes. Mesmo sem ter uma bateria minha, ganhei certa fama de baterista no meu bairro. Toquei com alguns amigos dando canjas em bailes, mas algo mais sério só aconteceu em 1981, depois que conheci meus parceiros de Os Paralamas.

Por coincidência, algumas passagens dramáticas relacionadas aos tempos da guerra aconteceram com os pais desses meus amigos. Em 1942, o avô paterno do Herbert, Balduino José Vianna, era marinheiro servindo nos navios do Lloyd Brasileiro como mestre. O fato incrível foi que ele sobreviveu a dois torpedeamentos na costa brasileira pelos U-Boats nazistas. O primeiro, no litoral do Pará, e o segundo, meses depois, na costa do Sudeste, perto do Rio. Ele faleceu tempos depois de complicações da pneumonia que pegou como náufrago. Já o pai do Bi Ribeiro, Jorge Ribeiro, hoje diplomata aposentado, é filho de João Ribeiro, que era um dos diplomatas brasileiros em Berlim quando o Brasil rompeu relações com a Alemanha. Jorge conta que chegou a presenciar os bombardeios ingleses de Berlim. Voltaria ao Brasil de navio, ileso, mas o navio que trazia a mudança da embaixada, semanas depois, foi torpedeado e afundou no Atlântico. Com Herbert, sempre conversei muito sobre a Segunda Guerra, pois ele tem grande cultura aeronáutica – conhece todos os aviões do período. Um de seus livros favoritos, que ele leu e releu várias vezes, *A missão 60* (1971), de Fernando Pereyron Mocellin, conta as memórias desse piloto do “Senta a Pua”. Em nossas viagens pelo mundo, sempre relembramos algumas passagens do conflito ao visitar algumas cidades. Em Londres, fomos juntos ao Museu da RAF, em Duxford, que tem um acervo incrível de aviões dos Aliados e do Eixo. Em Berlim, visitamos um local onde funcionavam alguns porões da Gestapo. O lugar havia sido recém-desenterrado e aberto ao público como um sítio de interesse histórico, na época em que muitas obras estavam sendo realizadas na região do Portal de Brandenburgo, em 1997.

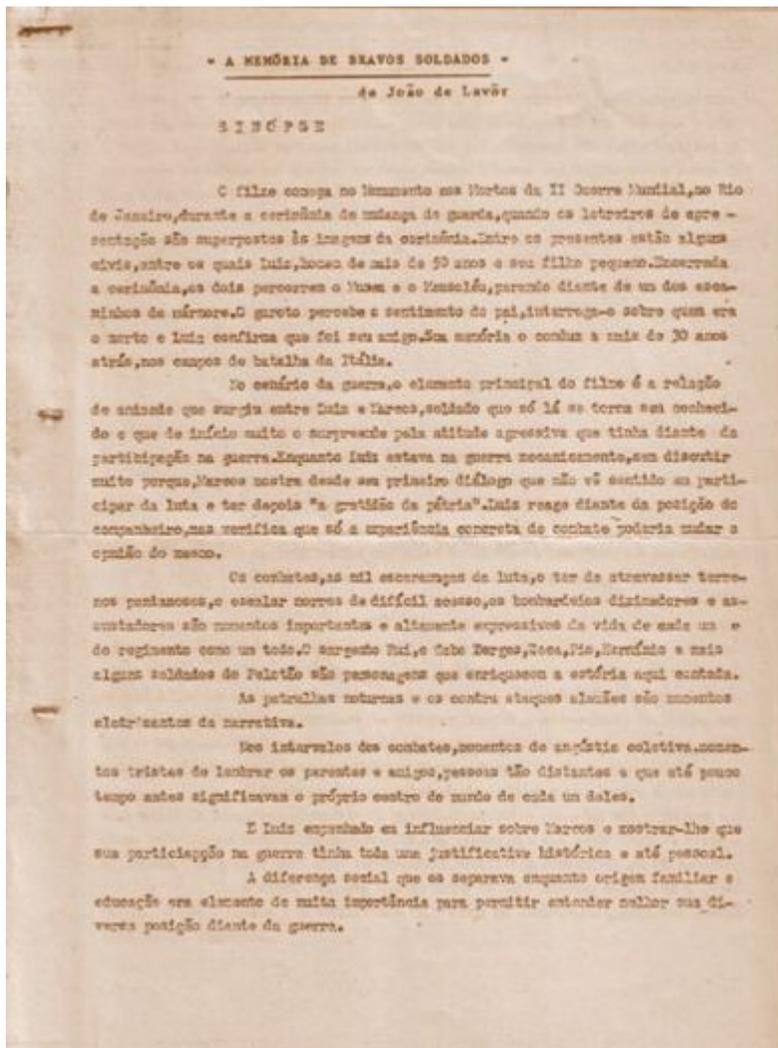
Herbert também conta como seus sogros ingleses relatavam os tempos difíceis que viveram durante a guerra, com muitas privações aos cidadãos, desde roupas até comida e mesmo remédios e água, para não falar dos combustíveis básicos, como carvão e gasolina. Passavam fome e frio. Contaram que, durante anos, comer carne foi um raríssimo privilégio. Isso explica muito o sentimento comum entre a população dos países europeus contra qualquer tipo de desperdício. Tudo é aproveitado de forma racional, em prol da coletividade, lições aprendidas por um continente cansado da guerra.

O filme do meu pai

Além do gosto pela música, meu irmão João Guilherme me passou algumas noções de cinema e roteiro, em conversas e com indicação de leituras. Foi com ele que filmei uma videoaula sobre bateria, “João Barone dá o toque”, em 1995, quando me orientou na realização desse projeto. Anos mais tarde, conversamos sobre minha ida para a Normandia e nos lembramos de um roteiro que nosso pai escreveu para um filme sobre o Brasil na Segunda Guerra, cujos originais guardamos até hoje. Meu pai eventualmente escrevia alguns roteiros de cinema, e uma de suas tentativas foi esse relato baseado em sua experiência na guerra. O título soava um tanto ingênuo: *À memória de bravos soldados*. Apesar de ter registrado o roteiro e procurado quem se interessasse em produzi-lo, o filme nunca saiu do papel, comprovando que pouco ou quase nada foi feito no cinema nacional para retratar o Brasil na Segunda Guerra. Depois que ele morreu, só então tivemos a chance de ler o roteiro com mais atenção e certa dose de emoção. Aliás, um fato curioso aconteceu cerca de dois anos antes do falecimento de nosso pai.

Era 1998, eu e meu irmão mais velho, João Henrique, o levamos ao cinema para assistir à estreia de *O resgate do soldado Ryan*, de Steven Spielberg. Para nosso espanto, a cena inicial – que mostrava o *flashback* do veterano de guerra e sua família no cemitério de Colleville-sur--Mer – era muito parecida com a do roteiro escrito por papai. Essa coincidência nos deixou bastante emocionados. Meu pai, já em idade avançada, apenas comentou que o filme era muito violento, mas mesmo assim mal se comparava a estar na guerra de verdade... De fato, a maioria das produções de Hollywood sobre a Segunda Guerra, em determinado período, mostrava heróis americanos com perfil de super-homem, inatingível pelas balas e bombas. Caso o herói morresse no final, cumprindo a missão, nem sangue aparecia. Com o tempo, Hollywood deu um aspecto mais próximo da

realidade aos filmes de guerra, nos roteiros, nas ações, no rigor histórico, com veículos e uniformes mais corretos, além do "nada é impossível" da era digital, com efeitos especiais de realismo jamais sonhado (leia "Cinema engajado", p. 126, e "Entre a arte e a pipoca", p. 132). Nada disso, porém, podia dar a mais ínfima ideia de uma guerra de verdade. Só mesmo quem esteve lá sabe como foi. Assim, o cinema capitalizou grandes sucessos sobre a Segunda Guerra.



← Roteiro do meu pai

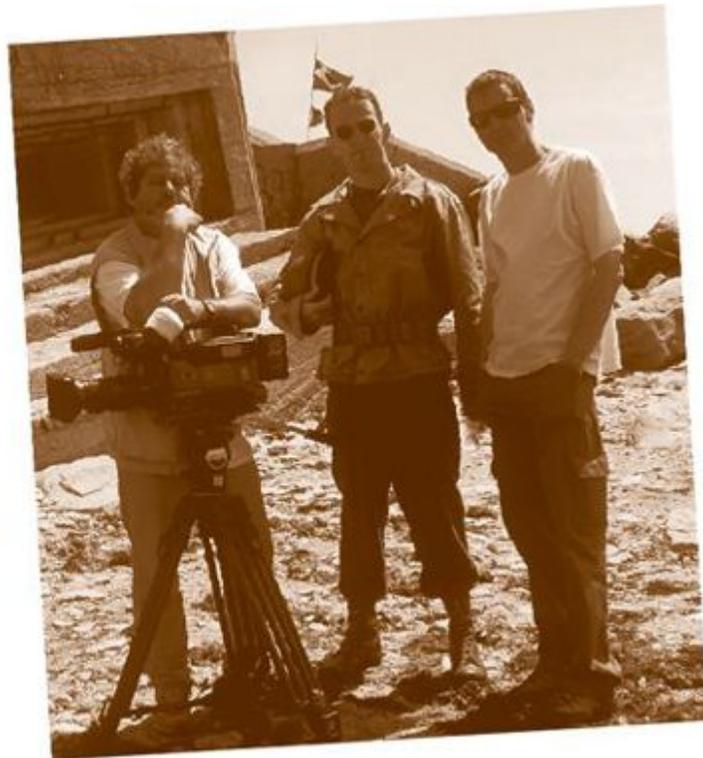
Olhando em retrospecto, percebo que eu e meu pai pouco conversamos sobre a guerra de forma mais aprofundada, apenas em algumas raras ocasiões. A certa altura da vida, o assunto

parecia ter se esgotado, à medida que nos ocupávamos com outras coisas, e o mito do “pai herói” já havia passado, o que inevitavelmente acontece. Quando ele já estava em idade avançada, resolvi resgatar um pouco essa passagem de sua vida, ao visitarmos a associação de veteranos no Rio e irmos juntos a algumas cerimônias comemorativas do final da guerra. Quando ele morreu, em abril de 2000, eu e João Henrique nos lembramos de sua história como ex-combatente com intensidade, retomando um pouco a figura de “pai herói”. No seu velório, meu irmão fez um discurso emocionado sobre como a luta do dia-a-dia na vida pode ser parecida com a guerra, e sobre como os inúmeros desconhecidos “infantes” no campo de batalha, os verdadeiros responsáveis por “tomar o terreno”, nem sempre são os que recebem as honrarias e as medalhas no peito. Depois de sua partida, reencontrei o interesse pela história de meu pai na guerra, talvez como resultado da frustração por nunca ter conversado com ele sobre tudo o que eu gostaria de saber. Hoje, dirigir um jipe da época representa uma homenagem, uma lembrança concreta, o que me deixa um pouco mais perto dele, que dirigiu um veículo igual durante a guerra.

Contudo, o nosso tempo para a preparação das filmagens estava cada vez mais curto. Victor Lopes sugeriu um fotógrafo muito conhecido no meio cinematográfico nacional, Jacques Cheuiche, que também vestiu a camisa do projeto com todo o entusiasmo. Numa das muitas coincidências e afinidades das pessoas que colaboraram no projeto, Jacquinho contou que na infância visitou com o pai as praias da Normandia e se lembrava dos *bunkers* e monumentos que viu em homenagem aos libertadores aliados. Para ele, seria uma grande emoção retornar a esses lugares. Mais uma vez, tive a medida de como esse assunto se mistura de alguma forma com as memórias paternas e faz emergir emoções represadas ou guardadas no fundo da alma dos homens.

Nosso roteiro teria como linha-mestra o próprio traçado da viagem, realçando a ideia do *road movie*, emoldurando os lugares por onde passaríamos e nos deixando livres para buscar e explorar qualquer personagem eventual que aparecesse à nossa frente. Procuramos nos preparar para o inusitado, mais do que seguir um *script* rígido. Sempre insistia com o Victor que, ao chegarmos lá, bastaria ligar a câmera e filmar. Os temas de interesse iriam aflorar durante a jornada, nos cenários que se descortinariam diante de nós, no “engajamento” com o grupo francês da Segunda Guerra, no jipe rodando na estrada. Não tinha como dar errado.

*A partir da esquerda,
Jacques Chewiche, eu
e Victor Lopes*



Nossa equipe de produção se completou com um amigo francês e um assistente de produção convocados em Paris. Eles se encarregaram de adiantar os procedimentos necessários antes de nossa chegada, como autorizações para filmagens e liberação alfandegária do jipe. Numa sincronia perfeita, nas semanas anteriores à nossa partida, conseguimos o apoio fundamental para realizar a viagem, especialmente da parte aérea Rio-Paris-

Rio, e depois de Paris até a cidade onde vivia Pierre Clostermann. Uma semana antes da partida, o jipe foi enviado primeiramente via terrestre para os procedimentos de despacho via aérea em São Paulo, onde foi preparado para o embarque. A bateria foi retirada do compartimento do motor e o tanque de gasolina foi totalmente esvaziado como medidas de segurança para o voo. O jipe foi então embalado num palete, uma plataforma de bagagem rolante que adentra o porão do avião.

Segundo a tradição militar, muitos veículos eram batizados em serviço pelos soldados, geralmente com um nome de mulher. Pensei em chamar meu jipe de *Giselle* para essa viagem, nome típico de donzela francesa... Tudo estava certo para a partida. Lembrei-me da frase sim-ples do general Eisenhower ao dar o o.k. para o Dia D: "Vamos lá!".

Giselle



Um brasileiro no Dia D!

Um brasileiro no Dia D!





A JORNADA DIA A DIA

Era o fim da tarde de 30 de maio de 2004. Rumei para o aeroporto do Galeão num pequeno comboio formado por jipes e amigos do Clube de Veículos Militares Antigos do Rio. Finalmente, tinha chegado a hora do embarque para a tão sonhada viagem, momento que foi compar-tilhado com alegria e entusiasmo pelos amigos, parentes e demais participantes dessa empreitada louca. Nessa época, eu ainda possuía uma picape Dodge WC-51 da Segunda Guerra – carinhosamente chamada de *Popozuda* –, que fui dirigindo, já para as filmagens do documentário. O embarque também foi filmado para o programa Fantástico, da Rede Globo, que decidiu cobrir a nossa jornada até a França para entrevistar o tal brasileiro que havia participado do Dia D, apostando no apelo que as comemorações dos sessenta anos do evento histórico poderiam render em termos de audiência. O popular programa de TV previa várias entradas, com imagens de nossa viagem em quatro programas. O então correspondente da Globo na Europa, Caco Barcellos, acompanharia de perto nossas aventuras na Normandia.



Dodge WC-51



Ao chegar ao Galeão, nos juntamos a uma comitiva da FAB composta por ex-combatentes do "Senta a Pua", brigadeiro Rui

Moreira Lima, brigadeiro Meira e coronel Goulart, pelo então comandante do 1º Grupo de Caça, Osmar Lootens, e pelo adido aeronáutico na França, brigadeiro Osmar Gaddo, que nos acompanhariam até o encontro com Clostermann para prestar-lhe as homenagens oficiais. A decolagem atrasou cerca de seis horas e o voo quase foi adiado para o dia seguinte, o que teria causado enormes transtornos ao nosso apertado cronograma. Enquanto aguardávamos, conversamos longamente sobre as experiências de combate que esses veteranos trazem tão nitidamente na memória, as missões, os perigos da artilharia antiaérea alemã – os temidos canhões *flak* –, os amigos que foram abatidos, a rotina da guerra, a esperança de voltar para casa vivo. Só isso já daria material para vários documentários. O brigadeiro Moreira Lima relatou com muita alegria seu último encontro com Clostermann, no final dos anos 1950, no Rio de Janeiro, quando terminaram a noite em uma animadíssima roda de chorinho num bar de um bairro da zona norte, onde se encontravam nada menos do que as lendárias figuras de Pixinguinha e Jacob do Bandolim. Já o brigadeiro Meira nos contou que, alguns anos antes, numa visita a Paris, havia entrevistado Clostermann para uma revista da Aeronáutica. O entusiasmo era geral e todos esperavam o momento de encontrar o homem que foi elevado ao *status* de “único brasileiro conhecido que participou do Dia D”. Eu tinha a sensação de que nossa equipe parecia personificar os correspondentes de guerra enviados ao *front*, esses profissionais que tiveram uma missão tão importante quanto a dos soldados que lutavam: registrar para o mundo aqueles acontecimentos cruciais (leia “No *front* da informação”, p. 137).



CHEGADA A PARIS

Quando chegamos a Paris, finalmente juntou-se ao grupo meu amigo, fotógrafo, produtor de cinema e TV, Antoine Laguerre. Seu sobrenome veio bem a calhar. Antoine fez o desembarço alfandegário do jipe, que já me esperava num posto de gasolina perto do aeroporto, vigiado pelo assistente de produção, Jerome Million. Pulamos na van alugada para a produção e fomos ao encontro do jipe. Depois de uma rápida inspeção do jipinho – que já estava com o tanque cheio –, dei a partida e ganhei as ruas de Paris! Agora com o veículo rodando, estava finalmente completa a nossa destemida equipe de filmagem.

Mesmo com o enorme atraso do nosso voo, estávamos dispostos a filmar cenas com o jipe no caminho até o hotel, com algumas tomadas feitas do carro de apoio. Se ao menos meus amigos pudessem me ver, rodando no meu jipe em plena Rive Gauche, passando pela Pont Neuf, cruzando o Champs-Élysées! Pude constatar que o velho jipe de guerra tem o poder e o magnetismo de chamar a atenção esteja onde estiver. No Rio ou em Paris, as pessoas nas calçadas diminuía o passo ou paravam ao ver o jipe, sorriam, acenavam. Os motoristas dos carros parados ao lado dele nos sinais elogiavam o velho “herói de guerra”. Mas o melhor ainda estava por vir...

Momentaneamente separados da comitiva da FAB, ficamos regiamente hospedados no lendário George V, um dos mais antigos e tradicionais hotéis de Paris, que nos deu apoio enquanto estivemos na cidade. O bairro onde o hotel se localiza (Champs-Élysées) concentrava o alto escalão dos oficiais alemães e agentes da Gestapo durante a ocupação de Paris, mas prefiro me lembrar desse hotel por um fato pitoresco acontecido nele apenas vinte anos depois de a guerra terminar: os Beatles, que faziam shows

na cidade, estavam ali hospedados em 1964, quando souberam que *I want to hold your hand* tinha chegado ao primeiro lugar nas paradas de sucesso americanas.

Mesmo já tendo visitado Paris em várias ocasiões, dessa vez fiquei imaginando como teria sido a cidade durante a ocupação nazista. O drama desse período é simbolizado por uma clássica foto da época: um parisiense chorando, enquanto tropas alemãs desfilavam pelas ruas. Muitos registros e documentos oficiais desse reinado de terror dão uma pequena ideia do que aconteceu com o país ocupado. Entre 1940 e 1944, mais de 300 mil judeus foram deportados para campos de extermínio. Cerca de 70 mil pessoas, entre espiões, membros da Resistência e opositores políticos, foram condenadas à morte, e muitas delas acabaram guilhotinadas. Para os nazistas, a França era considerada uma “vaca a ser ordenhada em prol da Alemanha”, conforme declarou Herman Göring. Sérias restrições e racionamento de alimentos foram impostos à população, que mal tinha o que comer, pois praticamente toda a produção era desviada para a Alemanha, desde hortaliças, carne, trigo, manteiga e queijo, até o vinho, orgulho nacional.

Tanto Paris como o restante da França sobreviveram afinal. A história do general alemão que não obedeceu às ordens de Hitler de dinamitar as pontes e os monumentos-símbolo da cidade, antes da retirada alemã, foi um dos fatos marcantes das muitas páginas dramáticas sobre essa época. O general Dietrich von Choltitz decidiu atender aos apelos do prefeito de Paris quando foi questionado se preferia entrar para a História como o homem que destruiu ou que poupou a cidade. Esse episódio foi retratado em *Paris está em chamas?*, um dos muitos exemplos de grandes filmes de arte sobre a Segunda Guerra (leia “Entre a arte e a pipoca”, p. 132).

Esses pensamentos sobre a Paris ocupada nunca me haviam ocorrido nas outras ocasiões em que estive na cidade. Logo que

chegamos ao hotel, depois do *check-in* e de uma refeição frugal, fizemos uma prolongada reunião sobre a filmagem. Em seguida nos recolhemos, pois teríamos de acordar cedo no dia seguinte. Nosso voo para Perpignan estava previsto para as 7h30.

1º JUN

O ENCONTRO COM O BRASILEIRO DO DIA D!

Com nossa equipe e a comitiva da FAB novamente reunidas numa manhã chuvosa e fria – o que resultou em mais um atraso em nosso voo –, partimos para Perpignan, cidade na fronteira com a Espanha, distante uma hora de voo de Paris. Ao descer do avião, fomos recepcionados por Clostermann em pessoa, que recebeu a comitiva brasileira efusivamente. Os veteranos se abraçaram como se fossem amigos de longa data. O fato de não se verem com frequência não apagou os gestos e as demonstrações de grande amizade. Rumamos para um hotel que o comandante Clostermann reservou para que pudéssemos inicialmente conversar e almoçar. O clima era de total informalidade e alegria entre os veteranos aviadores, que se reencontravam depois de décadas desde a mencionada – e muito animada – última visita de Clostermann ao Brasil, no final dos anos 1950. Foi uma oportunidade especial poder cobrir as conversas e histórias lembradas por esses experientes homens da guerra, que logo se engajaram em narrativas de suas vivências, os olhos brilhando com fulgor juvenil, gestos largos e dramáticos para melhor descrever seus mergulhos em pique, retomadas, *dog fights* e outras tantas manobras aéreas, eventualmente acompanhadas de algum ruído onomatopéico imitando explosões, barulho de motores e metralhadoras dos aviões... Eu e os outros da equipe de filmagem acompanhávamos as histórias atentamente, empolgados e emocionados com aquele momento. Que privilégio poder guardar os depoimentos dessas “velhas águias” para a coletividade!



*Comitiva da FAB é recebida
por Clostermann no aeroporto
de Perpignan*

Mais tarde, fomos para a residência do cativante comandante Clostermann. Ali faríamos uma longa e comovente entrevista, que seria sua derradeira. O franco-brasileiro Clostermann tinha grande sensibilidade e carisma. Suas palavras sinceras e profundas baseavam-se em muitas experiências de vida, na guerra e na paz. Falava um português muito fluente, o que era de surpreender para alguém que visitara o Brasil tantos anos atrás.

Ao fim da tarde, chegou à casa de Clostermann a comitiva da FAB para entregar as homenagens ao participante do Dia D, pela comemoração dos sessenta anos do evento. Além de uma homenagem da prefeitura de Curitiba, sua cidade natal, Clostermann recebeu o título de "caçador honorário" do 1º Grupo de Aviação de Caça, o famoso "Senta a Pua", além da homenagem principal: a medalha Santos Dumont, mais alta condecoração da Aeronáutica. Ele retribuiu as atenções com um discurso emocionado, no qual transmitiu sua mensagem sobre a importância de não deixar que as novas gerações esqueçam a participação do Brasil na Segunda Guerra: "O Brasil soube entender que a guerra não era apenas uma questão de escolher

lutar com os Aliados contra o Eixo. A guerra era para escolher o tipo de convivência, de coexistência entre os homens”.

Deixamos a comitiva da FAB naquele cenário bucólico, sob as atenções do comandante Clostermann, e corremos para o aeroporto. Voltamos a Paris no último voo do dia, em tempo de manter nossa programação para a manhã seguinte, quando partiríamos, ao alvorecer, para a Normandia.

2 JUN

RUMO À NORMANDIA!

Nessa madrugada, quase não consegui dormir, ainda sob o impacto de nosso encontro com Clostermann e cansado da correria até Perpignan. Tentava esvaziar a cabeça e me preparar para a grande aventura que começaria dentro de algumas horas, pois o “toque de alvorada” estava previsto para as 5h30. Guardadas as devidas proporções, me sentia como aqueles soldados, já embarcados nas vésperas do Dia D, lá do outro lado do canal da Mancha, tomados pela mais profunda excitação. Num dado momento, resolvi pular da cama e conferir mais uma vez meus apetrechos, devidamente acondicionados em um legítimo saco A, que levava os objetos de primeira necessidade do soldado...

