



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Zander Klüser

**A Guerra do Pacífico (1941-1945) em Mangá: a representação dos pilotos Kamikaze em  
Zero Eterno**

Florianópolis

2024

Zander Klüser

**A Guerra do Pacífico (1941-1945) em Mangá: a representação dos pilotos Kamikaze em  
Zero Eterno**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de História do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharelado e Licenciatura em História.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Roberto Voigt.

Florianópolis

2024

Klüser, Zander

A Guerra do Pacífico (1941-1945) em Mangá: : a representação dos pilotos Kamikaze em Zero Eterno / Zander Klüser ; orientador, Márcio Roberto Voigt, 2024.

77 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em História, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. História. 2. Guerra do Pacífico. 3. Kamikaze. 4. Mangá. 5. Zero Eterno. I. Voigt, Márcio Roberto. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em História. III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

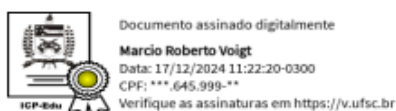
**ATA DE DEFESA DE TCC**

Aos dez dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e quatro, às quinze horas por videoconferência reuniu-se a Banca Examinadora composta pelo Professor Márcio Roberto Voigt, Orientador e Presidente, pelo Professor Victor Wolfgang Kegel Amal, Titular da Banca, e pelo Professor Icles Rodrigues, Suplente, designados pela Portaria nº 31/2024/HST/CFH do Senhor Chefe do Departamento de História, a fim de arguirem o Trabalho de Conclusão de Curso do acadêmico **Zander Klüser**, subordinado ao título: "**A Guerra do Pacífico (1941-1945) em Mangá: a representação dos pilotos Kamikaze em Zero Eterno**". Aberta a Sessão pelo Senhor Presidente, o acadêmico expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, o mesmo foi arguido pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas notas, tendo o candidato recebido do Professor Márcio Roberto Voigt a nota final .8,5., do Professor Victor Wolfgang Kegel Amal a nota final ....8,5.... e do Professor Icles Rodrigues a nota final ...8,5.....; sendo aprovado(a) com a nota final .....8,5.... O acadêmico deverá entregar o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, em versão digital à Coordenadoria do Curso de História até o dia dezessete de dezembro de dois mil e vinte e quatro. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pelo candidato.

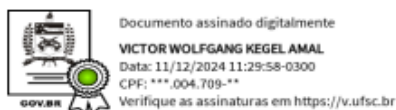
Florianópolis, 10 de dezembro de 2024.

Banca Examinadora:

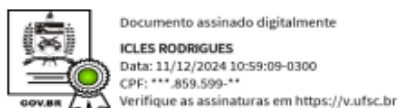
Prof. Márcio Roberto Voigt



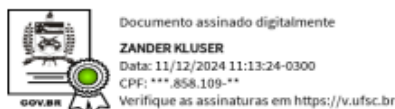
Prof. Victor Wolfgang Kegel Amal



Prof. Icles Rodrigues



Candidato Zander Klüser





UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**  
Campus Universitário Trindade  
CEP 88.040-900 Florianópolis Santa Catarina  
FONE(048)3721-9249-FAX:(048)3721-9359

Atesto que o acadêmico Zander Klüser, matrícula n.º 19104171, entregou a versão final de seu TCC cujo título é: A Guerra do Pacífico (1941-1945) em Mangá: A representação dos pilotos Kamikaze em Zero Eterno, com as devidas correções sugeridas pela banca de defesa.

Florianópolis 17 de Dezembro de 2024.



Documento assinado digitalmente  
**Marcio Roberto Voigt**  
Data: 17/12/2024 12:40:46-0300  
CPF: \*\*\*.645.999-\*\*  
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

---

Orientador

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer aos meus pais Adalberto Jorge Klüser, Priscila Coelho da Silva Klüser e ao meu irmão Ilgner Klüser pelo apoio e ajuda contínua a me manter no curso de História pela Universidade Federal de Santa Catarina e por proporcionar a mim um ambiente saudável em casa e ótimas condições para estudo.

Agradeço imensamente ao meu orientador Prof. Dr. Márcio Roberto Voigt que fez muito mais do que apenas me orientar no Trabalho de Conclusão de Curso, me apoiando muito no desenvolvimento desta pesquisa e dando muitos conselhos sobre o futuro do profissional de História, sempre pensando no meu futuro como professor e historiador e não somente na elaboração do trabalho. As conversas que tivemos nas reuniões foram muito produtivas e o resultado final desta pesquisa foi fruto de todo o aprendizado adquirido com a sua ajuda, ademais, a experiência que tive em suas aulas de Relações Internacionais foram as melhores que já tive na graduação.

Agradeço em especial ao meu amigo Prof. Msc. Marcos Francisco da Silva que me ajudou muito na elaboração deste trabalho, lendo esta pesquisa completamente, dando seus apontamentos e sempre estando disponível para sanar as minhas dúvidas, as nossas conversas diárias na academia sobre História foram um tempo importante pra mim e sou muito grato pelos seus conselhos que ajudarão a me tornar um professor e historiador melhor.

Agradeço também ao meu amigo e colega Victor Beltrame Schreiber por ter me dado o prazer de ter a sua amizade durante todo o curso, enfrentando todos os desafios da graduação sempre juntos e por sempre me agüentar quando eu falava de Guerra do Pacífico da forma mais intelectual possível. Agradeço também ao meu querido amigo Carlos Henrique Pinto da Silveira, uma amizade que nasceu de brigas e que hoje está quase uma década me apoiando, desde o meu tempo no Fundamental, os meus estudos para o Vestibular e até a elaboração deste trabalho, embora nunca tenhamos nos encontrado pessoalmente és o amigo que mais passou tempo ao meu lado.

Por fim, agradeço imensamente a todos os meus inscritos do canal História, Pacífico e Armas que sempre apoiaram o meu trabalho no Youtube e que lotam os comentários dos vídeos de elogios, o apoio de vocês é muito significativo para eu continuar trabalhando com a Guerra do Pacífico.

“A história inteira da vasta Guerra do Pacífico, no entanto, ainda não foi contada. Não se deve estudar uma guerra partindo de um só ponto de vista, mas examiná-la também do ponto de vista do inimigo” (OKUMIYA, 1966, p. 11).

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo abrir novas perspectivas sobre a atuação dos pilotos Kamikaze durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) por meio do mangá Zero Eterno de Naoki Hyakuta. A arte sequencial japonesa tem ganhado bastante destaque no Ocidente a partir do fim do Século XX e ela não se mostra apenas como um meio de entretenimento barato para a população, mas também possui potencialidade para ser usada como fonte de pesquisa, tendo em vista que os mangás representam diversos aspectos da cultura, política e sociedade do Japão. Ademais, pode representar o ponto de vista do escritor sobre determinado período histórico e Zero Eterno procura desconstruir o ponto de vista ocidental de que os pilotos Kamikaze eram fanáticos e ultranacionalistas. Esta pesquisa irá abordar o uso do mangá como fonte de pesquisa, a conjuntura da Guerra do Pacífico (1941-1945) em 1944 e como as Unidades Kamikaze surgiram em resposta ao novo conceito de guerra naval que predominou na luta pelo Pacífico e por fim analisará de forma crítica o mangá a partir de fontes históricas predominantemente japonesas sobre a guerra, buscando problematizar quais mudanças de perspectiva sobre a atuação dos pilotos Kamikaze que Zero Eterno proporciona.

**Palavras-chave:** Guerra do Pacífico; Guerra aérea; Kamikaze; Mangá,



## ABSTRACT

The present aims to open new perspectives on the actions of Kamikaze pilots during the Second World War (1939-1945) through the manga *The Eternal Zero* by Naoki Hyakuta. Japanese sequential art has gained considerable prominence in the West since the end of the 20th century and it is not only a means of cheap entertainment for the population, but also has the potential to be used as a source of research, considering that Mangas represent different aspects of Japanese culture, politics and society. In addition, they can represent the writer's point of view on a certain historical period. *The Eternal Zero* seeks to deconstruct the Western view that Kamikaze pilots were fanatics and ultranationalists. This research will address the use of manga as a research source, the context of the Pacific War (1941-1945) in 1944 and how Kamikaze Units emerged in response to the new concept of naval warfare that predominated in the fight for the Pacific and will finally analyze critically the manga from predominantly Japanese historical sources about the war, seeking to problematize what changes in perspective on the actions of Kamikaze pilots that *The Eternal Zero* provides.

**Keywords:** Pacific War, Aerial war, Kamikaze, Manga.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vazio e esquecimento .....	53
Figura 2 – Os Kamikaze eram terroristas? .....	54
Figura 3 – Kyuzo Miyabe prezava pela própria vida .....	56
Figura 4 – Viver é mais importante que tudo .....	57
Figura 5 – As perdas eram sentidas .....	60
Figura 6 – A diferença de forças .....	61
Figura 7 – Não seriam pessoas normais? .....	63
Figura 8 – Os pilotos Kamikaze eram “voluntários” .....	64
Figura 9 – As cartas dos pilotos Kamikaze .....	67
Figura 10 – O alvo dos Kamikaze .....	69
Figura 11 – A decisão de Miyabe .....	71

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>1</b>	<b>MANGÁ, UMA INTRODUÇÃO A ARTE SEQUENCIAL JAPONESA.....</b>	<b>16</b>
1.1	ASCENSÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO DOS MANGÁS.....	16
1.2	A RECEPÇÃO DOS MANGÁS NO BRASIL .....	20
1.3	O MANGÁ COMO FONTE DE PESQUISA.....	23
<b>2</b>	<b>AS BATALHAS AÉREAS NA GUERRA DO PACÍFICO (1941-1945).....</b>	<b>26</b>
2.1	A GUERRA AÉREA, OS PORTA-AVIÕES E O PAPEL DA AVIAÇÃO NA GUERRA DO PACÍFICO.....	26
2.2	O MITSUBISHI A6M ZERO E O DECLÍNIO DO PODER AÉREO JAPONÊS ..	33
2.3	O IMPACTO DA BATALHA DO MAR DAS FILIPINAS PARA O SURGIMENTO DAS UNIDADES KAMIKAZE .....	37
2.4	A ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DAS UNIDADES KAMIKAZE.....	42
<b>3</b>	<b>ZERO ETERNO: NARRATIVAS E REPRESENTAÇÕES DOS PILOTOS KAMIKAZE.....</b>	<b>50</b>
3.1	ANÁLISE DE ZERO ETERNO.....	50
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>73</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>75</b>

## INTRODUÇÃO

A Guerra do Pacífico (1941-1945) é um dos temas menos debatidos no Ocidente quando se trata da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com exceção do ataque japonês à Pearl Harbor, a Batalha de Midway e as bombas atômicas lançadas em Hiroshima e Nagasaki, o maior destaque vai para o Teatro Europeu e a luta das forças aliadas contra a Alemanha Nazista. Entretanto, o teatro de operações do Pacífico foi muito mais complexo do que apenas estes três eventos possuindo muitas histórias que merecem ser destacadas e este trabalho irá apresentar um dos assuntos mais impactantes de todo o conflito, mas que é superficialmente debatido e merece destaque de uma nova perspectiva: As Unidades de Ataque Especial Kamikaze.

Os pilotos Kamikaze eram aviadores que voavam com aeronaves carregadas de bombas com o objetivo de lançar sua aeronave contra alvos navais inimigos, sendo o porta-aviões os alvos mais valiosos e eles foram empregados pela primeira vez em outubro de 1944 durante a Batalha do Golfo de Leyte (1944), representando o desespero do Império do Japão de evitar a derrota final em um momento que os Estados Unidos estavam às portas das ilhas do território nacional japonês. Estes pilotos suicidas japoneses são conhecidos hoje em dia como fanáticos que tinham o forte desejo de entregar a sua vida pelo Imperador e todo o programa Kamikaze foi executado de forma que louvasse o suicídio como uma ação honrosa e gloriosa e se sucedeu porque os líderes japoneses que experimentavam a amargura da derrota recusavam-se a aceitar a realidade de que a guerra já estava perdida.

Atualmente a palavra Kamikaze se tornou sinônimo de ações extremas e atitudes suicidas, sendo comparadas até mesmo com terroristas, mas há um sério problema com todas essas narrativas e definições apresentadas, já que se tratam do ponto de vista ocidental a respeito de como os japoneses encaravam a guerra. Como a Guerra do Pacífico, principalmente o lado japonês do conflito é pouco debatido em comparação ao teatro europeu não se vê muita necessidade de estudar a fundo os problemas dessas narrativas e o quanto elas destoam do que foram as Unidades Kamikaze e os motivos que levaram os japoneses a tomarem atitudes radicais e desesperadas no final da guerra.

O presente trabalho tem como objetivo abrir novas perspectivas sobre a atuação dos pilotos Kamikaze durante a Segunda Guerra Mundial a partir da análise do *Mangá Zero* (2015) Eterno de Naoki Hyakuta, obra baseada em um romance publicado em 2006 que rapidamente se tornou sucesso no país. *Zero Eterno* é um romance histórico que retrata a história dos pilotos Kamikaze a partir de um relato ficcional, a precisão histórica dos fatos é

antológica, mas o destaque da obra e que será o foco desta pesquisa será como ela nos apresenta uma nova forma de contar a história dos pilotos suicidas japoneses e sua atuação na Segunda Guerra Mundial retratando um lado do conflito pouco debatido: o ponto de vista japonês.

Zero Eterno transmite ao leitor o lado humano dos pilotos japoneses quebrando a idéia de que eram guerreiros fanáticos que desejavam morrer cegamente pelo Imperador, o enredo conta a história de dois netos de um piloto Kamikaze que buscam conhecer as motivações que o levaram a morrer pelo Imperador, ignorantes a respeito do que foram as complexas Unidades de Ataque Especial, mas na medida em que a narrativa se segue eles encontram novas perspectivas sobre os pilotos japoneses e que não se tratavam de fanáticos, ultranacionalistas ou terroristas que desejavam morrer pela glória, bem como o programa Kamikaze não foi criado com o objetivo de enaltecer o suicídio.

Os quadrinhos japoneses, também conhecidos como Mangás são recursos muito acessíveis atualmente e assim como filmes e séries podem atingir um público muito maior do que livros acadêmicos. Trata-se de algo que se consolidou como produto cultural, econômico e político da sociedade japonesa, ele pode ser tanto um meio de diversão, com mangás cômicos ou meio de mergulho cultural como nos mangás históricos, retratando determinado aspecto de algum fato na visão japonesa. Pensar os quadrinhos japoneses é entender novas formas de cultura na contemporaneidade, principalmente quando se pretende estudar a sociedade japonesa e como ela aborda a Segunda Guerra Mundial. No Ocidente os japoneses são representados na Guerra do Pacífico seja na mídia, em livros ou filmes como fanáticos, insensíveis e radicais, onde cada soldado, marinheiro ou aviador japonês está sempre disposto a entregar a sua vida cegamente para derrotar o inimigo, seja ele um importantíssimo porta-aviões de frota ou apenas um solitário Fuzileiro Naval americano na selva.

O mangá Zero Eterno foge totalmente da perspectiva ocidental por ser uma obra de autoria japonesa e que mostra o ponto de vista dos perdedores. É importante salientar que os mangás históricos apresentam determinada narrativa imagética sobre tal evento, ela não nos mostra a verdade, mas sim uma representação dela e o mangá é uma meio que se torna possível observar os acontecimentos da Segunda Guerra Mundial no Japão.

As Unidades de Ataque Especial surgiram no final de 1944 como uma medida estratégica mais eficiente de causar dano à frota americana já que os japoneses não podiam mais se sustentar nos ataques convencionais, ou seja, bombardeio de mergulho e ataques com torpedo. Elas não foram empregadas para enaltecer o suicídio, mas eram táticas militares, embora sem precedentes já que nunca antes uma nação usou o suicídio em massa como tática

de guerra. Em um combate, geralmente o piloto, marinheiro ou soldado se encontra em uma situação onde é impossível retornar vivo, podendo tomar decisão de se sacrificar para causar dano ao inimigo, mas neste caso havia pelo menos uma chance pequena de sobrevivência, ele foi enviado para a luta com o objetivo de completá-la e retornar vivo para a base.

No caso das Unidades de Ataque Especial, a ordem era de que os pilotos deveriam morrer, não havia a menor chance de sair vivo e o sucesso significaria a morte, os japoneses não faziam isso porque eram selvagens ou por serem mais corajosos que os americanos, mas havia uma diferença fundamental nas ações de ambos os beligerantes. Os japoneses resolutamente fechavam o último caminho de esperança e salvação, o que para os americanos e britânicos era inimaginável. A situação dos pilotos japoneses em meados de 1944 era tão crítica que a chance de voltarem vivos de ataques convencionais era mínima e os resultados que tiveram após a derrota nas Marianas em junho de 1944 foram o estopim para que os japoneses colocassem em prática os ataques especiais.

É compreensível que muitos encarem essas táticas radicais como barbárie e insanidade, descrevendo-as apenas como resultado da doutrinação cega de morrer pelo Imperador, mas ela está muito longe de representar o que foram essas unidades. Este trabalho pretende responder a seguinte problemática: Quais foram as mudanças de perspectiva que Zero Eterno nos traz sobre a atuação dos pilotos Kamikaze na Segunda Guerra Mundial e como ele pode ser relevante para quebrar algumas narrativas difundidas sobre os pilotos suicidas japoneses?

Para estudarmos de forma crítica o que foram as Unidades Kamikaze e como Zero Eterno contribui para esse estudo precisamos abordar alguns aspectos importantes do tema que vão além de seu contexto e surgimento. É fundamental abordar primeiro o papel da aviação na Guerra do Pacífico e a mudança de conceito de guerra naval com o surgimento do porta-aviões, que tornaria o avião de guerra uma arma decisiva nas batalhas em terra e no mar. Em seguida será comentado brevemente como a guerra ganhou o seu cenário em 1944 e que levaria ao surgimento das unidades suicidas japoneses em outubro de 1944, analisando o Nacionalismo Japonês durante a guerra e diferenciando o que eram as organizadas Unidades Kamikaze de ataques suicidas.

Este estudo será dividido em três partes: Primeiro abordarei uma breve história dos Mangás, a sua recepção no Brasil e no Japão e como eles podem ser usados como fonte de pesquisa, não para apresentar fatos e detalhes sobre a guerra, mas sim sobre como os pilotos Kamikaze são representados, sendo fundamental analisarmos a sua recepção tanto no Japão quanto no Brasil. Na segunda parte comentarei brevemente o papel da aviação e do porta-

aviões na Guerra do Pacífico, comentando sobre o novo conceito de guerra naval que permeou durante o conflito e como as batalhas aeronavais no Pacífico levaram ao declínio do poderio aéreo japonês e que culminaria no nascimento das Unidades Kamikaze. Será dado um grande destaque para a Batalha do Mar das Filipinas (1944) que serviu de pretexto para a adoção das táticas suicidas. Por fim será feita uma análise crítica sobre o surgimento dos Kamikaze, não justificando o seu uso, mas entendendo conceitos como eficiência, economia de recursos e o Nacionalismo Japonês.

Na terceira parte será feito um levantamento bibliográfico sobre o Nacionalismo japonês e como Zero Eterno pode contribuir para nos apresentar uma nova perspectiva sobre a atuação dos Kamikaze no conflito que diverge das narrativas ocidentais, antes disso será imprescindível quebrar alguns paradigmas sobre as Unidades de Ataque Especial e abordar as diferenças entre Kamikaze e “ataque suicida”. O trabalho não será uma análise factual da Guerra do Pacífico, embora seja impossível compreender as unidades Kamikaze sem ao menos apresentá-la com alguns detalhes cruciais.

O Mangá Zero Eterno será uma fonte de pesquisa representativa e a discussão teórica será feita com base nas bibliografias de autoria japonesa que serão aqui debatidas, escritas pelos próprios instrutores de pilotos Kamikaze, como Rikihei Inoguchi e Tadashi Nakajima, que eram oficiais do 201º Grupo Aéreo nas Filipinas, a primeira Unidade Kamikaze da guerra. Masatake Okumiya, que recebeu o comando da defesa do território japonês no fim da guerra contribuiu muito para o tema com seu livro Zero, Asas Japonesas na Guerra (1966) ao apresentar a perspectiva japonesa da guerra com foco nas batalhas aéreas. Outra obra importante a ser destacada será Samurai (1957) a autobiografia de Saburo Sakai, Ás japonês e que também fora instrutor dos pilotos Kamikaze. Todos os autores mencionados irão dialogar com Zero Eterno e debater com as bibliografias ocidentais sobre o conflito. O trabalho se justifica na importância de conhecermos o lado japonês e repensar a atuação dos Kamikaze no conflito. A vasta e complexa história da Guerra do Pacífico não pode ser contada se for estudada apenas de um só ponto de vista, mas também o do inimigo e Zero Eterno é uma nova forma de apresentar a história dos pilotos Kamikaze na Segunda Guerra Mundial.

## 1 MANGÁ, UMA INTRODUÇÃO A ARTE SEQUENCIAL JAPONESA

Os quadrinhos japoneses, conhecidos comumente como Mangás são referidos hoje em dia como histórias em quadrinhos cômicas de autoria japonesa direcionadas para o público jovem como forma de entretenimento. No entanto, eles não são apenas uma forma de divertimento, mas estão intimamente ligados ao dia a dia do povo japonês, mostrando aspectos de sua política, economia, cultura e religião. A forma como os autores representam determinado aspecto da história mostra a visão que os japoneses têm de si mesmos e suas obras reproduzem certos aspectos de sua cultura, podendo possuir fundo histórico ou fazendo claras referências à história japonesa.

A presença de determinados aspectos da cultura nipônica nos Mangás acabou atraindo a atenção dos leitores brasileiros e com a sua ascensão no final do Século XX tornou possível o seu uso como meio de pesquisa histórica e que transmite aos seus leitores determinados aspectos ocorridos na história japonesa, bem como seus costumes culturais.

Este trabalho irá apresentar a perspectiva japonesa sobre a atuação dos Kamikaze<sup>1</sup> durante a Segunda Guerra Mundial no mangá Zero Eterno de Naoki Hyakuta, mas antes de mergulharmos a fundo na obra discutiremos primeiro como e por quê os Mangás ganharam tanta notoriedade no final do Século XX, principalmente no Brasil, antes disso eles não eram vistos com bons olhos pela História já que eram encarados apenas como meio de entretenimento. Este capítulo irá abordar brevemente o surgimento e a ascensão do Mangá no Japão e a sua expansão para o Ocidente, destacando principalmente o Brasil. Não será debatida com profundidade a origem dos quadrinhos japoneses e no desenvolvimento visual da arte seqüencial até os dias de hoje, julguei mais importante comentar sobre a internacionalização dos Mangás no período de ascensão econômica do Japão pós-Segunda Guerra Mundial e o interesse do Brasil pelos quadrinhos japoneses, este é um meio necessário para compreendermos como Zero Eterno pode servir como instrumento de pesquisa para representar um determinado aspecto da cultura japonesa.

### 1.1 ASCENSÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO DOS MANGÁS

A primeira vez em que a palavra Mangá seria utilizada foi pelo pintor Katsushita Hokusai em 1814, após desenvolver pela primeira vez uma sucessão de desenhos que foram

---

<sup>1</sup> Não há designação específica de plural no japonês, a palavra “Kamikaze” deve ser compreendida como singular ou plural de acordo com o seu contexto (KUWAHARA, 1967, p. 10).



encadernados e batizados como Hokusai Mangá<sup>2</sup>. A partir de sua criação os quadrinhos japoneses passaram a se chamar de Mangá e ganharam grande notoriedade no Japão no final do Século XIX e início do XX.

Esta arte seqüencial japonesa foi fortemente influenciada pelo emakimono, pergaminhos que surgiram no Século VIII d.C no Período Nara e que narravam contos históricos ou lendas, sejam eles cômicos, casuais ou trágicos, esses pergaminhos continham alguns aspectos presentes nos mangás de hoje, como leitura da direita para a esquerda e o uso de linguagem textual e imagética para narrar a história. (FEIJÓ, 2013, p. 15-16).

Durante o Shogunato Tokugawa (1606–1867) o Japão adotou uma política de isolamento externo, foi neste período em que os japoneses desenvolveram novos suportes gráficos e aprimoraram as suas técnicas de gravação, com destaque para o ukiyo-e. Tratava-se de xilogravuras que representavam costumes e a vida cotidiana dos japoneses nos séculos XVII e XVIII e foi nesse contexto em que Hokusai desenvolveu o primeiro Mangá, marcada pela ascensão da arte seqüencial japonesa em um momento que o Japão passava por uma conjuntura de política anti-estrangeiro. Podemos perceber algumas características sobre seu conteúdo, como representação da vida cotidiana e aspectos históricos da cultura japonesa.

Após a Restauração Meiji (1868) iniciou-se a intensificação do contato da cultura japonesa com o estrangeiro por meio da abertura de seus portos, tornando possível a assimilação cultural entre o Ocidente e o Japão. Foi neste período que os mangás ganharam algumas características dos quadrinhos ocidentais, como o uso de balão nas histórias e o seu padrão narrativo feito a partir de quadrinhos (FEIJÓ, 2013, p. 20). Para Sônia Maria Luyten<sup>3</sup> (2012) “o caminho dos mangás revela um processo que combinou a tradição japonesa de ilustração em imagens sucessivas às novas técnicas de quadrinização advindas do estrangeiro (LUYTEN, 2012, p. 128).

Um dos maiores marcos da arte seqüencial japonesa foi a introdução da revista humorística *The Japan Punch* (1862) pelo inglês Charles Wirgman e pelo francês George Bigot, baseados na revista britânica *Punch*, além de fazer uso de balões na narrativa das histórias, apresentavam cunho político que contestavam a estrutura da Era Meiji. Os autores estavam estabelecidos no Japão e eram casados com japonesas (SILVA, 2011) e foi nesse

---

<sup>2</sup> Hokusai Mangá foi uma coleção de desenhos sobre temas variados, como a fauna, flora e que retratava a vida cotidiana, totalizando 15 capítulos (FEIJÓ, 2013, p. 19).

<sup>3</sup> Sônia Maria Luyten é uma pesquisadora brasileira e pioneira no estudo de histórias em quadrinhos e cultura pop do Japão no Brasil. A sua obra “Mangá: o poder dos quadrinhos japoneses” (2012) é uma referência nos estudos sobre quadrinhos no Brasil por apresentar a história dos mangás, a sua popularização no Ocidente e no Brasil e seu uso como fonte de pesquisa.

contexto em que os japoneses passaram a desenvolver os quadrinhos e que se disseminariam pelas massas, sendo popularizados como Mangás.

É possível perceber a partir da origem do mangá e a sua ascensão no Japão que a arte seqüencial japonesa sempre fez parte de sua cultura e seus aspectos políticos e históricos eram muito presentes, não se limitando somente a serem obras cômicas com o objetivo de entreter determinado público.

A primeira metade do Século XX foi marcada por duas guerras mundiais e a arte seqüencial japonesa passaria a ser usada como ferramenta ideológica, além de apresentar um forte cunho militar. Um dos maiores exemplos foi o Mangá Norakuro de Suiho Tagawa que ganhava as páginas da revista Shonen Club nos anos 30. Norakuro era um cachorro que se alistou no Exército como soldado e lutava contra seus inimigos, muitas vezes utilizando da sua própria astúcia e o personagem foi considerado como um dos símbolos do militarismo japonês no período que antecedeu a Guerra do Pacífico (FEIJÓ, 2013, p. 22).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial a sociedade japonesa passou a enfrentar marcas profundas dos quatro anos de conflito, além do Japão sair derrotado e completamente destruído com os bombardeios constantes às suas cidades, foi ocupado por tropas norte-americanas. Nesse contexto o Mangá surgiu como fonte de entretenimento barato para desviar o foco dos problemas que os japoneses enfrentavam, tornando possível muitos autores ganharem destaque neste período (FEIJÓ, 2013 p, 22-23), como por exemplo, Osamu Tezuka, conhecido como “pai do mangá moderno<sup>4</sup>”. Suas histórias eram totalmente focadas em temas que fugissem do que foi a agressividade causada pela guerra, como por exemplo, esportes e ficção (FUNAKURA, p. 314).

A relação do Japão com seus vizinhos asiáticos foi marcada por sangrentas ocupações colonialistas e militares. A China e a Coréia provavelmente são os maiores exemplos e foram alvos de diversas atrocidades cometidas pelos japoneses durante a guerra, outros países, como Filipinas, Indonésia, Malásia e Cingapura também sentiram de perto a presença japonesa durante a Segunda Guerra Mundial, que ocupou essas regiões por praticamente todo o conflito.

Com o fim das hostilidades e a aproximação com os Estados Unidos pouco a pouco o Japão foi se introduzindo na região do sudeste da Ásia a partir de atividades econômicas, como compras de matérias-primas, exportação de máquinas e até mesmo automóveis. Com o

---

<sup>4</sup> Osamu Tezuka (1928-1989) revolucionou o mangá, graças à abrangência de gêneros e temas que abordou, as nuances de suas caracterizações, aos seus planos ricos em movimento e sua ênfase na necessidade de uma história envolvente, sem medo de confrontar as questões humanas mais básicas, como identidade, perda, morte e injustiça (GRAVETT, 2006, p.28).

desenvolvimento e enriquecimento do Japão, os países do sudeste asiático passaram a considerá-lo como um modelo daquilo que poderiam almejar, tanto economicamente quanto culturalmente (LUYTEN, 2012, p. 139), não apenas os países do Extremo Oriente, mas também do Ocidente, e o Toyotismo<sup>5</sup> é um ótimo exemplo. Luyten descreve muito bem em seu livro “Mangá: o poder dos quadrinhos japoneses” (2012) o interesse do mundo pela ascensão econômica japonesa:

A partir dos anos 70, quando o sucesso econômico se tornou evidente para o mundo, surgiu um interesse muito grande pelos aspectos mais variados da cultura nipônica. O mais importante foi a busca de explicação para o próprio sucesso econômico-industrial: “Quais são as características do sistema empresarial japonês?”; “Como se dá o processo de decisão por consenso?” “O que é promoção por senioridade?” “Por que os japoneses trabalham tanto?”. Surgiu uma avalanche de perguntas como essas, e muitos livros foram publicados para saciar a sede de informação dos ocidentais. Mais tarde, passou-se às artes e ao campo religioso [...] As artes marciais típicas do Japão, como kendo, kyudo, caratê, bem como o judô, são praticadas por jovens de todos os lugares. No entanto, o mangá levou mais tempo para ser descoberto. Uma das razões é que os intelectuais e educadores japoneses [...] sentiram pouca inclinação em apresentar o mangá como fruto legítimo e dinâmico da moderna cultura japonesa (LUYTEN, 2012, p. 125).

Luyten descreve que o interesse do sucesso econômico japonês pelas outras nações chegou ao meio cultural, mas que o Mangá demorou a ganhar destaque no exterior, isso se deu porque na segunda metade do Século XX foi alvo de severas críticas entre os educadores, cujos argumentos eram similares àqueles que no Ocidente consideravam os quadrinhos como mero veículo de entretenimento: “oferecem todo tipo de más influências, desviavam a atenção dos estudos e são prejudiciais à da criança” (LUYTEN, 2012, p. 126).

Apesar das críticas direcionadas ao mangá isso não impediu que o exterior se interessasse pelos quadrinhos japoneses, na verdade a disseminação dos Mangás no mundo se dá conta mais por causa do ocidente do que pelos próprios japoneses. Para Luyten (2012) há muitas correntes de opinião dentro e fora do Japão que acreditam que a arte seqüencial japonesa não pode se difundir fora de seu ambiente cultural por várias razões, provavelmente a maior delas é que os mangás captam a vida social, econômica e cultural dos japoneses e o ocidente não seria capaz de se acostumar com o modo de viver japonês apresentado nos quadrinhos (LUYTEN, 2012, p. 128), para a autora “um grande contingente da produção japonesa está demasiadamente voltado para seu público e retrata situações muito específicas para serem compreendidas fora do país (LUYTEN, 2012, p. 132).

---

<sup>5</sup> “Durante os anos setenta e oitenta, diversas técnicas foram importadas do Japão, em diversas ondas, com diferentes ênfases, para diversos países e setores [...] Os princípios organizacionais do toyotismo tenderam, no decorrer dos anos 80, a ser adotados por várias corporações transnacionais nos EUA, Europa e Ásia (ou ainda América Latina)” (ALVES, 2022, p. 5, 7).

As histórias nos mangás estão repletas de elementos simbólicos e de grande variedade de convenções expressas de forma não verbal, estabelecendo uma comunicação muito íntima entre o artista e o leitor japonês. Ao desconhecer as chaves dessa linguagem perde-se parte do conteúdo que o autor deseja expressar:

O desenho de uma cerejeira em flor, cujas pétalas são delicadamente levadas pelo vento, pode provocar, por exemplo, diversas emoções aos olhos ocidentais, mas na tradição japonesa simbolizam a fugacidade da vida. Além disso, é essa a flor que representa os samurais. Desse modo, numa história em que há a probabilidade de morte de um personagem, a presença de uma cerejeira com as flores caídas num quadrinho é o índice para que os olhos japoneses identifiquem a concretização dessa suposição (LUYTEN, 2012, p. 134).

Além do visual, os aspectos peculiares da conversação japonesa são presentes no Mangá. “Muitas vezes, quando o comunicador quer demonstrar que chegou ao ponto alto de sua conversa, [...], ele pode fazê-lo por meio de certos gestos ou sons característicos. Somente olhos ou ouvidos treinados de japoneses são capazes de captar mais rapidamente esse tipo de código” (LUYTEN, 2012, p. 135). Outro empecilho possível para a adaptação do ocidente aos Mangás seria a sua leitura da direita para a esquerda, adaptá-las ao estilo ocidental implicaria em rediagramar totalmente a revista para mudar os quadros e inverter as páginas obedecendo à sequência ocidental da leitura, além de que seria necessário modificar a posição dos balões, as conseqüências seria um altíssimo custo de produção e tempo.

A despeito de todos os empecilhos de difusão do mangá mencionados anteriormente, eles começaram a se internacionalizar tentando vencer as barreiras culturais para a sua divulgação, acontecendo com mais intensidade em lugares onde o Japão exerce algum tipo de influência geográfica, principalmente a respeito de relações comerciais. Em virtude da proximidade cultural com alguns países asiáticos, como a China e a Coreia do Sul, a penetração se fez de forma mais fácil, tanto por causa do sistema de escrita da direita para a esquerda quanto na facilidade de compreender as expressões presentes nos quadrinhos (LUYTEN, 2001, p. 139). A difusão dos quadrinhos japoneses também se fez muito presente nos países em que foram estabelecidas grandes colônias japonesas e um dos maiores exemplos é o Brasil, um país distante do Japão e que é um dos maiores consumidores de mangá no Ocidente.

## 1.2 A RECEPÇÃO DOS MANGÁS NO BRASIL

O Brasil é o país onde se encontra o maior número de japoneses e seus descendentes fora do Japão no mundo e se tornou um dos pioneiros na difusão do Mangá no Ocidente. O

início da relação entre os dois países ocorreu no dia 18 de junho de 1908 quando o navio *Kasato Maru*<sup>6</sup> atracou no porto de Santos trazendo consigo o número de 781 imigrantes japoneses, que logo se estabeleceram no país e deram início a um fluxo contínuo de nipônicos para o Brasil (LUYTEN, 2012, p. 148).

De acordo com Luyten (2012) os imigrantes vieram com muitos sonhos, com o objetivo de trabalhar, enriquecer e depois retornar para o Japão, “Com o passar do tempo, porém, a idéia de retorno imediato, tão fortemente arraigado nos primeiros anos, vai sendo substituída pela da permanência” (LUYTEN, 2012, p. 149). Diferente dos europeus a distância cultural entre japoneses e a sociedade brasileira era muito maior, levando em conta costumes como a língua religião e culinária, a adesão a sociedade brasileira não foi tão rápida. Mesmo assim, no início do Século XX e principalmente com o fim da Primeira Guerra Mundial o fluxo de imigrantes japoneses cresceu consideravelmente, um dos motivos foram a proibição da imigração nipônica em países como os Estados Unidos, Austrália e Canadá. O Brasil era um dos poucos que aceitava imigrantes do Japão e na década de 30 já abrigava a maior população de japoneses fora do país (LUYTEN, 2012, p. 148-149).

Como forma de fazer manutenção da língua japonesa ela era constantemente falada em casa e um recurso muito útil para isso foi a leitura de livros e revistas de história em quadrinhos, principalmente para as crianças (LUYTEN, 2012, p. 151). Desse modo o Mangá foi bem presente no início da imigração japonesa no Brasil e que ajudou o país a se tornar um dos pioneiros na leitura do Mangá fora do Japão. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, muitas palavras de origem inglesa foram incorporadas ao vocabulário japonês e o mangá foi fundamental para transmitir esse novo linguajar para os imigrantes que desejassem retornar para o Japão:

Outra função do mangá foi (e é) a de manter a língua coloquial viva para os que estavam (e estão) fora do Japão. Os quadrinhos, em geral, são caracterizados pela inclusão de gírias, termos correntes usados pelo povo, linguagem informal e, no caso japonês, principalmente após a Segunda Guerra, grande quantidade de palavras de origem inglesa foram incorporadas ao vocabulário. Os quadrinhos, como captadores de novas tendências, transmitem esse novo linguajar de maneira muito mais dinâmica. Se um imigrante retornasse e não se atualizasse absorvendo as novas palavras, teria certa dificuldade para entender frases como: “Vamos tomar um takushi (táxi) para ir a um resutoran (restaurante) e comer um hamu raisu (ham and rice)”. (LUYTEN, 2012, p.152, 153).

A conjuntura do Brasil no pós Segunda Guerra referente à imigração japonesa é marcada pelo contato da cultura nipônica com a brasileira e com o Mangá sempre presente

---

<sup>6</sup> O *Kasato Maru* foi um navio de passageiros japonês responsável por trazer os primeiros imigrantes nipônicos ao Brasil em 1908, ele afundou no dia 9 de agosto de 1945 por bombardeiros soviéticos durante a Segunda Guerra Mundial.

para os imigrantes, apesar disso os quadrinhos japoneses mesmo presentes no país eram de leitura praticamente restrita aos japoneses e seus descendentes. (FEIJÓ, 2013, p. 29). Esse cenário passaria a mudar muito por causa da televisão. No Japão durante o período de popularização do Mangá na primeira metade do Século XX quando um quadrinho se tornava um sucesso podia ser convertido em animação. No Brasil era o contrário, a partir dos anos 80 as animações japonesas, conhecidas como *animes*, passavam com frequência na televisão e quando faziam sucesso os leitores se direcionavam para a leitura do mangá.<sup>7</sup> Além disso, o Brasil manteve a tradução e produção das revistas conforme o padrão japonês, com a leitura da direita para a esquerda e as onomatopéias em japonês, tornando mais fácil a sua difusão.

Os Mangás são muito segmentados, há revistas para o público infantil, adolescentes, jovens e até mesmo para adultos com mais de 30 anos, não importa o gênero. Os chamados *Shounen* são mangás focados para o público masculino jovem e costumam apresentar temas recheados de ação a partir da jornada do herói. O *Shoujo* é destinado para o público feminino jovem onde o clímax da história é o romance a história é focada mais no sentimento interior dos personagens e a jornada da heroína.<sup>8</sup> Se tratando do público adulto temos o *Seinen* para os homens e o *Josei* para as mulheres, esses múltiplos gêneros apenas nos mostram que os Mangás cresceram não tendo como público alvo apenas as crianças, mas também todas as faixas etárias, culminando na expansão do Mangá pelo Brasil por todas as idades. Diferente dos quadrinhos ocidentais de super-heróis, os Mangás apresentam diversos temas e são focados mais no desenvolvimento dos personagens que enfrentam as dificuldades da vida, sendo diferente e muito atrativo para o leitor, justificando o interesse das massas pelos quadrinhos japoneses:

Nos mangás, os personagens envelhecem, passam por dilemas e as histórias têm um final, ao contrário dos super-heróis do resto do mundo, em que um episódio não necessariamente é continuidade do outro e os personagens têm sempre a mesma idade e tipo físico, ainda que sobrevivam por décadas. Isto faz com que muitos leitores se identifiquem com os personagens, ao contrário do HQ (quadrinhos) norte-americano cujo personagem se apresenta sempre imutável, perfeito, sem defeitos físicos, de caráter ou psicológicos (SANTOS, 2011, p. 12).