Eram 4h30 quando resolvi me vestir. Estava ávido para, enfim, me caracterizar como GI – termo proveniente de Government Issued, usado para designar o soldado comum nas tropas americanas, pois tudo que eles utilizavam provinha do governo – e me juntar ao grupo histórico francês. Vestir o uniforme de campanha era fácil, mas eu precisava de tempo para amarrar as trabalhosas polainas militares, uma espécie de espartilho usado nas canelas e nos calcanhares, lasseadas sobre as botas. Este item do uniforme militar caiu em desuso pela sua falta de praticidade, sendo substituído pelas botas modelo paraquedista e, depois, por um outro modelo com duas fivelas na canela. De fato, se um soldado tivesse que apressadamente calçar e amarrar as polainas sob o fogo inimigo, já podia se considerar uma baixa. Ninguém me explicou sua utilidade, mas minha sensação ao usá-las era a de que ajudavam a manter o soldado em pé por longos períodos, agindo como um suporte, quase “engessando” o calcanhar na parte inferior da canela. Pena que na época não existia velcro para facilitar sua colocação. O restante da minha caracterização como GI – camisa, calça de lã e uma jaqueta de

campanha, cópias fiéis dos originais da época – garantia que o frio não adentrasse o uniforme.

Polainas



O general Patton não aprovaria minha dispensa da gravata, item do uniforme que ele exigia de seus comandados. Mas nem mesmo o uso da gravata faria o uniforme americano chegar perto em elegância ou funcionalidade do famigerado uniforme alemão. A mítica em torno da roupa dos “bandidos” atesta que o uniforme negro da SS é uma das fardas mais facilmente reconhecidas na história das vestimentas militares. Da mesma forma que os grupos de caracterização histórica na Europa e nos Estados Unidos reúnem participantes que se vestem exatamente como os militares da época do Império Romano, como os *vikings*, os soldados das guerras napoleônicas ou da Guerra da Secessão, sem falar nos grupos de japoneses que recriam as lutas dos samurais dos tempos do Japão feudal, também existem os que se caracterizam como soldados alemães. Esses grupos são tão criteriosos que são frequentemente convidados a participar de filmagens, cerimônias e eventos históricos. É bom esclarecer que os participantes desses grupos alemães sobre a Segunda Guerra nada têm a ver com neonazistas. Eles são apenas recriadores históricos. Afinal, nos grandes encontros que acontecem nos

Estados Unidos e na Europa – o maior e mais concorrido evento anual se realiza em Beltring, na Inglaterra –, alguém tem que fazer o papel dos “inimigos”. Quando estive num desses encontros em Beltring, em julho de 2000, presenciei a reencenação de uma batalha entre alemães e americanos, um dos momentos mais esperados pelo grande público presente num amplo descampado em forma de arena, onde tropas e veículos simulavam as ações, com tiros de festim disparados de armas leves, canhões e muita fumaça, tudo orquestrado e coreografado de forma bastante convincente, uma verdadeira “brincadeira de guerra de gente grande”, mas com altíssimo nível de qualidade dos “brinquedos”. Desde então, imaginei como seria participar de uma brincadeira dessas...

Mais um aguardado momento da viagem acontecia. Eu estava pronto e caracterizado para aquela “brincadeira de gente grande”. Depois de deixar o hotel, joguei meu pesado saco A dentro de *Giselle*, saltei para trás do volante e dei a partida... Normandia, lá vamos nós!

A alvorada do dia 2 de junho estava chuvosa e fria, diferente de um dia típico da primavera francesa. Nossa equipe recebeu o jornalista Caco Barcellos e seu cinegrafista para nos acompanhar na viagem. Ainda estava escuro quando zarpamos pelas ruas de Paris. Perto dali, pude circular o Arco do Triunfo com meu jipe. Foi emocionante passar pelo símbolo das vitórias militares francesas, um dos marcos da cidade. Pensei nos humilhantes desfiles das tropas de ocupação nazistas pelo Champs-Élysées e nos sangrentos dois meses e meio que demoraram desde o Dia D até a libertação de Paris... Rumamos para o norte, em direção à cidade de Senlis, para nos juntar ao Clube de Veículos Militares Antigos de Picardie, do amigo Claude Bourcilier. Claude, mais um dos amigos que fiz ao redor do mundo graças ao interesse em comum pelos jipes militares, é comandante de uma companhia aérea e esteve várias vezes no Rio de Janeiro. Seu clube reúne veículos militares cujos proprietários se caracterizam como

soldados da Segunda Guerra. Ao chegarmos ao local combinado, a cidade de La Croix Saint Ouen, fomos recepcionados pelo prefeito e pelas autoridades locais, que nos ofereceram um café-da-manhã antes da partida rumo à Normandia. O grupo era numeroso e todos estavam bem caracterizados como soldados da Segunda Guerra. Formamos um comboio de oito veículos. Nessa ocasião, um jipe com brasileiros residentes em Lisboa, dirigido pelo amigo Renato Salles, se juntou à tropa. Eles rumavam para Verville, onde ficariam num dos muitos *campings* da região, que lotavam nessa época do ano.



*Nosso grupo na saída de
La Croix Saint Ouen*

O pessoal do clube francês programou uma rota que seguiria pelas vias secundárias até Caen, de modo a evitar as estradas com pistas de alta velocidade no trecho entre Paris e a região dos Calvados. Essas estradas são muito bonitas e atravessam o deslumbrante interior francês, com suas plantações de trigo e pastagens. As condições meteorológicas melhoravam, ora com um tímido sol, que às vezes deixava o céu cinza-prateado, ora com uma garoa fininha. Ganhamos a estrada, e o comboio finalmente rolava em direção ao seu objetivo. Se tudo corresse bem, percorreríamos o trajeto em, no máximo, seis horas de

viagem, uma vez que nosso limite de velocidade seria de 80 quilômetros por hora em alguns trechos. Ventava e fazia muito frio, ainda mais porque o jipe é um veículo aberto de todos os lados. Lembrei-me de que no Dia D o tempo estava bem pior, e segui em frente. Luvas e um providencial cachecol evitavam um desconforto maior, mas nada podia abalar a alegria de estarmos rumando para um dos lugares mais lendários na história da Segunda Guerra. Nem uma chuva de baionetas conseguiria nos deter naquele momento!

LEI DE MURPHY

Se algo pode dar errado, vai dar errado. Obedecendo ao mais elementar preceito da lei de Murphy, meu jipe apresentou um problema logo no início da jornada. Parecia ser alguma coisa no carburador. Suspeitei de um dos jiglês entupido, que fazia o motor perder potência quando atingia alto giro. Saí da estrada e recebi a ajuda de amigos, mecânicos do grupo. Desmontamos e limpamos o carburador em cerca de vinte minutos. Tudo parecia bem e seguimos viagem. Alguns quilômetros adiante, o jipe continuou a falhar, começando a perder força... Dessa vez verificamos a parte da distribuição e trocamos o condensador. Percorremos mais alguns quilômetros e o mesmo problema voltou a aparecer! Resolvi então apelar: liguei do celular para meu mecânico no Brasil, onde, pelo fuso horário, deviam ser umas cinco da manhã! O coitado do Zezinho me atendeu meio grogue. relatei os sintomas do jipe, fizemos um passo a passo sobre as possíveis soluções, e ele recomendou que eu verificasse o filtro de gasolina. Matou a charada... Salve Zezinho: mecânico internacional! O problema foi que, depois de ter seu tanque esvaziado para o embarque aéreo, o jipe passou quase uma semana com os dutos de combustível secos, o que ressecou e entupiu parcialmente o filtro de gasolina. Bastou uma sopradinha na saída do filtro, recolocá-lo no lugar e pronto! Enfim, o velho Willys rodava com toda a pujança pelas estradas francesas e parecia não querer mais parar. É incrível constatar como um motor desses pode ter uma performance tão vivaz ainda hoje, quando as estatísticas da guerra previam um prazo de apenas três meses de vida útil para um jipe militar nos campos de batalha.



*Giselle fez um charminho no
começo da jornada, mas depois
se comportou muito bem*



Estávamos chegando aos arredores de Caen, cidade mais ao leste das praias do desembarque, onde o cenário começava a lembrar a região rural da Normandia, com seus campos, cercas vivas (as sebes), construções no estilo normando e torres de igrejas seculares ao redor da paisagem. Seguimos por um trecho de autoestrada que nos levou rapidamente de Caen até o povoado de Sainte-Marie-du-Mont, passagem obrigatória para chegar até a praia mais a oeste da zona de desembarque: Utah Beach. Nosso comboio chamava a atenção dos moradores locais, que batiam palmas e acenavam durante nossa passagem. Começamos a nos sentir parte da História! Finalmente, chegamos à primeira praia, onde, sessenta anos antes, haviam desembarcado os americanos, marco zero da "Road to freedom", ou "Estrada para a liberdade", que partiu desse ponto até Paris.

Nossa jornada demorou mais que o esperado, levando-se em conta as paradas previstas e os imprevistos com meu jipe. Saindo de Paris pela autoestrada, um carro comum chega à Normandia em menos de três horas. Nosso comboio seguiu por estradas secundárias a uma velocidade bem baixa, mas conseguimos chegar, depois de quase dez horas de viagem. Como nessa época é dia às 20h, o local escolhido para armar o acampamento ainda

estava claro. Essa área é parte do complexo de instalações e do restaurante próximos ao museu de Utah Beach. Sendo há anos usada pelo grupo francês, acabou virando um atrativo a mais para os turistas nessa época do ano. Com a luz ainda propícia, pudemos rodar algumas cenas nas areias da praia onde desembarcaram as primeiras levadas de soldados, às 6h30 do Dia D. Enquanto a turma do Claude montava acampamento, resolvemos alguns problemas para alojar nossa equipe e conseguir um local seguro para o equipamento de filmagem. O mito do mau humor dos franceses – prefiro acreditar que existem apenas casos de franceses mal-humorados – deu uma pequena mostra quando o dono da cafeteria nos negou a prometida ajuda para guardar o equipamento de filmagem e uma simples tomada para recarregar as baterias das câmeras. Por sorte, nosso produtor Antoine conseguiu então que usássemos uma sala de imprensa do Exército americano que estava ociosa. Esse era um dos muitos pontos da infraestrutura montada no local especialmente para as cerimônias do dia 6. Os militares americanos estavam muito simpáticos, pois havia acabado de estourar o escândalo dos maus-tratos e torturas praticados em prisões iraquianas por soldados dos Estados Unidos, inclusive com divulgação de fotos. O caso teve péssima repercussão mundial, e talvez por isso os americanos pareciam tratar a imprensa em geral com maior atenção e cordialidade.

Giselle ficou morrendo de ciúmes quando dirigi este Kubelwagen alemão...



Assim como em tempos de guerra, nossas acomodações eram desprovidas de qualquer conforto, com poucos banhos e chão duro para dormir, o que nos ajudou a ter uma ideia remota, porém realista, do que os soldados haviam passado durante a guerra. Nossa intenção era transmitir esse clima na filmagem. Acabamos optando por dormir na sala de imprensa, o que nos daria certo "conforto espartano", pois estávamos cansados e precisávamos economizar forças para a jornada adiante. Depois de comer o "rancho" servido pelo cozinheiro do grupo francês, nos recolhemos em nossos sacos de dormir num duro chão de madeira, mas sob um teto que nos protegia do frio da madrugada. Só nos restava tentar repor as energias para o dia seguinte.

ajudou as forças da 4ª Divisão de Infantaria, pois um erro de movimento das balsas evitou que o desembarque fosse feito em cima desses *bunkers*, o que traria trágicas consequências. O mais surpreendente é que muitas dessas casamatas e fortificações foram desenhadas por Adolf Hitler de próprio punho, usando seus dotes de arquiteto frustrado. Essas e muitas outras fortificações que faziam parte da linha de defesa, chamada pela propaganda nazista de Muralha do Atlântico, foram construídas com o uso de mão-de-obra escrava. Mas esses metros e metros cúbicos de concreto não foram suficientes para conter o avanço dos Aliados até Paris e, depois, até Berlim.



*Tipe no portal ao lado
da igreja de Sainte-
-Marie-da-Mont*



POINTE DU HOC E OMAHA BEACH

Fomos então em direção à Omaha Beach, passando pelo conhecido Pointe du Hoc, local onde os Rangers americanos escalaram um penhasco de 30 metros para desalojar baterias de canhões alemães – para só então descobrir que os tais canhões não estavam lá! O local se transformou num enorme gramado com um sem-número de crateras dos bombardeios aéreos que antecederam o desembarque, mantidas na paisagem até hoje.

Mais adiante, chegamos à Omaha Beach, na localidade de Vierville. Era o aguardado momento de conferir um dos lugares mais emblemáticos de toda a história do Dia D. A maré baixa e o acesso às areias, franqueado aos veículos militares antigos em grande número na região, permitiram que andássemos de jipe por um longo trecho dessa parte do litoral. Aos poucos, fui tomado por uma grande emoção. Estava finalmente rodando com meu jipe nas lendárias areias de “Bloody Omaha”... Sentia como se estivesse entrando em algum tipo de transe que poderia fazer me atirar de roupa e tudo na longa maré que se estendia pela costa, para personificar a corrida sangrenta realizada pelos mais de 1.500 soldados que morreram ali em poucas horas. Contive-me. Achei melhor prestar maior respeito à memória deles. Pensei em todos os meus amigos e naqueles que torceram para que a viagem se realizasse, enquanto engrenava a caixa de redução do jipe para rodar pelas areias daquele campo sagrado. Outros tantos veículos militares antigos circulavam pela praia, buzinando e acenando cordialmente uns aos outros. Um grupo de GIs apareceu no local e aproveitamos para filmá-los. Eram belgas que visitam a Normandia todo ano. Antes de encerrar as tomadas nesta lendária praia, resolvi levar comigo um punhado de areia – recolhida com cuidado ritual – como um precioso *souvenir*...

Vista de
Omaha Beach



Seguindo em frente, subimos as encostas onde havia outros *bunkers*, ninhos de metralhadoras e morteiros alemães, chamados de *wiederstrandnests*, ou pontos de resistência. A visão lá de cima mostrava a estratégia alemã dos pontos de tiro. Eles dispunham diagonalmente as metralhadoras e os canhões, fazendo o chamado fogo cruzado, que aniquilou levadas de GIs que desciam das barcaças Higgins para ser alvejados como patos indefesos pelos alemães. Os primeiros 20 minutos da abertura do filme *O resgate do soldado Ryan* mostram com bastante realismo o que aconteceu nessa praia naquela manhã fatídica.

Nessa área também se encontra o lendário cemitério de Colleville-sur-Mer, para onde voltaríamos depois para filmar. Se houvesse tempo, tentaríamos filmar também no cemitério alemão de La Cambe, onde estão enterrados cerca de 21 mil soldados alemães mortos na Normandia. Havia vários locais de interesse. Muitos monumentos na área fazem alusão aos eventos do Dia D e às divisões do exército das nacionalidades envolvidas, marcando os lugares onde ocorreram escaramuças ou a tomada de um

ponto de tiro inimigo, em homenagem aos que caíram em combate.

Com toda a nossa empolgação, as horas pareceram voar nesse primeiro dia ao redor das praias do desembarque. Ao mesmo tempo, o anoitecer por volta das 10 da noite nos dava a falsa impressão de que o dia ainda não estava acabando, o que, junto com o fuso de 5 horas a menos do que o Brasil, iria em breve mostrar seus resultados desgastantes. Logo voltamos ao acampamento para um merecido descanso.

≡ 4 JUN ≡

CAEN E PONTE PÉGASUS

Ainda acompanhados por Caco Barcellos, partimos cedo em direção à cidade de Caen, onde fomos ao centro de imprensa para pegar nossas credenciais e autorizações para filmagem. Essa cidade foi um osso duro de roer para a ofensiva aliada, levando quase um mês para ser tomada dos alemães. Nas imediações da cidade está Bénouville, o local onde foi disparado o primeiro tiro da invasão aliada, na ponte Pégasus, assim batizada depois que soldados da brigada aerotransportada inglesa Pégasus conseguiram tomá-la intacta dos alemães, pouco depois da meia-noite de 6 de junho. Entrevistamos vários veteranos e conseguimos depoimentos emocionantes. Muitos veteranos foram “convocados” para servir como guias históricos para os visitantes dos museus da Normandia, contando tudo o que aconteceu com eles na época. Um deles era motorista de tanque, outro trabalhou descarregando com as próprias mãos todo tipo de carga que chegava diretamente nas areias da praia. Seu filho, que o acompanhava na ocasião, acabou prestando um dos mais emocionantes depoimentos da viagem, chamando a atenção para o fato de que seu pai não se lembrava do que tinha comido no café-da-manhã daquele dia, mas conseguia se recordar com clareza de tudo o que se passara sessenta anos antes. Ao ouvir suas palavras, comecei a me emocionar com a lembrança de meu pai, coisa que havia negligenciado ao longo dos preparativos das filmagens, na certeza de que não deixaria maiores “pieguices” aflorarem em frente às câmeras. Quando olhei ao redor, toda a equipe estava com os olhos marejados de lágrimas.

O lugar exato onde ficava a ponte sobre o rio Orne recebeu uma outra ponte moderna, enquanto a original foi remontada dentro do Museu Pégasus. Nesse museu se encontra uma réplica do planador inglês Horsa, usado nas ações da brigada de paraquedistas ingleses que conseguiu pousar ao lado da ponte, na madrugada do Dia D. A primeira baixa das ações foi a de um

jovem soldado alemão de 17 anos, sentinela da ponte. Uma placa em honra ao primeiro soldado aliado morto no Dia D foi colocada no meio da ponte Pégasus. O tenente Denham H. "Danny" Brotheridge promoveu uma heróica ação ao liderar seus homens na travessia da ponte. Ele lançou uma granada no ninho de metralhadora que protegia a ponte e foi mortalmente alvejado. A placa em homenagem ao herói também me comoveu, pois descreve entre suas qualidades a de "jovem e sensível artista". Eu me perguntei nessa hora: quantos artistas como esse a guerra privou o mundo de conhecer?



Nas imediações de Caen se localizavam algumas das pistas de pouso usadas pela esquadrilha de Pierre Clostermann, inclusive a primeira, nos arredores de Banzenville, onde ele pousou com seus amigos franceses da esquadrilha, momento simbólico mencionado em seu livro *O grande circo*. Franceses livres retornavam à França, pisando o primeiro pedaço recém-libertado de seu país depois de quatro anos de ocupação nazista. Mas a pista onde Clostermann operou oficialmente era a B-11, em Longues, que

fica entre Arromanches e Port-en-Bessin. Procuramos mas não encontramos referência ao local. Entretanto, Longues guarda um sítio de grande atração: quatro *bunkers* com canhões de 155 mm construídos a pouco mais de 1 quilômetro praia adentro. Por um descuido, deixamos de visitar um dos locais mais bem conservados da área, uma vez que a guarnição alemã se rendeu aos ingleses sem resistência. Se dependesse de nosso entusiasmo, poderíamos percorrer cada um dos locais de interesse da região, mas nosso tempo era limitado. Estávamos procurando mais “personagens” do que “locações”. Queríamos colher depoimentos, histórias de gente que estava lá na hora crítica. Tenho certeza de que só poderei aproveitar plenamente todos os locais de interesse na Normandia no dia em que voltar para lá a passeio.

Se tivéssemos optado por filmar todos os museus que há na Normandia, não teríamos conseguido cumprir a empreitada durante os oito dias de nossa viagem. São inúmeros os museus que podem ser facilmente encontrados nos excelentes mapas rodoviários à venda nos postos de gasolina da região. Curiosamente, esses mapas rodoviários tradicionais franceses, os famosos *Guia Michelin* – que já eram disponíveis na época da guerra –, eram tão precisos que serviram aos alemães e aos Aliados para orientar o movimento de suas tropas. Hoje em dia, basta entrar com o nome do museu num aparelho de GPS e seguir a voz da mocinha (em português de Portugal!) para chegar ao destino... Alguns dos museus mais conhecidos são o Memorial Pégasus (Ranville), o Museu do Desembarque (Arromanches), o da Bateria de Merville (Merville), o Memorial de Caen (Caen), o da Muralha do Atlântico (Ouistreham), o Museu America-Gold Beach (Ver-sur-Mer), o Museu Memorial da Batalha da Normandia e o do General de Gaulle (estes em Bayeux), o Museu do Dia D (Vierville), o Omaha 6 de Junho (Saint-Laurent-sur-Mer) e o dos Rangers (Grandcamp), o Museu Airborne (Sainte-Mère-Église), o da Liberdade (Quineville) e o do Desembarque em Utah Beach (Sainte-Marie-du-Mont), além de outros menores e mais

específicos na região. Por exemplo, o Museu da Ocupação, em Sainte-Marie-du-Mont, que estava em nosso caminho e pudemos visitar, mostra por meio de objetos originais, fotos, relatos do dia-a-dia e reconstituições de época como eram as coisas durante a ocupação alemã da cidade.



Em nossa visita ao museu, tivemos a sorte de encontrar um grupo de veteranos alemães que passavam pelo local. Na tentativa de pegar algum depoimento, descobrimos dois deles que lutaram ali no Dia D. Um deles, como bom soldado, lembrou que não deixou as coisas fáceis para os americanos, como quem fala de uma partida de futebol. O outro, mais profundo em seus pensamentos e um pouco desconfortável ao falar de suas recordações, disse que se tivesse nascido francês, americano ou inglês, também teria lutado por seu país, mas, como nasceu na Alemanha, teve de lutar por ela. Difícil ter esse desprendimento e esquecer por que e por quem cada soldado alemão estava lutando: uma ideologia que pregava a superioridade racial, a limpeza étnica, o roubo, o saque e a pilhagem das riquezas de outras nações, o assassinato em massa dos indesejáveis ao partido. Lutavam para Hitler. "Apenas" isso.

Dizer que apenas cumpriam ordens virou o grande bode expiatório dos comandantes alemães e membros do partido, acusados de atrocidades durante a guerra. Mas, sob o ponto de vista militar, os alemães representavam inimigos tenazes, obstinados, que levavam a cabo e ao pé da letra alguns dos mais elementares dogmas militares: obedecer a ordens superiores sem questionamento e lutar sem trégua. Eram soldados bem treinados, sustentados por uma engenharia militar que criou máquinas mortíferas fantásticas, que só foram debeladas à custa de esforços gigantescos dos Aliados (leia "A revolucionária engenharia de guerra nazista", p. 145).

Pegamos o caminho da praia Sword, onde desembarcaram os canadenses, na localidade de Merville, seguindo para Ouistreham, onde começa Juno, outra praia de desembarque das forças inglesas. Ambos os locais tinham muitas casamatas alemãs, marcos e monumentos. Enquanto a luz nos permitiu, filmamos várias cenas nesses locais. Não conseguimos chegar a tempo de filmar na praia Gold, em Arromanches, onde estão os restos do porto artificial Mulberry B. Voltamos para o acampamento com a certeza de que já tínhamos muitas imagens e depoimentos preciosos de veteranos que estavam visitando o local. O repórter Caco Barcellos nos deixou para voltar no dia das cerimônias oficiais em Arromanches.

5 JUN

SAINTE-MÈRE-ÉGLISE

De manhã cedo, antes de sairmos para filmar, soubemos que nosso acampamento tinha sido “despejado” da área por exigências da segurança do evento. Houve revolta geral, uma vez que o grupo do amigo Claude sempre havia acampado naquele perímetro por anos e anos a fio, sem problemas. Mas aquela área foi escolhida como setor de segurança e todos teriam de sair dali. Nossos amigos franceses tiveram de desmontar todo o cuidadoso espaço temático que haviam preparado com tanto trabalho. Para piorar, nós, da equipe de filmagem, também fomos desalojados da “confortável” sala de imprensa do Exército americano, pois o local seria usado para as funções do evento. Com certa tristeza, pegamos nossos equipamentos e saímos para mais um dia de trabalho, sem saber direito onde encontraríamos nossos camaradas franceses na volta. Eles acabaram rumando para uma área que, por sorte, lhes foi franqueada dentro de uma propriedade nas vizinhanças. Tivemos que deixar de lado a ideia de ambientar as filmagens usando o acampamento temático, devido aos nossos constantes deslocamentos na região. Antoine procurava em vão algum quarto em um dos pequenos hotéis e pousadas da área, todos lotados. Para nossa salvação, ele descobriu o vestiário do campo de futebol de Sainte--Marie-du-Mont, que foi liberado pelas autoridades municipais para nosso pernoite. O local prometia: ao menos tinha duchas com água quente. E seguimos com nosso cronograma de filmagens.