Os Mangás se tornaram algo comum no cotidiano de muitos brasileiros, que formariam a comunidade conhecida como *otakus* e atualmente o país é um dos maiores

<sup>7</sup> Na rede de televisão TV Manchete e SBT foram exibidos animes como Cavaleiros do Zodíaco e Dragon Ball, respectivamente, ambos na década de 90, fazendo muito sucesso. Editoras como Conrad e JBC (Japan Brazil Communication) passaram a trazer para o mercado brasileiro a arte seqüencial japonesa (FEIJÓ, 2013, p. 29, 30).

<sup>8</sup> A jornada da heroína é um termo cunhado por Maureen Murdock com um padrão narrativo que diverge da jornada do herói de Joseph Campbell onde a protagonista lida com inúmeros desafios e no fim se torna um herói. A jornada da heroína aborda desafios específicos vividos pelas mulheres e que são mais alinhados com a realidade, sendo mais abstrata e focando no desenvolvimento da personagem (MEDEIROS, 2019).

consumidores de quadrinhos japoneses fora do Japão. Compreender a recepção dos mangás no Brasil é fundamental para essa pesquisa, já que não atraiu somente a atenção dos leitores que visam um meio de entretenimento, mas também para pesquisadores e teóricos.

### 1.3 O MANGÁ COMO FONTE DE PESQUISA

Com a ascensão dos Mangás e a sua massificação no final do Século XX e início do XXI começou a se pensar a sua importância nos estudos acadêmicos, já que se trata de uma visão nova sobre diversos elementos ideológicos, políticos, culturais e sociais dos japoneses. Um dos primeiros estudiosos a notar a sua importância no meio acadêmico foi Will Eisner (1917-2005), ele define a arte seqüencial como um veículo de expressão criativa, uma disciplina distinta e uma forma artística e literária que lida com a disposição de imagens e palavras para narrar uma história ou dramatizar uma idéia (EISNER, 1989, p. 5). No caso dos mangás é sem sombra de dúvidas uma fonte abundante de diversos assuntos e que podem proporcionar um conhecimento amplo sobre a história japonesa, mesmo quadrinhos com temas fictícios apresenta o ponto de vista japonês sobre a sua cultura e sociedade.

De acordo com Luiz Carlos Feijó (2013) em sua dissertação sobre a Restauração Meiji nos mangás pela Universidade Federal de Pelotas, existem três possibilidades para se usar os quadrinhos japoneses como fonte de pesquisa: Primeiro, o seu uso como fonte de análise para observar a representação de estereótipos sobre os japoneses; segundo, o mangá como um meio transmissor da cultura japonesa, e terceiro, o seu uso como fonte de produção do conhecimento histórico (FEIJÓ, 2013, p. 32, 33).

A primeira possibilidade, o uso do mangá como fonte para observar estereótipos acerca dos japoneses é fundamental para compreendermos a diferença entre a visão ocidental do Japão e como eles mesmos se representam, “geralmente caracterizamos os japoneses usando como parâmetro a cultura ocidental, na qual nos inserimos, isso pode ocorrer pelo fato de possuímos um conhecimento limitado sobre a cultura nipônica” (FEIJÓ, 2013, p. 33).

A segunda possibilidade, o estudo do mangá como forma de transmitir a cultura japonesa também está atrelada a primeira, existem muitos estereótipos sobre os japoneses e a sua forma de ver o mundo é muito criticada pelo Ocidente. Por exemplo, o japonês durante a guerra é conhecido como alguém que despreza a morte e que foi ensinada a eles a doutrina de que o dever deve ser cumprido com o risco da própria vida (INOUCHI, 1967, p. 223). Para ele a morte perdeu o seu aspecto de terror e está sempre disposto a se sacrificar para atingir a

vitória, este é um ponto de vista que dificilmente pode ser compreendido pelos ocidentais, já que dão alto valor à vida do indivíduo. Um soldado ocidental não está disposto a morrer tão prontamente e por conta disso dificilmente pode compreender a psicologia dos japoneses, mesmo assim tentam descrevê-los da sua forma como fanatismo. (INOBUCHI, 1967, p. 229). O Mangá Zero Eterno, por exemplo, pode nos dar uma idéia de como a morte é representada pelos próprios japoneses e por ser um meio acessível para as massas é uma ótima fonte para compreendermos a sua cultura vista por eles mesmos.

A terceira e última possibilidade, o uso do mangá como fonte de conhecimento histórico é muito válida, já que se refere a um produto cultural, econômico e político da sociedade japonesa. De acordo com Feijó (2013) o mangá pode ser utilizado para identificar como os mangakás<sup>9</sup>, em obras que tenham um plano de fundo histórico, recontam o período em que se baseiam as suas obras, bem como elas representam os personagens históricos. Além disso, a arte seqüencial pode ser um veículo de mensagens ideológicas ou de crítica social, explícita ou não, ao analisarmos um mangá histórico podemos ver por meio de suas narrativas ou personagens se o autor é favorável ou não a determinado assunto (FEIJÓ, 2013, p. 33).

Nos Mangás históricos, como Zero Eterno, o autor busca retomar alguma parte da história, tanto factualmente quanto ficticiamente e neste caso com base em um personagem ficcional é contada a história de um piloto japonês durante a Guerra do Pacífico que esteve presente em Pearl Harbor, Midway, na luta por Guadalcanal e se tornaria posteriormente instrutor de pilotos Kamikaze no final da guerra, realizando a sua surtida no final da obra.

Apesar de não ser o foco deste trabalho, vale destacar também o uso do Mangá como ferramenta didática para o ensino de História e como isso pode concretizar o seu uso como um meio de produção de conhecimento:

As HQs aumentam a motivação dos estudantes para o conteúdo das aulas, aguçando a curiosidade e desafiando seu senso crítico; a interligação do texto com a imagem, presente nas HQs, amplia a compreensão de conceitos de uma forma que qualquer um dos códigos, isoladamente, teria dificuldades para atingir; as HQs versam sobre os mais diferentes temas, sendo facilmente aplicáveis em qual quer área, além de apresentarem uma linguagem mais assimilável (LIMA, 2017, p. 152).

Os exemplos mencionados acima representam algumas das potencialidades das histórias em quadrinhos como ferramenta didática para a pesquisa em História, mostrando que elas podem ser usadas como fonte histórica, principalmente por conta de serem muito úteis

---

<sup>9</sup> Mangaká é o termo usado para definir escritores de mangás.



para exercícios de compreensão de leitura e para estimular métodos de análise e síntese de mensagens (LIMA, 2017, p. 152).

Das potencialidades do mangá como fonte histórica mencionadas, este trabalho irá focar em seu uso como forma de apresentar a cultura japonesa e seu ponto de vista sobre a guerra, mostrando narrativas japonesas sobre a Segunda Guerra Mundial na medida em que busca quebrar alguns paradigmas a respeito do combatente japonês na guerra. É importante destacar que não defendo somente a leitura dos quadrinhos japoneses para compreender completamente a complexa cultura japonesa, mas sim que ela deve servir para aumentar o interesse do leitor sobre determinado assunto e abrir portas para que ele se aprofunde no tema. Ela está longe de ser uma fonte suficiente e o seu papel é de servir como catalisador para que os leitores possam se aprofundar nos estudos sobre a história japonesa de um método não ocidental, sendo assim possível aprender e conhecer diversas narrativas históricas enquanto tem o prazer da leitura de revistas em quadrinhos.

## **2 AS BATALHAS AÉREAS NA GUERRA DO PACÍFICO (1941-1945)**

De todos os palcos onde se travaram combates na Guerra do Pacífico, seja em terra, no mar ou nos céus, as mais decisivas para o resultado final de uma batalha ocorriam nos ares e a aviação conquistou um papel fundamental durante o conflito. As aeronaves militares podiam fazer a diferença em uma batalha terrestre ou naval, seja pelo reconhecimento aéreo ou suporte aéreo, todas as grandes batalhas do conflito contaram com o uso massivo de aviões e os combates navais no Pacífico passaram a ser centradas não nos navios, mas sim nas aeronaves.

Além disso, provavelmente a arma que mais revolucionou a guerra naval durante as hostilidades foi o porta-aviões, que eram ao pé da letra aeródromos flutuantes que poderiam carregar dezenas de aeronaves, cada uma delas podendo voar muito mais longe do que o alcance máximo de um tiro de canhão. Dessa forma, não é possível descrever a Guerra do Pacífico e o surgimento das Unidades Kamikaze sem compreender o papel da aviação e dos porta-aviões no conflito.

O mangá Zero Eterno não só busca representar os pilotos Kamikaze de uma perspectiva não-ocidental, mas toda a sua história está centrada nas batalhas aéreas realizadas na luta pelo Pacífico, tanto nos primeiros meses da guerra marcados pelas vitórias japonesas quanto no período em que os americanos tomaram a ofensiva e conquistaram a supremacia aeronaval. Antes de entrarmos de vez no mangá, é fundamental compreendermos o porquê das batalhas aéreas serem tão decisivas, como foi o andamento da Guerra do Pacífico a partir dos céus e como elas se desenrolaram até os japoneses adotarem táticas suicidas. Este capítulo irá abordar brevemente o conceito de guerra aérea e as novas batalhas navais que aconteceram durante o conflito, contextualizando a Guerra do Pacífico e analisando de forma crítica o surgimento das Unidades Kamikaze.

### **2.1 A GUERRA AÉREA, OS PORTA-AVIÕES E O PAPEL DA AVIAÇÃO NA GUERRA DO PACÍFICO**

A Segunda Guerra Mundial representou um grande impulso na utilização do avião como arma de guerra, desde o seu início com a invasão alemã à Polônia no dia 1 de setembro de 1939 o poder aéreo se mostrou um fator dominante no resultado das batalhas terrestres e

posteriormente seria o meio utilizado para colocar um fim a ela com os bombardeios nucleares a Hiroshima e Nagasaki em agosto de 1945.

Apesar de a aviação militar ser introduzida durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) em escala limitada e experimental,<sup>10</sup> foi durante o conflito de 1939 a 1945 em que a guerra aérea se expandiu ao incorporar táticas como de bombardeios estratégicos de áreas urbanas e industriais em massa, o uso de caças a jato, do míssil balístico e do primeiro uso da bomba atômica. Além do mais, o conflito também marcou o uso de tecnologias inéditas e inovadoras que por meio das aeronaves puderam atingir seu potencial máximo, como o rádio, radares e dispositivos eletrônicos (BAKER, 2021, p. 7). Uma guerra iniciada por conquistas e disputas ideológicas se transformou em um terreno experimental para novas formas de fazer guerra.

Antes do início das hostilidades Adolf Hitler já estava construindo as forças armadas da Alemanha em torno da Blitzkrieg, pioneira do General Heinz Guderian (1888-1954), nela as forças terrestres realizariam uma rápida ofensiva frontal, perfurando as linhas defensivas do inimigo e os atacando até a sua submissão, enquanto isso seriam apoiados de perto pelas forças aéreas que se mostraram o ponto chave para essa doutrina. Tratou-se de uma forma totalmente inovadora de se usar o avião em combate onde as aeronaves da Luftwaffe destruíam a capacidade de defesa de seu inimigo (BAKER, 2021, p. 11).

O teórico militar Carl Von Clausewitz (1780-1831) sustentava que a força atacante deve superar em número a defensora a fim de alcançar a vitória:

A superioridade numérica é evidentemente o fator mais importante no resultado de um engajamento, enquanto for suficientemente grande para compensar todas as outras circunstâncias que contribuem para este resultado [...] Se estas forças revelarem-se adequadas ou não, pelo menos teremos feito tudo que estava dentro das nossas possibilidades (CLAUSEWITZ, 1984, p. 221).

Clausewitz se referia às forças terrestres em um período onde o poder aéreo não existia, mas de acordo com David Baker<sup>11</sup> (2021) o advento do avião de guerra criou uma nova equação que poderia inclinar a vitória a favor da força com o componente de ar mais resistente (BAKER, 2021, p. 72), “A Guerra Civil-Espanhola e o ataque de 1939 à Polônia

---

<sup>10</sup> A aviação havia atingido a maioria durante a Primeira Guerra Mundial quando foi usado em tarefas como reconhecimento, bombardeios estratégicos e dogfight – luta um contra um –, mas ela só amadureceria durante a Segunda Guerra Mundial, mais de 780.000 aeronaves foram construídas e cerca de dois milhões de civis morreram em bombardeios estratégicos (BAKER, 2021, p. 6-10).

<sup>11</sup> David Baker é especialista aeroespacial britânico e sua obra “A Guerra Aérea, 1939-1945” detalha as batalhas aéreas durante a Segunda Guerra Mundial, detalhando principalmente os saltos tecnológicos que foram feitos durante o período das hostilidades.

tinham mostrado às forças alemãs o valor de se usar instrumentos interconectados em terra e no ar para dominar numericamente uma força superior” (BAKER, 2021, p. 72).

As batalhas ocorridas na Europa em 1939 e 1940 demonstraram a grande ascensão dos aviões de combate e de que eles teriam um papel fundamental para o resultado das lutas terrestres e até mesmo navais. A Batalha da Inglaterra (1940), por exemplo, foi realizada predominantemente por aeronaves e que foi de vital importância para barrar as pretensões de Hitler na Europa Ocidental. Outro momento que vale ser destacado foi o naufrágio do couraçado alemão *Bismarck*<sup>12</sup> em 1941 que se tornou um exemplo clássico de que a superioridade aérea poderia se sobressair em relação aos poderosos navios de guerra (OKUMIYA, 1966, p. 41)

Apesar de sua incrível utilidade na Europa, no Pacífico onde a guerra ainda não havia começado o papel da aviação estava sendo estudado. Para Masatake Okumiya (1966) as batalhas aéreas em larga escala nos dois primeiros anos da Segunda Guerra Mundial e no Incidente Sino-Japonês ocorreram predominantemente sobre áreas terrestres do continente europeu e asiático, dessa forma não existiam muitas provas da eficácia do avião contra navios de guerra, se um conflito fosse acontecer nas águas do Pacífico, seria marcado pelo intenso uso de embarcações militares (OKUMIYA, 1966, p. 41).

Contudo, a vastidão do Pacífico demonstrava que as lutas a serem travadas em uma possível guerra seriam em mar aberto, podendo ocorrer longe de qualquer base aérea. Apesar do argumento esmagador da história de que os poderosos couraçados seriam o pivô dos combates, tanto japoneses quanto americanos já estavam estudando as potencialidades do avião de bombardeiro, com as hostilidades entre o Japão e os Estados Unidos aumentando em 1941 os dois lados discutiam privadamente sobre como seria um possível conflito e o avião passou a ganhar destaque (OKUMIYA, 1966, p. 41), ainda mais com uma nova arma que se tornaria dominante nas operações navais durante a guerra, o porta-aviões:

No desenvolvimento de aviões e da guerra aérea, tanto o Japão quanto os EUA aprenderam cedo que a aviação naval seria vital em qualquer conflito futuro. De fato, os americanos reconheceram o papel que as forças baseadas em porta-aviões poderiam preencher e desenvolver a aeronave para suportar isso vendo o porta-avião como um aeroporto flutuante, ao invés de desempenhar um papel de apoio ao tradicional navio de guerra. Isto se deve, em arte, ao fato de que o Japão e a América compartilharam o dilema de ter interesses estratégicos situados em vastas extensões de água (BAKER, 2021, p. 180).

---

<sup>12</sup> Em maio de 1941 o couraçado alemão *Bismarck* seria incapacitado por aeronaves britânicas baseadas em porta-aviões e viria a ser posteriormente afundado pelos navios britânicos (MACINTYRE, 1974, p. 67, 68).

Muito antes do início da Segunda Guerra Mundial os couraçados tinham predominado nas batalhas navais, estas grandes e poderosas belonaves mostraram o seu valor tanto na Primeira Guerra Mundial quanto na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Mesmo assim, nos anos 20 várias marinhas ao redor do mundo, como a Grã-Bretanha, os Estados Unidos e o Império do Japão passaram a construir navios com convés plano<sup>13</sup> que deveriam receber aeronaves embarcadas, tendo em vista que o avião era uma arma que se mostrou muito significativa nos combates na Primeira Guerra. De acordo com Baker (2021) as grandes nações estavam compreendendo a potencialidade do porta-aviões como plataforma de reconhecimento, recarga de armas, trabalho anti-submarino e funções anti-aéreas para impedir que um inimigo fizesse o mesmo contra as suas forças (BAKER, 2021, p. 170-171), “Este valor mais alto colocado em porta-aviões tornou imperativo que os japoneses realizassem um ataque naval para neutralizar as forças inimigas e reduzissem a ameaça a sua própria força (BAKER, 2021, p. 171).

O porta-aviões é simplesmente uma plataforma de pouso móvel, consideravelmente menor que uma pista de pouso em terra, por conta disso deveria receber aeronaves mais leves e projetadas especificamente para esse fim. O fato de receber esse tipo de veículo os permitia atacar posições inimigas em uma distância muito maior do que o alcance máximo de o tiro de canhão de um couraçado. Antes de tudo, é fundamental esclarecer que não se pode atribuir a uma arma isolada ou a um general a chave para a vitória, mas em uma batalha existiram armas ou homens que foram de acordo com Barrie Pitt (1974) o pivô para o resultado de uma luta. O porta-aviões foi sem dúvidas um desses pivôs, surgindo como elemento crítico na composição das forças combatentes e que seria a peça central nas batalhas navais pelo Pacífico (MACINTYRE, 1974, p. 6).

Para o especialista em História Naval Donald Macintyre (1974) durante o primeiro ano da guerra europeia a aviação naval foi decepcionante como instrumento de ataque a frota inimiga, mas foram por diversos motivos: primeiramente, não surgiram muitas oportunidades para seu uso com eficiência tanto no Atlântico quanto no Mediterrâneo (MACINTYRE, 1974, p. 48). Além da aviação naval não se destacar muito no primeiro ano da guerra na Europa, os japoneses também estavam divididos entre o porta-aviões e o couraçado como peça central para as futuras operações navais. O chefe do Estado-Maior da Frota Combinada japonesa, o

---

<sup>13</sup> Os primeiros navios-aeródromos nasceram de conversões de outros navios e o primeiro porta-aviões construído e projetado como um seria comissionado em 1922, o japonês *Hōshō* (HUMBLE, 1975, p. 31).

contra-almirante Matome Ugaki (1890-1945)<sup>14</sup> declarou que o poder aéreo não podia substituir o valioso papel dos couraçados na guerra:

Em vastas áreas oceânicas as forças aéreas com base em terra somente podem ser empregadas em escala restrita, e duvido que os porta-aviões sozinhos possam prover poderio adequado para uma ação agressiva, [...] Considera-se geralmente que o couraçado é um valioso instrumento de serviço, e até que haja outros meios de anular os couraçados inimigos, nosso poderio de couraçados será mantido (FUCHIDA, 1967, p. 244).

Ugaki, que viria a realizar um ataque Kamikaze no dia 15 de agosto de 1945 não estava sozinho nessa crença, de acordo com Mitsuo Fuchida (1967), o piloto japonês que comandou o ataque a Pearl Harbor diz que existia o mito do poderoso couraçado e que os japoneses adotavam uma política aeronaval errônea que ignorava os sucessos da aviação desde o conflito sino-japonês:

Já em 1930 e durante o conflito sino-japonês, pareceu claro que a força aérea seria decisiva numa guerra moderna. Essa opinião foi confirmada e se acentuou com os fabulosos êxitos japoneses com sua força aérea durante os primeiros meses da Guerra do Pacífico. Mas os velhos e empedernidos almirantes ainda desprezavam o valor do avião em combate e concluíram que esses primeiros resultados se deviam inteiramente à boa sorte. Asseveravam que os porta-aviões eram por demais vulneráveis por sua própria natureza, que os aviões com base em terra não tinham o raio de ação suficiente para desempenhar papel importante no longínquo Pacífico e que, como antes, as decisões finais da guerra naval cabiam ainda aos couraçados. Acreditavam que o poder de fogo de um moderno couraçado era adequado para prover sua própria defesa contra ataques aéreos inimigos (FUCHIDA, 1967, p. 242, 243).

Mesmo com o sucesso da aviação em Pearl Harbor ao destruírem e danificarem os navios capitais norte-americanos e no Pacífico Sul com a conquista de Cingapura, Malásia, Filipinas e Índias Orientais, ainda havia dúvida sobre o papel dos aviões nas batalhas que seriam travadas pelo vasto oceano Pacífico. O Contra-almirante Takijiro Onishi (1891-1945) que viria a se tornar o idealizador das táticas Kamikaze descreve que os combates travados nos primeiros meses da Guerra do Pacífico demonstraram que os navios de superfície, em que os canhões eram decisivos, deixavam o seu lugar para as operações aéreas, mas Ugaki defendia que não dava para se basear somente nessas ações isoladas e que era uma conclusão prematura<sup>15</sup> (FUCHIDA, 1967, p. 244).

---

<sup>14</sup> Matome Ugaki (1890-1945) viria a realizar o que é considerado como o último ataque Kamikaze da Segunda Guerra Mundial no dia 15 de agosto de 1945. Após ouvir o discurso de rendição do Imperador Hirohito ele se responsabilizou pelo fracasso do Japão em conter o inimigo e realizou a sua surtida junto de outras 11 aeronaves – três retornaram por pane no motor –, mas não há relatos de navios americanos sendo atingidos por ataques Kamikaze neste dia e entende-se que ele caiu no mar sem encontrar alvos ou foi abatido (NAKAJIMA, 1967, p. 198-200).

<sup>15</sup> No dia 1 de março de 1942 Takijiro Onishi relatou a frota combinada a situação nas Filipinas e nas Índias Orientais descrevendo o sucesso que a aviação havia conquistado e neste momento Ugaki discordou enquanto defendia a supremacia do couraçado, escrevendo em seu diário a citação anterior (FUCHIDA, 1967, p. 244).

Macintyre (1974) descreve que em Pearl Harbor os monstros blindados, antiquados e lentos – os couraçados – tinham sido alvo dos torpedos e bombas dos porta-aviões japoneses e que o resultado das batalhas passaria a depender deles (MACINTYRE, 1974, p. 77), o desenrolar da guerra mostrou que aqueles que acreditavam na aviação como peça central das batalhas pelo Pacífico se mostrariam corretos. No dia 10 de dezembro de 1941 os navios capitais britânicos *Prince of Wales* e *Repulse* foram afundados por aeronaves japonesas se tornando a primeira vez em que um couraçado seria destruído somente por aviões. Okumiya descreve que este exemplo difere de Pearl Harbor já que os navios americanos estavam ancorados no porto, neste caso os dois navios capitais britânicos estavam operando em combate (OKUMIYA, 1966, p. 91), “mais dramaticamente ainda do que Pearl Harbor, esse ataque tipificou as súbitas mudanças no balanço do poderio militar que poderia operar o bombardeio aéreo (OKUMIYA, 1966, p. 67), ele ainda ressalta:

Nossos aviões estavam estabelecendo novos recordes e modificando o conceito da guerra mar-ar até então aceito. Em Pearl Harbor um limitado número de bombardeiros e caças dessa mesma frota quebrou a espinha dorsal do poderio de couraçados americanos. Na Malásia, pela primeira vez na história, nossos aviões afundaram couraçados inimigos sem auxílio de navios de superfície. E, agora, pela primeira vez, os aviões, sem a participação de forças navais, haviam posto a pique um porta-aviões<sup>16</sup>. (OKUMIYA, 1966, p. 103).

Nos meses seguintes após o ataque a Pearl Harbor a *Kidō Butai*<sup>17</sup> realizou diversos ataques contra Rabaul, Ceilão e o Porto de Darwin mostrando que o poder aéreo estava substituindo o papel dos couraçados como peça central das operações navais. Okumiya descreve brevemente a vantagem que os japoneses conquistaram nos primeiros meses da guerra:

Em todas as operações de dezembro de 1941, rapidamente adquirimos superioridade numérica e qualitativa. Vimos com satisfação que o isolamento geográfico da luta no Pacífico e nos territórios asiáticos não possibilitava ao inimigo o reforço imediato de suas forças aéreas e que, com prontas e decisivas investidas, não somente conquistávamos a supremacia aérea local, mas ainda retínhamos essa vantagem (OKUMIYA, 1966, p. 65).

O papel da aviação e do porta-aviões na guerra naval seria consolidado durante a Batalha do Mar de Coral (1942)<sup>18</sup>, nela a frota japonesa de porta-aviões enfrentaria a frota

<sup>16</sup> A frase de Okumiya é uma alusão ao naufrágio do *Hermes*, porta-aviões britânico afundado por aeronaves japonesas durante os reides no Oceano Índico nos primeiros meses da guerra.

<sup>17</sup> *Kidō Butai* (“Força Móvel” em Japonês) era o nome usado para definir a Frota Combinada Japonesa, composta pelos porta-aviões de frota que atacaram Pearl Harbor (BAKER, 2021, p. 171).

<sup>18</sup> A Batalha do Mar de Coral aconteceu entre os dias 4 e 8 de maio de 1942 e foi a tentativa dos japoneses de tomarem Port Moresby na Nova Guiné pelo mar usando como apoio a invasão três porta-aviões. O serviço de inteligência norte-americano descobriu os planos dos japoneses e enviaram uma força composta por dois porta-aviões para interceptá-los, ela seria a primeira batalha de porta-aviões da Segunda Guerra Mundial. Após pesadas perdas para os dois lados os americanos e japoneses recuaram, o Japão teve uma vitória tática pelo maior

americana e seria travada a primeira batalha naval onde navios não se viram, a luta terminou com nenhuma embarcação disparando sequer um tiro de canhão contra outra (BELOT, 1957, p. 91, 92) e de acordo com R. de Belot (1957) todo o pessoal da marinha compreendeu que ela abriria uma nova era na tática naval e que seria o modelo mais provável dos futuros engajamentos diurnos para a guerra em curso (BELOT, 1957, p. 92). No mês seguinte seria travada a Batalha de Midway (1942)<sup>19</sup> a segunda batalha de porta-aviões da guerra e considerada como uma das mais decisivas do conflito, novamente nenhuma embarcação dispararia um tiro de canhão contra outra e ela seria travada somente pelo papel das aeronaves<sup>20</sup>.

O papel da aviação já estava mais que consolidado em junho de 1942 e quando os japoneses perderam quatro porta-aviões na batalha ficaram arrasados e ninguém parecia satisfeito pela frota de couraçados ainda estar intacta:

Quais os sentimentos dos homens nos navios enquanto continuava a retirada para oeste?<sup>21</sup> Havia alguém que se consolava da perda dos porta-aviões com o pensamento de que a nossa “força principal” de couraçados estava intacta? [...] Com os nossos porta-aviões se perdera a espinha dorsal do poderio ofensivo (FUCHIDA, 1967, p. 230).

Depois da derrota em Midway os japoneses adotaram uma nova postura de construção de navios de guerra, colocando o porta-aviões como prioridade máxima ao invés do couraçado e passaram a converter muitas embarcações em navios-aeródromos<sup>22</sup>, “cada tipo de barco de superfície estava à mercê dos bombardeiros dos porta-aviões” (OKUMIYA, 1966, p. 131).

A Guerra do Pacífico marcou o fim da era dos poderosos couraçados e os colocou no papel de apoio aos porta-aviões, desde Pearl Harbor até a capitulação do Japão em 1945 a guerra seria marcada pelo massivo uso de aeronaves e do porta-aviões e se mostraram a peça

---

impacto que causou na frota americana, mas os Estados Unidos conquistaram uma vitória estratégica ao impedirem a invasão japonesa (BELOT, 1957, p. 91).

<sup>19</sup> A Batalha de Midway aconteceu no dia 4 de junho de 1942 e foi resultado do ataque japonês ao atol de Midway com o objetivo de atrair a frota de porta-aviões para uma batalha decisiva. Os japoneses perderam quatro porta-aviões durante o combate e desistiram do seu plano de invasão ao atol, dando uma vitória decisiva para os Estados Unidos.

<sup>20</sup> Apesar da Batalha de Midway ser considerada como uma batalha naval onde os navios oponentes não dispararam uns contra os outros, o submarino japonês I-168 foi responsável por afundar o porta-aviões *Yorktown* e o destroyer *Hammann* com seus torpedos e seria alvo das cargas de profundidade dos navios de escolta americanos, mas foi uma ação isolada que se sucedeu dois dias depois do confronto entre as duas frotas de porta-aviões (FUCHIDA, 1967, p. 225-227).

<sup>21</sup> O trecho de Mitsuo Fuchida (1902-1976) é descrito fazendo referência ao momento em que os japoneses perderam seus quatro porta-aviões em Midway e tomam a decisão de recuar para o Japão no dia 4 de junho de 1942 (FUCHIDA, 1967, p. 230).

<sup>22</sup> Alguns exemplos de navios que foram convertidos em porta-aviões foram o *Chitose*, *Chiyoda* e *Shinano*. Os encouraçados *Ise* e *Hyuga* seriam convertidos em híbridos de porta-aviões e couraçados, demonstrando a mudança de mentalidade no comando japonês a favor dos porta-aviões.



central para as operações militares no Pacífico. A superioridade do avião frente ao navio de guerra e das forças terrestres foi uma das principais características do conflito e é o ponto de partida para estudarmos o contexto e como surgiram as Unidades Kamikaze.

Contudo, é fundamental esclarecer que o porta-aviões e a aviação não podiam substituir completamente o couraçado e garantir sozinhos a guerra. Fuchida (1967) comenta que essa perspectiva é infeliz já que bloqueia qualquer atenção aos couraçados no papel que devem representar no conflito. De fato o poderio aéreo certamente havia tomado o lugar dos grandes navios de guerra como uma força decisiva de ataque no mar, isso se concretizou nos primeiros meses da guerra quando os japoneses cambalearam a frota americana em Pearl Harbor, durante o naufrágio de dois navios capitais britânicos na Malásia somente pelo uso de aeronaves e das decisivas batalhas no Mar de Coral e em Midway onde os navios não dispararam um tiro de canhão contra o outro (FUCHIDA, 1967, p. 243).

Todavia, os poderosos canhões dos couraçados puderam ser empregados em operações decisivas<sup>23</sup>, os norte-americanos fizeram um intenso uso de seus navios de guerra para bombardear as ilhas japonesas, bem como os japoneses usarem seus rápidos couraçados para escoltar os porta-aviões onde serviram efetivamente para manter afastados de sua frota os bombardeiros inimigos (FUCHIDA, 1967, p. 243). De modo geral, os couraçados ganharam um papel secundário na Guerra do Pacífico, mas não negligenciam as suas potencialidades durante os combates.

## 2.2 O MITSUBISHI A6M ZERO E O DECLÍNIO DO PODER AÉREO JAPONÊS

Quando os japoneses atacaram a base norte-americana de Pearl Harbor no dia 7 de dezembro de 1941 dando início a Guerra do Pacífico, os Estados Unidos assistiu a perda de dois terços de sua aviação do Pacífico bem como viu seus poderosos couraçados impotentes e destruídos. Na sequência o Japão conquistaria vastas áreas territoriais no Pacífico e no Leste Asiático, com destaque para Guam, Wake Island, Malásia, Cingapura, Filipinas, Birmânia e Hong Kong, além de executar diversos ataques aéreos contra Ceilão e a Austrália, “o Japão

---

<sup>23</sup> Além das decisivas batalhas de porta-aviões no Mar de Coral, em Midway e nas Ilhas Santa Cruz, houve também lutas decisivas travadas somente por couraçados e embarcações menores, sem o uso da aviação. Destacam-se a Batalha Naval de Guadalcanal (1942) e a Batalha do Estreito de Surigao (1944), ambas sendo lutas navais noturnas perto da costa onde não era possível ter o uso da aviação, já que os porta-aviões eram embarcações diurnas. A primeira foi uma derrota estratégica para os japoneses que se mostrou decisiva para a vitória dos Estados Unidos em Guadalcanal (KENT, 1974, p. 127), a segunda fez parte da série de batalhas no Golfo de Leyte e que esgotaram o poderio naval japonês no Pacífico durante a luta pelas Filipinas (MACINTYRE, 1978, p. 7).

controlava, no vasto continente asiático, exatamente o que ele desejava naquela época” (OKUMIYA, 1966, p. 7).

O período das vitórias japonesas nos primeiros meses da guerra seria marcado pela esmagadora superioridade das forças nipônicas frente a seus inimigos, mas um dos fatores mais primordiais foi a supremacia de seu poder aéreo, representado principalmente pelo moderno caça Mitsubishi A6M Zero. A seguir não falarei sobre a história, desenvolvimento ou características técnicas do caça, mas irei contextualizá-lo na Guerra do Pacífico e como ele presenciou a supremacia aérea do Japão nos primeiros meses de combate até o seu declínio pós-Guadalcanal, se tornando no fim da guerra a aeronave japonesa mais fabricada durante as hostilidades e a mais utilizada para os ataques suicidas japoneses, dando também título ao mangá Zero Eterno.

Antes de tudo, não é possível atribuir a uma única arma o fato dos japoneses conquistarem boa parte do Pacífico e do Leste Asiático, mas como analisado anteriormente, a guerra aérea se tornaria o fator mais decisivo nas batalhas terrestres e navais. Okumiya simplifica a guerra aérea da como “colisão de grandes frotas aéreas, o núcleo das quais é constituído por aviões de caça. Os caças que se opõem ao inimigo devem ser superiores em performance e raio de ação. Todos os esforços devem ser enviados para assegurar a superioridade numérica” (OKUMIYA, 1966, p. 163). Levando em conta a definição de Okumiya sobre a guerra aérea é possível concluir que nos primeiros meses do conflito o Japão dispunha das condições certas para conquistar a supremacia aérea no Pacífico<sup>24</sup>, como uma aeronave militar mais avançada que os modelos norte-americanos e os superando em quantidade no decorrer das batalhas<sup>25</sup>, Martin Caidin, especialista norte-americano em aeronáutica e que já escreveu três obras que foram traduzidas em português sobre o caça Zero, descreve a superioridade deste caça em relação aos aviões americanos:

Com o Zero, os japoneses dispunham da vantagem ideal da superioridade qualitativa e quantitativa. O caça japonês era mais veloz do que seus oponentes. Vencia qualquer um em manobrabilidade. Em toda a Ásia e na área do Pacífico não havia avião que lhe pudesse fazer frente. Tinha duas vezes o alcance de combate do nosso caça padrão, o P-40, e tinha mais calibre de canhão. Os pilotos Zero haviam tido seu batismo de fogo na China e desfrutado de grande vantagem sobre nossos homens.

<sup>24</sup> “O único meio de desencadear uma batalha aérea importante no momento desejado é mediante a posse de aviação superior à do inimigo [...] Uma vez que o Japão havia dispendido os seus melhores esforços para a consecução de superioridade qualitativa e quantitativa muito antes do rompimento das hostilidades, foi possível satisfazer esses dois requisitos nos primeiros meses de luta” (OKUMIYA, 1966, p. 170, 171).

<sup>25</sup> Os dados representados na página 65 de “Zero, Asas Japonesas na Guerra (1966)” de Masatake Okumiya apontam uma clara vantagem numérica dos americanos em aeronaves nas primeiras semanas da guerra, possuindo nas Filipinas uma vantagem de três para um, mas que esse número se esvaneceu rapidamente levando em conta a qualidade técnica superior dos modelos japoneses. A superioridade quantitativa seria conquistada e não adquirida antes da guerra (OKUMIYA, 1966, p. 65).

Muitos pilotos aliados, que enfrentavam em seus aviões inferiores o ágil produto de Jiro Horikoshi, literalmente voavam em missões suicidas (OKUMIYA, 1966, p. 9).

A superioridade do caça Zero vinha principalmente de sua excelente manobrabilidade, raio de ação e dos experientes pilotos que o controlavam. Baker (2021) descreve que os japoneses não tiveram uma falsa expectativa de que o sucesso poderia ser assegurado e os americanos serem despejados. O Japão vinha se preparando para a guerra há anos e tinha meios para fazê-la, a Marinha Imperial Japonesa era a terceira mais poderosa do mundo, atrás apenas da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos (BAKER, 2021, p. 170). Como resultado os japoneses usufruíam de uma incontestável superioridade numérica, qualitativa e se beneficiavam da destruição de boa parte das forças aliadas.

Os nossos bombardeiros foram capazes de levar a efeito tamanho massacre, somente porque o Zero havia conquistado o domínio dos ares. Talvez apenas alguns de nós conhecia esse fato, mas o Zero se transformara no símbolo, não somente da nossa força aérea com base em terra e em porta-aviões, mas de toda a força militar japonesa (OKUMIYA, 1966, p. 104).

Todavia, a supremacia do Zero esvaneceu-se rapidamente, todos os pontos fortes do caça, como manobrabilidade, agilidade, velocidade e autonomia de voo sacrificavam a proteção e blindagem e quando um Zero recebia poucos impactos ele se transformava em uma bola de fogo, “quando os Zeros eram vítimas das chamas, os experimentados pilotos japoneses sucumbiam com eles” (OKUMIYA, 1966, p. 9). Os desastrosos resultados na Batalha de Midway<sup>26</sup> e na Campanha de Guadalcanal para os japoneses minaram o poderio aéreo japonês não apenas em materiais, mas também em pilotos experientes:

As desesperadas lutas que explodiram com o ataque inicial de 7 de agosto<sup>27</sup> foram o começo de uma série de longas e fatigantes batalhas, nas quais o poderio aéreo japonês foi inexoravelmente solapado. A prolongada guerra aérea entre as forças americanas e japonesas gradualmente, como se o próprio diabo interferisse, debilitou nossas forças aeronavais, e por fim precipitou o poderio do nosso Exército e das forças navais de superfície num atoladouro sem fundo, onde se esperava somente a derrota [...] Na Campanha de Guadalcanal, a incapacidade da nossa Marinha de substituir os caças Zero perdidos em combate com o inimigo se tornou definitivamente clara, e essa brecha no muro do nosso poderio aéreo dilatou-se ainda mais, enquanto a guerra prosseguia (OKUMIYA, 1966, p. 153, 163).

O rápido declínio do Zero e da supremacia aérea japonesa se deve a diversos fatores: Primeiro, as perdas em aeronaves e pilotos experientes na Batalha de Midway e nas desgastantes batalhas aéreas em Guadalcanal que foram muito custosas.<sup>28</sup> Segundo, o Japão

<sup>26</sup> A perda de quatro porta-aviões para os japoneses na Batalha de Midway custou pelo menos 250 aeronaves e suas tripulações em apenas um dia (BARKER, 1976, p. 152).

<sup>27</sup> 7 de agosto de 1942 foi o dia de início da Campanha de Guadalcanal com o desembarque dos Fuzileiros Navais nas ilhas de Guadalcanal, Tulagi e Gavutu-Tanambogo.