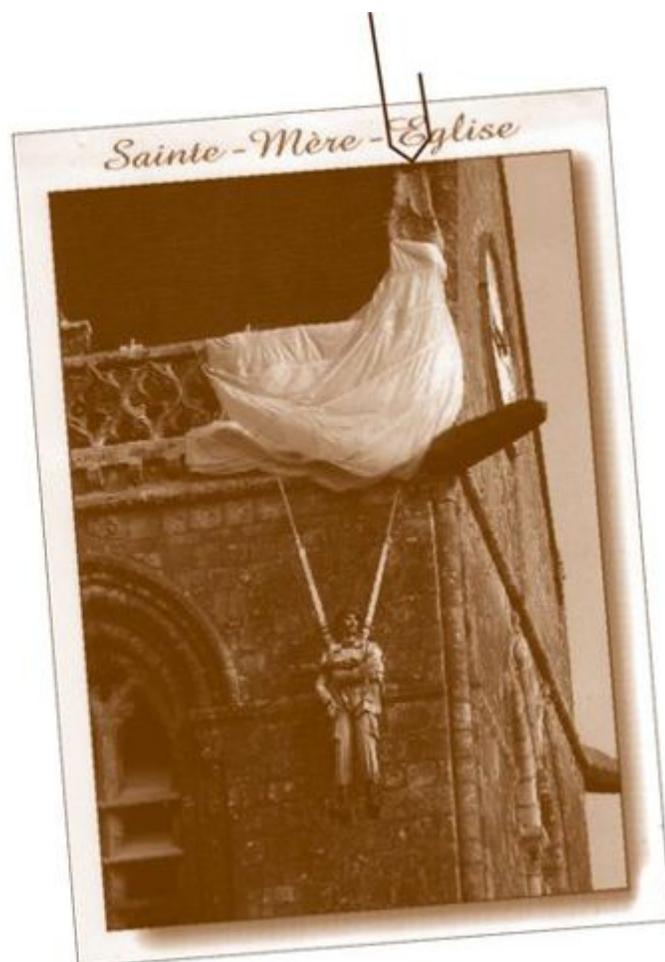
*Movimentação em nosso
acampamento em Utah
Beach. Ao fundo, a sala de
imprensa onde dormíamos*



Sainte-Mère-Église, um tranquilo lugarejo, ligeiramente maior do que Sainte-Marie-du-Mont, é o local onde os primeiros paraquedistas americanos foram lançados na madrugada de 6 de junho, num episódio até hoje lembrado: o paraquedista da 82ª Brigada, John Steele, ficou pendurado na torre da grande igreja matriz, na praça da cidade, e foi capturado pelos alemães. Depois da guerra, esse veterano voltou ao local várias vezes ao longo dos anos para relembrar os acontecimentos. No alto da igreja figura um boneco pendurado pelo paraquedas, preso na mesma torre onde Steele ficou. Um clima de carnaval invadia as pequenas ruas da cidadezinha, totalmente congestionadas. Na nossa frente, um caminhão GMC CCKW levava uma animada banda de jazz em sua caçamba, seguida por uma animada multidão pelas ruas, parecendo uma "versão Segunda Guerra" do nosso conhecido "trio elétrico"... Uma cerimônia em praça pública estava sendo realizada para um grande número de veteranos que compareceram aos festejos. Montado na praça estava um enorme palco, onde shows musicais marcavam a ocasião. Um legítimo Douglas Dakota C-47 – avião que foi usado na época para o lançamento dos paraquedistas –, pintado com as "invasion

stripes" ("faixas de invasão" pretas e brancas nas asas e fuselagem para identificar os aviões aliados), fez várias manobras sobre o local durante a cerimônia. Tomamos depoimentos de diversos veteranos da 82ª Brigada, "All American", uma das mais famosas divisões americanas, ao lado da "Big Red One" e dos outros paraquedistas "Screaming Eagles" da 101ª. Alguns falavam de como resolveram ir para a guerra como voluntários, sem pensar no que aconteceria na hora de saltar em território inimigo. No caso dos paraquedistas na Normandia, eles saltaram literalmente sobre o fogo inimigo... Outros repetiam velhos clichês patrióticos de como "a liberdade tem um preço e alguém tem que pagar por isso", atribuindo a frase ao presidente americano George W. Bush.

Boneco pendurado na torre da igreja representando o paraquedista americano da 82ª Brigada



No caminho de volta para Sainte-Marie-du-Mont, passamos por vários *check points* de segurança até chegarmos ao vestiário do campo de futebol municipal, que mais parecia uma masmorra fria da Gestapo. Estava tudo às escuras, dando a impressão de que estávamos num blecaute para evitar ataques aéreos. Tivemos de usar lanternas para nos guiar na escuridão. Será que havia água quente mesmo? Fazia frio, mas a tão esperada água quente dos chuveiros compensava qualquer outro inconveniente. Estávamos praticamente havia quatro dias sem tomar um banho completo. Na guerra era pior. Depois só torcemos para que nenhum animal peçonhento resolvesse entrar em nossos sacos de dormir durante a noite, nas suntuosas instalações do Sainte-Marie--du-Mont Football Club...

≡ 6 JUN ≡

DIA D!

Acordamos sob um forte nevoeiro, imaginando como deve ter sido aquele célebre dia sessenta anos antes, quando as condições de tempo eram péssimas. Naquele perímetro, os paraquedistas da 101ª Divisão Aerotransportada estavam dispersos numa grande área e sem conseguir se agrupar, agindo em escaramuças que aconteceram pela madrugada adentro até o meio-dia do dia seguinte. O clima nos dava uma parca ideia do que deve ter sido o cenário real. No decorrer da manhã, o tempo melhorou muito, aparecendo o sol forte e o céu azul. Dividimos a equipe em dois grupos: eu, o fotógrafo Jacques Cheuiche e o assistente Julien seguimos para Carentin, onde haveria uma parada de veículos militares antigos, anunciada meses antes pela MVPA. Victor Lopes e nosso produtor, Antoine Laguerre, seguiram para cobrir o local dos festejos oficiais, em Arromanches.

Ao chegar em Carentan, nos deparamos com uma coluna de tanques da Segunda Guerra que entravam na cidade em grande estilo. Eram integrantes de clubes de veículos militares antigos vindos de toda a Europa e alguns até dos Estados Unidos, conforme foi anunciado previamente na comunidade dos loucos por verde-oliva ao redor do mundo. Alguns tanques em perfeitas condições provinham de museus da França e da Bélgica, enquanto outros eram de excêntricos colecionadores, todos vindos especialmente para o evento, entre vários Shermans, Stuarts e blindados meia-lagarta, perfazendo um comboio de peso, raramente visto desde a época do desembarque. Um sócia do general George Patton desfilava em carro aberto. Foi um verdadeiro deleite para os entusiastas por veículos militares antigos. Numa coincidência incrível, encontrei no meio da multidão um personagem inesperado: tratava-se de um italiano que se especializou no estudo da participação do Brasil na Segunda Guerra. Ele se chama Giovanni Sulla e vive nos arredores da cidade de Montese, Itália, palco de uma das maiores

ações da nossa FEB no conflito. Já nos conhecíamos por e-mail, mas foi uma grata alegria dar de cara com ele nesse momento. Com a conhecida verve italiana, Giovanni prestou um depoimento empolgado para as filmagens, falando de como o Brasil lutou bravamente na guerra, libertando diversas cidades italianas e pondo os alemães para correr. Consegui incluir mais ainda o Brasil no contexto do meu documentário com o relato de Giovanni, que deu uma pequena ideia do que aquele exército composto de “Joãos da Silva” foi capaz de fazer, saindo do Brasil para lutar na Europa...

Enquanto isso, em Arromanches, Victor Lopes registrava instantâneos das cerimônias oficiais, aproveitando a presença dos principais líderes das grandes potências mundiais. Para nossa surpresa, um dos ex-combatentes que estava sendo homenageado na grande cerimônia era o paraquedista canadense Jean Devries, que entrevistamos na ponte Pégasus. Ele foi um dos veteranos que recebeu a Legião de Honra do governo francês na ocasião. Muito emocionado, foi abordado pelo Victor para mais algumas palavras. O veterano dedicou a medalha máxima que recebeu do governo francês aos mais de um milhão de soldados que o Canadá enviou para a guerra, fato pouco conhecido. Nossos amigos perderam os tanques em Carentan, mas chegaram perto de um carro blindado muito especial nessa ocasião: a limusine do presidente dos Estados Unidos, que é à prova de tiros de bazuca. Também chegaram muito perto do senhor da guerra em pessoa: George W. Bush, que estava presente na cerimônia. Nessa época, o presidente americano tomou emprestado o sentimento de união do povo americano durante a Segunda Guerra, na tentativa equivocada de legitimar a invasão do Iraque. A França, que não apoiou a invasão, foi acusada de “ingratidão” pelos americanos, os “libertadores” de seu país no Dia D, como se autorreferiam os americanos de forma arrogante. Sobre isso, nos Estados Unidos, onde a popular batata frita se chama *french fries* (batata frita francesa), ela chegou a ser rebatizada como *liberty fries* (algo como batatas da liberdade), em represália aos

franceses, mas o novo nome não emplacou e não houve maiores abalos diplomáticos em decorrência disso. A celebração atingia seu ponto máximo com a esquadrilha da fumaça francesa pintando os céus nas cores nacionais, bandas marciais, desfiles, discursos, homenagens aos veteranos e condecorações. Nos bastidores do grande evento, várias baterias de modernos “mísseis inteligentes” Patriot prontas para uso cobrindo o espaço aéreo, dispostas em vários pontos ao redor da região, como parte do enorme aparato de segurança montado para a ocasião, devido à presença dos mais importantes líderes mundiais.

Um outro fato que gerou certa polêmica na época foi a participação do primeiro-ministro alemão nas cerimônias, uma mostra do novo momento político da Europa unificada – ironicamente, um dos sonhos de Napoleão e de Hitler –, num claro e louvável esforço da Alemanha para exorcizar seu passado manchado pelo período nazista, na certeza de que algo semelhante jamais acontecerá novamente. Alguns grupos de veteranos protestaram contra a presença dos vencidos nesse momento de celebração dos vitoriosos. Sem deixar que se esqueça tudo que aconteceu de nefasto na Segunda Guerra, talvez já exista o distanciamento histórico para aceitar e entender que a Alemanha e os alemães de hoje nada têm a ver com a Alemanha e os alemães dos tempos de Hitler. Para isso, os nomes de mártires que ousaram se insurgir contra o nazismo são cultuados pelos alemães nos dias de hoje, como o conspirador coronel Von Stauffenberg, que por pouco não conseguiu realizar o atentado contra a vida de Hitler em julho de 1944, ou dos irmãos universitários Sophie e Hans Scholl, que participaram do movimento Rosa Branca, criado em plena universidade de Munique, presos e mortos por conspiração contra o regime, em 1943. Juntem-se a isso a grande ressaca moral e o conflito entre as gerações que vieram depois da guerra, no eterno questionamento de como e por que a geração da época permitiu que tudo aquilo acontecesse, especialmente o Holocausto, deixando uma conta que aparentemente ninguém vai conseguir

pagar, um legado que, por mais que se peça perdão e se exorcize, ninguém jamais esquecerá.

Ainda em Carentan, eu me extasiava com a movimentação do desfile de veículos históricos. Um grande número de tanques e vários blindados meia-lagarta, os seis rodas M-8, Scout Cars e demais veículos leves, como jipes e picapes, se concentraram na praça central da cidade. Em seguida, acompanhamos o comboio até a área de dispersão na entrada da cidade, onde pude filmar e fotografar os tanques ao lado do meu jipe. Só quem é muito ligado na história da Segunda Guerra pode entender a sensação ao ver de perto um legítimo tanque Sherman, o tanque que venceu a guerra, ainda mais se ele estiver “vivo”, com seu motor rosnando e as esteiras rolando... (leia “Liberdade sobre esteiras”, p. 141).

Assim, Carentan acabou sendo um verdadeiro “oásis” para mim e para a equipe. Ainda num golpe de sorte divina, conseguimos dois quartos num simpático hotelzinho local. Depois de banhos demorados ao fim de mais um dia concorrido, nos reunimos para trocar as experiências vividas nas duas locações de filmagem, quando pudemos até tomar algumas cervejas e relaxar um pouco da batida intensa de trabalho. O tão esperado 6 de junho – que parecia ter começado com a nossa saída do Brasil – ainda se estenderia com muito mais emoções adiante.

ARROMANCHES E COLLEVILLE-SUR-MER

Acordamos cedo e tomamos a direção de Colleville-sur-Mer, com o objetivo de rodar as aguardadas cenas no lendário cemitério de amplos gramados e inúmeras cruzeiras brancas, inaugurado em julho de 1956. Mesmo passado o Dia D, uma quantidade enorme de pessoas ainda circulava nos sítios de interesse da região do desembarque. Ao chegar às cercanias do cemitério, enfrentamos um enorme engarrafamento. Depois de recebermos o o.k. para rodar as cenas, adentramos os 170 acres do cemitério em um carrinho elétrico, que nos levou ao redor das lindas alamedas, até escolhermos um ponto para a filmagem. A beleza do local é solene e nos transmite uma emoção arrebatadora. Cada uma das 9.386 cruzeiras tem o nome, a data de nascimento e de morte de cada um dos soldados, não só os que tombaram no Dia D, mas em todas as ações da Normandia. Muitas lápides têm a forma da estrela de Davi, indicando soldados judeus. Há 307 lápides dedicadas a soldados desconhecidos, cujos despojos chegaram ali para ser enterrados sem identificação – nas inscrições se lê apenas “o qual só Deus conhece”. No centro das alamedas, um mausoléu com pilares e uma enorme parede circular lista os nomes de 1.557 homens cujos restos mortais não foram sequer encontrados. Nesse momento, pensei se algum entre esses inúmeros soldados desconhecidos poderia ser um brasileiro que tivesse participado do Dia D, uma possibilidade remota, porém, plausível. De qualquer forma, como reza a tradição, cada soldado desconhecido representa todos os soldados de todas as nacionalidades que tombaram nos campos de batalha.

Nesse cemitério tão bonito, mais uma vez me lembrei de meu pai, da cena de abertura do filme *O resgate do soldado Ryan* e de como essa imagem remetia ao tal roteiro de filme de guerra que meu pai havia escrito décadas antes. Achei que era hora de lhe prestar uma pequena homenagem. Estive guardando no bolso durante toda a viagem sua placa de identificação (*dog tag*) usada

na guerra. Depois de beijá-la, dependurei-a em meu pescoço nesse momento de silêncio respeitoso. Pensei em meu pai, em todos os garotos de vinte e poucos anos que tiveram seus sonhos interrompidos ou foram retirados de suas rotinas, deixando de lado seus violões, pianos, gaitas, saxofones e trompetes. Alguns deixaram seus arados e tratores, outros tiveram de largar seus empregos, suas escolas, namoradas, esposas e famílias, sendo enviados para lutar numa guerra de verdade, com bombas, balas e sangue de verdade. Que injustiça cometeremos se o sacrifício desses que morreram na guerra – e dos poucos que sobreviveram e ainda estão vivos – for esquecido.

*Cemitério de
Colleville-sur-Mer*



Deixando para trás o cemitério solene, com nossos olhos mais uma vez marejados e os queixos ainda trêmulos de emoção, seguimos adiante para filmar os restos do porto Mulberry, em Arromanches, uma obra de engenharia de tamanho indescritível. Os enormes caixões de cimento armado que foram construídos na Inglaterra e rebocados até aquelas praias para formar dois portos artificiais foram destruídos em sua maioria, mas muitos dos pontões ainda podem ser vistos nessa praia, especialmente

quando a maré está baixa. Fiquei impressionado com o tamanho e a amplitude do que era o píer artificial, formado cerca de 1 quilômetro mar adentro. O porto montado nesse local era o Mulberry B, administrado pelos ingleses. Já o Mulberry A foi montado na praia de Omaha, setor americano, e foi totalmente destruído por uma violenta tempestade nos dias posteriores ao desembarque.

Ao término das filmagens do dia, tentamos encontrar um hotel para nosso pernoite. Rodando ainda de dia pelas pequenas estradas da área, tive mais um encontro inesperado. Ao ver dois exemplares de raros jipes anfíbios modelo GPA parados no acostamento, pedi para filmá-los. Ao chegar perto, vi que eram meus dois amigos colecionadores de jipes da Holanda, Jan Hoelse e Bob Asselbergs! Foi um momento no mínimo curioso encontrá-los assim tão na sorte, o tipo de situação que, se tivesse sido planejada, muito provavelmente não aconteceria. Nesse momento, entre a conversa animada com meus amigos, sou abordado por alguém que falava português. Era um brasileiro que estava visitando a Normandia, parou seu carro para fotografar os jipes... e deu de cara com o baterista dos Paralamas vestido de soldado! O cidadão mineiro era Marcos Renault, mais um aficionado pela Segunda Guerra que se tornou meu amigo desde então. Este é um mundo muito pequeno, realmente...

Nossa busca por um hotel continuou. Pensamos que seria fácil achar quartos em qualquer um dos hotéis de redes que se espalhavam pela região, uma vez que já passara o pico de movimento com as celebrações do Dia D. Para nossa surpresa e decepção, não encontramos um quarto livre sequer nos hotéis em que paramos. Como alternativa, resolvemos procurar uma parada de caminhoneiros na beira da estrada. Perto da meia-noite, resolvemos pernoitar num posto de serviços na saída de Caen, onde passamos nossa última noite na Normandia dormindo na van e no jipe. Alguns dias no céu, outros no inferno. Mais uma

lição que nos fez lembrar outra vez que a guerra era feita na sua maioria de momentos de pouco ou nenhum *glamour*...

8 JUN

VOLTA A PARIS!

Acordamos cedo para retornar a Paris, um tanto alquebrados pela noite de frio e desconforto. Optamos pela autopista até Paris, o que levaria de três a quatro horas de viagem, na média de 80 quilômetros por hora do jipe. Chegamos às 13 horas à Cidade Luz, onde filmamos em alguns pontos conhecidos, como o Trocadero e a catedral de Notre-Dame. No Trocadero – um dos locais visitados por Hitler em sua curta estadia na capital francesa depois da invasão alemã – tive a chance de reproduzir uma clássica foto do tempo da guerra, que mostra um jipe americano com a torre Eiffel ao fundo, dando a impressão de que os GIs estivessem levando o cartão-postal parisiense para a América como lembrança, dentro da caçamba do jipinho... Depois, na catedral de Notre-Dame, pude estacionar meu jipe em frente aos portões da secular igreja. Dessa vez, me lembrei da tradicional vela votiva que minha mulher, Katia, costuma acender aos pés da imagem de Joana d’Arc sempre que passa nessa catedral. Entrei para acender uma velinha e aproveitei para agradecer àquela mais ilustre lutadora da Normandia pela viagem ter transcorrido sem maiores percalços. Fazer essas últimas cenas pela cidade nos to-mou o resto da tarde. Somente no começo da noite pudemos retornar ao hotel George V, sonhando com banhos quentes e camas macias. Depois que voltamos ao nosso “estado de gente”, saímos para um jantar de confraternização final num típico restaurante gaulês, onde resenhamos a viagem, lembrando os muitos momentos emocionantes pelos quais passamos durante os dias de corre-corre por entre as praias do Dia D, certos de que tínhamos em mãos um farto material para o documentário. Sem a preocupação de dirigir, pude finalmente tomar algumas taças de vinho, celebrando a missão cumprida...



*Foram 2 meses e 19 dias de luta desde o
Dia D até a libertação de Paris*

≡ 9 JUN ≡ VOLTA AO BRASIL!

Passamos o dia na contagem regressiva do retorno ao Brasil. Antoine ficou com a missão de despachar *Giselle*. Pedi que não se preocupasse com a lama, a poeira e as areias das praias da Normandia que sujavam o jipinho. Considerei a possibilidade real de que esse jipe jamais fosse lavado novamente. No caminho para o aeroporto, toda a jornada passou quadro a quadro em minha cabeça, desde a primeira hora em que pensei no projeto até os emocionantes momentos das filmagens. A viagem foi um grande sonho que se tornou realidade, resultado de uma paixão ingênua que chegou longe graças ao entusiasmo de todos os que participaram de sua realização, um sonho coletivo. Agora, na volta ao Brasil, era continuar com os trabalhos de finalização, mais uma importante batalha que se apontava no horizonte...

A SÍNDROME PÓS-PARTO

Os meses seguintes ao retorno da viagem foram bastante anticlimáticos se comparados com todo o esforço e empenho para realizar as filmagens. Havia o entusiasmo dos relatos da viagem aos parentes e amigos mais próximos, além do incrível apelo que as entradas no Fantástico despertaram no grande público. Foram três programas mostrando a nossa jornada pelas praias e apresentando o herói Pierre Clostermann no final. A história dos sessenta anos do Dia D e do brasileiro que dele havia participado rendeu muito assunto. Voltando à minha rotina de trabalho de viagens e shows, pude ter uma medida clara da repercussão quando, depois das apresentações, todos que me abordavam nos camarins diziam ter assistido na TV à minha "saga". Eu me sentia quase como um "entusiasta da Segunda Guerra" que tocava bateria nas horas vagas... Uma série de entradas oportunas na mídia ainda aconteceria, como matérias em revistas e jornais, além de programas de TV sobre automobilismo. A ótima repercussão e a visibilidade da viagem pareciam me garantir uma sequência importantíssima no processo, que era finalizar devidamente o documentário...

Mas o fator mais importante – conseguir apoio para a finalização, a exibição e o lançamento do documentário – entraria num longo hiato, por uma série de fatores alheios à minha vontade. Levei um tempo para aceitar que as pessoas envolvidas na filmagem não tinham muito como ajudar na finalização do projeto, que precisava de mais patrocinadores, fosse para exibi-lo num canal de TV ou para lançá-lo em forma de DVD. O meu sempre empolgado diretor Victor Lopes estava nos *rounds* finais de uma longa cruzada – quem faz cinema no Brasil sabe que é uma guerra – para lançar seu muito aguardado primeiro longa-metragem, *Língua*, o que tomou toda sua atenção durante meses a fio depois de nossa volta da Normandia.

Comecei uma ciranda para encontrar um patrocinador que se interessasse pelo projeto. Realizei inúmeras e infrutíferas reuniões e conversas com diretores de marketing de várias empresas, que só me desejaram boa sorte... Em alguns momentos, cheguei a pensar que aquelas quase quarenta horas de tão precioso material que conseguimos na Normandia fosse virar "acervo de imagem da família".

Tentei manter acesa na mídia por mais algum tempo a pauta da viagem, procurando a produção do programa do Jô Soares. Eles toparam fazer a entrevista comigo, uma vez que o Jô é um grande entusiasta da Segunda Guerra. Minha entrada em seu programa, mesmo antes que o documentário estivesse pronto, foi um gesto de extrema consideração e certamente ajudou a manter o assunto vivo entre a grande audiência do seu programa no Brasil e no restante do mundo, nos canais da Rede Globo internacionais, como pude comprovar em minhas viagens para Estados Unidos, Inglaterra, França e Argentina, onde muita gente disse ter visto minha entrevista ao Jô. Combinamos que o jipe entraria no estúdio para a entrevista, quando então nos sentaríamos no interior do veículo para uma longa conversa. Nos dias que se seguiram ao programa, mais e mais gente me abordava na rua para dizer que tinha assistido à entrevista, exibida altas horas da noite. Restavam-me a esperança e a certeza de que o assunto não poderia ser esquecido tão facilmente, e arregacei as mangas para ver o meu documentário pronto...

ENFIM, ON THE BEACHES!

Passaram-se 18 longos meses até o dia em que resolvi enviar um “promo” do meu documentário para a editoria da *Grandes Guerras*, da qual me tornei colaborador no começo de 2006, escrevendo a coluna “Barone vai à guerra”. O então editor da revista, Celso Miranda, foi quem inicialmente apoiou a ideia de lançar o documentário em DVD, dentro da série de títulos do gênero oferecidos pela publicação.

Assim que ficou tudo acertado com a editora Abril, começamos a trabalhar na versão final do documentário, em junho de 2006. Houve um entusiasmo renovado, que foi liderado pela produtora TV Zero, do Rio de Janeiro, onde muitos dos clipes dos Paralamas foram produzidos pelo diretor-chefe Roberto Berliner. Depois de quatro meses de trabalho, chegamos a uma versão final do documentário, que ganhou as ruas em novembro de 2006, sendo vendido em bancas de jornal das principais cidades do país. Enfim, o documentário foi lançado e a repercussão foi a melhor possível. Fizemos uma rápida agenda de lançamento em São Paulo e no Rio, onde encontrei muita gente interessada no assunto e partilhando do mesmo entusiasmo que tive durante a sua realização. Andando pelas ruas de São Paulo e do Rio, ficava feliz ao ver o DVD sendo vendido nas bancas e me lembrava da sensação de ouvir as músicas de Os Paralamas pela primeira vez no rádio ou de ver nossos primeiros discos sendo vendidos nas lojas...

Capa do documentário



Em março de 2007 recebemos a notícia do falecimento de Pierre Clostermann. Sua família nos relatou que nossa visita rendeu uma grande injeção de ânimo ao seu já delicado estado de saúde. Nesse mundo cada vez mais veloz e urgente, onde ninguém parece ter mais tempo para nada, fiquei com a lembrança do encontro com Clostermann como uma chance de ouro de poder parar o tempo e prestar atenção em alguém com uma boa história – e que história! Escutá-lo foi, de algum modo, escutar as histórias que nunca ouvi de meu pai sobre a guerra. Seu legado está, de certa forma, guardado em seu depoimento, para quem puder e quiser saber de uma coisa tão incrível que aconteceu no século passado, sobre homens comuns que fizeram algo incomum, alguém que poderia estar perto e nós nem tomamos conhecimento. Quantas histórias incríveis como as de Clostermann podem estar guardadas com aquele nosso vizinho ancião que toma o elevador conosco todo dia de manhã. Quem sabe algum dia ainda virá à tona a história improvável do João da

Silva que participou do Dia D e está enterrado sob uma daquelas lápides sem nome em Colleville-sur-Mer...

Pierre Clostermann vai virar nome de rua. A ideia de prestar-lhe uma homenagem batizando um logradouro público da capital paranaense em honra desse ilustre curitibano foi aceita pela prefeitura local e vai ser realizada em breve. Apenas isso já teria feito valer a pena toda a nossa aventura.

É muito delicado abordar algumas questões que envolvem o sentimento de patriotismo. Há sempre o risco de o patriotismo como sentimento cívico ser mal interpretado como “patriotada”, ainda mais num país que foi governado durante anos por uma ditadura militar, que acabou sendo responsável por deturpar muito o sentimento nacionalista com arroubos de xenofobia e outros extremismos. A verdade é que brasileiro só se lembra do Hino Nacional na hora de jogo de futebol da Seleção Brasileira. Isso quando se lembra da letra. Certa vez, um amigo me contou das impressões de um estrangeiro ao saber do que tratava o nosso hino, como ficou intrigado com a beleza da letra, que enaltecia os bosques, as florestas e seu povo, que, se preciso, lutará com orgulho pela defesa da pátria. Notou a grande diferença do nosso hino se comparado aos hinos de outros países, que – é quase um lugar-comum – exaltam a luta e o sangue derramado. Em nossas escolas, por alguma razão inexplicável, a participação do Brasil na Segunda Guerra é um fato cada vez mais esquecido. As associações de veteranos em nosso país sobrevivem a duras penas, quando no restante do mundo os ex-combatentes são sempre lembrados e tratados com o mais singelo respeito pelos governantes e pela sociedade.

Décadas depois da guerra, a luta continua. A luta para não deixar que o sacrifício desses brasileiros seja esquecido pelas gerações futuras. E isso cabe a nós. Meus filhos já me perguntaram por que eu gosto desse “negócio de guerra”. Explico que lembrar da guerra significa não querer que ela aconteça

novamente. Que bom seria se a triste realidade da guerra ficasse restrita apenas a museus e monumentos construídos em honra dos que morreram nas batalhas por um mundo melhor.

Em seu depoimento, Pierre Clostermann mencionou a diferença entre “pacifistas” e “pacíficos”: “Os pacifistas são os primeiros a legitimar uma guerra, por nunca terem estado em nenhuma, enquanto os pacíficos são aqueles que verdadeiramente desprezam a guerra, por já terem participado de uma”. Mais uma vez, lembro-me de meu pai, um cara que preferia pegar num violão a pegar num fuzil Springfield. Mas não diz um dos versos do nosso Hino Nacional: “Verás que um filho teu não foge à luta”?

Escrever sobre as emoções vivenciadas na minha jornada pela Normandia é mais uma prova de como uma ideia ingênua e apaixonada pode abrir muitas portas e proporcionar muitas realizações. Cheguei a lembrar da velha história das grandes metas almejadas por um homem em sua existência: plantar uma árvore, ter filhos e escrever um livro. Como já realizei essas três metas, seria o epílogo?

Neste momento, estou em plena preparação do meu próximo documentário, totalmente dedicado ao Brasil na Segunda Guerra: a série *Bravos brasileiros*, que tem a ambição de se tornar um banco de dados sobre o assunto. Desta vez, meu jipe vai sair do Brasil rumo à Itália, onde irá percorrer os caminhos da Força Expedicionária Brasileira durante a Segunda Guerra, o mesmo caminho percorrido pelo meu pai. Mais uma longa jornada e muitas emoções me aguardam adiante. Não, ainda não é o epílogo...

AGRADECIMENTOS DA FILMAGEM

Agradecimentos especiais aos que proporcionaram a realização do documentário *Um brasileiro no Dia D*:

Varig e VarigLog, que levaram o jipe e a equipe de filmagem do Brasil à França e trouxeram de volta ao país, com o apoio nobilíssimo do comandante Edson Chaves e da alta direção da empresa na época.

Rede Globo, Geneton Moraes, Pedro Bial e Caco Barcellos, por apoiarem a ideia desde o início e pela cobertura jornalística do projeto.

Sambascope e Suely Weller pelo "start" do processo.

Amil e Mário Bronstein, por apoiarem a viagem.

FAB/Secomsaer, brigadeiro Telles, toda equipe do 1º Grupo de Caça e da comitiva dos veteranos do Senta a Pua!, que proporcionaram a entrega da Ordem Santos Dumont ao herói Pierre Clostermann.

Embraer, que levou a equipe de filmagem e comitiva da FAB ao encontro com Pierre Clostermann.

Hotel George V, em Paris, em particular a Jayme Drummond, que nos franqueou a estadia.

Celso Miranda, então redator-chefe das revistas *Aventuras na História* e *Grandes Guerras*, da editora Abril, que carimbou a finalização do documentário e lançou o DVD.

TV Zero, Roberto Berliner, Rodrigo Letier e equipe, pela finalização do documentário.

E ao "pelotão especial" formado para a filmagem: Victor Lopes, Jacquinho, Antoine e Jerome, nós chegamos às praias!

ROTEIRO PARIS-NORMANDIA

Dicas para visitar as praias do desembarque Aliado

As operadoras de turismo na França oferecem uma ampla variedade de roteiros aos interessados em conhecer as praias do desembarque Aliado na Normandia. Esses roteiros apresentam vários formatos, com diferentes faixas de preços, desde um simples passeio de um dia aos pontos de maior interesse – saindo de van, ônibus ou trem de Paris – até itinerários de vários dias, com grupos acompanhados de historiadores (a maioria fala inglês).

Para quem está acostumado a dirigir no exterior, não é complicado alugar um carro e se aventurar em uma rápida esticada de aproximadamente três horas até a Normandia, saindo de Paris bem cedo, para percorrer alguns dos pontos mais conhecidos durante o dia na região, como os restos do porto artificial Mulberry, em Arromaches, a mítica Omaha Beach, em Colleville-sur-Mer, ou a simpática Sainte-Mère--Église, com retorno a Paris por volta das 21h. Para isso, basta planejar a rota de saída de Paris, seguindo as placas que indicam a autopista N13 em direção a Caen, uma das principais cidades da região do Calvados, na margem esquerda do rio Sena. Depois, seguir as indicações das localidades onde aconteceu o Dia D, no sentido noroeste, saindo de Ouistreham (pertinho de Caen), beirando as praias em direção ao porto de Cherbourg-Octeville.

Os *Guias Michelin* de mapas rodoviários mostram todas as estradas que ligam Paris à Normandia e são facilmente encontrados nos muitos postos de gasolina na cidade e mesmo nas estradas. Se o carro alugado tiver GPS, fica ainda mais fácil. Para quem tiver tempo, o ideal é percorrer os cerca de 80 quilômetros das praias do desembarque ao longo de três ou quatro dias, sem pressa. No verão, é primordial fazer reserva em algum dos inúmeros hotéis ou pousadas da área – de todas as

faixas de preços –, para poder visitar com calma a maioria dos museus e pontos de interesse voltados ao Dia D.

Os principais museus relacionados ao Dia D – aqui listados – estão em lugarejos que ficam próximos das maiores cidades da região, nos arredores de Caen, Deauville, Bayeux, Arromanches e, mais a noroeste, em Sainte-Mère-Église. A maioria é bem sinalizada e de fácil localização.

- * Memorial Pégasus (Ranville)
- * Museu do Desembarque (Arromanches)
- * Museu da Bateria de Merville (Merville)
- * Memorial de Caen (Caen)
- * Museu da Muralha do Atlântico (Ouistreham)
- * Museu America-Gold Beach (Ver-sur-Mer)
- * Museu Memorial da Batalha da Normandia e o do General de Gaulle (Bayeux)
- * Museu do Dia D (Vierville)
- * Omaha 6 de Junho (Saint-Laurent-sur-Mer)
- * Museu dos Rangers (Grandcamp)
- * Museu Airborne (Sainte-Mère-Église)
- * Museu da Liberdade (Quineville)
- * Museu do Desembarque em Utah Beach (Sainte-Marie-du-Mont, praia La Madeleine)

IMPRESSÕES SOBRE ALGUNS LUGARES POR ONDE PASSEI

Sainte-Marie-du-Mont é um lugarejo com ruas que convergem para a praça onde fica a linda igreja medieval (parece que elas estão por toda a parte na Normandia) que dá nome ao lugar. Uma visita obrigatória é a loja La Boutique Du Holdy, de antiguidades militares e reproduções de material militar antigo. Qualquer hora é hora de tomar uma das mesas dos bares ao redor da imponente igreja medieval para uma dose do *calvados*, aguardente tradicional da região feita de maçã, comer um *croissant* ou alguma especialidade da cozinha normanda, como mexilhões e peixes. Se o dia estiver bonito, vale comprar um *camembert* e pãezinhos numa *boulangerie* local, sentar-se no amplo gramado da praça ao redor da igreja e saboreá-los ali.

Loja de souvenirs da Segunda Guerra em Sainte-Marie-du-Mont



Na praia La Madeleine, codinome Utah, não há muito movimento. O lugar é ermo, distante cerca de 8 quilômetros de Sainte-Marie-du-Mont. É interessante visitar o café montado num dos *bunkers* do local, o Le Roosevelt, no lado oposto ao amplo museu oficial da praia de Utah. Não compre nada no café – deixe

isso para a loja de suvenires do museu, que tem muitos livros, postais e demais ofertas do gênero.

Em Sainte-Mère-Église, prepare-se para gastar nas muitas lojas de antiguidades militares, camisetas e suvenires diversos, todas localizadas ao redor de outra igreja secular, onde está o boneco pendurado na torre representando o paraquedista americano da 82ª Brigada. Para quem não for um grande entendido em relíquias de guerra, além do preço alto, nada garante que algumas dessas ofertas de capacetes alemães, americanos, estilhaços de bombas, latas enferrujadas, medalhas e *patches* (divisas) sejam originais, mas ao menos você vai levar uma lembrança perfeita do lugar...

Em Bayeux, vale uma passagem pela igreja matriz da cidade: a catedral de Notre-Dame de Bayeux, cujos contornos góticos sobreviveram milagrosamente aos bombardeios.

Já Arromanches é a maior localidade onde ocorreu o desembarque, com uma orla bem movimentada, na qual se encontram vários hotéis, pousadas, restaurantes, bares e creperias à beira-mar. Alguns quiosques de comidas e bebidas ficam ao lado de *bunkers*, debruçados sobre as areias, de onde se podem ver ao longe os restos dos caixões de concreto do porto Mulberry.

Em Colleville-sur-Mer, toda a enorme área de bosques e gramados ao redor do cemitério americano tem uma série de trilhas para caminhadas, que se cruzam entre as colinas e descem até as areias da mais famosa praia do Dia D. Ao longo das trilhas há inúmeros monumentos e marcos em homenagem às forças que lutaram no local, como os Rangers, a Big Red One, os Screaming Eagles e demais unidades americanas.

As praias Juno e Sword não têm "agito". Ficam nos trechos de Ouistreham e Deauville, onde estão muitas residências e

pequenas construções beirando a via costeira, com alguns monumentos e marcos aqui e ali. Quem mora nesse ponto tem vista permanente das praias onde desembarcaram os ingleses, canadenses e mesmo algumas unidades de franceses livres que lutaram no Dia D.

.....

LISTA DE SITES DE INTERESSE SOBRE A SEGUNDA GUERRA NA INTERNET

Os sites e endereços relativos à Segunda Guerra podem ser encontrados aos milhares na grande rede. Selecionei uma pequena lista com os que mais visito, sendo alguns em inglês.

Wikipédia: A popular “enciclopédia aberta” é uma ótima fonte de referência sobre o tema, mas não deve servir de fonte primordial para pesquisas. Recentemente, a Wikipédia disponibilizou o gigantesco acervo de fotos do Arquivo Federal Alemão – o famoso Bundesarchiv –, onde se encontram milhares de fotos pouco vistas sobre a Segunda Guerra, incluindo a deportação de populações judaicas, armamentos, cerimônias militares, ações em campo de batalha etc. (as fotos podem ser usadas sem fim comercial). Ao entrar no link, clicar nos anos de 1939 até 1945 para ver inúmeras fotos incríveis:

http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Images_from_the_German_Federal_Archive_by_year

Google: Faz pouco tempo que o Google disponibilizou o acervo de fotos da revista *Life* em seu banco de imagens. As imagens são realmente incríveis, sendo que muitas são coloridas. Para encontrar imagens da Segunda Guerra, é preciso entrar com o tema “World War II” no campo de procura. Mas milhares de fotos da guerra escapam do assunto e aparecem se a procura for mais refinada, como ao colocar “WWII jeep”, “kamikaze”, “WWII in Italy”, “U Boats”, “General Patton”, “Churchill” etc. As fotos podem ser usadas sem fim comercial:

<http://images.google.com/hosted/life>

ALGUNS SITES DE CLUBES DE VEÍCULOS MILITARES ANTIGOS EM ATIVIDADE NO BRASIL

- <http://www.cvmrj.com.br> Clube de Veículos Militares Antigos do Rio de Janeiro (RJ).
- <http://companhiaindestrutíveis.com> Companhia Indestrutíveis – Florianópolis (SC).
- <http://www.bpvma.com.br> Brigada Paranaense de Viaturas Militares Antigas – Curitiba (PR).
- <http://www.apvma.com.br> Associação Paulista de Veículos Militares Antigos – São Paulo (SP).

REFERÊNCIAS SOBRE VEÍCULOS MILITARES NO BRASIL

- <http://www.classicjeep.hpg.com.br>
Primeira home page feita no Brasil sobre o restauro de um jipe Willys MB, criada por João Paulo Lopes – São Paulo (SP).
- <http://www.willysmb.com.br>
Site sobre o restauro do jipe Willys MB feito por Roberto Amboni – Criciúma (SC).
- http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/index.php?option=com_content&task=category§ionid=10&id=21&Itemid=38
Página da Universidade Federal de Juiz de Fora (MG), onde o especialista em veículos militares Expedito Carlos Stephani Bastos apresenta diversos textos sobre viaturas militares antigas usadas pelo Exército Brasileiro e pela FEB na Itália.
- <http://br.groups.yahoo.com/group/CVMARJ>
Fórum do CVMARJ para discussão dos assuntos que envolvem o universo dos entusiastas em veículos militares

no Brasil.

REFERÊNCIAS DE VEÍCULOS MILITARES NO EXTERIOR

- <http://g503.com/>
Site americano com inúmeras informações sobre o jipe da Segunda Guerra. Possui também um fórum com assuntos variados sobre os jipes e sua história (<http://g503.com/forums>).
- <http://forum.ww2dodge.com>
Fórum sobre as *pick-ups* Dodge WC usadas na Segunda Guerra.
- www.mvpa.org
Site da Military Vehicle Preservation Association, entidade que reúne os clubes americanos e de outros países afiliados de preservação de veículos militares.
- <http://www.jeepandmedic.com>
Site do meu amigo Jerome Stevens, médico francês, colecionador de veículos militares.
- <http://www.jeepfabrikken.no>
Site do meu amigo norueguês Frank Berg, um dos maiores especialistas do mundo sobre jipes da Segunda Guerra.

SITES SOBRE O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA

- <http://www.sentandoapua.com.br/joomla>
Site sobre a FAB e tudo que envolve o famoso 1º Grupo de Aviação de Caça "Senta a Pua!".
- <http://cobrafumando.wordpress.com>

Blog reunindo entusiastas e historiadores sobre o Brasil na Segunda Guerra, com muitos tópicos e textos de valor.

- <http://www.saladeguerra.blogspot.com>
Blog criado por Júlio César Guedes Antunes, professor do Departamento de Computação da Universidade Estadual de Montes Claros (MG) e pesquisador de história militar com foco na Segunda Guerra Mundial, reunindo muitos entusiastas e historiadores, que discutem o tema em alto nível.
- <http://www.anvfeb.com.br>
Site com inúmeras referências sobre a FEB, a FAB e às associações de ex-combatentes brasileiros.

GRUPOS DE REENCENAÇÃO HISTÓRICA DA SEGUNDA GUERRA

- <http://ww2lha.com>
Site da World War Two Living History Association. Dentre os inúmeros grupos de reencenação histórica da Segunda Guerra na Europa e nos Estados Unidos, essa associação representa melhor a ideia, reunindo diversos grupos na Inglaterra, com especial destaque para o grupo da 2ª Divisão Blindada americana, além de outros de unidades inglesas, alemãs e até um de enfermeiras! Todos são navegáveis dentro do site.
- <http://jeep79th.free.fr>
Site do Jeep 79th, do meu amigo Claude Bourcillier. Ele criou um novo grupo em homenagem à 79ª Divisão de Infantaria americana, que lutou na França na Segunda Guerra.

Barone vai à guerra - Uma coletânea de artigos publicados na revista Grandes Guerras

BARONE VAI À GUERRA

UMA COLETÂNEA DE ARTIGOS PUBLICADOS NA REVISTA *GRANDES GUERRAS*



Carta sem censura de um pracinha

Itália, 23 de fevereiro de 1945

Querida Narinha,

Escrevo esta carta para te tranquilizar. Ainda estou vivo! Se Deus quiser, em breve estarei abraçando você e todo mundo ao voltar para o nosso querido Brasil. Não sei se minha carta vai chegar inteira até você, pois o serviço de censura está muito rígido. Razões de segurança por conta da quinta-coluna, mesmo agora quando a guerra parece que vai acabar, como dizem por aqui. Ao que tudo indica, os alemães estão em retirada, mas ainda resistem ao nosso avanço. Seja como for, não posso deixar de relatar o que tenho visto desde que cheguei aqui para esta guerra.

Como já havia escrito, se estamos vivos até aqui é porque recebemos uma enorme ajuda do Tio Sam. Armas, munição, veículos, chocolate, cigarros, remédios e a comida... Bem, a comida é dura de engolir, mas melhor assim do que morrer de fome. Depois de uma patrulha noturna, a gente come qualquer coisa. Quando aparece um arroz com feijão, é festa! Além disso, recebemos agasalhos e casacos, pois não poderíamos sobreviver ao inverno com aquele nosso uniforme de verão... Neste frio de rachar, descobrimos que é melhor calçar a galocha de neve americana forrada com jornal ou feno, em vez da bota normal com meias, que logo ficam encharcadas, pa-ra assim não pegar o famigerado pé-de-trincheira. Ter o pé congelado não é nada agradável. Falando nisso, a neve! Que coisa linda quando fica tudo branquinho! Pena que não

estamos aqui de férias. Mas rapidamente a beleza acaba: depois que ela derrete, fica uma lama horrível e piora ainda mais quando temos que nos entocar em nossos *fox holes*, senão ficamos como patos para as metralhas e morteiros ale-mães. Junte-se a isso um odor de sujeira que dá vontade de sair correndo.

Não queria falar de coisas tristes, mas o Jorge Figueiras, meu amigo do Pedro II, caiu sob fogo. Não consigo pensar como a família dele vai receber a notícia. Isto aqui não é brincadeira. Se não é pela metralha, é pela artilharia, morteiro. Quem pisa em mina ou morre na hora ou fica aleijado. Tem horas que não acontece nada, tem horas que vira o inferno. Rezo para voltar inteiro. Reze por mim e por todos nós aqui. Pode imaginar como seria terrível morrer bem no final da guerra?

Faz uns três dias, conseguimos tomar o tal monte Castelo, mas a que preço! Foram vários ataques desde janeiro, mas os tedescos não saíam de lá. Muitos dos nossos tombaram na subida. Os americanos atacaram o monte Belvedere bem do lado e nós atacamos simultaneamente o Castelo. Ainda sofremos contra-ataque, mas seguramos a posição. Dizem que por aqui os americanos estão morrendo a rodo. A 92ª Divisão deles, composta só de negros, perdeu mais de mil homens... Só no ataque ao Belvedere, a 10ª Divisão de Montanha perdeu mais de quinhentos. Será que eles são apenas cabeças para o abate? Vai ver que eles são valentes mesmo, sem medo de morrer. E nós? Será que temos mais medo de morrer ou somos apenas mais malan-dros do que eles? Quem sabe nossos comandantes são mais huma-nos e não mandam seus homens para a morte certa...

Estamos nos preparando para a Ofensiva da Primavera. Vamos botar os tedescos para correr até a Áustria! Espero que realmente a guerra acabe logo, como estão falando. Enquanto estamos lutando pela democracia, o que todos se perguntam é: será que vamos ter

democracia aí no Brasil, com Vargas no poder, depois que a guerra acabar? Por aqui se fala muito nos ventos da mudança que começam a soprar. O mundo vai ser muito diferente quando esta guerra terminar, não resta dúvida.

Mande lembranças para meus pais, avise mamãe que recebi a goiabada! Até que o correio funciona bem por aqui. Continue rezando que em breve eu volto para o seu lado. Morro de saudades de pegar uma praia com você. Não vejo a hora de voltar para o nosso Brasil. Isto aqui está muito ruim.

Do seu amado, Gabriel

(*Grandes Guerras*, março de 2006.)

Guerra nos quatro cantos do mundo

Um dos aspectos mais incríveis da Segunda Guerra Mundial foi sua extensão geográfica. O conflito envolveu as mais longínquas regiões do planeta, nos mares e na terra, na neve e no deserto. Uma guerra que começou no coração do continente mais “civilizado” do mundo, a Europa, berço dos grandes pensadores, artistas e cientistas modernos, recém-saída de um conflito monstruoso que deixara milhões de mortos no início do século XX. Durante os 21 anos entre as duas grandes guerras, chocou-se o “ovo da serpente”. A ascensão de Hitler ao poder e o desejo de vingança do humilhante Tratado de Versalhes, que impôs pesadas sanções à Alemanha, foram as fagulhas para engolfar o Velho Mundo numa guerra e, pouco depois, o planeta inteiro.

Era de conhecimento geral que a Alemanha não tinha matérias-primas suficientes para sustentar uma guerra de longa duração. Daí a necessidade de invadir e conquistar regiões ricas em petróleo e minerais, como a dos Países Baixos, com suas fontes de minerais nobres, como o tungstênio, ou o Norte da África e as planícies do Cáucaso, regiões ricas em petróleo. Assim, as ações alemãs inicialmente vitoriosas na Europa, resultado da reconstrução de seu Exército sob as barbas da Liga das Nações, deram a falsa impressão aos nazistas de que seria fácil usurpar outros territórios. Ledo engano.