<sup>28</sup> É importante frisar que a introdução da Thach Wave – tática desenvolvida pelo piloto John Thach (1905-1981) para enfrentar os caças japoneses – pelos americanos na Batalha de Midway já havia mostrado as fragilidades do

não era capaz de prover suas forças aéreas com substitutos suficientemente treinados em táticas aéreas para competir com os aviadores americanos, Fuchida (1967) chamou isso de “política dos ases” em que o Japão focava em ter os melhores pilotos em seus porta-aviões, mas quando eram perdidos não havia reserva de pilotos hábeis para substituí-los rapidamente (FUCHIDA, 1967, p. 244-245). Terceiro, o surgimento dos novos caças americanos<sup>29</sup> que se mostraram superiores ao Zero em desempenho. Em 1943 após a sangrenta luta por Guadalcanal a balança da Guerra do Pacífico já pendia desfavoravelmente para os japoneses, eles haviam perdido não só a vantagem qualitativa, mas a quantitativa e foram-se obrigados a travar uma guerra defensiva contra os Estados Unidos que já havia conquistado a supremacia aérea, para Okumiya (1966) “podíamos prever somente a expansão do poderio aéreo inimigo e um sempre crescente esgotamento da nossa própria força aérea” (OKUMIYA, 1966, p. 186).

Os japoneses já estavam sentindo a mudança do rumo da guerra em 1943 e enfrentaram muitas dificuldades com seus novos substitutos inexperientes que entravam no campo de batalha para enfrentar os experientes americanos com desvantagem de equipamento, um ótimo exemplo foi a fracassada Operação I-Go no mês de abril. Tratou-se de uma série de contra-ataques aéreos executados pelos japoneses nas posições aliadas na Nova Guiné e nas ilhas Salomão com o objetivo de reduzir o poder naval inimigo do Pacífico Sul, com destaque para Milne Bay, Port Moresby, Guadalcanal e Tulagi (AGAWA, 1966, p. 426). O plano foi elaborado pelo Almirante Isoroku Yamamoto e contou com mais de 250 aeronaves baseadas em terra, os pilotos japoneses presentes na operação eram novatos substitutos dos experientes perdidos em Midway e em Guadalcanal<sup>30</sup> e a operação não atingiu resultados expressivos custando muitas aeronaves e homens (OKUMIYA, 1966, p. 185).

Enquanto os americanos desfrutavam de aeronaves mais modernas e consistentemente substituindo seus pilotos perdidos por novos e muito bem treinados, os japoneses ainda contavam com o agora obsoleto Zero<sup>31</sup> e com pilotos inexperientes. Ficando para trás na corrida armamentista, em 1944 a metade de todos os aviões de caça japoneses

---

Zero e mesmo com aeronaves mais lentas, como o F4F Wildcat, por exemplo, os Estados Unidos mostrariam grande resistência durante a Campanha de Guadalcanal, aumentando consideravelmente as perdas japonesas em pilotos. Para Masatake Okumiya (1966) durante a luta por Guadalcanal a superioridade qualitativa de suas aeronaves não compensava mais a quantitativa (OKUMIYA, 1966, p. 164).

<sup>29</sup> Alguns dos novos caças americanos que superaram o A6M Zero em desempenho foram o P-38 Lightning, o F4U Corsair e o F6F Hellcat.

<sup>30</sup> “Guadalcanal havia desfalcado severamente as fileiras dos pilotos qualificados, e nossa força aérea naval sofria cada vez mais de dificuldades advinentes de pilotos sem suficiente treinamento (OKUMIYA, 1966, p. 185).

<sup>31</sup> O Japão esteve muito atrás dos Estados Unidos na Corrida Armamentista de aeronaves, os norte-americanos introduziram diversos modelos ao longo da guerra enquanto o Japão ainda se manteve do início ao fim com o Zero. Em 1943 a Marinha não tinha um substituto adequado para o Zero e o Exército não possuía nenhuma aeronave que pudesse enfrentar com vantagem os caças americanos (OKUMIYA, 1966, p. 217).

ainda eram o mesmo Zero com que eles tinham lutado na China cinco anos antes e continuaria sendo o caça padrão da Marinha até o fim da guerra “Basicamente com o mesmo avião de caça que havíamos usado no início da guerra, esvanecia-se agora nossa esperança de fazer algo contra um inimigo, cujos progressos técnicos eram tão prodigiosos” (OKUMIYA, p. 244).

Portanto, se pudéssemos sintetizar os dois primeiros anos da Guerra do Pacífico, concluímos que os japoneses usufruíram da superioridade aérea nos primeiros meses da guerra e possuíam os meios para tal, mas a falta de substitutos experientes, a perda massiva de aeronaves e pilotos experientes em Midway e Guadalcanal e o surgimento de novos caças americanos mudaram a balança da guerra aérea. A partir de 1943 o Japão passou a contar com tripulações pouco qualificadas e na medida em que a guerra prosseguia o poderio aéreo norte-americano se expandia em detrimento do japonês. Dessa forma, construímos o cenário que nos levará até a Batalha do Mar das Filipinas e como ela foi decisiva para o surgimento das Unidades Kamikaze.

### 2.3 O IMPACTO DA BATALHA DO MAR DAS FILIPINAS PARA O SURGIMENTO DAS UNIDADES KAMIKAZE

Entre todas as batalhas e campanhas militares que marcaram a Guerra do Pacífico até o surgimento das Unidades Kamikaze a mais importante para compreender a adoção de táticas suicidas em massa pelos japoneses foi a Batalha do Mar das Filipinas (1944), também conhecida como Batalha Naval das Marianas, ocorrida entre os dias 19 e 20 de junho de 1944 durante a luta pelas ilhas Marianas. Em nenhum outro confronto os ataques convencionais japoneses se mostraram tão ineficientes e a carência de pilotos experientes se mostrou tão crítica, a chance dos pilotos de retornarem vivos dessas missões era praticamente nula e isso serviu de pretexto para a adoção do suicídio como arma de guerra.

As batalhas aeronavais ocorridas em 1942 desgastaram muito os beligerantes e após a evacuação dos japoneses de Guadalcanal em fevereiro de 1943 nem os Estados Unidos e nem o Japão estavam em condições de usar seus porta-aviões ofensivamente<sup>32</sup>. Além do mais, a Guerra do Pacífico em 1943 seria marcada pelo avanço dos americanos pelas Ilhas Salomão em direção a Rabaul, na Nova Bretanha, e pela ofensiva dos Aliados para expulsar os

---

<sup>32</sup> “Os japoneses, por não poderem a curto prazo substituir os numerosos aviadores qualificados para atividade embarcada que perderam, deslocaram os restantes grupos aéreos dos porta-aviões para bases aéreas em terra [...] Após a Batalha das Ilhas Santa Cruz, os efetivos de porta-aviões americanos estiveram reduzidos temporariamente ao Enterprise, parcialmente reparado e o único disponível” (MACINTYRE, 1974, p. 124).

japoneses da Nova Guiné. Essas operações, por serem realizadas em áreas ao alcance de bases terrestres não eram adequadas para o uso de porta-aviões, ainda mais em um momento onde os dois lados recuperavam as suas forças aeronavais (MACINTYRE, 1974, p. 124).

Dessa forma, os americanos e japoneses passaram a primeira metade 1943 reconstruindo a sua força de porta-aviões, o que explica a falta de um confronto naval de grandes proporções entre as duas forças neste ano, embora os céus do Pacífico Sul ainda se mantivessem como palco de múltiplos combates aéreos. Okumiya (1966) descreve que “o período imediatamente após a evacuação de Guadalcanal representou uma temporária calmaria na tempestade da guerra, a ausência de ações de maior envergadura deu-lhes a oportunidade de se reagruparem e se fortalecerem” (OKUMIYA, 1966, p. 162). Contudo, Macintyre (1974) destaca que “com sua enorme capacidade industrial e com suas reservas, também grandes, de potencial humano para treinar aviadores navais, os americanos levaram nítida vantagem” (MACINTYRE, 1974, p. 124).

Em 1944 os japoneses haviam recuperado em número seus porta-aviões perdidos em 1942 e conseguiram reconstruir seus grupos aéreos embarcados<sup>33</sup>, mas seus pilotos eram em sua maioria recrutas e inexperientes. Apesar disso, com o surgimento dos novos porta-aviões norte-americanos da Classe *Essex* e *Independence*<sup>34</sup> na segunda metade de 1943 a força americana superava em muito a japonesa, tanto em tamanho quanto em qualidade e quando iniciaram a sua ofensiva pelo Pacífico Central conquistaram rapidamente as Ilhas Marshall e Gilbert (MACINTYRE, 1974, p. 124-127).

O objetivo dos japoneses era frear o avanço norte-americano usando a sua frota de porta-aviões para uma batalha decisiva (OKUMIYA, 1966, p. 247), as ilhas Marshall e Gilbert eram apenas postos avançados e para eles não valia à pena usar a sua força mais poderosa para defendê-las, mas a situação mudou quando no mês de junho os Estados Unidos estavam às portas das ilhas Marianas, elas tinham uma importância vital para os japoneses:

As Marianas eram parte de sua linha defensiva principal e um ponto vital de comunicações com as regiões meridionais. Qualquer ameaça a elas teria de ser combatida com toda a força da Esquadra Combinada, já agora sob novo comandante-chefe, o Almirante Soemu Toyoda (MACINTYRE, 1974, p. 131).

---

<sup>33</sup> O programa japonês para construção de porta-aviões pós-Midway resultou no porta-aviões de frota *Taihō* e na conversão de diversas embarcações em navios-aeródromos, como o *Ryūhō*, *Chitose*, *Chiyoda*, além do aprimoramento de seus porta-aviões antigos, como o *Shōkaku*, *Zuikaku*, *Zuihō*, *Jun'yo* e *Hiyo*. Também estavam em construção três porta-aviões da Classe *Unryū* e um da Classe *Yamato*, mas não foram finalizados a tempo para participar da luta nas Marianas e nas Filipinas. Em 1944 a força de porta-aviões japonesa era maior que a empregada em Pearl Harbor e na Batalha de Midway, mas era significativamente inferior em qualidade de seus oficiais e pilotos (MACINTYRE, 1974, p. 124-127).

<sup>34</sup> A Classe *Essex* de porta-aviões de frota e *Independence* de porta-aviões leves tiveram as suas primeiras unidades entregues para combate na segunda metade de 1943, com um impressionante poderio industrial os Estados Unidos produziram dezenas de unidades até o fim da guerra (MACINTYRE, 1974, p. 124-125).

Outro perigo da ocupação americana das Marianas seria o seu uso como base para porta-aviões, que poderiam investir diretamente contra as posições japonesas na Nova Guiné e até mesmo contra o território japonês, sem falar que a conquista das bases terrestres colocariam os novos bombardeiros B-29 ao alcance das ilhas japonesas (KENNEDY, 1978, p. 63).

A chamada Esquadra Combinada, ou Frota Combinada era o termo designado para a principal força naval japonesa, no dia 7 de dezembro de 1941 era composta pelos seis porta-aviões que atacaram Pearl Harbor e seus navios de escolta, em junho de 1944 ela era composta por três porta-aviões de frota e seis porta-aviões leves<sup>35</sup>, uma força muito maior do que em Pearl Harbor e na Batalha de Midway e o grupo aéreo da força era composto por mais de 450 aeronaves<sup>36</sup>. Okumiya (1966) descreve que depois de Rabaul ser abandonada a Marinha se deu conta de que em breve ela seria compelida a empregar seus aviões e navios em uma operação decisiva vital (OKUMIYA, 1966, p. 247), Humble (1975) comenta que os japoneses precisavam fazer uma tremenda demonstração de força caso os americanos decidissem tomar as Marianas (HUMBLE, 1975, p. 122). Porém, a força americana era muito mais numerosa e melhor preparada<sup>37</sup>.

No dia 15 de junho quando os japoneses receberam a mensagem do desembarque na ilha de Saipan pelos Estados Unidos a Frota Combinada partiu da base das Filipinas em direção as Marianas, com a batalha se desenrolando nos dias 19 e 20. No entanto, a inferioridade técnica, a desvantagem numérica e a inexperiência de seus pilotos deram aos Estados Unidos uma vitória esmagadora sem perderem uma única embarcação militar<sup>38</sup> e destruindo quase toda a aviação embarcada dos japoneses<sup>39</sup>. Okumiya (1966) revela a preocupação que tinha com a falta de experiência e preparo de suas tripulações:

---

<sup>35</sup> Os porta-aviões japoneses presente durante a batalha eram o *Taiho*, *Shokaku*, *Zuikaku*, *Jun'yo*, *Hiyo*, *Ryūhō*, *Zuihō*, *Chiyoda* e *Chitose* e estavam sob comando do contra-almirante Jisaburō Ozawa (1886-1966) (MACINTYRE, 1974, p. 130) (HUMBLE, 1975, p. 125).

<sup>36</sup> Os efetivos totais em aeronaves embarcadas para os japoneses eram de 473 aeronaves, quase o dobro do efetivo que participou da Batalha de Midway (KENNEDY, 1978, p. 63).

<sup>37</sup> Os porta-aviões americanos que participaram da batalha totalizavam sete porta-aviões de frota (*Essex*, *Yorktown*, *Hornet*, *Lexington*, *Bunker Hill*, *Wasp* e *Enterprise*) e oito porta-aviões leves (*Princeton*, *Belleau Wood*, *Cowpens*, *Monterey*, *Langley*, *Cabot*, *Bataan* e *San Jacinto*), contendo mais de 900 aeronaves embarcadas sob comando do Almirante Raymond Spruance (1886-1969) (MACINTYRE, p. 1974, p. 130).

<sup>38</sup> Os danos causados a frota americana se resumiram a um único couraçado danificado (*South Dakota*), todos os outros navios saíram ilesos. A falta de resultados aos japoneses é explicada por Okumiya (1966) pela baixa precisão de seus pilotos em ataque a navios, a poderosa barreira de aeronaves americanas que defendiam a frota e no ciclone de fogo anti-aéreo dos navios americanos (OKUMIYA, 1966, p. 251).

<sup>39</sup> De uma força de 473 aeronaves, após a batalha a força de Ozawa dispunha somente de 47 unidades em condições de luta, enquanto isso os americanos perderam somente 26 aviões em combate (OKUMIYA, 1966, p.

Quando minha força de porta-aviões participou da Batalha de Santa Cruz<sup>40</sup>, nossos pilotos de bombardeiros de mergulho haviam estabelecido e mantido um invejável índice de precisão em seus ataques. Numa operação de bombardeio de nove aviões contra o navio-alvo Settsu, um velho couraçado de 160 metros de comprimento e vinte de largura, que mantinha uma velocidade evasiva de dezesseis nós em mar, os nove aviões frequentemente acertavam nove golpes. Exatamente antes da luta nas Marianas, contudo, a mesma formação de nove aviões mergulhando contra o Settsu raramente acertavam mais de um golpe. Não podíamos esperar que nossas tripulações, recém-destacadas para os porta-aviões, conseguissem grande perícia de voo e precisão de bombardeio em apenas algumas semanas (OKUMIYA, 1966, p. 254).

Okumiya cita dois pontos cruciais que levaram os resultados da batalha a serem tão desastrosos: primeiro, “nossos aviadores careciam do treinamento necessário para coordenar seus ataques em combate” (OKUMIYA, 1966, p. 253). O autor cita que desde 1943 houve uma marcante perda de nível dos comandos de grupos aéreos, bem como os seus pilotos e que necessitavam aflitivamente de melhor treinamento operacional:

Em dois anos e meio de guerra, nossos padrões de treinamento e a proficiência das tripulações aéreas se haviam deteriorado a um ponto em que os homens tinham escassas chances de sobrevivência contra o inimigo. A notável perda até mesmo do mínimo de qualificações atesta dramaticamente que nossos preparativos para essa guerra, no que diz respeito ao pessoal, jamais foi adequado (OKUMIYA, 1966, p. 254).

Segundo, Okumiya descreve que “faltava um número suficiente de bons aviões, tão necessários contra as eficientes defesas dos americanos. Ainda empregávamos, como caça de primeira linha, o velho Zero; não existia na Marinha outro avião com performance superior” (OKUMIYA, 1966, p. 255)<sup>41</sup>. O autor não está falando que a batalha foi perdida por conta da inferioridade de um caça, mas contextualiza a superioridade técnica dos modelos americanos com a falta de pilotos experimentados e que durante o ataque a frota norte-americana “eles se defrontavam com uma barreira dos caças Hellcats e sofreram pesadas baixas” (OKUMIYA, 1966, p. 255).

A Batalha do Mar das Filipinas, como ficaria conhecida, colocou de um lado o impressionante poderio aeronaval americano contra uma força inexperiente e mal equipada,<sup>42</sup>

---

253). De acordo com Humble (1975) os resultados da batalha tiraram toda a ofensividade da Frota Combinada e transformou os porta-aviões que sobreviveram à batalha em cascos inúteis (1975, p. 130).

<sup>40</sup> A Batalha das Ilhas Santa Cruz foi o segundo confronto de porta-aviões da Campanha de Guadalcanal, ocorrida no dia 26 de outubro de 1942, nela os japoneses ainda dispunham de tripulações muito qualificadas (OKUMIYA, 1966, p. 215) e Okumiya compara os excelentes pilotos desse embate em 1942 - que foram em sua maioria perdidos - com os novatos e inexperientes que estavam a bordo da Frota de Ozawa em 1944.

<sup>41</sup> Embora os japoneses usassem o Zero como caça principal até o fim da guerra ele sofreu diversas melhorias durante o conflito, ganhando mais desempenho, alcance e velocidade nas versões A6M3 e A6M5. Contudo, eles ainda não superavam os caças americanos (CAIDIN, 1977, p. 143-144).

<sup>42</sup> Além dos pilotos, Okumiya (1966) também destaca que havia poucos oficiais na Força de Ozawa que tinham experiência de combate em porta-aviões e dentre os dois anos que foi designado para o Estado Maior Aéreo da Quarta Divisão de Porta-aviões – presenciando as lideranças nas batalhas de Midway e nas Ilhas Santa Cruz -



os ataques convencionais realizados pelos pilotos japoneses não colocaram a pique nenhuma embarcação americana, fazendo-os questionar a eficiência desses ataques. Apesar disso, Okumiya descreve que uma lição foi aprendida: durante a batalha um total de 67 caças Zero foram modificados como bombardeiros de mergulho e apesar de não entregarem resultados, era evidente que estes caças, mais leves e ágeis do que os bombardeiros e torpedeiros, tinham mais chances de atravessar a barreira defensiva dos caças americanos para alcançar a frota inimiga (OKUMIYA, 1966, p. 255, 258):

Era evidente, contudo, que, embora necessitasse de assistência navegacional, o caça-bombardeiro Zero conseguia melhores resultados contra os porta-aviões inimigos do que qualquer dos bombardeiros de mergulho. Essa súbita melhora na precisão de bombardeio foi a única grande causa do abrupto surgimento dos famosos esquadrões suicidas Kamikaze (OKUMIYA, 1966, p. 255).

De acordo com Paul Kennedy (1978) o destino das ilhas Marianas dependia da Batalha do Mar das Filipinas, a derrota dos japoneses abriu portas para a conquista destas importantes ilhas pelos Estados Unidos que colocaram suas aeronaves ao alcance das ilhas japonesas (KENNEDY, 1978, p. 65). A derrota sofrida pelo Japão eliminou virtualmente a sua esquadra e para Okumiya (1966) as perdas navais sofridas neste combate “abalou a eficiência da força-tarefa de Ozawa como unidade combatente. Era-lhe impossível qualquer tentativa de revide contra a formidável frota americana” (OKUMIYA, 1966, p. 252) e para ele as consequências da derrota no Mar das Filipinas excediam as perdas em Midway (OKUMIYA, 1966, p. 253). Macintyre (1974) também destaca que mesmo com alguns porta-aviões japoneses tendo escapado da chacina, por conta da falta de tempo e recursos humanos “os japoneses não podiam mais treinar tripulações aéreas substitutas para eles” (MACINTYRE, 1974, p. 137).

Depois da derrota nas Marianas o Japão se encontrava em uma situação completamente crítica onde não seria possível reorganizar sua frota com os navios disponíveis nem treinar com eficiência novos grupos aéreos, mesmo assim Tóquio optou por continuar a guerra. A inferioridade técnica de suas aeronaves, a desvantagem numérica e a carência de pilotos substitutos serviram de pretexto para a adoção de táticas suicidas<sup>43</sup>, o fracasso dos

---

Okumiya revela que a média de idade dos líderes de grupo caíram em pelo menos dez anos (OKUMIYA, 1966, p. 253-254).

<sup>43</sup> Ainda em junho de 1944 antes da adoção das táticas Kamikaze o Comandante do 341º Grupo Aéreo Motoharu Okamura (1901-1948) disse enquanto inspecionava o aeródromo de Tateyama, no Japão: “Na presente situação, creio firmemente que a única maneira de fazer o curso da guerra voltar-se a nosso favor é a adoção de táticas suicidas com os nossos aviões. Não há outro caminho [...] Conceda-me 300 aviões e mudarei o curso da guerra” (NAKAJIMA, 1967, p. 171). A sua ideia foi inicialmente rejeitada, mas a cada derrota e recuo que sofriam fortaleciam a determinação dos japoneses de que os ataques suicidas eram a única solução e Okamura posteriormente viria a ser um dos arquitetos das Unidades Kamikaze (NAKAJIMA, 1967, p. 171-172).

japoneses em defender as Marianas representou um papel altamente significativo na história da Guerra do Pacífico (OKUMIYA, 1966, p. 256).

#### 2.4 A ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DAS UNIDADES KAMIKAZE

Desde o ataque japonês a Pearl Harbor<sup>44</sup> houve casos de pilotos que, sobrevoando diretamente navios de guerra inimigos ou instalações em terra, se viram em situação irremediável de estarem gravemente feridos ou com a aeronave severamente danificada. Nestas condições o piloto enquanto ainda era possível manobrar realizava um ataque suicida contra o alvo inimigo. Para Okumiya (1966) estes atos não eram “ataques suicidas” no verdadeiro sentido da palavra, uma vez que restava ao piloto uma chance de sobreviver, houve situações ao longo da guerra em que aviadores quiseram se sacrificar para a consecução de suas missões (OKUMIYA, 1966, p. 257).

Barker (1975) também afirma que “o piloto que a isso se dava não cometia suicídio no sentido lato da palavra, já que só ia ao gesto extremo quando não tinha praticamente nenhuma possibilidade de sobreviver (BARKER, 1975, p. 68). Contudo, eram atos isolados. O piloto e Ás japonês Saburo Sakai<sup>45</sup> também ressalta em sua biografia:

Na Marinha japonesa existia uma convenção não escrita de que, uma vez que o piloto estivesse com o avião avariado em alto mar, longe de sua base, poderia mergulhar contra o transporte ou navio de guerra inimigo, desde que não tivesse possibilidade de regressar. Não fomos os únicos pilotos que adotaram essa norma. Os americanos, os alemães, os ingleses... isso sempre aconteceu com todos os homens que voassem e lutassem. (SAKAI, 1975, p. 171).

É importante destacar também que os japoneses não foram os únicos a recorrerem a esses atos extremos nestes casos, mas todo soldado, piloto ou marinheiro de qualquer nação que encontrasse em situação onde a sobrevivência era impossível poderia se sacrificar para causar danos ao inimigo, um exemplo clássico aconteceu durante a Batalha de Midway

<sup>44</sup> O primeiro ataque suicida documentado na Guerra do Pacífico por uma aeronave japonesa foi a de Fusata Iita (1913-1941) que atuava como chefe da 3ª Esquadrilha de Caças no Ataque a Pearl Harbor, após ter seu avião severamente danificado pelo fogo inimigo virou seu aparelho e realizou um mergulho vertical contra um hangar no aeródromo de Kaneohe, Ohau (OKUMIYA, 1966, p. 56).

<sup>45</sup> Saburo Sakai (1916-2000) foi um piloto japonês durante a Guerra do Pacífico e Ás da aviação com 28 vitórias aéreas registradas, ele sobreviveu às hostilidades e escreveria uma autobiografia sobre suas experiências na guerra intitulada “Samurai” em 1957, mas renomeada na edição brasileira em 1975 como “Kamikaze, piloto suicida”.

quando um bombardeiro médio norte-americano B-26 Marauder tentou colidir contra um porta-aviões japonês<sup>46</sup>.

Todavia, o ataque Kamikaze foi um assunto totalmente diverso, para Barker (1975) “nesta operação o piloto ou toda a tripulação de um avião não incluía no plano de ataque a mais leve possibilidade de sobrevivência” (BARKER, 1975, p. 68), Okumiya descreve que “a morte era companheira do piloto Kamikaze” (OKUMIYA, 1966, p. 257). Nos casos anteriormente mencionados o piloto deveria retornar vivo para a base, mas de acordo com Sakai (1975) para as missões Kamikaze a ordem era de “vá morrer” (SAKAI, 1975, p. 171).

Eu não pretendo justificar nem condenar as decisões que levaram ao surgimento das Unidades Kamikaze, apenas irei apresentar de forma crítica os fatores que fizeram surgir os ataques suicidas organizados japoneses no fim da guerra. A palavra “Kamikaze” para Barker (1975) entrou no idioma dos povos ocidentais para designar ato suicida, (BARKER, 1975, p. 67), quando é inserida no contexto da Guerra do Pacífico é usada para descrever não só qualquer ataque suicida japonês, mas também as infames Unidades de Ataque Especial, que são conhecidas por nascerem do desespero dos japoneses de tentarem adiar a sua derrota final na Segunda Guerra Mundial. Adiante tentaremos compreender um pouco o surgimento dessas unidades de uma perspectiva diferente, não somente como resultado de desespero e culto ao Imperador, mas entendendo conceitos como ataque convencional, eficiência de ataques, economia de recursos e Nacionalismo japonês.

Depois dos infrutíferos resultados dos japoneses na Batalha do Mar das Filipinas já era evidente para quase totalidade dos dirigentes nipônicos que a possibilidade de vitória na guerra era muito remota. A Marinha Imperial Japonesa teve sua força aeronaval praticamente aniquilada e as baixas que tinham sofrido desfalcaram de tal modo que não havia homens suficientes para tripular os porta-aviões que restavam. Em setembro de 1944 as bases japonesas nas Marianas, nas Carolinas e na Nova Guiné já estavam sob controle dos americanos e o que restava de seus grupos aéreos nas Filipinas estava sendo constantemente reduzido com os incessantes bombardeios aéreos do inimigo. (BARKER, 1975, p. 68-69). A fileira de pilotos japoneses disponíveis era composta em sua maioria por jovens inexperientes e Okumiya (1966) comenta que toda a força japonesa após a Batalha do Mar das Filipinas era comparável apenas a um único porta-aviões americano e que não seria possível barrar a ofensiva geral dos Estados Unidos contra as Filipinas, com os ataques convencionais se

---

<sup>46</sup> Durante o ataque aéreo das aeronaves americanas embarcadas no atol de Midway, um *B-26 Marauder* seriamente danificado mergulhou propositalmente contra a ponte do porta-aviões japonês *Akagi*, mas errou o alvo acabou caindo na superfície da água (FUCHIDA, 1967, p. 171) (LORD, p. 167-168).

mostrando ineficientes foi sendo discutida a adoção de ataques suicidas (OKUMIYA, 1966, p. 258).

As Unidades Kamikaze não surgiram do nada, desde o choque nas Marianas começou a ser discutida a possibilidade de usar táticas de mergulho de choque e as razões foram uma soma de fatores como a ineficiência dos ataques convencionais, a inexperiência de seus pilotos, a falta de aviadores e aeronaves em grande quantidade e o ideal japonês de preferir a morte à rendição, tentaremos explorar cada um desses pontos.

Okumiya ressalta que os meios ortodoxos de atacar a frota inimiga – com bombardeio de mergulho ou ataque com torpedo – eram praticamente missões suicidas já que as tripulações não tinham nível de perícia adequado para acertar seus alvos, o que piorava ainda mais incluindo o fogo anti-aéreo e a quase impenetrável barreira de caças americanos que defendiam a frota (OKUMIYA, 1966, p. 260), além do mais, Inoguchi descreve:

Em vista das tremendas dificuldades que nossos aviadores enfrentavam em 1944, sua chance de voltar com vida de qualquer surtida contra os porta-aviões inimigos era mínima, não importa que método de ataque usassem. Se alguém está destinado a morrer, nada mais natural do que o desejo de morrer efetivamente, ao mais alto preço para o inimigo (INOGUCHI, 1967, p. 32).

Na visão dos japoneses os ataques suicidas seriam mais eficientes por diversos motivos: primeiro, mergulhar a aeronave contra um alvo é mais fácil do que executar um ataque de torpedo ou com bomba e exige menos treinamento do piloto, segundo, o caça Zero se mostrava como o melhor meio de penetrar a barreira dos caças inimigos e executar um preciso ataque de colisão e era a aeronave em maior quantidade em seu arsenal, terceiro, a falta de aeronaves e pilotos com treinamento adequado levaria o comando japonês a explorar o seu uso mais eficiente já que muitos aparelhos eram perdidos em acidentes (OKUMIYA, 1966, p. 260).

Contudo, Barker (1975) evidencia que a inexperiência e imperícia dos pilotos pesaram mais para a adoção de táticas suicidas do que o fracasso dos ataques convencionais no Mar das Filipinas:

Grande parte disso foi inspirada menos pela Batalha do Mar das Filipinas, na qual três porta-aviões japoneses foram postos a pique, do que pelo nítido aumento do número de acidentes de vôos de treinamento. Diariamente, quase, registravam-se mortes nos exercícios de pouso e decolagem de conveses de porta-aviões. Diante disso, os próprios pilotos começavam a admitir que, se iam morrer em conveses de porta-aviões, melhor seria que a morte se desse em choques contra o inimigo (BARKER, 1975, p. 71).

Em outubro de 1944 antes das primeiras surtidas o Japão não tinha recursos suficientes para entregar aeronaves em grande quantidade e os pilotos japoneses eram

constantemente derrotados em combate pelos pilotos americanos, podemos ver que tanto Okumiya quanto Barker descrevem que o Japão estava atrás de um método de ataque mais eficiente que exigisse menos custo humano e material, mas por que exploraram o suicídio como arma de batalha, cuja tática não se encontra em nenhum manual de guerra?

Para Barker (1975) “em sociedade alguma o suicídio entrou como instituição, como sucedeu no Japão” (BARKER, 1975, p. 19) e não foi algo que nasceu durante a guerra. Os japoneses deveriam dedicar a sua vida para a pátria e quando chegasse o momento ela deveria ser sacrificada sem hesitação:

Na escola primária lhe haviam ensinado a amar a pátria com sua paixão desconhecida do ocidental. O soldado japonês servia ao seu Imperador com orgulho e aceitava uma disciplina férrea e a influência do espírito Samurai sem contestação. “Faça ou morra; antes a morte que a desonra”: este era o código e a base do *Bushido* [...] Se generais diziam que eles conquistariam o mundo, então sem dúvida o fariam, ou seus exércitos pereceriam na tentativa (BARKER, 1975, p. 22).

Para o soldado japonês era preferível a morte a rendição, dar as costas ao inimigo era considerado covardia e desonraria o nome da família do soldado, Barker (1975) descreve que a maior honra que poderia se esperar era morrer pelo Imperador, caso se encontrasse em uma situação onde não é possível retornar vivo, deve lutar até a morte e ao último cartucho, mas a rendição jamais deve acontecer. (BARKER, 1975, p. 22). De acordo com George Blond (1965) “para todos os japoneses da casta samurai e para imenso número de japoneses plebeus nenhum fim podia ser mais desejável que a morte deliberadamente aceita, em favor da pátria, a glória na terra e o acesso ao paraíso dos ancestrais eram-lhe a recompensa imediata” (BLOND, 1965, p. 290).

O que diferenciava o combatente japonês do combatente ocidental? Barker argumenta que “um soldado aliado que lutasse até o último cartucho ou que se encontrasse diante de desvantagens desesperadas, não sofria desgraça se se render” (BARKER, 1975, p. 22). Inoguchi (1967) enfatiza que “os ocidentais dão alto valor à vida do indivíduo, não estão dispostos a morrer tão prontamente e, por isso, não são capazes de compreender a psicologia dos pilotos kamikaze” (INOBUCHI, 1967, p. 228). Ele também afirma que não é uma questão de bravura, já que os soldados americanos demonstraram muito isso no campo de batalha, mas era a forma como faziam o uso da coragem (INOBUCHI, 1967, p. 228), um bom exemplo é a frase do comandante do 14º Exército Britânico na Birmânia William Slim (1891-1970): “falamos muito de lutar até o último homem e até o último cartucho, mas o soldado japonês é realmente o único que faz isso” (BARKER, 1975, p. 22).

O culto ao Imperador, o amor à pátria e a aversão a rendição foram muito bem explorados pelo comando japonês quando a situação do Japão na guerra tornou-se difícil. Os ataques convencionais eram praticamente missões suicidas e a situação grave da guerra levou os japoneses a requererem medidas extremas. Foi neste cenário que no dia 25 de outubro de 1944 e encabeçado pelo comandante da Primeira Frota Aérea nas Filipinas Takijiro Onishi<sup>47</sup> a Guerra do Pacífico entrou em um novo estágio com a primeira missão Kamikaze<sup>48</sup> bem sucedida.<sup>49</sup>

O nome Kamikaze é derivado dos kanji *Kami* (deus) e *Kaze* (Vento), e significa Vento Divino. No ano de 1281, o Imperador mongol Kublai Khan decidiu invadir o Japão, mas um tufão atingiu sua poderosa frota e acabou com seus planos de expansão, salvando assim os japoneses. Este ciclone foi chamado de Kamikaze: “O céu, por uma evidente intervenção, salvara o Império. Ajoelhei e rendei graças ao Divino Vento de Iseu, que destruiu a frota tártara, escreveu o Imperador Komei” (BLOND, 1965, p. 290). Este tufão foi o “milagre” que salvou o Império do Japão no Século XIII e impediu a invasão de Kublai Khan, em outubro de 1944 o corpo de aviadores da Unidade de Ataque Especial que tinha a missão de ser o “milagre” e deter a invasão norte-americana também seriam chamado de Vento Divino (BLOND, 1965, p. 290).

Depois do sucesso inicial das primeiras surtidas durante a Batalha do Golfo de Leyte (1944)<sup>50</sup> muitos voluntários para o corpo Kamikaze apresentaram-se em grande quantidade (BLOND, 1965, p. 290), Sakai (1975) afirma que eles constituíram uma nova e tremenda força e que sua eficácia ficou evidente pelo número de navios inimigos que ardiam em

---

<sup>47</sup> Quando chegou a base aérea de Mabalacat nas Filipinas no dia 17 de outubro, as palavras de Onishi para os aviadores japoneses foram: “a meu ver, há apenas um meio de tornar eficiente ao máximo a nossa esquelética força: organizar unidades de ataque suicida compostas de caças Zero, armados com bombas de 250kg, com aviões atirando-se em cheio sobre um porta-aviões inimigo” (INOGUCHI, 1967, p. 31). A função dos pilotos japoneses nas Filipinas era de prover cobertura aérea para os navios do Almirante Takeo Kurita (1889-1977) e de incapacitar os porta-aviões norte-americanos antes de se aproximarem do Golfo de Leyte (INOGUCHI, 1967, p. 30)

<sup>48</sup> A primeira missão Kamikaze aconteceu no dia 21 de outubro de 1944 após a frota de porta-aviões norte-americana ser reportada por aviões de reconhecimento japoneses, o ataque foi executado por três Zeros, porém, defrontaram-se com tempo adverso e não localizaram o inimigo, dois caças regressaram, o terceiro, pilotado por por Yoshiyasu Kuno (1921-1944) tentou uma surtida contra os americanos no Golfo de Leyte, mas fracassou (NAKAJIMA, 1967, p. 79-80).

<sup>49</sup> A primeira missão Kamikaze bem sucedida foi executada por cinco caças Zero armados com bombas e por quatro Zeros de escolta. Liderados pelo Tenente Yukio Seki (1921-1945) a operação resultou na destruição do porta-aviões leve *St. Lo*, outros três porta-aviões leves (*Kalinin Bay*, *Kitkun Bay* e *White Plains*) também foram atingidos, mas não afundaram (NAKAJIMA, 1967, p. 87).

<sup>50</sup> A Batalha do Golfo de Leyte foi a tentativa dos japoneses de barrar o desembarque dos americanos nas Filipinas no final de outubro de 1944 usando o que havia sobrado de sua Marinha após a derrota na Batalha do Mar das Filipinas. Ela é considerada a maior batalha naval da Segunda Guerra Mundial envolvendo mais de 300 navios e marcaria também o primeiro uso das Unidades Kamikaze, o confronto terminou com uma esmagadora vitória americana que praticamente inutilizou a Marinha Imperial até o fim da guerra (MACINTYRE, 1978, p. 7).

chamas, que antes eram invioláveis aos bombardeiros japoneses, resguardados por um potente fogo mortífero (SAKAI, 1975, p. 198). Ele afirma que como piloto de caça nunca se inclinou a aprovar as missões suicidas, mas que não podia negar o seu tremendo impacto sobre a esquadra americana e “sabia igualmente que esse tipo de ação se apresentava como o único meio de revidar os golpes dos vasos de guerra americanos” (SAKAI, 1975, p. 198).

O slogan da propaganda feita em favor das Unidades Kamikaze foi de “um avião contra um navio”, um único avião que se abate sobre um navio de guerra podia ser o suficiente para inutilizá-lo ou destruí-lo e os americanos ficariam desmoralizados pela importância de suas perdas e renunciariam a prosseguir a guerra (BLOND, 1965, p. 290).

No entanto, os ataques suicidas japoneses, apesar de mais eficientes que as táticas convencionais, não conseguiram barrar o avanço norte-americano pelo Pacífico, que tinham muito mais aviões, navios, armas e homens. O Vento Divino não impediu a invasão das Filipinas e a Marinha Imperial Japonesa foi derrotada nas sucessivas batalhas navais no Golfo de Leyte<sup>51</sup>. Na medida em que os ataques especiais eram usados os americanos foram adaptando seus métodos para enfrentá-los, como o incremento do armamento anti-aéreo nos navios e focar o uso de suas aeronaves para abater os aviões japoneses, resultando no baixo sucesso das surtidas “muitos deles nem chegaram sequer a alcançar seus objetivos, pois eram destroçados pelos interceptadores inimigos” (SAKAI, 1975, p. 198). Contudo, sempre havia aqueles que conseguiam ultrapassar os caças inimigos e a barragem de fogo anti-aéreo para se espatifar contra os navios americanos, causando danos inimagináveis.

Nakajima (1967) descreve que nas Filipinas e em Formosa<sup>52</sup> “os membros do corpo eram todos voluntários e havia um entusiasmo espontâneo, que empolgava e contagiava” (NAKAJIMA, 1967, p. 191), mas quando a guerra avançava em 1945 e a situação do Japão não mudava a seu favor a solução encontrada foi o incremento dos ataques suicidas<sup>53</sup>, o sistema de voluntariado se transformou em recrutamento forçado<sup>54</sup> e o uso dos Kamikaze se tornaria a tática de ataque padrão do Japão até o fim da guerra (NAKAJIMA, 1975, p. 191).

O maior uso dos pilotos Kamikaze ocorreu durante a Batalha de Okinawa (1945) onde cerca de 1.400 aviadores japoneses realizaram suas surtidas suicidas. Somente neste

---

<sup>51</sup> A Batalha do Golfo de Leyte é formada em quatro batalhas menores, todas elas confrontos navais: Batalha do Mar de Sibuyan, Batalha do Estreito de Surigao, Batalha de Samar e Batalha do Cabo Engaño.

<sup>52</sup> As primeiras missões Kamikaze da Segunda Guerra Mundial foram executadas das bases aéreas japonesas das Filipinas e de Formosa, atual Taiwan.

<sup>53</sup> De acordo com Okumiya (1966) a “Segunda Batalha das Filipinas demonstrou claramente que os futuros ataques aéreos contra os navios de guerra, particularmente porta-aviões, teria que ser tarefa dos aviões Kamikaze” (OKUMIYA, 1966, p. 265)

<sup>54</sup> Além do recrutamento forçado, Blond (1965) afirma que aqueles que eram admitidos “recebiam vantagens e honras especiais, que se refletiam também nas respectivas famílias” (BLOND, 1965, p. 290).

confronto esses ataques afundaram 27 navios e danificaram outros 164 (FERRAZ, 2022, p. 144)<sup>55</sup>. A taxa de acerto dos ataques Kamikaze era de 20%, ou seja, um a cada cinco aviões conseguia de fato atingir o seu alvo, dez vezes o índice de acertos em ataques convencionais. De acordo com Max Hastings (2014) “somente a superioridade esmagadora de seus efetivos permitiu que a Marinha americana suportasse esse castigo” (HASTINGS, 2014, p. 667).