Depois de conquistar quase totalmente a Europa ocidental, Hitler não conseguiu deixar a Inglaterra de joelhos. Na sequência, voltou-se para o Leste Europeu e invadiu a União Soviética, abrindo um novo *front*, no que foi reconhecidamente um de seus maiores equívocos estratégicos. Arrogantemente, Hitler escolheu o mesmo

dia em que Napoleão invadiu a Rússia, 22 de junho, para começar a Operação Barbarossa, na primavera de 1941, com a certeza de que os alemães conseguiriam fazer o que os franceses não tinham conseguido. Acabaram também vencidos pelo "General Inverno".

Em 1941, a Alemanha mandou tropas para ajudar a combalida Itália a manter suas linhas na Grécia e no Norte da África contra os ingleses. A batalha pela ilha de Creta causou grandes baixas aos alemães. Enviado ao Egito, o Afrikakorps alemão fez o que pôde para dominar o estratégico porto de Tobruk e os campos de petróleo da região, até ser repelido pelos ingleses, em novembro de 1942. Pouco depois, os Estados Unidos entrariam no conflito, mandando suas primeiras tropas para o Mediterrâneo. As bases aéreas americanas em território brasileiro, no caminho para o Norte da África, foram um exemplo de como todas as áreas do planeta estavam mobilizadas na luta global contra o Eixo.

Batalhas no Atlântico

Em 1939, a primeira batalha naval da Segunda Guerra aconteceu em plena América do Sul. O *Graff Spee*, nau símbolo da Marinha alemã, foi encurralado por navios ingleses na foz do rio da Prata, em plena Montevideu. Avariado, foi destruído por seu comandante. A Marinha alemã estava subdimensionada para a guerra desde o início, mas se saiu bem em ações até 1940, quando sofreu fortes reveses na invasão da Noruega. Daí em diante, concentrou suas ações no uso de submarinos, afundando incansavelmente os comboios americanos no Atlântico Norte, que abasteciam a Inglaterra com armas e mantimentos. A ocupação da França pelos alemães, em 1940, abriu o acesso ao Atlântico para os U-Boats, que passaram a operar de bases no litoral francês. Em 1942, os torpedeamentos de navios na costa brasileira, as patrulhas e o afundamento de U-Boats

que operavam em bases no Chile e na Argentina foram alguns dos muitos episódios da Batalha do Atlântico, considerada por historiadores como uma das mais extensas e duradouras frentes de combate durante a Segunda Guerra.



No começo da guerra no Extremo Oriente, as forças imperiais japonesas estavam em plena ascensão, dominando quase todo o Pacífico. Antes de Pearl Harbor, muitas áreas do extenso território chinês já estavam em guerra, com as colônias inglesas combatendo os japoneses. O Japão invadiu a China no começo dos anos 1930, cometendo inúmeras atrocidades contra a população, como na ocupação de Nanquin, com 300 mil mortos ou na instauração de um laboratório de armas bacteriológicas na área, responsável pela morte de mais de 10 mil prisioneiros de guerra, usados como cobaias. Como o Japão era aliado da Alemanha, o território da Indochina – então colônia francesa – foi ocupado por forças japonesas. A China

já tinha o apoio explícito dos Estados Unidos antes de sua entrada no conflito, ao receber treinamento e equipamento militar americanos. Uma ponte aérea para levar suprimentos foi estabelecida pelos americanos entre a Índia, a Burma e a China. Os aviões sobrevoavam as perigosas montanhas do Himalaia, levando suprimentos preciosos à luta dos chineses, mantendo assim grande número de tropas japonesas ocupadas.

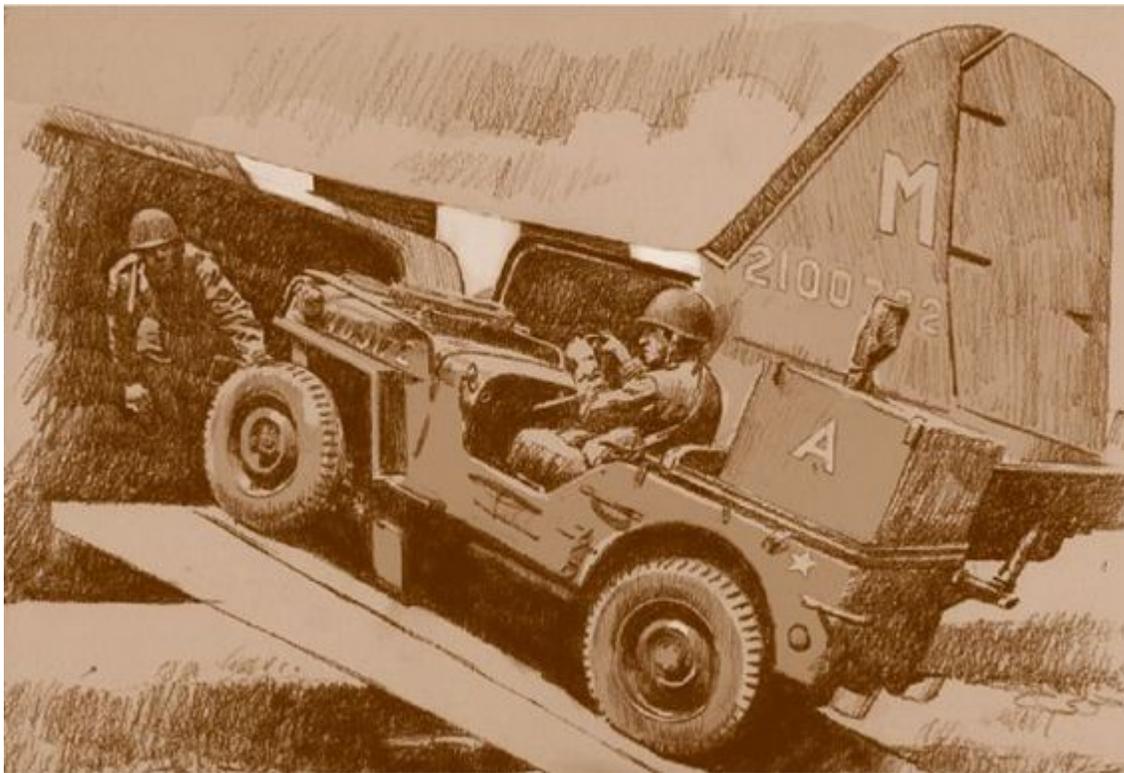
Depois do ataque japonês a Pearl Harbor, os Estados Unidos declararam guerra ao Japão, que havia assinado o Tratado Tripartite em 1940, com Alemanha e Itália, formando o Eixo. Na esperança de que o Japão também atacasse a URSS – o que seria muito bom para a Alemanha –, Hitler adiantou-se em declarar guerra aos americanos. Mas o império japonês já estava ocupado em sua luta, além de não querer confrontar a União Soviética naquele momento. Mais uma bola fora de Hitler.

Em junho de 1942, os japoneses conquistaram algumas das ilhas Aleutas, no extremo norte do Pacífico, parte do território americano do Alasca, um pequeno grupamento de ilhas do Cinturão de Fogo, nas fronteiras do Polo Norte. O receio de que os japoneses pudessem atacar o território americano daquele ponto motivou a construção de uma longa estrada e de um oleo-duto, que atravessou vários estados americanos até a região do Alasca, mobilizando o *home front* na defesa das fronteiras norte-americanas.

Em fevereiro de 1943, ao conclamar os alemães para uma “guerra total” (*total krieg*), Joseph Goebbels, o ministro da Propaganda de Hitler, jamais poderia imaginar a maneira como o mundo inteiro cairia sobre suas cabeças, em maio de 1945. O que dizer das populações de Hiroshima e Nagasaki, em agosto do mesmo ano. Terminaria assim a guerra que mobilizou e modificou profundamente os quatro cantos do mundo.

(*Grandes Guerras*, novembro de 2006.)

Jipe militar: nasce uma estrela



Quando se fala em Segunda Guerra Mundial, alguns ícones despontam na memória. Um deles é esse pequeno veículo, parecido com um caixote, com quatro rodas, que figura nas fotos de algum *front*, carregando mais soldados do que o recomendado e com aparência de que foi surrado nos campos de batalha. O utilitário era chamado oficialmente de “carro de comando e reconhecimento de um quarto de tonelada”. Mas encontraram um nome mais simples para ele: *jeep*. O conceito universal do carro fora-de-estrada, nascido para a guerra, sobrevive até hoje – também longe de combates. A ideia do jipe ainda é engenhosa e moderna, mesmo depois de mais de sessenta anos do nascimento dessa lenda da história automobilística.

Em 1939, os alemães surgiram no *front* da Segunda Guerra com novos conceitos e tecnologias de armamentos, para maior

mobilidade das tropas. O Departamento de Intendência do Exército dos Estados Unidos não ficou alheio a isso e teve a missão de renovar equipamentos para a guerra. Já havia tentativas de implementação de veículos com tração nas quatro rodas para uso militar. O jipe mostrou resultados eficientes em campo.

No final de 1940, o governo americano abriu então uma concorrência. A lista de quesitos exigia um veículo leve, com tração nas quatro rodas, até 600 kg de peso bruto, veloz, com capacidade de carga de 250 kg, e que pudesse levar ou rebocar armamento. Por último, teria de ser um carro de produção em massa.

Só a pequena fábrica Bantam viu potencial na ideia. Em setembro de 1940, a fábrica convocou um projetista chamado Karl Probst para a missão de desenhar e montar, em um mês (!), o tal veículo. Conseguiram apresentar um protótipo, considerado o primeiro jipe da História: o Bantam MK I, feito com peças automotivas encontradas no mercado. O pequeno MK agradou aos militares, mesmo com 300 kg a mais que o estipulado. A Willys acabou aceitando entrar na disputa e fez seu protótipo, o Quad. Pouco depois, foi a vez da Ford, com o Pigmy. Os dois eram similares ao MK I. Algumas melhorias desses projetos iniciais geraram três modelos de pré-produção: o Willys MA, o Bantam BRC-40 e o Ford GP. Nessa época, eles ainda não eram chamados de *jeep*, mas sim de Bantam, Scout Car, Blitz Buggy ou *quarter-ton truck*.

A Willys foi escolhida para produzir seu modelo – em grande parte por causa do motor mais potente. O *design* teve algumas modificações e surgiu, então, o Willys MB. Os primeiros veículos saíram da fábrica em novembro de 1941. No começo de 1942, a Ford foi chamada pelo governo e autorizada pela Willys a fabricar o mesmo veículo, denominado GPW, para aumentar a capacidade de produção do Exército americano. A Bantam ficou com a produção de reboques militares.

No dia 7 de dezembro de 1941, quando aconteceu o ataque a Pearl Harbor, os Estados Unidos entraram com toda força na Segunda Guerra. Mobilizaram seu gigantesco parque industrial para a produção de armamentos. O jipe militar foi assim um dos veículos mais fabricados durante a guerra. De 1941 até 1945, a Willys e a Ford produziram 640 mil unidades.

O jipe foi empregado pelos aliados em todos os *fronts*, por forças de várias nacionalidades. Admirado por sua robustez e infindável capacidade de uso, o veículo foi adaptado para rodar sobre linhas férreas, servir de ambulância e para levar radiotransmissores. Podia, ainda, virar uma arma mortífera quando carregava canhões, metralhadoras e lança-mísseis. Não foi à toa que os soldados desenvolveram uma relação afetiva com o veículo, batizando-o com nomes de mulheres.

Há muitas explicações sobre como o veículo foi chamado de *jeep*. A mais comum tentou associar a palavra como derivada da abreviatura "GP" (ou *general purpose*, em inglês) criada pelo Exército americano para definir o veículo como "de uso geral". Mas informações de documentos apontam para duas versões, ambas aceitas como corretas:

1 – O termo *jeep* era uma gíria militar, conhecida depois da Primeira Guerra Mundial (era usada para chamar novos recrutas ou mesmo veículos novos em teste). Tornou-se popular quando passou a designar o veículo recém-chegado aos quadros operacionais do Exército, no começo de 1941. O termo apareceu pela primeira vez no jornal americano *Washington Daily News*, no começo de 1942.

2 – Outra explicação aponta para o nome de um conhecido personagem de quadrinhos de jornais da época, "Eugene, the Jeep", criado em 1936. Era um animal com poderes mágicos da turma do marinheiro Popeye, que salvava seus amigos das maiores enrascadas.

Antes do fim da guerra, o nome "Jeep" foi patenteado pela Willys, que já enxergava o potencial civil para o veículo, em especial para uso agrícola.

Sempre valente e versátil

A lendária jornada do veículo não terminou com o final da Segunda Guerra. O conceito do jipe militar foi evoluindo com o passar dos anos. Vários veículos foram criados ao redor do mundo, usando a ideia. Em 1950, durante a Guerra da Coreia, os jipes da Segunda Guerra ainda apareceram no *front* (houve demora na entrega dos novos jipes M-38). Durante o conflito no Vietnã, o jipe M-151 ganhou má reputação por capotar fácil. No começo dos anos 1980, o Humvee entrou em ação. Ele é o mais novo e "musculoso" descendente do jipe, presente nos conflitos recentes na África e no Oriente Médio. Hoje, espalhados pelo mundo, jipes militares antigos aposentaram-se dos quartéis e passeiam pelas ruas em paz, depois de restaurados por colecionadores. A lenda cruzou até mesmo o espaço sideral: astronautas rodaram em solo lunar, em julho de 1971, dirigindo um veículo batizado de "jipe lunar".

Ficha técnica – Jeep Willys MB (Modelo B) Ford GPW

Câmbio: 4 marchas, caixa de marchas Warner T-84; tração nas 4 rodas parcial

Motor: Willys 4 cil. 442 "Go Devil", 65HP

Largura: 1,58 m

Comprimento: 3,36 m

Altura: 1,77 m

Peso: 964 kg

Carga útil: 417 kg

Ângulo de ataque: 45°
Velocidade máxima: 100 km/h

(*Grandes Guerras*, maio de 2006.)

A guerra na literatura

A quantidade de livros já escritos sobre a Segunda Guerra Mundial – indiscutivelmente um dos momentos culminantes da história da humanidade – poderia fazer uma pilha capaz de chegar até a Lua. Sejam romances que usam a guerra como cenário ou livros de abordagem técnica, sejam livros de fotos ou concorridas biografias, o mundo editorial descobriu um filão de grande atração popular e ótimos resultados comerciais. Inúmeras publicações tornaram-se referência ao ser lançadas nos anos seguintes ao término da guerra, enquanto a poeira dos escombros da Europa e Ásia ainda pairava no ar. É o caso do célebre *Ascensão e queda do III Reich*, publicado em 1960 por William L. Shirer, jornalista americano que esteve em Berlim nos primeiros anos da guerra. Esse livro faz um mergulho minucioso na estrutura do nazismo e no cotidiano da Alemanha até sua derrocada final.

Outro ótimo exemplo é o clássico *O mais longo dos dias*, de Cornelius Ryan, jornalista de guerra que produziu um relato apaixonante dos fatos envolvendo o desembarque dos Aliados na Normandia. Um grande autor sobre o tema é o historiador militar John Keegan, um dos mais respeitados especialistas no assunto. Mais recentemente, o historiador inglês Antony Beevor, em seus acachapantes livros sobre Stalingrado e Berlim, trouxe à luz fatos que estiveram guardados por décadas em arquivos de várias nações ligadas à guerra. E o que dizer dos diversos livros escritos por Churchill sobre a guerra, incluindo *A Segunda Guerra Mundial*, sua narrativa pessoal sobre o conflito, com mais de setecentas páginas, além de sua volumosa biografia escrita pelo político inglês, Roy Jenkins. Não menos impactante é a obra em dois volumes sobre Hitler, de autoria de Joachim Fest, dentre as inúmeras já produzidas

sobre o líder nazista. O livro *Hitler's war*, do polêmico escritor inglês David Irving (acusado de ser antissemita e que ficou preso por um ano na Áustria, em 2005, por questionar o Holocausto), é um relato de grande apelo, no qual o autor utiliza fatos documentais e aborda o ponto de vista de Hitler sobre a guerra. Antes de ser desacreditado por suas opiniões a respeito da "solução final", afirmando que Hitler desconhecia esse fato, Irving era respeitado graças a seus mais de trinta livros, todos escritos com base em documentos e arquivos oficiais nazistas, capturados e reunidos depois do final da guerra.

Hoje, passados quase 63 anos desde o final da Segunda Guerra, um sem-número de documentos oficiais sobre o conflito foi liberado, rendendo farto material aos historiadores e a releitura de uma série de "versões oficiais" dos episódios da guerra. Um excelente exemplo são os livros escritos por Beevor, resultado de pesquisas criteriosas em acervos e documentos, dando uma ideia realista de como aconteceu a batalha de Stalingrado, a queda de Berlim e a verdade sobre os restos mortais de Hitler, com todas as minúcias e dramas, capazes de nos emocionar pelas histórias de heroísmo ou fazer nosso estômago virar com relatos assustadores da realidade nada glamorosa da guerra.

Stephen Ambrose

Em nenhuma lista de obras referenciais sobre a Segunda Guerra pode faltar o nome de Stephen Ambrose, historiador americano que não deixou a História esquecer os GIs, recolocando-os no lugar merecido, seja em seus relatos sobre o Dia D em *A batalha culminante da Segunda Guerra Mundial*, seja na obra *Soldados cidadãos*, que descreve o esforço, o sacrifício e o empenho dos americanos durante a guerra na Europa, desde o desembarque na Normandia até a travessia do Reno e a chegada a Berlim.

A curiosidade inesgotável pela figura de Hitler e a tentativa de entrar na mente do homem que foi elevado ao papel de maior vilão de todos os tempos fazem com que muitos livros a seu respeito ocupem cada vez mais espaço nas prateleiras de livrarias, em especial os que relatam seus dias finais, como *No bunker de Hitler*, também escrito por Joachim Fest, que levantou o testemunho da maioria das pessoas que estava ao lado do ditador em seus instantes derradeiros. Até mesmo um dos guarda-costas de Hitler, Rochus Misch, escreveu sobre seu cotidiano com o führer em *Eu fui guarda-costas de Hitler*. Num de seus depoimentos, ele diz o que aconteceu com um soldado que achou engraçado e riu quando Hitler espantou por várias vezes uma mosca insistente que o infernizava, enquanto lia um relatório nos jardins da "Toca do Lobo": foi imediatamente despachado para a frente russa.

Livros ilustrados com fotos sobre a Segunda Guerra recebem especial interesse dos entusiastas no assunto, trazem um relato gráfico com o uso de milhares de dramáticos instantâneos do conflito mais fotografado da História. Algumas dessas obras apresentam as imagens de forma cronológica e mostram uma linha de tempo do conflito. Até mesmo atlas temáticos sobre a Segunda Guerra podem ser encontrados, com mapas das regiões onde o conflito aconteceu, infográficos e descrições sobre as forças envolvidas nas batalhas.

Um de meus livros favoritos é *O grande circo*, escrito pelo ás da aviação Pierre Clostermann, que narra de forma apaixonante sua experiência como piloto na guerra, um livro que foi reconhecido como obra literária pela Academia Francesa de Letras. Seria bom vê-lo reeditado no Brasil, pois sua última publicação data de 1966, e hoje é apenas encontrado, com sorte, em sebos. Seria um grande tributo a esse franco-brasileiro que se dizia brasileiro de fato. Falando nisso, outra obra brasileira semelhante e difícil de encontrar

é a famosa *A missão 60* (1971), de Fernando Pereyron Mocellin, que conta as memórias desse piloto do “Senta a Pua!”, que realizou 59 missões. Um ótimo livro mais recente é a compilação de crônicas do correspondente de guerra Joel Silveira, *O inverno da guerra*, que conta muito bem as ações e o dia-a-dia da FEB na Itália. Para os que até hoje ainda têm alguma dúvida sobre o que os brasileiros foram fazer na Itália, recomendo a leitura desse livro. Joel dizia que chegou à Itália com 26 anos e voltou ao Brasil, nove meses depois, com quarenta. Numa de suas frases emblemáticas, ele resumiu de forma dramática o sentimento de quem esteve e voltou vivo dos morros e das ravinas italianas: “O que a guerra nos tira nunca mais devolve”.

(*Grandes Guerras*, fevereiro de 2008.)

A guerra na TV



Como consequência do enorme sucesso dos filmes de guerra no cinema, a emergente indústria televisiva aproveitou-se do interesse por esse filão, em especial nos anos 1960 e 1970, quando várias séries sobre a Segunda Guerra foram produzidas para a TV americana, atingindo grande popularidade e sendo exibidas em muitos países. Algumas dessas séries – dramas, comédias e documentários – permanecem na memória de muita gente. Nos últimos anos, as séries e os documentários sobre a Segunda Guerra ganharam em qualidade e rigor histórico, para deleite dos aficionados no assunto.

Uma das produções pioneiras foi *Combate!*, filmada em 1962 (ainda em preto-e-branco) até 1967 (com as últimas temporadas já em cores). Narrava as ações de um pelotão de GIs na França, no qual o destemido sargento Chip Saunders (Vic Morrow) roubava a cena do comandante do grupo, tenente Hanley (Rick Jason), além do carismático grandalhão soldado Littlejohn (Dick Peabody), que sempre tirava o pelotão de muitas encrencas. A série teve mais de 150 episódios, alguns deles dirigidos pelo cineasta Robert Altman (que depois dirigiu outra série de sucesso na TV, a comédia

M.A.S.H., sobre a Guerra da Coreia), além de contar com célebres “atores especialmente convidados” em vários capítulos, como Leonard Nimoy (o sr. Spok antes de *Jornada nas estrelas*), Richard Basehart (o almirante Nelson, de *Viagem ao fundo do mar*) e James Coburn e Lee Marvin, que ficaram famosos como heróis em filmes de guerra. Revendo os episódios da série nos DVDs lançados recentemente, podemos concluir quanto a guerra podia ser monótona, ainda mais com os limitados recursos de produção da época. Mas *Combate!* foi um grande sucesso de audiência, inclusive no Brasil.



Guerra, sombra e água fresca, *comédia sobre a guerra*

No rastro do sucesso dessa produção, outra série sobre a Segunda Guerra despontou na TV americana: *Twelve o'clock high* (batizada no Brasil de *Inferno no céu*). Produzida entre 1964 e 1967, foi baseada no longa--metragem de cinema de mesmo nome, estrelado por Gregory Peck em 1949. A série contava o dia-a-dia de um grupo de pilotos de B-17 em suas difíceis missões de bombardeios diurnos

sobre a Alemanha, os dramas de cada personagem e as dificuldades em manter as esquadrilhas operacionais. O personagem principal era o coronel Frank Savage, interpretado pelo ator Robert Lansing, que foi substituído na segunda temporada por outro ator, Paul Burke, para o desagrado de muitos fãs. A série usava muitas cenas reais de ações da US Army Air Force nos céus da Europa na Segunda Guerra, mas muitas delas acabavam sendo repetidas em cada episódio, às vezes até no mesmo capítulo...

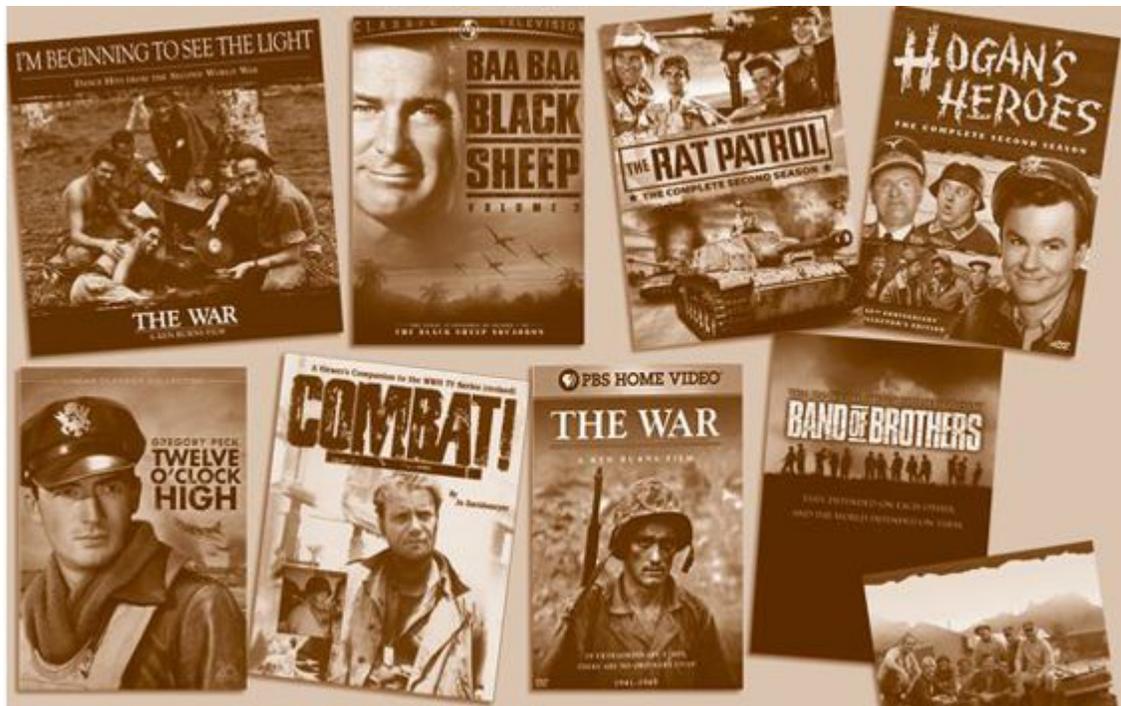
Ratos do deserto

Os anos 1960 ainda renderam uma terceira e célebre série de ação sobre a Segunda Guerra: *Ratos do deserto (The rat patrol)*, inspirada nas ousadas missões do lendário Long Range Desert Group, no Norte da África. Um pelotão de americanos e ingleses roda deserto afora, atacando de surpresa o Afrikakorps alemão. Produzida entre 1966 e 1968, teve um total de 28 episódios. A missão do líder do pelotão, o sargento Troy (Christopher George), era atrapalhar a vida do rival alemão, capitão Dietrich (Eric Braeden). A série, também disponível em DVDs importados, foi rodada em locações na Espanha e nos Estados Unidos. Uma diversão para os entendidos na Segunda Guerra era ver as inúmeras gafes nos uniformes, armamentos e veículos fora de época que nela apareciam.

Ainda na década de 1960, deixando um pouco de lado o heroísmo, as lutas mano a mano e os dramas dos combatentes, foi produzida a comédia *Hogan's heroes*, batizada no Brasil de *Guerra, sombra e água fresca*. Era uma grande sátira encenada em um campo de prisioneiros aliados comandado por alemães patetas. O coronel americano Hogan (Bob Crane), líder e o mais esperto dos prisioneiros, flertava com a belíssima Helga (Cynthia Lynn), secretária do comandante do campo. Newkirk (Richard Dawson) era

o piloto da RAF especialista em sabotagens. O cabo francês Lebeau (Robert Clary) era mestre em disfarces e amigo dos cães de guarda. O aloprado sargento Carter (Larry Hovis) era especialista em explosivos e imitações de oficiais alemães. Na chefia do campo, o his-triônico coronel Klink (Werner Klemperer), sempre com medo de ser mandado para a frente russa, tentava manter as coisas sob controle, sem saber que seus prisioneiros gerenciavam uma sofisticada rede de sabotadores, espiões e fugitivos, atuando sob seu nariz no Campo 13. O hilário sargento Schultz (John Banner) fingia não ver túneis, passagens secretas, antenas de rádio ou não saber nada do que os prisioneiros estavam sempre tramando. A produção foi tão popular que se manteve no ar na TV americana de 1965 até 1971 e ainda hoje é muito cultuada por fãs novos e antigos.

No fim dos anos 1970, uma nova série sobre a Segunda Guerra chegou à TV: chamava--se *Baa, baa, black sheep* (de 1976 até 1978) e ganhou no Brasil o título de *Esquadrilha ovelha negra*. Baseada na história real de uma esquadrilha no Pacífico Sul, era estrelada por Robert Conrad, no papel do major Greg "Pappy" Boyington. O próprio herói de guerra Gregory Boyington foi supervisor técnico da série, cujo grande atrativo era mostrar uma esquadrilha de caças F4U-4 Corsair, restaurada por colecionadores e voando de verdade nos episódios, com ótimas cenas aéreas filmadas de dentro dos aviões.



O mundo em guerra

Depois de um longo intervalo nas produções para a TV sobre a Segunda Guerra, em setembro de 2001 foi lançada uma das séries mais bem realizadas sobre o tema: *Band of brothers*, disponível no Brasil em DVD. Com a assinatura do diretor Steven Spielberg e do ator Tom Hanks na produção, ambos responsáveis pelo sucesso no cinema do longa-metragem *O resgate do soldado Ryan*, a produção de orçamento milionário contou, em dez eletrizantes capítulos, a saga da companhia e do 506º Regimento de Infantaria da 101ª Divisão de Paraquedistas americana, os famosos "Screaming Eagles".

Começando pelo treinamento em solo americano e passando pelo Dia D, até chegar ao final da guerra, as dramatizações reproduziram as ações e os personagens reais da companhia. E com um rigor histórico nunca antes visto. Um dos grandes feitos foi o de incluir depoimentos dos veteranos da Easy Company na abertura de cada episódio, aumentando desse modo a carga dramática e o realismo da narrativa.

Em 2007, foi lançado um novo documentário sobre a Segunda Guerra, *The war*, do diretor americano Ken Burns. Os sete primorosos episódios narram a saída de quatro cidadãos americanos comuns desde suas cidades, acompanham a saga de cada um durante a guerra e o drama daqueles que ficaram esperando que voltassem ao lar, além de mostrar as profundas mudanças que a guerra provocou na sociedade. É uma das mais completas aulas sobre a Segunda Guerra Mundial. Simplesmente, imperdível.

Muitas outras produções para a TV sobre a Segunda Guerra foram realizadas, ao longo de anos, em vários países. Os exemplos citados aqui são apenas alguns dos mais conhecidos. O interesse por séries e documentários sobre este amplo assunto parece não ter se esgotado. Neste momento, está sendo filmada a nova série produzida por Steven Spielberg e Tom Hanks sobre a Guerra no Pacífico, com exibição prevista para 2009. A série *The Pacific* conta com o maior orçamento de um filme do gênero (cerca de 200 milhões de dólares). Ao que parece, a Segunda Guerra vai oferecer ainda muitas opções de qualidade para que os "generais de poltrona" continuem apontando seus controles remotos para a TV...

(*Grandes Guerras*, abril de 2008.)

Cinema engajado

Nos anos imediatamente anteriores, durante e após a Segunda Guerra, o cinema teve papel importantíssimo e refletiu os dramáticos acontecimentos da época, quando os filmes de guerra se tornaram um gênero de grande apelo. Tanto as cenas reais quanto a guerra figurada nos estúdios deixaram suas imagens para a posteridade.

O cinema sempre esteve a serviço dos regimes políticos, que utilizavam o recém-descoberto poder da imagem em movimento como ferramenta de propaganda de seus ideais. As obras do diretor russo Sergei Eisenstein foram os primeiros exemplos de cinema como mensagem política, com os clássicos *O encouraçado Potemkin* (1925), sobre a revolta dos marinheiros da frota czarista de 1905, e *Outubro* (1927), celebrando os dez anos da revolução bolchevique de 1917.

Antes mesmo de Hitler chegar ao poder, em 1933, os nazistas apreciavam a maneira como Stalin usava o cinema como peça da máquina comunista. Tanto que seguiram a mesma receita. Joseph Goebbels, notório chefe da propaganda nazista, encarregou-se de usar o cinema alemão como instrumento de divulgação dos ideais do partido. Uma novata e promissora atriz da época, Leni Riefenstahl, viria a se tornar a diretora favorita de Hitler.



Joseph Goebbels

Foi ela quem dirigiu alguns dos filmes que sintetizam o nazismo, como *O triunfo da vontade* (1934), sobre o Congresso do partido de 1934, em Nuremberg, e *Olympia* (1938), filmado durante as Olimpíadas de Berlim de 1936. Ambos incorporaram a estética da pureza ariana e ritualizaram a figura de Hitler. A força das imagens fez com que esses filmes fossem proibidos durante anos no pós-guerra, para hoje servirem como exemplos das técnicas de “marketing visual”.

Enquanto isso, Hollywood simbolizava o capitalismo ocidental, consagrando mundialmente o cinema americano com suas estrelas e produções milionárias, movimentando uma gigantesca estrutura de negócios. Foi assim que, em 1930, um filme de cunho pacifista sobre a Primeira Guerra teve repercussão inesperada. *Sem novidade no front* recebeu os Oscars de melhor filme e diretor (Lewis Milestone).

Baseado no livro *Nada de novo no front*, do alemão Erich Maria Remarque, o filme narra a história de jovens alemães que se alistam alegremente para a guerra e depois deparam com o horror do conflito. Lançado na Alemanha, o filme foi banido pelos nazistas – na época, prestes a subir ao poder –, que o viam como derrotista e exemplo da decadente “cultura sionista” de Hollywood.

Grande vagabundo

Pouco antes de a Segunda Guerra começar, o cinema serviu de meio para que a nova ordem proclamada pelo nazi-fascismo fosse criticada de forma incisiva nas produções hollywoodianas. Em 1933, os populares Irmãos Marx fizeram uma sátira aos ditadores e senhores da guerra na produção *O diabo a quatro*, com foco especial na figura caricata de Benito Mussolini, que proibiu o filme na Itália.

Ainda antes de os Estados Unidos entrarem oficialmente no conflito, em 1941, seria a vez do genial Charles Chaplin, com sua crítica arrebatadora ao fascismo em seu primeiro filme falado: o clássico *O grande ditador* (1940). Chaplin – cujo principal personagem, o “Vagabundo”, sempre teve o característico bigode que Hitler também usaria – produziu e estrelou a obra que trouxe ao público o que ainda não era do conhecimento de muitos: a perseguição nazista aos judeus.



Charles Chaplin em O grande ditador

Não se sabe se Hitler viu o filme (existem relatos de que ele assistia a produções americanas, como ... *E o vento levou*, em seu cinema privado na chancelaria do Reich), mas *O grande ditador*, por razões óbvias, não foi exibido na Alemanha, que, em 1940, parecia certa da concretização do sonho nazista de conquistar a Europa e, depois, o mundo.

Artistas em ação

Após a entrada dos Estados Unidos na guerra, Hollywood também aderiu ao combate, enaltecendo a luta da liberdade e democracia dos Aliados contra o totalitarismo do Eixo. Um sem-número de artistas contribuiu para a propaganda antieixo: Bing Crosby, Stan Laurel e Oliver Hardy em *O gordo e o magro*; Moe, Jerome e Shemp em *Os três patetas*; Gary Cooper e Clark Gable, sem falar em

estrelas como Marlene Dietrich – lendária atriz alemã que fugiu do nazismo –, Joan Crawford, Judy Garland, Betty Davis e Carmen Miranda, entre outras.

Inúmeros filmes foram produzidos com o claro propósito de levantar o moral e mobilizar a população no esforço de guerra, mostrando heróis e seus feitos espetaculares. Sem deixar de desmoralizar as forças oponentes, personificando os alemães e japoneses como seres bestiais, desprovidos de alma e compaixão.

Dentre os destaques do cinema feito nos tempos de guerra, *Casablanca* (1942) é um dos mais lembrados. Humphrey Bogart e Ingrid Bergman cativaram a todos com sua história de amor no Marrocos do regime Vichy, dominado pelos nazistas no encalço da Resistência francesa. Em *Cinco covas no Egito* (1943), o cinema americano tentou demolir a imagem do general Rommel, retratando-o como um típico nazista sem escrúpulos e torturador.

Também em 1943 estreava *Sa-hara*, dessa vez com Humphrey Bogart no papel de um heroico comandante de tanque perdido nas areias do deserto, mas disposto a lutar contra os alemães do Afrikakorps. O célebre bombardeio à capital japonesa, em abril de 1942, como represália ao ataque a Pearl Harbor, foi tema de *Trinta segundos sobre Tóquio* (1944), com Spencer Tracy no papel do destemido coronel Doolittle, que treinou e comandou uma esquadrilha de B-25 decolando do porta-aviões USS Hornet para o ataque suicida.

Escapismo e política

O melhor exemplo da “política de boa vizinhança” dos Estados Unidos com países latinos – alguns abertamente pró-Eixo – foi o uso da imagem e popularidade da superestrela da época, Carmen

Miranda. Cantora e atriz, ela estrelou 14 filmes produzidos entre 1939 e 1945, sendo a atriz mais bem paga dos anos 1940.

Em plena guerra, outro ícone do cinema, Walt Disney, lançou várias de suas animações mais famosas, como *Pinóquio*, *Fantasia*, *Dumbo* e *Bambi*, aliviando um pouco as plateias do conflito sangrento que prosseguia no mundo. Aproveitando a popularidade de Disney, o governo americano encomendou um desenho animado para também incrementar as relações com o Brasil. Em 1942, Disney lançou *Alô, amigos!*, no qual estreava o papagaio Zé Carioca. Em 1944, outro desenho animado com seus personagens em cenários latino-americanos era lançado: *Você já foi à Bahia?*. Nessa época, em visita ao Brasil, Walt Disney mandou que sua equipe fizesse um desenho do símbolo da FEB (a famosa cobra fumando), só que empunhando dois enormes revólveres...



Carmen Miranda em Entre a loura e a morena

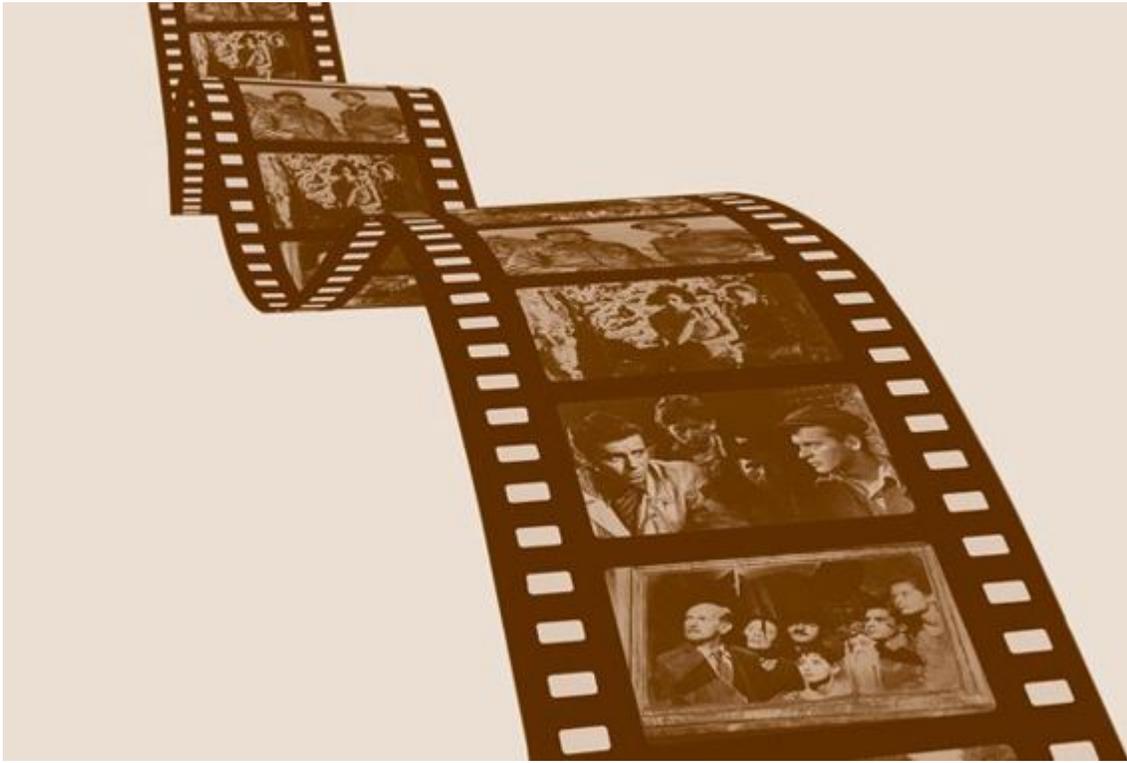
Na Alemanha, o cinema durante o regime nazista era totalmente controlado. Os noticiários cinematográficos escondiam do grande público as acachapantes derrotas alemãs depois da desastrosa campanha nos Bálcãs em 1941. Um fato curioso foi a produção do filme *Kolberg* (1945), sobre o episódio da heroica resistência dessa cidade, comandada pelo coronel prussiano August von Gneisenau, contra as forças de Napoleão em 1807. Com filmagens iniciadas em 1943, o filme usou milhares de soldados trazidos do *front* para servir como figurantes. Mesmo a um custo desastroso para o alto-comando alemão, solapado em homens e reservas para lutar, Goebbels acreditava na mensagem de resistência que o filme poderia passar ao povo na defesa do país. Em pleno caos que precedia a queda de Berlim, o filme estreou em 1945 nos poucos cinemas que restavam de pé na Alemanha.

Logo após a derrocada nazista, o cinema não foi capaz de fazer o povo alemão fugir da terrível verdade dos filmes que mostravam as pilhas de corpos de prisioneiros mortos em campos de extermínio. As forças de ocupação promoveram sessões de cinema, obrigando os alemães a verem as cenas horripilantes filmadas em Auschwitz, Dachau, Belsen, Birkenau e Belzec, dentre outros.

Com o final da Segunda Guerra, a indústria do cinema ainda viveria o apogeu das produções que retratam esse momento crucial da História, aproveitando-se de fatos relevantes ou baseando--se em romances, biografias e narrativas das mais diversas, resultando em filmes que se tornaram marcos do cinema.

(*Grandes Guerras*, junho de 2008.)

Entre a arte e a pipoca



Nos anos seguintes ao final da Segunda Guerra, a indústria cinematográfica produziu muitos filmes sobre o conflito. As inúmeras histórias originadas nas frentes de batalha forneceram material inesgotável para roteiristas, diretores e estúdios de vários países, que produziram dramas, comédias e romances sobre os conturbados anos de 1939 a 1945. O gênero que mais se associou aos filmes de guerra foi, sem dúvida, o de ação, mostrando homens de uniforme e combates em terra, mar e ar, romanceados ou baseados em fatos reais. Mas o extenso capítulo sobre o cinema e a Segunda Guerra tem vários exemplos de filmes que entraram para a história do cinema, além de tantos outros célebres filmes de ação, mais voltados para o grande público de “comedores de pipoca”.

Antes de falar sobre as principais unanimidades, vale a pena lembrar alguns exemplos importantes de filmes de arte. Os nazistas

mal tinham saído de Roma quando Roberto Rossellini filmou *Roma, cidade aberta* (1945), considerado o primeiro exemplo do “cinema verdade” (neor-realismo) italiano. Em condições muito limitadas, o diretor usou os próprios habitantes da cidade nas filmagens, mostrando o drama dos *partisans* em escaramuças com os alemães, e o vingativo acerto de contas com os colaboracionistas. Rossellini também fil-mou o drama *Paisà* (1946), sobre o dia-a-dia de combatentes e da população durante a guerra em seu país.

Já o diretor polonês Andrzej Wajda fez uma trilogia sobre a Segunda Guerra, com os filmes *Geração* (1954), *Kanal* (1956) e *Cinzas e diamantes* (1958), narrando várias passagens sobre a resistência polonesa durante a inclemente ocupação nazista. Em 2007, Wajda voltou a abordar a guerra com o dramático *Katyn*, sobre o covarde massacre de mais de 8 mil oficiais do Exército polonês durante a ocupação russa, em 1940. Já o clássico *Hiroshima, meu amor* (1959), de Alain Resnais, faz uma reflexão sobre a primeira tragédia nuclear da História, num drama de narrativa poética da chamada *nouvelle vague* francesa. A produção franco-americana, *Paris está em chamas?* (1966), de René Clement (com roteiro de Francis Ford Coppola e Gore Vidal), relata a dramática retirada alemã da capital francesa, quando o general Von Choltitz recebeu ordens diretas de Hitler para destruir a cidade. O título do filme (baseado no livro) foi a pergunta feita pelo führer a seus comandados durante a humilhante retirada. A resposta está no filme...

O julgamento de Nuremberg (1962) é um clássico americano que apela para a inteligência, no lugar de balas e bombas. Filmado em preto-e-branco, o filme mostrou o julgamento dos juízes alemães acusados de favorecer o regime nazista. A lista de filmes de arte que abordam a Segunda Guerra poderia se estender por páginas e páginas, desde *O diário de Anne Frank* (1959), de George Stevens, e

Duas mulheres (1960), de Vittorio De Sica, até as recentes produções de diretores como Steven Spielberg, com *Império do sol* (1987) e *A lista de Schindler* (1993), ou *O pianista* (2002), de Roman Polanski.

Filmes de ação

Passando para os filmes de ação, os anos 1960 viram uma série de superproduções com elencos estelares e orçamentos milionários, como *O mais longo dos dias* (1962), *Fugindo do inferno* (1963) e *Uma batalha no inferno* (1965), só para citar alguns. *Fugindo do inferno*, inspirado na fuga de prisioneiros aliados de um campo alemão, consagrou o subgênero “filmes de campos de prisioneiros”, ao lado de *Inferno nº 17* (1953), de Billy Wilder. *A ponte do rio Kwai* (1957) é um dos filmes mais lembrados no assunto, com o lendário personagem de Alec Guinness, um irreduzível coronel inglês, liderando seus homens num campo de prisioneiros de guerra japonês em plena selva da Indochina, enfrentando seus algozes com honra e brio. *A guerra de Hart* (2002), com Bruce Willis, retomou de forma brilhante o tema.

Um aspecto curioso da fase inicial dos filmes sobre a Segunda Guerra era a falta de rigor na direção de arte das filmagens. Detalhes como veículos, uniformes e armas ficavam de lado. Em *Uma batalha no inferno*, por exemplo, baseada na ofensiva alemã nas florestas das Ardenas, em dezembro de 1944, os tanques alemães usados no filme eram modernos M-60 Patton americanos... Uma exceção é *Batalha britânica* (1969), que contou com a assessoria de aviadores veteranos para supervisionar as cenas aéreas, feitas com mais de cem aviões de época, entre Spitfires, Hurricanes, Heinkels e Messerschmitts. Outro filme impecável no

roteiro e direção de arte foi *Memphis belle* (1992), sobre a última missão de um B-17 e sua jovem tripulação.

Muitos atores se firmaram na história desses filmes com unanimidade. Dentre eles, Audie Mur-phy, o soldado americano mais condecorado da Segunda Guerra, que fez carreira no cinema, com mais de quarenta filmes, muitos deles sobre guerra. O mais conhecido é *Terrível como o inferno* (1955), que ficou durante anos como a maior bilheteria do cinema, desbancada apenas por *Tubarão*, em 1977.

O grande ídolo John Wayne, além de sua mítica figura de caubói, foi um dos mais conhecidos atores de filmes de guerra. Foi protagonista de *Esquadrilha mortal*, *Asas de águia*, *Águas traiçoeiras*, *Mares violentos* e muitos outros, sempre no papel de intrépido soldado, aviador ou marinheiro que resolvia a parada no final.

Outro ator cujo semblante lem-bra instantaneamente seus pa-péis em filmes do gênero é Lee Marvin, como em *Os doze condenados* (1967), em que chefiou um pelotão de foras-da-lei que ganharia a liberdade caso cum-prisse uma missão suicida, além do excelente *Agonia e glória* (1980), em que estava no comando de um pelotão da 1ª Divisão de Infantaria americana, a "Big Red One".

Requintes cênicos

Ao longo dos anos, as produções se esmeraram nas reconstituições de época. Alguns filmes importantes foram baseados em fatos reais, com requintados efeitos cênicos, como os clássicos *Tora! Tora! Tora!* (1970) e *Midway* (1976), ambientados no *front* do Pacífico. O primeiro, uma superprodução nipo-americana sobre o ataque a Pearl Harbor, contou com a supervisão histórica do general Minoru Genda,

um dos militares japoneses que planejaram o ataque-surpresa em 1941.

Já *Midway* relatou grandiosamente essa batalha decisiva no Pacífico, com Charlton Heston, Henry Fonda e Toshiro Mifune no elenco. Mas o grande apelo foi o uso de sonorização especial nas salas de exibição, chamado de *sensurround*, que fazia a plateia tremer com o barulho dos motores de aviões, tiros e explosões. Usando muitas cenas de arquivo em cores, o filme não evitou algumas pequenas gafes, como ao mostrar aviões que ainda não estavam em uso na época da batalha (*Hellcats* e *Corsairs*), travada em 1942.