Dentre os vários fatores que levaram ao surgimento sem precedentes de unidades suicidas é possível destacar a eficiência dos ataques de colisão frente aos ataques convencionais, o nacionalismo japonês e o *bushido* de sempre preferir a morte à rendição, a carência de recursos e aeronaves em grande quantidade para ações decisivas, a falta de pilotos experientes e com treinamento adequado para realizar ataques convencionais eficientes e a falta de superioridade aérea em termos de quantidade e qualidade. Podemos notar neste capítulo uma tentativa desesperada dos japoneses de reverter o rumo da guerra, mas que o suicídio foi usado como tática de guerra, e não como meio de enaltecê-lo. O sucesso de uma missão Kamikaze significa a morte e este sacrifício dificilmente pode ser entendido pelo ocidental, conforme Sakai (1975) descreve em sua biografia:

Parecia ao inimigo que os nossos homens praticavam o suicídio, que eles se sacrificavam em vão. Isto talvez jamais será compreendido pelos americanos ou pela gente do mundo ocidental. Mas na verdade os Kamikazes não pensavam assim, não consideravam que suas vidas estivessem se desperdiçando inutilmente. [...] Não, aquilo não era suicídio. Aqueles homens, jovens e velhos não morriam em vão. [...] Cada bomba conduzida por um Kamikaze sobre os ataques de combustível de um porta-aviões gigante liquidava numerosos inimigos, evitando que vários aviões bombardeassem e metralhassem nosso solo. Aqueles homens tinham fé. Acreditavam no Japão, lutando por ele e entregando em holocausto a sua própria vida. Consideravam que valia a pena (SAKAI, 1975, p. 198, 199).

No livro “Vitória no Pacífico” (2014) de Karen Farrington a autora defende que o uso dos ataques suicidas era resultado de completo desespero e que os japoneses já tinham desistido da luta: “Recusando-se a aceitar o inevitável, os japoneses decidiram adotar a política dos Kamikazes para consumir o restante de seus caças e aviões de maneira mais destrutiva que puderam encontrar” (FARRINGTON, 2014, p. 97). Contudo, a perspectiva de Farrington é infundada e ignora toda a conjuntura da Guerra do Pacífico em outubro de 1944, o forte nacionalismo japonês e senso de dever patriótico. Resumir os ataques suicidas japoneses apenas como desespero é insuficiente para compreender as complexas e intrincadas Unidades Kamikaze. Um bom exemplo era de que o corpo de ataque especial era completamente organizado para um fim específico: atingir os porta-aviões americanos. Sakai

---

<sup>55</sup> Os ataques convencionais executados durante a Batalha de Okinawa resultaram na destruição de um navio e danificaram outros 63 (HASTINGS, 2014, p. 667).



(1975) enfatiza que todo o programa foi elaborado da forma que fosse mais eficiente possível para atingir seus objetivos:

A operação Kamikaze, não obstante, representou um plano de campanha elaborado, que utilizava eventualmente aviões especialmente destinados a tais ações. A princípio, entretanto, os aviões que iam mergulhar contra os barcos inimigos o faziam carregados de bombas e escoltados por caças Zeros cujos pilotos recebiam instrução rigorosa para retornarem à sua base. Dessa forma eles atuavam como caças de escolta e forneciam o testemunho visual dos resultados dos ataques (SAKAI, 1975, p. 171).

Os japoneses também desenvolveram armas específicas para os ataques suicidas, como por exemplo, a bomba *Ohka*<sup>56</sup> e o torpedo *Kaiten*<sup>57</sup>. O que distinguiu os ataques Kamikaze dos precedentes da história não foi somente o seu aspecto de morte certa e que o sucesso significa a perda de sua vida, mas também a sua sistemática continuidade. Esses ataques, que iniciaram em outubro de 1944 e terminaram em agosto de 1945 com a rendição do Japão não tiveram paralelos na História e se tornou uma marca profunda na história japonesa.

---

<sup>56</sup> *Ohka* (“flor de cerejeira” em japonês) foi uma aeronave suicida japonesa desenvolvida nos estágios finais da guerra, era similar a uma bomba voadora e seria desacoplada de bombardeiro médio como uma assim que se aproximasse de seu alvo, para então o piloto realizar a sua surtida. Ela foi projetada unicamente para servir como arma suicida e podia carregar muito mais explosivos que um Zero, possuindo maior poder destrutivo, mas o seu uso por meio de bombardeiros tornou o avião pouco eficiente e nenhum navio capital foi afundado por essa arma (KUWAHARA, 1967, p. 279-282).

<sup>57</sup> *Kaiten* (“o que faz tremer” na tradução literal em japonês) foi um torpedo tripulado japonês que deveria servir como arma suicida e fora desenvolvido após a derrota nas Marianas, eles eram operados a partir de submarinos, mas a arma nunca conquistou resultados expressivos (BARKER, 1975, p. 58, 59).

### **3 ZERO ETERNO: NARRATIVAS E REPRESENTAÇÕES DOS PILOTOS KAMIKAZE**

Os japoneses durante a Segunda Guerra Mundial possuíam uma profunda crença no seu país e em seu Imperador, além da vontade de morrer por esta crença, sem esse sentimento os ataques Kamikaze não teriam sido possíveis. Atualmente o termo “Kamikaze” é sinônimo de “ataque suicida” ou “atitudes suicidas” e quando é inserido no contexto da Guerra do Pacífico é usado para descrever um grupo de ultranacionalistas que desejava morrer gloriosamente pelo Imperador, espatifando as suas aeronaves contra porta-aviões inimigos.

O Mangá Zero Eterno busca ressignificar o passado a fim de mostrar outra perspectiva sobre os Kamikaze além daquela apresentada pelo ponto de vista ocidental como ultranacionalista. Será que todos os japoneses tinham o desejo de entregarem as suas vidas pelo seu Imperador? O culto e amor ao Imperador superavam o amor pelas suas famílias? É possível comparar esses pilotos a terroristas? Eles realmente tinham alguma escolha sobre se voluntariarem para as missões suicidas? Este capítulo irá analisar alguns pontos sobre os Kamikaze na guerra mostrados no mangá que divergem da forma ortodoxa de como as unidades suicidas japonesas são encaradas na historiografia.

Zero Eterno vai na contramão da História ao apresentar os pilotos japoneses não como fanáticos, mas sim apenas como seres humanos, nem heróis, vilões ou santos. Embora apresentando relatos ficcionais, o autor usa seu protagonista Kyuzo Miyabe para questionar se todo japonês era ultranacionalista, e será abordado neste capítulo como esta obra pode ser uma valiosa fonte para estudarmos a atuação dos japoneses na Segunda Guerra Mundial, abrindo novas perspectivas sobre os Kamikaze durante a guerra a partir do ponto de vista japonês, mas antes, é necessário primeiro fazer alguns comentários a respeito do autor, Naoki Hyakuta.

#### **3.1 ANÁLISE DE ZERO ETERNO**

O Mangá Zero Eterno (*Eien no Zero*, no original) é baseado em um romance publicado em 2006 no Japão, o livro rapidamente se tornou um sucesso e é um dos mais vendidos do país. Em dezembro de 2013 a obra foi transformada em filme que liderou as bilheteiras no Japão atingindo a marca de oito bilhões de ienes em lucro, tornando-se o filme japonês de maior bilheteria em 2014. Há também uma mini-série de três capítulos, produzida

em 2015 sobre o romance. Com o seu sucesso o livro transformou-se em Mangá de cinco volumes e foi publicado no Brasil pela editora JBC em 2015 (PAULA, 2018, p. 2).

O autor de Zero Eterno, Naoki Hyakuta, é romancista e líder do partido conversador japonês de direita conhecido pelos seus comentários polêmicos sobre revisionismo histórico dos crimes cometidos pelo Japão na China durante a Segunda Guerra Mundial. De acordo com Janaína de Paula (2018)<sup>58</sup> apesar da crescente ascensão de sua obra ele foi acusado de propagar terrorismo e por construir uma narrativa excessivamente nacionalista da história. As críticas se acentuaram quando o então primeiro ministro japonês Shinzo Abe se declarou “profundamente comovido” com a adaptação em filme da obra que também ganharia o prêmio de “Melhor filme” do 38º Japan Academy Awards. Representante das alas mais conservadoras da política japonesa este comentário provocou uma série de respostas negativas. Na China, por exemplo, o filme foi classificado como propaganda para o terrorismo antes mesmo de ser lançado (PAULA, 2018, p. 2). Apesar disso, para Jéssica Wessoloski (2019)<sup>59</sup> é indiscutível que sua obra é uma das mais vendidas na história do Japão e que o seu mangá pode nos revelar uma visão de como os japoneses encaram a guerra, se mostrando como uma valiosa fonte de pesquisa (WESSOLOSKI, 2019, p. 97).

Como explicar o imenso sucesso de uma obra escrita por um autor conservador e que sofreu diversas críticas? Para Wessoloski (2019) Zero Eterno é um romance que foca em mostrar os pilotos Kamikaze com uma visão diferente da normalmente atribuída a eles e que não podem ser encarados como estando totalmente dentro do pensamento nacionalista do período, este é um dos motivos que levou a simpatia do público pela história contada (WESSOLOSKI, 2019, p. 97), Paula também enfatiza que “a ampla ascensão da história proposta por Hyakuta demonstram que todo o tensionamento em torno deste passado proposto pelo grupo conservador pode sim, ser bem aceito pelo público” (PAULA, 2018, p. 10).

---

<sup>58</sup> Janaína de Paula do Espírito Santo é doutora em História pela Universidade Federal de Goiás, sendo a sua área de pesquisa especialmente os usos da cultura histórica, quadrinhos e mangás. A sua tese de Doutorado de título “Segunda Guerra Mundial em mangá: um estudo de cultura histórica” de 2018 aborda o mangá Zero Eterno de uma perspectiva de memória e cultura histórica. Para ela, a obra de Hyakuta é uma valiosa fonte de pesquisa porque “permite problematizar aspectos da ascensão do pensamento conservador japonês contemporâneo e seus efeitos na constituição da cultura histórica nacional. [...] o sentido da história vem sendo palco de disputas políticas entre grupos que buscam acender ao poder, e que, portanto, devem ser identificados e debatidos (PAULA, 2018, p. 1).

<sup>59</sup> Jéssica Wessoloski defendeu seu Mestrado em 2019 com o tema “Pensando Mangás e o Nacionalismo Japonês: Uma análise sobre Gen Pés Descalços e Zero Eterno” que se mostra um estudo valioso para compreender como Zero Eterno busca representar a atuação dos japoneses na Guerra do Pacífico. A autora crítica o posicionamento de Naoki Hyakuta a respeito de seu revisionismo histórico dos crimes cometidos pelos japoneses na China, mas enfatiza que Zero Eterno se propõe a apresentar os pilotos Kamikaze em uma perspectiva que diverge do ponto de vista ocidental e que se mostra uma ótima fonte para compreender como os japoneses representam as Unidades Kamikaze, para ela o fato da obra ser uma das mais vendidas no país deve ser levado em consideração para o uso do mangá como fonte histórica (WESSOLOSKI, 2019, p. 156).

Ademais, Wessoloski argumenta que Hyakuta não propõe uma revisão historiográfica sobre os eventos da Segunda Guerra Mundial, mas pretende construir um retrato do passado de quem viveu a guerra do ponto de vista de quem nunca presenciou uma. O autor propõe em sua obra que não se pode avaliar um período de guerra da mesma maneira que seria em tempos de paz e foca a sua narrativa na história dos pilotos Kamikaze, que no presente<sup>60</sup> são encarados no mangá de uma forma totalmente diferente daquela que são conhecidos, como nacionalistas radicais (WESSOLOSKI, 2019, p. 156), Hyakuta apresenta um protagonista que fugia da norma social da época, onde valorizava mais a vida e sua família do que a obediência cega ao Imperador (PAULA, 2018, p. 3).

O enredo de Zero Eterno se passa no ano de 2004. Kentaro Saeki, um jovem de 26 anos sente que a sua vida está estagnada por não passar no Exame Nacional de Advocacia, sentindo que falta a ele algo para motivá-lo e fazer a sua vida funcionar. A oportunidade surge quando sua irmã recém formada em Jornalismo Kentaro Keiko o contrata para fazer uma importante pesquisa: descobrir quem foi Kyuzo Miyabe, seu verdadeiro avô, um homem que lutou na Guerra do Pacífico a bordo de um caça A6M Zero e morreu em uma missão Kamikaze. A partir dessa narrativa Saeki passa a se interessar pelo passado de seu avô de sangue – sua avó se casou novamente – e as motivações que o levaram a realizar um ataque suicida.

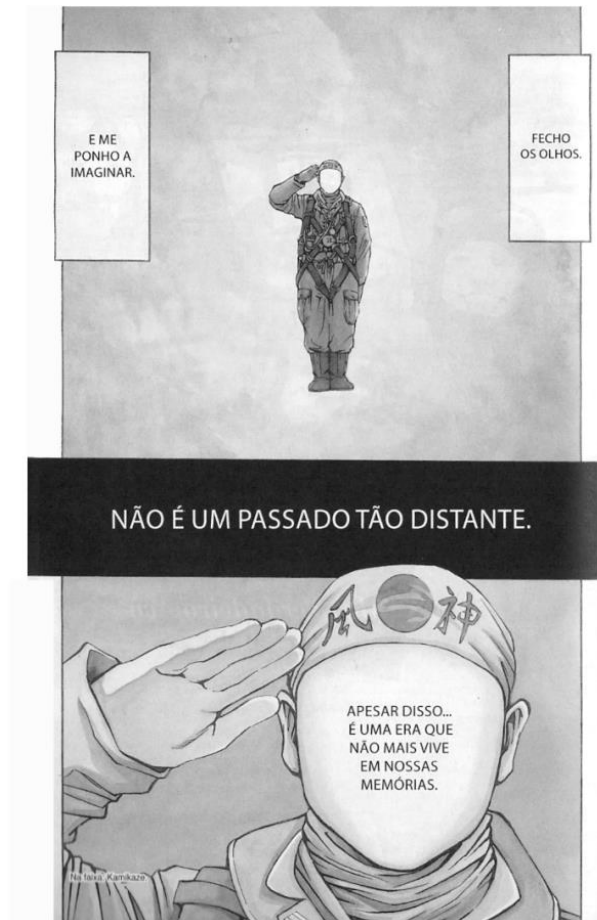
A partir disso, Kentaro vê sua vida finalmente tomar um rumo ao descobrir mais sobre os valores e o modo de pensar de quem sobreviveu a esse passado não tão distante e compará-los com o presente que parece não entendê-los. A história consiste na busca dos dois irmãos pela história de seu avô a partir da História Oral com outros pilotos que sobreviveram à guerra e lutaram ao lado de Miyabe. Com o desenrolar da narrativa vão mudando suas opiniões a respeito do que eram os pilotos Kamikaze. O título do mangá é uma alusão ao caça A6M Zero, a aeronave mais usada para os ataques suicidas e a obra também procura apresentar os personagens, tanto ex-combatentes quanto as figuras principais de forma cativante fazendo com que o leitor construa uma ligação sentimental com eles.

A figura abaixo representa a primeira página do mangá e autor inicia apresentando um homem sem rosto que ajuda a passar a ideia de esquecimento, este seria o fio condutor da narrativa já que os dois irmãos estão em busca da história esquecida de seu avô. É importante destacar que eles só tomaram conhecimento de sua existência um pouco antes da morte de sua avó – esposa de Kyuzo Miyabe durante a guerra – e que não se podia falar dele em família.

---

<sup>60</sup> Zero Eterno (2015) se ambienta tanto em 2004 no presente quanto no período da Guerra do Pacífico entre 1941 e 1945.

Figura 1 – Vazio e esquecimento



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 1, p. 5.

De acordo com Luyten (2012) quando a Segunda Guerra Mundial terminou os japoneses estavam preocupados em recuperar o país e “as pessoas estavam querendo reconstruir suas próprias vidas, vencer a fome e a miséria, cuidar dos órfãos de guerra, dos veteranos mutilados e dos sobreviventes das duas bombas em Hiroshima e Nagasaki” (LUYTEN 2012, p. 106). Para Wessoloski esse tempo foi marcado pelo silêncio já que se evitava falar sobre os soldados ou pilotos que lutaram na guerra “devido ao receio de que isso criasse uma narrativa de heroicização da figura do Kamikaze ou do soldado, o que poderia retomar os sentimentos nacionalistas do período da guerra” (WESSOLOSKI, 2019, p. 146).

No Ocidente as primeiras reportagens nos Estados Unidos sobre os Kamikaze vieram em abril de 1945 e a imprensa daquela época criou para eles a imagem de fanáticos (PAULA, 2018, p. 5), dessa forma podemos encarar que esse pensamento também se instalou na sociedade japonesa gerando um espaço controverso de concepção sobre os Kamikaze na memória japonesa.

A obra é narrada nos anos 2000 que está inserida nesse contexto de silêncio e os dois irmãos, bombardeados com as informações de que os Kamikaze eram ultranacionalistas começaram a pesquisa pela história de seu avô. Um dos pontos mais importantes da obra foi um diálogo que eles tiveram logo no início da história em uma lanchonete onde Keiko diz que os pilotos das Unidades de Ataque Especial eram terroristas:

Figura 2 – Os Kamikaze eram terroristas?



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 1, p. 30, 31.

Percebe-se o olhar aflito de Keiko ao comentar o que as pessoas pensam a respeito das Unidades Kamikaze<sup>61</sup>, a irmã continua dizendo nas páginas seguintes:

De acordo com um jornalista que conheci nesse projeto os pilotos do *tokkotai* foram os terroristas daquela época. Ele me emprestou um livro de testamentos de ex-membros da unidade, o texto está repleto de expressões como “dever com a pátria” e “lealdade ao império”. Os pilotos do *tokkotai* não tinham medo de morrer, pelo

<sup>61</sup> *Tokkotai* é a abreviação de *Tokubetsu Kogeki tai* (Unidade de Ataque Especial, em japonês). Embora o termo Kamikaze tenha se popularizado, no Japão os pilotos suicidas pertencentes a esse esquadrão eram conhecidos como *tokko* e o esquadrão de *tokkotai*.

contrário, morrer pela nação, dar sua vida pela pátria, e pela pátria, morrer feliz. Mártires extremistas, ultranacionalistas, dependendo o ponto de vista os membros do *tokkotai* também eram terroristas (HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 1, p. 30- 35).

Este é o início da narrativa quando os irmãos preocupados que seu verdadeiro avô tenha sido um terrorista ultranacionalista e que Keiko se descreve como “os netos do homem-bomba” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.1, p. 35) se empenham em pesquisar o seu passado. A comparação das Unidades Kamikaze com terroristas é um dos principais questionamentos da obra e que será respondida somente nos volumes três e quatro. A partir disso ambos entrevistam sete indivíduos ao longo da obra que lutaram ao lado de seu avô, eles pretendem questionar quem era Kyuzo Miyabe? Qual era o seu caráter? Ele amava mais a família ou o seu país? O fato de descobrir sobre ele somente após a morte de sua avó faz Kentaro questionar o motivo desse silêncio: “Afinal, por quê? Por que esconderam sua existência por tanto tempo? Por que ele morreu numa missão suicida? Se eles realmente foram terroristas, isso não é motivo de orgulho” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.1, p. 66).

Já na primeira entrevista com um ex-tenente da Marinha que lutou ao lado de Miyabe em Rabaul no ano de 1942, os irmãos se defrontam com o fato de que seu avô era um covarde que prezava acima de tudo pela própria vida, quebrando o paradigma de que os pilotos japoneses estavam sempre dispostos a morrer pelo seu país. Para Hasegawa – o ex-tenente e entrevistado – era inaceitável um piloto se importar somente com a sua vida enquanto todos estavam dispostos e orgulhosos em entregá-la pelo Japão (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.1, p. 75):

Figura 3 – Kyuzo Miyabe prezava pela própria vida



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 1, p. 74.