Um ótimo exemplo dos muitos filmes adaptados de livros foi *Uma ponte longe demais* (1977), da obra homônima de Cornelius Ryan. Um elenco estelar descreve a desastrosa Operação Market Garden, com cuidadosa direção de arte e correção histórica. *Patton: rebelde ou herói?* (1970) trouxe George C. Scott como o lendário general americano, papel que lhe rendeu o Oscar de melhor ator – que ele recusou. *A cruz de ferro* (1976), de Sam Peckinpah, conhecido por explorar a violência em seus filmes, apresenta as agruras de um pelotão alemão na temida frente russa, com ótima reconstituição de época.

Avaliando as mensagens recebidas dos leitores de *Grandes Guerras* sobre os filmes da Segunda Guerra mais lembrados, apontamos ainda algumas unanimidades, como a produção ale-mã *Barco, inferno no mar* (1981), que relatou o drama da tripulação de um U-Boat nazista ao longo de três angustiantes horas de duração. Outro é o filme que recolocou o gênero guerra nos cinemas: *O resgate do soldado Ryan* (1998), mais uma produção esmerada de Steven Spielberg, com a antológica cena de abertura retratando o Dia D. *Além da linha vermelha* (1998), mostra de forma brilhante o velho dilema entre comandantes e comandados no cruel *front* do Pacífico.

As duas recentes produções do diretor Clint Eastwood sobre a batalha de Iwo Jima – *A conquista da honra* e *Cartas de Iwo Jima* (2006) – confirmam o sempre renovado interesse sobre a Segunda Guerra.

Na opinião de fãs mais radicais, o discutido “melhor filme de guerra” não existe ou ainda será filmado. Um exemplo é a produção, prevista para 2009, de *Valquíria* – codinome do com-plô para matar Hitler em julho de 1944 –, estrelado por Tom Cruise no papel do coronel conspirador Von Stauffenberg.

(*Grandes Guerras*, agosto de 2008.)

No *front* da informação



Joel Silveira, jornalista, correspondente de guerra da FEB, se tornou escritor famoso

Durante a Segunda Guerra, um grupo muito especial de pessoas lutou sem armas para trazer os fatos importantes do conflito aos olhos, ouvidos e corações do mundo: os correspondentes de guerra. Jornalistas, fotógrafos, locutores de rádio e mesmo alguns conhecidos diretores de cinema engajaram-se na batalha pela

informação, usando as ferramentas disponíveis na época: a caneta, o rádio e as câmeras. Somaram-se à máquina de propaganda aliada para legitimar o esforço de guerra perante o público e aumentar o moral das tropas, até a esperada “vitória final”.

O editor da célebre revista americana *Life* à época, Will Lang Jr., foi um dos grandes responsáveis pela divulgação do trabalho de muitos correspondentes. A *Life* serviu como uma assustadora bola de cristal, mostrando a sequência dos episódios históricos que prenunciaram a Segunda Guerra, como a invasão da China pelo Japão, a Guerra Civil Espanhola e o expansionismo nazista na Europa.

Em 1938, o lendário correspondente de rádio americano Edward R. Murrow estava em Viena, quando Hitler anexou a Áustria, e conseguiu driblar as rígidas restrições aos jornalistas estrangeiros. Mais tarde, com a guerra deflagrada, narrou ao vivo os ataques da Luftwaffe na *blitz* sobre Londres, em 1940. Num dos momentos mais dramáticos de sua carreira, já no final do conflito, narrou os horrores do campo de extermínio de Buchenwald: “Narrei o que vi e ouvi, parcialmente. Na maior parte, não tenho palavras”.

Fora de foco

A narrativa de Murrow só encontrou paralelo nas fotos primorosas de Robert Capa. Suas imagens do desembarque do Dia D entraram para a história. Das 108 fotos que tirou, apenas 11 foram ampliadas, pois a pressa do revelador em Londres para secar os negativos acabou estragando a maioria dos filmes. Mesmo assim, a *Life* deu a capa e publicou as fotos, explicando estarem “ligeiramente fora de foco” por causa das mãos trêmulas do fotógrafo no meio da ação. Revoltado, Capa escreveria mais tarde uma biografia com o título *Slightly out of focus* (Ligeiramente fora de foco), na qual afirmou:

“Se sua foto não está boa o suficiente, é porque você não estava perto o suficiente”. Depois de sobreviver à Segunda Guerra, Capa morreu em 1954, ao pisar numa mina, quando cobria o conflito que precedeu a Guerra do Vietnã, na Indochina.

A cobertura jornalística da guerra foi reinventada na escrita simples, porém carregada de realismo, do jornalista Ernie Pyle. Suas crônicas eram muito esperadas no jornal oficial distribuído para os soldados americanos, o *Star and Stripes*. Com a guerra se aproximando de seu fim na Europa, Pyle foi cobrir a frente do Pacífico, onde morreu em abril de 1945, com uma rajada de metralhadora, na ilha de Okinawa. Ironicamente, Pyle dizia que o melhor correspondente é aquele que sobrevive para narrar a história. Outra forma de descrever a realidade cruel da guerra eram os desenhos satirizando o dia--a-dia do soldado. Assim pensava Bill Mauldin, artista que retratou o GI em inúmeros esquetes. Seus personagens Willy e Joe, este-reótipos dos *dog face* (apelido dos GIs), foram capa da *Life*. Numa ocasião, quando fez graça com a rigidez do general Patton – um defensor do uso da gravata pelo soldado –, foi ameaçado de corte marcial. Mas o próprio Eisenhower o defendeu, mandando Patton deixá-lo em paz.

Ernest Hemingway também frequentava os campos de batalha da Segunda Guerra, na pele de correspondente da revista *Collier's*. Cobriu a luta na França, chegando alguns dias depois do Dia D. Causou polêmica ao narrar que participara de ações de guerra, lançando granadas em um posto da SS. Depois, juntou--se à Resistência francesa durante a liberação de Paris e acabou levado à corte marcial por usar armas, o que era proibido aos correspondentes.

Servindo pelo Brasil e escrevendo para jornais da época, alguns correspondentes de guerra brasileiros tornaram-se muito conhecidos, como Joel Silveira (*Diários Associados*), Egydio Squeff

(*O Globo*) e Rubem Braga (*Diário Carioca*). Terminada a guerra, Silveira e Braga firmaram-se como grandes escritores.

Alguns diretores de cinema de Hollywood foram requisitados pelo Exército americano para retratar a guerra. John Huston fez um documentário sobre as ações na Itália e sobre a reabilitação de ex-combatentes. Frank Capra fez uma série de documentários de propaganda, para explicar aos americanos o porquê da luta. George Stevens filmou em cores o documentário *Do Dia D até Berlim*.

Esses heróis sem armas lutaram bravamente para que os fatos chegassem ao público. Seus esforços foram importantes na enorme engrenagem que moveu os Aliados para vencer as forças do Eixo.

(*Grandes Guerras*, março de 2007.)

Liberdade sobre esteiras



Tanque Sherman M-4

Mesmo antes de entrarem definitivamente na Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos voltaram seu gigantesco parque industrial para a produção de armamentos. O resultado dessa investida é que o país deixou para a história das guerras uma série de lendários aviões, veículos e navios, criados na urgência de combater a ameaça expansionista das potências do Eixo. Dentre as lendárias máquinas militares fabricadas em massa durante o conflito, destaca-se o tanque médio mais produzido pelos americanos e usado em todos os *fronts* da época: o Sherman M-4.

Esse tanque não era nenhum primor de *design*. Afinal, foi concebido com a ideia principal de facilitar a produção em massa, a

começar por seu motor radial de nove cilindros, escolhido para equipar o M-4 por ser encontrado em grande quantidade naquele momento – era o mesmo motor usado em alguns aviões da época. Mais tarde, outros motores mais convencionais seriam usados.

Cabe lembrar que os Estados Unidos estavam bem atrasados no conceito de tanques, especialmente em comparação com os alemães e os russos. O Sherman já nasceu defasado, criado a partir de projetos de tanques obsoletos em *design*, como o M3 Lee/Grant. (Uma curiosidade: os ingleses é que batizaram os tanques fabricados pelos americanos com os nomes de generais famosos da Guerra da Secessão, como por exemplo Stuart, Lee, Grant, Jackson e Sherman.)

O M-4 foi resultado da pressa dos americanos de colocar em ação um tanque médio que pudesse chegar aos campos de batalha, contando com os meios de produção possíveis na época. Em pouco tempo, os M-4 eram testados no Norte da África e na frente russa, enviados pelos Estados Unidos em apoio a seus aliados. Mas, ao entrar em ação, as fraquezas do Sherman ficaram evidentes: o armamento e a blindagem eram insuficientes para fazer frente aos tanques e armas antitanque alemãs. O canhão de 75 mm e a blindagem frontal de apenas duas polegadas deixavam o M4 fragilizado frente ao inimigo. Outro ponto fraco era a facilidade com que se incendiava, justificando o apelido de “Ronson” (nome de um isqueiro canadense cujo anúncio dizia: “sempre acende de primeira”). O potencial de incêndio do M-4 é motivo de controvérsia. Há quem atribua esse ponto fraco ao tipo de combustível usado por ele – gasolina –, mas o célebre T-34 russo, movido a diesel, também pegava fogo facilmente ao ser atingido.

Cinco contra um

As deficiências do Sherman não diminuíram o valor e o heroísmo daqueles que o dirigiam. Cinco homens eram necessários para pilotar esse tanque. Uma de suas melhores virtudes era a velocidade e a capacidade fora--de-estrada, em comparação com os tanques alemães. Relatos dramáticos das tripulações mostram como era perigoso encarar as forças de infantaria e suas temíveis *panzerfaust* e *panzershrek*, armas antitanque semelhantes à bazuca, assim como os encontros com outros tanques inimigos muito superiores em *design* e poder de fogo: os lendários Panther, Tiger I e II. A sorte dos aliados era que havia superioridade numérica de cinco Shermans para cada tanque alemão, o que proporcionava melhores táticas de cerco e aniquilação das forças blindadas oponentes. Mesmo assim, havia grandes perdas de tanques e tripulações. Regimentos de resgate e manutenção de blindados tinham a missão macabra de retirar os restos mortais das tripulações de dentro dos tanques avariados, que eram então reconicionados e colocados em ação outra vez. Isso causava extremo desconforto para as novas tripulações, que não gostavam de receber tanques reformados com os "fantasmas" de outra tripulação em seu interior.

Mesmo levando-se em conta que o Sherman era um veículo bastante confiável, uma estatística assustadora indica que 75% dos tanques ficavam fora de ação por quebras e defeitos mecânicos. O que pouca gente sabe é que as tripulações de blindados recebiam ordens para evitar a todo custo o confronto com outros tanques, pois o papel do Sherman era dar apoio à infantaria. O confronto entre tanques cabia aos pelotões caça-tanques, ou *tank killers*, blindados concebidos para esse tipo de engajamento, com canhões de 90 mm montados numa torre aberta, como era o caso do M-10 Achilles e do M-36 Jackson, construídos com a mesma plataforma do Sherman.

Os ingleses fizeram algumas melhorias no Sherman, seja usando o eficiente canhão de 17 libras, batizado de Firefly (vaga-lume), seja nos aparatos geniais criados pelo general inglês Percy Hobart especialmente para o Dia D: limpa-minas, lança-chamas, lançador de pontes e desenrolador de tapetes de lona, usados com grande eficiência durante o desembarque nas praias da Normandia, em 6 de junho de 1944.

O Sherman M-4 foi fabricado em diversas versões, na maioria, em fábricas de trens. Sua estrutura era fundida em formas arredondadas. Posteriormente, para facilitar a fabricação, apenas soldavam-se chapas retas. Foram muitos os modelos e subtipos fabricados, causando até hoje confusão a quem tenta identificá-los, mesmo entre especialistas nesse tanque. Mas seu perfil alto e com a torre arredondada era inconfundível. Cerca de 50 mil unidades foram produzidas até o final de 1945, o que o torna o segundo tanque mais produzido da História, atrás apenas do T-34 russo (cerca de 55 mil).

A simples visão de um Sherman era festejada pelos fuzileiros navais no *front* do Pacífico. Em plena selva tropical, o tanque ajudava nas escaramuças e nos confrontos com os japoneses. A versão lança-chamas era muito temida. Da mesma forma, na Itália, os pracinhas da FEB lutaram lado a lado dos Shermans da 1ª Divisão Blindada Americana, nas várias tentativas da tomada de monte Castelo.

Mesmo com todas as deficiências de projeto, o Sherman tornou-se símbolo das tropas blindadas aliadas. Ele representava a liberdade em cada vilarejo que adentrava na Europa, no longo e dramático caminho percorrido desde o Dia D, em 1944, até a queda de Berlim, em 1945.

(*Grandes Guerras*, janeiro de 2007.)

A revolucionária engenharia de guerra nazista



Caça alemão Me-262

Um capítulo da Segunda Guerra de grande apelo diz respeito à capacidade e genialidade dos nazistas em projetar e produzir máquinas bélicas. Os alemães eram mestres em conceber verdadeiras obras-primas de engenharia mecânica, unindo funcionalidade e *design*, que resultaram em máquinas de reconhecida beleza e alto poder de destruição, sob a forma de armas, navios, aviões e até foguetes. Assim, criaram-se lendas dos campos de batalha. Para tal, homens extremamente qualificados manejavam máquinas eficazes, levando a arte da guerra ao mais alto patamar na História, o que exigiu dos Aliados um esforço

monumental para pôr fim ao “Reich dos mil anos”, idealizado pelos nazistas.

Quando o regime nazista resolveu burlar as restrições armamentistas impostas à Alemanha depois da Primeira Guerra, as Forças Armadas alemãs (Heer) começaram a ser reequipadas com modernas máquinas e treinadas na nova doutrina militar, para aplicar o conceito de guerra rápida. Conceito testado com sucesso na Guerra Civil Espanhola, nos anos 1930, e depois aplicada em 1939, na invasão da Polônia, com eficiência mortífera: a guerra-relâmpago. Para aplicar esse conceito moderno, eram necessários também equipamentos modernos, como aviões e tanques, pela primeira vez usados em conjunto pelos alemães. A nova doutrina de guerra, defendida em tese e aplicada na prática pelo general Heinz Guderian, até hoje orienta as táticas de guerra modernas.

A infantaria, mãe de todas as armas, é a que mais necessita de meios para ganhar terreno e firmar posição. E para o infante alemão foram criadas algumas das melhores armas de fogo da História. As metralhadoras MG-34 e MG-42 tinham vazão de tiro muito superior à das similares aliadas, eram mais leves e mais fáceis de manusear. A pólvora usada pelos alemães foi aperfeiçoada para produzir menos fumaça. Assim, no campo de batalha, era difícil identificar a proveniência dos tiros. A ponteira no cano das metralhadoras foi projetada para dissipar o fogo da munição e não denunciar a posição do atirador. As armas portáteis alemãs também eram reconhecidamente bem projetadas e funcionais, como as lendárias pistolas Luger e Walther PPK. O fuzil Mauser Kar98k era tão confiável que se tornou a arma-padrão da Wehrmacht durante toda a guerra. Já no final da guerra, os alemães precisavam de uma arma equiparável à ótima metralhadora russa PPSH-41, de excelente precisão e vazão de tiro, e acabaram projetando o primeiro rifle de

assalto da História, o StG-44, avô dos rifles atuais, como o M-16 americano e o AK-47 russo.

Artilharia pesada

Em matéria de artilharia pesada, os alemães também escreveram história. Os gigantescos canhões ferroviários Dora e Gustav, com 80 centímetros de boca, atiravam projéteis de 2 toneladas a mais de 70 quilômetros de distância. O enorme morteiro Thor, montado sobre esteiras, tinha 54 centímetros de calibre e alcance de 7 quilômetros. Já o notório canhão de 88 milímetros tornou-se a mais famigerada arma do gênero e foi o mais temido pelos Aliados. Originalmente uma arma antiaérea, o canhão FlaK 88 era funcional e mortalmente preciso, mandando petardos de fragmentação ao encontro das esquadrilhas de bombardeiros aliadas que voavam a 10 mil metros de altura. Durante a guerra no Norte da África, os alemães descobriram a letal eficiência do “88” como arma antitanque. Batizado como PaK 88, era capaz de perfurar 15 centímetros de blindagem, a mais de 2 quilômetros de distância! E foi montado sobre tanques como canhão autopropulsado.

No mar, a Marinha nazista começou bem a guerra, mas não houve tempo de equipá-la com navios suficientes para superar ou mesmo equiparar-se ao poderio naval inglês – os alemães não chegaram a terminar a construção do único porta-aviões nazista, o *Graf Zeppelin*. Nomes de famosas belonaves da Kriegsmarine (Marinha de guerra), como o “courageado de bolso” *Graf Spee* (uma das primeiras naus de guerra equipadas com radar), *Bismarck*, *Prinz Eugen* e *Tirpitz*, entraram para a História, mesmo tendo sido, em sua maioria, postos a pique pelos ingleses. Além desses, os não menos famosos U-Boats escreveram uma página de terror afundando toneladas de navios aliados nos comboios do Atlântico Norte.

Nos céus da Europa, a Luft-waffe começou a guerra empregando aviões superavançados, fabricados em inúmeras linhas de montagem. Alguns dos melhores caças na história da aviação saíram das pranchetas de engenheiros alemães, como o Messerschmitt Bf-109, o Focke--Wulf Fw-190 e o primeiro caça a jato operacional da História: o Me-262.

Uma rápida análise do potencial destrutivo e da eficácia da máquina de guerra nazista causa, hoje, um estranho desconforto – e um grande alívio – a qualquer cidadão ao saber que a limitada quantidade de matérias-primas para a indústria alemã e a eficiente supremacia logística alia-da impediram que essas máquinas mortíferas nazistas fossem produzidas em maior quantidade e evitaram que o mundo caís-se nas mãos de Adolf Hitler e seus asseclas.

(*Grandes Guerras*, maio de 2007.)

O legado da engenharia bélica alemã



Foguete V-2

Não se pode falar da engenhosidade das máquinas de guerra nazistas sem mencionar os capacitados soldados que as operavam. Certamente, os engenheiros que conceberam as peças mortíferas sabiam que elas seriam manejadas por soldados extremamente qualificados. Atrás de cada máquina alemã havia um soldado bem treinado e doutrinado para o confronto, em qualquer lugar, a qualquer hora, sob qualquer clima. Não foi por acaso que a Segunda Guerra Mundial se arrastou durante quase seis anos na Europa. Diversas nações tiveram de somar forças para conseguir debelar um

exército numericamente inferior, mas altamente treinado e equipado. Mesmo hoje, por mais que custe a destruição de um equipamento militar, não existe perda material superior à perda humana. Um soldado exige tempo para ser preparado, um investimento demorado e muito mais caro do que qualquer máquina que seja fabricada. Assim, o soldado alemão fez valer a máxima de que os aliados lutaram contra o melhor exército do mundo, o que pôde ser comprovado nos campos de batalha.

Algumas ideias hoje empregadas por exércitos de forma corriqueira foram criadas pelos alemães durante a Segunda Guerra. Um exemplo é o uso da camuflagem, seja nas cores e nos padrões dos uniformes, seja na pintura de aviões e de veículos militares. Os alemães foram pioneiros na arte do mimetismo em campo de batalha. Outro exemplo de engenhosidade é o capacete alemão, cujo perfil facilmente identificava o soldado nazista. Era um primor de *design*, tanto que acabou influenciando o capacete usado na maioria dos exércitos atuais. As abas laterais do *stahlhelm* (capacete de aço) eram anguladas, de forma que a água da chuva não escorresse para dentro da gola do uniforme. Já utilizado no final da Primeira Guerra, o capacete alemão foi aprimorado e fabricado em larga escala. Pelo seu forte significado simbólico, acabou como um dos suvenires mais populares do pós-guerra, trazido para casa pelos combatentes aliados como verdadeiro "troféu de caça".

O jipe alemão conhecido como *kübelwagen* (ou "carro--banheira") foi uma genial adaptação do carro popular desenhado por Ferdinand Porsche, numa versão com tração nas quatro rodas para uso militar, projetado em fins de 1939 e fabricado até o final da guerra. Usando um revolucionário motor refrigerado a ar, foi muito empregado durante a campanha no Norte da África, assim como em todas as frentes de batalha alemãs. Pouco mais de 50 mil unidades foram produzidas, ante 700 mil do seu "rival" direto, o jipe americano.

Armas de vingança

Capazes de criar projetos tão simples e eficientes como o capacete de aço ou os caças a jato, os engenheiros militares alemães atingiram o mais alto estágio da tecnologia com as terríveis “armas da vingança”. Pela primeira vez na História, foguetes foram usados para bombardear a distância alvos inimigos. As temíveis bombas V-1 e V-2 foram precursoras dos mísseis de cruzeiro e balísticos. Mesmo com eficácia restrita, se comparadas aos bombardeios aliados sobre a Alemanha, as bombas V-1 e V-2 fizeram mais de 25 mil vítimas civis em cidades da Inglaterra e Holanda. Capturar os cientistas alemães que projetaram esses foguetes virou questão de honra entre os aliados ocidentais e russos. Ao final, Wernher von Braun, pai do projeto V-2, foi capturado pelos americanos e, mais tarde, foi um dos responsáveis pela chegada do homem à Lua, em 1969.

Nos momentos derradeiros da Segunda Guerra, a Alemanha insistia em lutar a qualquer preço, mesmo encurralada em dois *fronts*, com seu parque industrial reduzido a escombros. Hitler acreditava numa milagrosa reviravolta, baseado em promessas de seus engenheiros e suas máquinas revolucionárias. Em vão.

Muito se falou sobre o programa nuclear dos nazistas. O físico Albert Einstein, já exilado nos Estados Unidos no começo da guerra, escreveu uma carta ao presidente Roosevelt, alertando-o para a possibilidade de os alemães fabricarem uma bomba atômica. Depois de perder brilhantes cientistas, perseguidos por serem judeus, o programa nuclear alemão ficou defasado e carente de recursos. Outro problema era a obtenção de matéria-prima radioativa, pois o programa era baseado no uso de água pesada, uma substância de complexa fabricação, que utilizava deutério em vez de urânio. O fato é que até a destruição da usina produtora de água pesada num

bombardeio aliado, em 1943, o programa nuclear nazista representava uma ameaça real, caso conseguissem material radioativo suficiente para a fissão do átomo. Esse era o maior obstáculo para criar uma bomba nuclear alemã, pois conhecimento eles já tinham. Assim, a humanidade foi poupada de um desfecho diferente para a guerra. Caso os nazistas tivessem conseguido colocar uma ogiva atômica na ponta de um foguete V-2, hoje esta revista, possivelmente, seria escrita em alemão...

(Grandes Guerras, julho de 2007.)

BIBLIOGRAFIA SUGERIDA

Uma pequena bibliografia sobre o Dia D, a Segunda Guerra e a participação do Brasil no conflito:

ALVES, Vagner Camilo. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2002.

- ✎ Mais informações sobre como e por que o Brasil escolheu entrar na guerra.

AMBROSE, Stephen E. *Band of brothers: companhia de heróis*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

- ✎ Para quem só conhece a premiada série de TV, vale a pena ler este livro que originou o roteiro e foi lançado em 1992 pelo mais conhecido historiador americano sobre a Segunda Guerra.

_____. *O Dia D: 6 de junho de 1944 – a batalha culminante da Segunda Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

- ✎ Mais e melhores relatos sobre o Dia D.

BARONE, João Henrique. *Overlord, vitória sobre a Normandia*. Rio de Janeiro: Adler, 2002.

- ✎ Livro de fotos sobre as operações aéreas que garantiram o sucesso do desembarque Aliado no Dia D.

CARELL, Paul. *Invasão 44*. São Paulo: Flamboyant, 1965.

- ✎ Da clássica série sobre a Segunda Guerra dessa extinta editora, relato em primeira pessoa de um ex-combatente alemão que estava na Normandia na hora "H" do Dia D.

CLOSTERMANN, Pierre Henry. *O grande circo*. São Paulo: Flamboyant, 1966.

- ✎ A grande obra sobre a vivência desse brasileiro de coração que se tornou o maior ás da aviação francesa durante a Segunda Guerra. Espera-se que este livro seja relançado no Brasil.

COSTA, Sérgio Corrêa da. *Crônica de uma guerra secreta*. Rio de Janeiro: Record, 2005.

- ✎ Diplomata brasileiro relata como se tornou um espião à la James Bond, fotografando documentos que comprovaram as ligações da Argentina com os nazistas durante a guerra, além de mostrar os planos nazistas de dominar a região.

KLADSTRUP, Don; Kladstrup, Petie. *Vinho e guerra*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

- ✎ Várias histórias incríveis de como um dos maiores tesouros e orgulho nacional da França – o vinho – foi motivo da cobiça dos nazistas.

MAXIMIANO, César Campiani. *Onde estão nossos heróis?* São Paulo: Atlas, 1995.

- ✎ Historiador especializado na FEB, compila os fatos sobre os ex-combatentes brasileiros e as razões pelas quais foram tão rapidamente esquecidos pelos governantes e pela população, depois de voltarem da guerra.

MOCELLIN, Fernando Pereyron. *A missão 60*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1971.

- ✎ Um aviador do “Senta a Pua” conta sua experiência nos céus da Itália.

MORAES, marechal J. B. Mascarenhas de. *A FEB pelo seu comandante*. São Paulo: Instituto Progresso Editorial, 1947.

- ✎ Relato do comandante da FEB sobre as ações e a participação da Força Expedicionária Brasileira no teatro de operações do

Mediterrâneo.

NETO, Ricardo Bonalume. *A nossa Segunda Guerra*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.

- ✎ Jornalista reconta sem "patriotada" a participação do Brasil na Segunda Guerra.

RYAN, Cornelius. *O mais longo dos dias*. Porto Alegre: L&PM, 2004.

- ✎ Até hoje, um dos clássicos sobre o assunto. Leitura obrigatória.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

- ✎ Apresenta todos os fatos sobre os torpedeamentos dos navios brasileiros por submarinos do Eixo.

Seitenfus, Ricardo. *O Brasil vai à guerra*. São Paulo: Manole, 2003.

- ✎ O envolvimento do Brasil no conflito sob o ponto de vista das relações econômicas e as consequências políticas das escolhas de Getúlio Vargas.

SILVA, Hélio. *1944: o Brasil na guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

- ✎ Uma linha de tempo apresenta os fatos que sucederam à declaração de guerra ao Eixo, desde 1943 até a volta dos pracinhas.

SILVEIRA, Joel. *O inverno da guerra*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

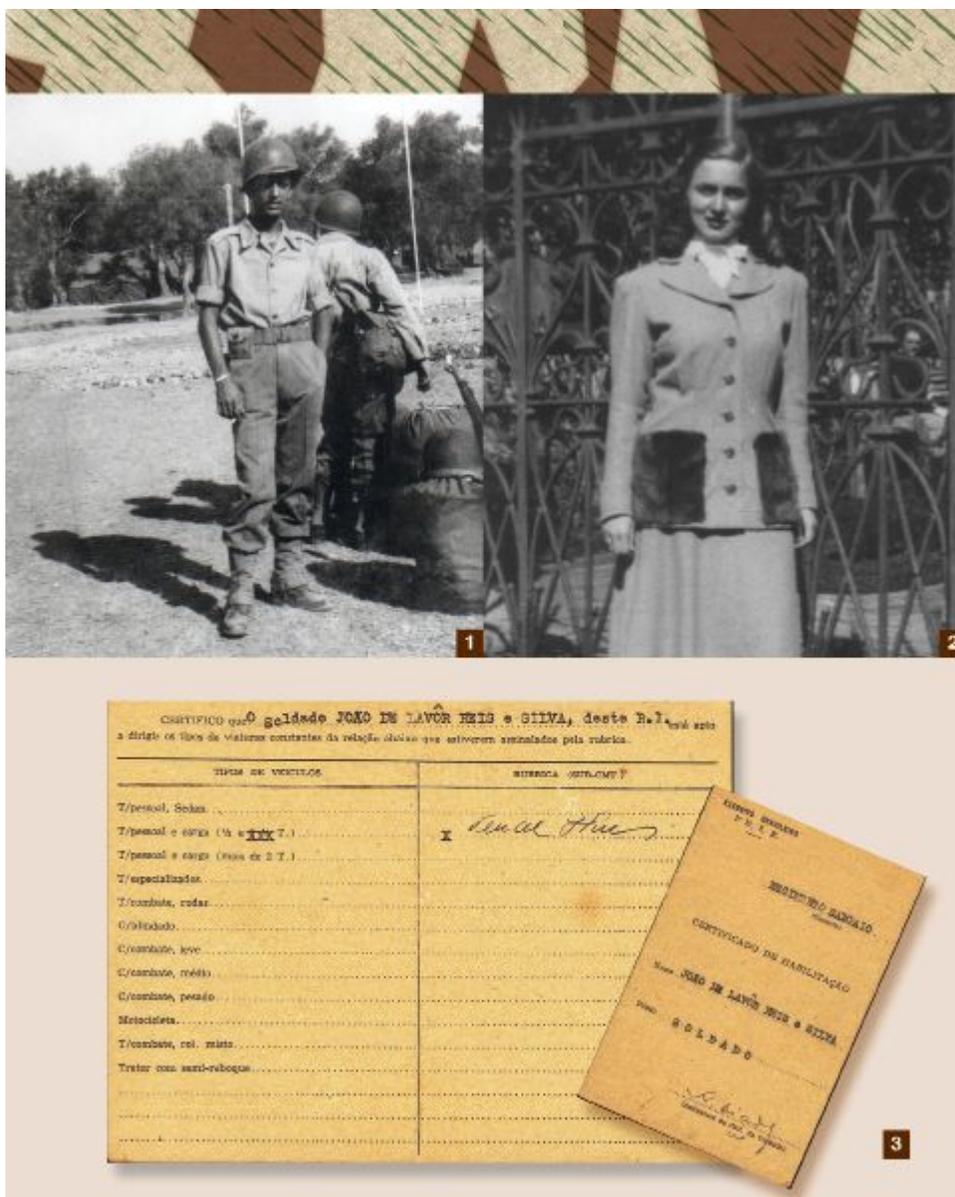
- ✎ As crônicas de um dos mais conhecidos correspondentes de guerra, que acompanhou a FEB ao longo dos oito meses na frente de combate.

STAFFORD, David. *Dez dias para o Dia D*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

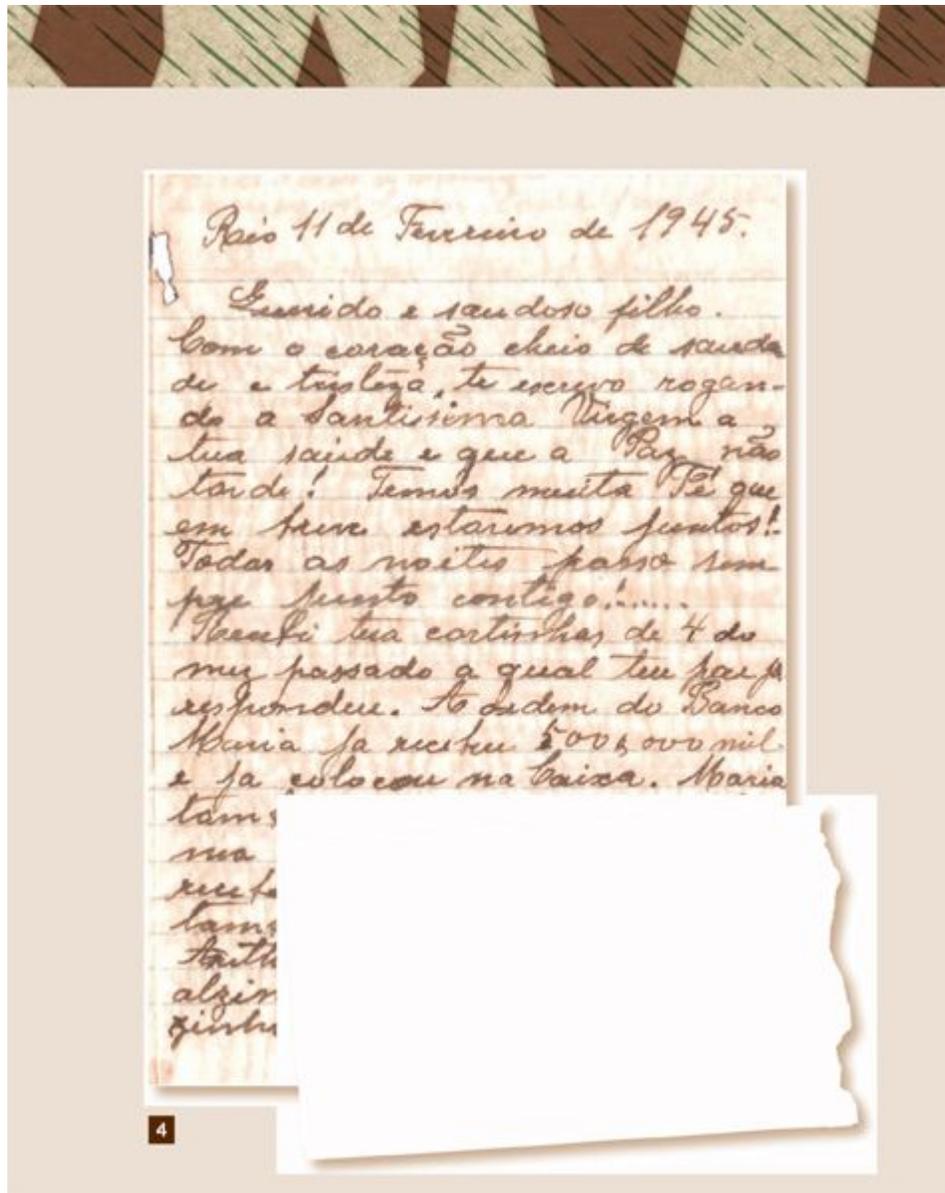
- ✎ Um relato emocionante dos dias que precederam o início da Operação Overlord.

UDIHARA, Massaki. *Um médico brasileiro no front*. São Paulo: Imprensa Oficial de São Paulo, 2002.

- ✎ Diário do médico nipo-brasileiro sobre a realidade do dia-a-dia durante a participação da FEB no conflito.



1. Meu pai numa rara foto, já na desmobilização da FEB na volta ao Brasil, no acampamento em Francolise (IT), jun./jul. 1945. 2. Mais um retrato da minha mãe na época em que conheceu meu pai, em 1942. 3. Carteira de habilitação militar, atestando que meu pai estava apto a conduzir veículos de 1/4 de tonelada, ou seja, jipes!



4. Carta da minha avó Alda para meu pai, escrita dez dias antes da tomada de monte Castelo (IT).



5. Diploma da Medalha de Campanha, recebida por todos os soldados que participaram de operações de guerra pela Força Expedicionária Brasileira (FEB).



6. Em 2008, no encontro anual de veículos militares antigos, em Curitiba (PR), vestido de "bandido" ao lado do Ford GP e do "clone" do fusca KDF alemão da Segunda Guerra. 7. Um raro blindado 4X4 Scout Car, que fez parte da minha coleção enquanto tinha espaço na garagem. 8. Minha coleção de capacetes originais da Segunda Guerra, com vários modelos alemães e americanos – estes, usados pela FEB.



9. Uma foto do estado em que estava *Giselle* antes da restauração, num sítio em Minas Gerais, no começo dos anos 1990. 10. *Giselle* dá uma carona para Os Paralamas, nov. 1999. 11, 12 e 13. O jipe Ford GP 1941 foi um modelo criado para testes que perdeu a concorrência para o Willys, mas que chegou a ser usado em serviço no início da guerra. Um veículo com mais de 68 anos tem lá seu charme...



14. Clostermann alimenta gansos num campo de pouso aliado francês, pouco depois do Dia D. 15. Clostermann no *cockpit* de seu segundo avião na guerra, um Hawker Typhoon. 16. Clostermann e eu nas filmagens de sua última entrevista. 17. Clostermann recebendo nossa comitiva, já na pista do aeroporto em Perpignan (FR).



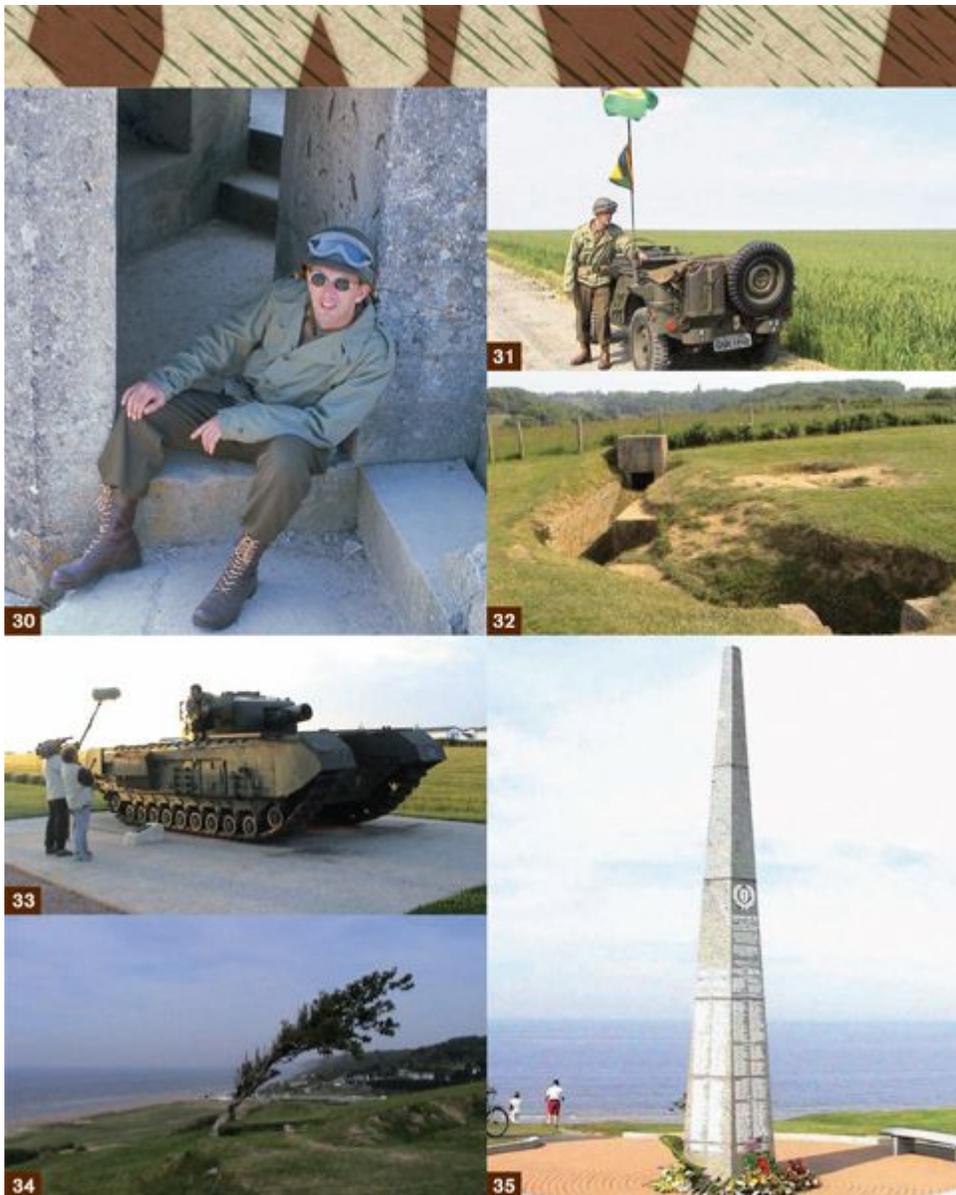
18. Jipes aguardando a saída de La Croix Saint Ouen (FR).
19. Jipes e Dodges WC-51 em La Croix Saint Ouen.



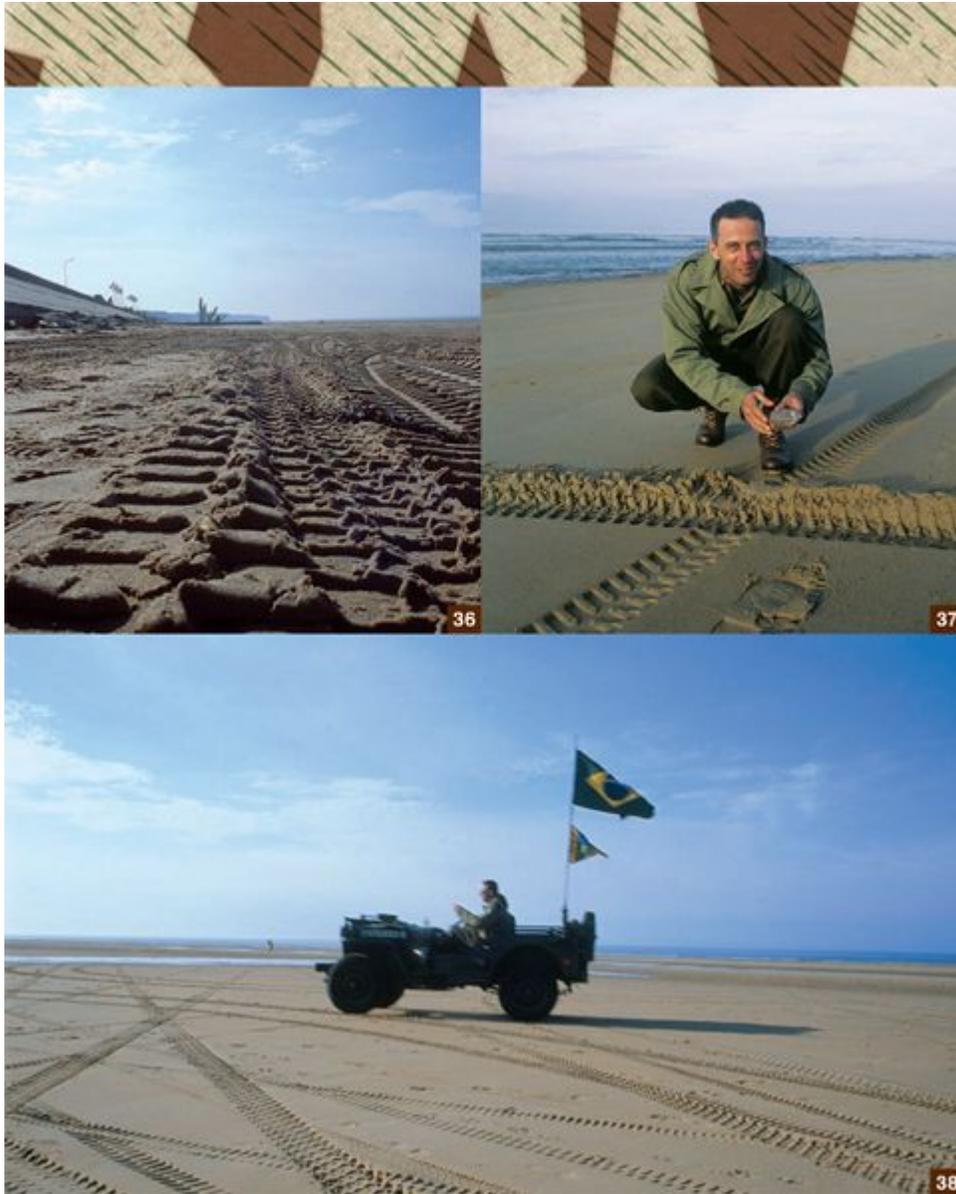
20. Placa indica direção de Utah Beach em Sainte-Marie-du-Mont (FR). 21. Barracas e clima de época no acampamento. Ao fundo, a sala de imprensa onde dormíamos. 22. Nosso acampamento em Utah Beach. 23. Mais um aspecto do nosso acampamento. Ao fundo, estrutura montada para as cerimônias oficiais. 24. Dentro de um *bunker* em Utah Beach.



25. Barcaça Higgins na entrada do museu de Utah Beach. 26. *Giselle* pega um bronze em Utah Beach. 27. Famosos obstáculos de tanques deixados em Utah Beach. 28. Marco zero da "Road to freedom" (Estrada para a liberdade), que começou em Utah Beach e acabou em Paris. 29. Caco Barcellos (esq.), eu e Victor, em Pointe du Hoc (FR).



30. *Bunker* em Pointe du Hoc. 31. Campo de trigo perto de Pointe du Hoc. 32. Túneis de ligação entre *bunkers* em Pointe du Hoc. 33. Tanque Churchill usado como monumento na praia Sword, perto de Ouistreham (FR). 34. Vista da extensão de Omaha Beach, em Colleville-sur-Mer (FR). 35. Marco em homenagem à lendária "Big Red One", em Omaha Beach.



36. As areias de Omaha Beach, riscadas por pneus militares. 37. Momento solene em que recolhi alguns saquinhos de areia de Omaha Beach, preciosos *souvenirs*. 38. Impossível descrever a sensação de rodar com *Giselle* nas míticas areias de "Bloody Omaha" (sangrenta Omaha).



39. Encontro em Omaha Beach. 40. Monumento em Omaha Beach. 41. Alguns GIs caminham em Omaha Beach. 42. Mais um momento de grande emoção: parado com meu jipe em frente à lendária ponte Pégasus (FR). 43. Em cima de um tanque Churchill, na praia Sword (FR).



44. Museu Pegasus Brigde, em Caen (FR). 45. Concentração de tanques na entrada de Sainte-Mère-Église (FR). 46. *Giselle* na praça de Sainte-Mère-Église, onde se nota a reprodução do paraquedista pendurado na torre da igreja. 47. Reencenação histórica dos grupos de "reenactment", presentes por toda parte. Muitos são chamados para participar da produção de filmes e documentários a respeito da guerra. 48. Veteranos da 82nd All American numa cerimônia em Sainte-Mère-Église.



49. Jacques Cheuiche sai da frente de um M18 Hellcat. 50. Frente a frente com um Sherman, depois da parada pelas ruas de Carentan (FR). 51. Um trator de canhões M4, que apareceu de repente na praia Gold, próxima do porto de Arromanches (FR). 52. *Giselle* em Arromanches, com um caixão de concreto do porto Mulberry ao fundo. 53. O veterano canadense Jean Devries recebe a medalha da Legião de Honra francesa.



54



55

54. Cerimônias oficiais em Arromanches, em 6 jun. 2004. 55. Engarrafamento de veículos militares da Segunda Guerra nos arredores do cemitério de Colleville-sur-Mer.



56. O solene cemitério de Colleville-sur-Mer. 57 e 58. Copio com *Giselle* a clássica foto de GIs no Trocadéro, com a torre Eiffel (FR) ao fundo.

Sobre o autor

SOBRE O AUTOR



João Barone é filho de um ex-combatente da FEB. Nasceu em 5 de agosto de 1962, e cursava licenciatura em ciências biológicas quando foi convocado por Herbert Vianna e Bi Ribeiro para ser o baterista dos Paralamas do Sucesso, em 1982. Além da música, tem grande interesse pela Segunda Guerra Mundial, escrevendo sobre o tema na coluna "Barone vai à guerra", na revista *Grandes Guerras*, da editora Abril. Já foi com seu jipe 1944 do Brasil até as areias da Normandia, onde rodou o documentário *Um brasileiro no Dia D*. Sobre a ambiguidade entre o mundo da música e sua paixão pela

guerra, declara: "Quem gosta mesmo de guerra só quer paz e amor!".

Créditos
Copyright © 2009 João Barone
Copyright "Barone vai à guerra" © *Grandes Guerras*

Diretor editorial **Marcelo Duarte**
Coordenadora editorial **Tatiana Fulas**
Assistente editorial **Karina Danza**
Projeto gráfico e diagramação **Ana Miadaira**
Edição de texto **Ernesto Yoshida**
Crédito das imagens **Antoine Laguerre (*still* das filmagens do
documentário *Um brasileiro no Dia D*)**
Bruno Algarve e Daisy Biagini (mapa)
Carlos Chagas (ilustrações)
Editora Abril (p. 132)
João Barone (arquivo pessoal)
LatinStock (p. 149)
William Rodrigues (p. 160, foto 6)
Preparação **Sylvia Corrêa**
Revisão **Telma Baeza G. Dias**
Ana Maria Barbosa
Alexandra Costa da Fonseca
Diagramação para ebook **Xeriph**

CIP – BRASIL. CATALOGAÇÃO NA FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

B244m

Barone, João

A minha Segunda Guerra / João Barone – São Paulo: Panda
Books, 2009.

1. Guerra Mundial, 1939-1945. I. Título.

08-4570.

CDD: 940.54

CDU: 94 (100) "1939/1945"

2009

Todos os direitos reservados à
Panda Books
Um selo da Editora Original Ltda.
Rua Henrique Schaumann, 286, cj. 41 – 05413-010 – São Paulo – SP
Tel./Fax: (11) 2628-1323
edoriginal@pandabooks.com.br
www.pandabooks.com.br