Um piloto japonês que priorizava a sua vida acima de tudo é difícil de imaginar no contexto da Segunda Guerra Mundial. Sakai (1975) descreve em alusão ao combatente japonês que “um Samurai vive de tal modo que ele sempre se acha preparado para morrer” (1975, p. 172), mas Kyuzo Miyabe se torna o centro de um questionamento que o autor pretende fazer com sua obra: quais eram as motivações que levavam os pilotos japoneses a lutarem? Será que eles estavam dispostos a morrer cegamente pelo seu Imperador? Keiko posteriormente fala que não via nada de errado em tentar sobreviver: “Não acha que prezar pela própria vida é algo do ser humano? [...] Pois eu acho que o sentimento dele era nobre, se todos pensassem como ele não haveria guerras neste mundo (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, p. 81, 83), mas Hasegawa refuta: “Mocinha, essas são palavras de quem só conhece tempos de paz, nossa guerra era uma luta para decidir se a pátria chamada Japão seria extinta ou não, mesmo que eu viesse a morrer isso não teria problema se resultasse na perpetuação do país”



(HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.1, p. 82). Essa é uma premissa que permanece em toda obra, o conflito de pensamento entre aqueles que viveram na guerra e o pensamento daqueles que não a presenciaram.

Hasegawa continua a sua história dizendo que não teve condições financeiras de continuar a estudar no Ginásio e viu como última solução se alistar na Marinha, mas ao ingressar nas Forças Armadas percebeu que a sua vida não era mais sua: “desde o dia em que me tornei piloto de caça, tinha consciência de que minha vida não era mais minha [...] Estava sempre pronto para morrer, qualquer que fosse a batalha, nunca cogitei poupar minha vida” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.1, p. 76, 80).

No decorrer da narrativa descobre-se que Miyabe se alistou após ter perdido seus pais e também não encontrou outra maneira de sobreviver, na trama é mostrado que muitos pilotos se alistaram por vários motivos que não são “orgulho à nação” ou “desejo de morrer pelo Imperador”, o autor não nega que isso tenha acontecido, mas não apresenta nenhum desses casos e provavelmente com o objetivo de mostrar ao público uma visão diferente dos pilotos. É possível notar que a narrativa mostra a honra por trás da morte e o senso de dever patriótico, mas apesar de não comprovar ou questionar se essa honra é verdadeira ou não, é fato que nas aparências isso era o comumente aceito na sociedade japonesa do período (WESSOLOSKI, 2019, p. 105).

O próximo entrevistado foi Kanji Ito, Segundo Tenente da Marinha e que serviu a bordo do *Akagi*<sup>62</sup> ao lado de Miyabe. Durante um diálogo no convés descobre-se que motivo por trás da “covardia” do piloto:

Figura 4 – Viver é mais importante que tudo

---

<sup>62</sup> O *Akagi* foi um porta-aviões japonês que durante a Guerra do Pacífico participou do Ataque a Pearl Harbor e foi afundado na Batalha de Midway, foi nele que Ito e Miyabe serviram no mangá onde participaram desses dois eventos.



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 2, p. 78.

Com base no testemunho de Ito, Kentaro e Keiko descobrem que seu avô era um piloto experiente que tinha lutado desde a Segunda Guerra Sino-japonesa, mas adotava uma política de “sobreviver para lutar mais um dia” e nunca hesitava em fugir de um confronto que não pudesse vencer, para ele era mais importante sobreviver e retornar para a sua esposa a ter que lutar e morrer pelo seu país. Por conta disso Miyabe foi classificado como covarde e antipatriótico e Ito reconhece que seus princípios não eram admiráveis naquele tempo (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.2, p. 85), mas alega que em tempos de paz ele pensa diferente: “Hoje em dia, sou casado e tenho uma família, portanto, posso dizer que entendo a vontade dele de viver por sua esposa” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.2, p. 84). É fato que muitos combatentes japoneses que lutaram durante as hostilidades tinham esposas, mas com o apego de Miyabe pela vida o autor pretende demonstrar que o amor a sua família superava a devoção ao Imperador e que este exemplo pode representar o sentimento de outros combatentes nipônicos.

Se Miyabe prezava pela sua própria vida acima de tudo, o leitor começa a se questionar porque ele teria realizado uma surtida Kamikaze, fazendo-o ficar ainda mais curioso com o desenrolar da história.

Além de tentar divergir da ideia de que o combatente japonês era um ultranacionalista sempre disposto a morrer pelo país, o autor quer mostrar em Miyabe a diferença entre lutar pela pátria e lutar pela própria vida, este é um fio condutor que levará nos próximos volumes a discussão sobre os motivos que levavam os pilotos se voluntariarem para as missões suicidas no mangá.

Além do mais, apresentar a diferença de pensamento de quem lutou na guerra ou não na obra tem por objetivo pelo autor que olhar para os pilotos japoneses como se estivesse em tempos de paz pode abrir alguns equívocos sobre a atuação dos Kamikaze na guerra. Embora as Unidades de Ataque Especial apareçam somente no volume três, já é possível notar que Hyakuta está aos poucos tentando desconstruir uma visão sobre o combatente japonês antes do surgimento das unidades especiais. De acordo com Paula (2016) compreender a diferença de pensamentos entre o período histórico e o presente é fundamental:

História sempre foi mais do que apenas representação do passado. Trata-se de uma relação entre passado e presente, percebida, por um lado, como uma cadeia temporal de eventos e, por outro, simbolicamente como uma interpretação que dá sentido a esses eventos através de diferentes orientações culturais, acusando-a de normas e valores, esperanças e medos. Quadrinhos, livros, músicas, filmes, são espaços em que essa orientação pode ser percebida (PAULA, 2016, p. 4).

Um ponto importante a se destacar na figura quatro e que permanece em todo o mangá é o fato de que quando o passado é retratado, o fundo da imagem é sempre preto, ao contrário do presente que permanece branco. O fundo “remete o leitor do tempo em que a obra está se passando, mas também traz o tom sombrio e pesado dos acontecimentos da guerra no fundo escuro” (WESSOLOSKI, 2019, p. 105).

A Segunda Guerra Mundial foi um dos eventos mais marcantes da história da humanidade e possui muitas formas de contar a sua história (SUMINAMI, ZIMMERMANN, MEDEIROS, 2016, p. 224), conquistando principalmente muito destaque em livros e no cinema, por exemplo, “Os inúmeros recursos visuais e a construção da linguagem dão novos contornos as experiências daqueles que viveram o contexto da guerra e delinea outras causas pelas quais se lutou” (SUMINAMI, ZIMMERMANN, MEDEIROS, 2016, p. 224).

O autor de Zero Eterno traz diversas perspectivas de como os pilotos japoneses encararam a guerra e que não convergem com a ideia de combatente radical e ultranacionalista. De acordo com Barker o soldado nipônico era muito dedicado ao seu ideal e

o *bushido* deu a ele uma reputação de ferocidade implacável em todo campo de batalha onde lutava e com total desprezo dos sentimentos normais (BARKER, 1975, p. 28), Nakajima (1967) também defende que “a formação desse espírito e dedicação já se havia mostrado muito antes que qualquer unidade de Kamikaze fosse organizada” (NAKAJIMA, 1967, p. 55). No entanto, o mangá nos traz diversos elementos de que o combatente japonês não era um homem sempre disposto a morrer e que enxergava a morte de seus colegas com louvor e glória. Os quadrinhos têm o recurso de nos apresentar a face dos personagens e é possível notar a angustia e desgaste dos pilotos japoneses quando enfrentavam seus inimigos nas batalhas aéreas:

Figura 5 – As perdas eram sentidas



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 4, p. 21, 22.

A narrativa acima é parte da entrevista de um novo ex-combatente, Genjiro Izaki, que lutou ao lado de Miyabe em Rabaul durante a Campanha de Guadalcanal. A figura cinco

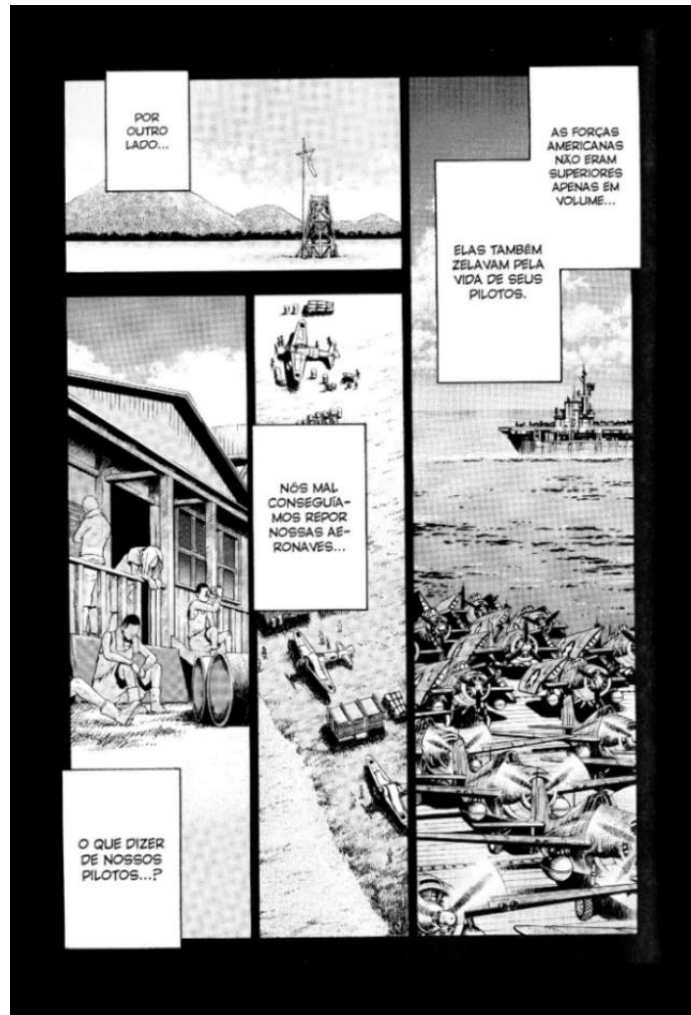
representa um dos reides aéreos contra *Henderson Field*<sup>63</sup>, a Marinha japonesa se submeteu a uma sucessão de desesperadas operações aéreas de longo alcance, onde as missões quase diárias eram muito custosas em vidas humanas e em materiais para ambos os lados. Contudo, os japoneses não tinham a mesma capacidade dos Estados Unidos para abastecerem ininterruptamente suas forças (OKUMIYA, 1966, p. 160), o mangá mostra que as perdas que os japoneses sofreriam eram muito sentidas. Destaca-se o rosto desesperado de Izaki ao descobrir que os americanos reabasteceram *Henderson Field* com novas aeronaves, enquanto os japoneses tinham que se concentrar com os poucos caças que possuíam em Rabaul<sup>64</sup>. Isso pode ser refletido na figura seis quando o autor mostra a diferença entre as duas forças, do lado americano, dois porta-aviões carregados de aeronaves prontas para ação, enquanto no lado japonês há somente três caças, poucos homens e todos estão fatigados, com seu número de pilotos sendo reduzidos diariamente. É possível notar que o autor se preocupa em apresentar os desgastes do poderio aéreo japonês a fim de construir a história do surgimento das Unidades Kamikaze, mostrando que elas não nasceram do nada, mas foram reflexo do poderio aéreo japonês que foi sendo lentamente solapado.

Figura 6 – A diferença de forças

---

<sup>63</sup> *Henderson Field* foi o nome dado pelos americanos ao campo de pouso no Ponto Lunga, na planície ao norte de Guadalcanal. Inicialmente a pista de pouso estava sendo construída pelos japoneses, mas a invasão norte-americana no dia 7 de agosto a colocou sob domínio dos Estados Unidos e que assim permaneceu até o fim da guerra (LECKIE, 1970, p. 47, 108).

<sup>64</sup> Os principais reides aéreos dos japoneses contra *Henderson Field* durante a Campanha de Guadalcanal foram realizados pelas aeronaves da base aérea de Rabaul, onde pertenciam Izaki e Miyabe.



Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 4, p. 25.

Hyakuta tem a intenção de fazer o leitor acreditar que quando um combatente japonês tombava não havia uma grande comemoração ao vê-lo morrer pela pátria ou de que era uma grande honra sem nenhuma tristeza, mas mostra aqueles que sobreviviam sofriam com isso. Ademais, também afirma na figura seis que o comando japonês parecia não se importar com seus homens da mesma forma que os americanos: “Enquanto os comandantes e superiores japoneses, e até mesmo a população, consideravam uma grande honra que seus pilotos morressem na guerra, o lado norte-americano preservava seus pilotos” (WESSOLOSKI, 2019, p. 114).

No terceiro volume os netos de Miyabe se encontram em uma lanchonete com o jornalista Ryuji Takayama e descobre-se posteriormente que foi ele quem descreveu os Kamikaze como terroristas para Keiko, defendendo a sua visão de que eram mártires assim como os terroristas radicais islâmicos:

Os pilotos Kamikaze eram um bando de fanáticos ultranacionalistas que sacrificavam suas vidas pelo Imperador. [...] A culpa não era de seu avô, antes da

guerra o Japão era um país de fanáticos, a opinião popular era moldada pelos militares. Todos acreditaram que morrer pelo Imperador não era um sacrifício, ao contrário, era um orgulho (HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 3, p. 37-40).

Do ponto de vista de Takayama, todos os pilotos Kamikaze não eram recrutados, mas se voluntariavam por vontade própria com o objetivo de ter o orgulho de morrer por sua nação<sup>65</sup>. Contudo, mediante a tudo que Kentaro aprendeu nas entrevistas com os ex-combatentes que lutaram ao lado de Miyabe ele concluiu que eles não se alistaram na Marinha com o desejo de dar sua vida pela pátria e começou a questionar a ideia de eles eram ultranacionalistas:

Figura 7 – Não seriam pessoas normais?



43

<sup>65</sup> “Os pilotos que se voluntariavam para servir não eram como os soldados recrutados. Eles não receberam uma carta vermelha convocando-os para lutar na guerra. Se os Kamikazes também tivessem sido civis convocados, talvez minha opinião fosse diferente, mas os pilotos aeronavais daquela época eram todos oficiais alistados, Não importa se eram reservistas ou cadetes novatos, todos se alistaram. Para ser mais exato, todos eles desejaram a vida militar e foram para a guerra por vontade própria” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 3. p. 44, 45).

Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 3, p. 43.

Após a conversa com Takayama, a narrativa continua apresentando de forma continua o desgaste das forças japonesas no Pacífico, abordando respectivamente a derrota em Guadalcanal, os constantes bombardeios aéreos contra Rabaul no final de 1943 e a Batalha do Mar das Filipinas que praticamente inutilizou a Frota Combinada e tornou os porta-aviões sobreviventes em cascos inúteis, uma vez que estavam praticamente sem aeronaves para operarem (HUMBLE, 1975, p. 175).

Após a queda de Saipan os Estados Unidos miraram o Golfo de Leyte, nas Filipinas. Se tomassem as Filipinas, os americanos dominariam a rota do Sul, essencial para o Japão no abastecimento de petróleo. O Japão estava à beira de um abismo. Então, o comando militar lançou um projeto no intuito de escapar do destino iminente (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v.4. p. 139).

Com o início da invasão norte-americana nas Filipinas o mundo viu de perto o surgimento das Unidades Kamikaze, é nesse contexto que o mangá começa a tratar dos ataques suicidas japoneses, apresentando-os não como uma medida de causar o máximo de dano possível antes de sua eventual derrota, como apontou Karen Farrington (2014), mas sim em um ato desesperado de evitar a derrota final inutilizando os porta-aviões inimigos, como mostrado na figura oito (HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 4, p. 140).

Este é um dos pontos mais importantes do mangá e onde a comparação de Kamikaze com terrorismo volta a ser debatida, como apresentado anteriormente no capítulo dois houve muitos motivos que levaram os pilotos japoneses a se voluntariarem para as primeiras missões suicidas em outubro de 1944 – A partir de 1945, principalmente durante a Batalha de Okinawa, o uso da tática Kamikaze passou de esporádico para tática principal e o método de recrutamento se tornou obrigatório – , o autor não retrata as primeiras unidades de voluntários nas Filipinas, mas sim as que se sucederam a ela. Nota-se na figura abaixo o espanto dos pilotos ao descobrirem a decisão do Alto Comando com os ataques suicidas; nenhum deles se voluntariou inicialmente, mas na página seguinte ao serem pressionados e intimidados pelo comandante, todos eles aceitam a sua missão final (HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 4, p. 142).

Figura 8 – Os pilotos Kamikaze eram “voluntários”





Fonte: HYAKUTA; SUMOTO, 2015, v. 4, p. 140, 141.

A decisão de adotar o suicídio como tática de guerra pelos japoneses não foi tão rápida, Okumiya destaca que os japoneses não podiam simplesmente ordenar a seus subordinados que cometessem suicídio em massa, pois estes ataques em escala calculada eram desconhecidos na história até então e só seria aceita nas Filipinas por meio de voluntários (OKUMIYA, 1966, p. 262), isso levanta uma questão: os primeiros que aceitaram a missão fizeram isso por fanatismo?

Quando Hastings (2014) se refere a este momento em seu livro “Inferno, o mundo em guerra” ele aponta que “Entre as primeiras ondas de suicidas, no outono de 1944, muitos eram autênticos voluntários. Depois, no entanto, o suprimento de jovens fanáticos diminuiu: muitos recrutas foram subsequentemente, levados a aceitar a função sob pressão moral” (HASTINGS, 2014, p. 665), porém, a partir de outros estudos a frase “o suprimento de jovens fanáticos diminuiu” não pode ser empregada. Inoguchi (1967) descreve que em outubro de 1944 o Japão não tinha condições de se manter na guerra com os métodos convencionais e que a decisão da missão final pelos pilotos não era fruto de fanatismo; para eles a morte dos

pilotos não deveria ser em vão<sup>66</sup>. Barker (1975) também defende que os pilotos japoneses conheciam a situação crítica que enfrentavam e que se viessem a morrer, que fosse colidindo contra um navio inimigo (BARKER, 1975, p. 71). Não obstante, essa situação se limitou as primeiras semanas em que a tática foi empregada. Quando o uso dos ataques suicidas se incrementou o processo de adesão das Unidades Kamikaze passou de voluntários para recrutados, mas não vemos no argumento de Inoguchi e Barker um firme desejo de morrer pelo Imperador dos primeiros voluntários e sim uma tentativa de atingir seu inimigo.

Contudo, Zero Eterno traz a tona uma situação diferente em que os pilotos japoneses eram intimidados a aceitarem a missão com receio de desonrarem a sua família e serem classificados como anti-patrióticos, na figura oito não é visto nenhum jovem piloto comemorando ou gritando de alegria ao oferecer a vida pelo seu país, dando a entender que este momento não remete aos primeiros voluntários nas Filipinas e em Formosa no final de 1944. Além do mais, Pierre Clostermann (1966) descreve que aqueles que aceitavam ser Kamikaze eram “deificados em vida, e pensões consideráveis, bem como títulos honoríficos eram atribuídos a seus descendentes” (CLOSTERMANN, 1966, p. 215), Inoguchi (1967) também enfatiza – durante a organização das primeiras Unidades Kamikaze nas Filipinas em outubro de 1944 – que não poderia haver brechas para questionar a ordem dos superiores:

Não admitiremos críticas de qualquer espécie contra as operações que agora serão empreendidas. Sei que os jovens não se queixam nem resmungam, mas os mais velhos têm o mau hábito de criticar as decisões de seus superiores. Severas medidas disciplinares serão tomadas contra aquele que se arrojar a criticar ordens ou a negligenciá-las. Em casos flagrantes, não hesitaremos em aplicar a penalidade extrema (INOUCHI, 1967, p. 214, 215).

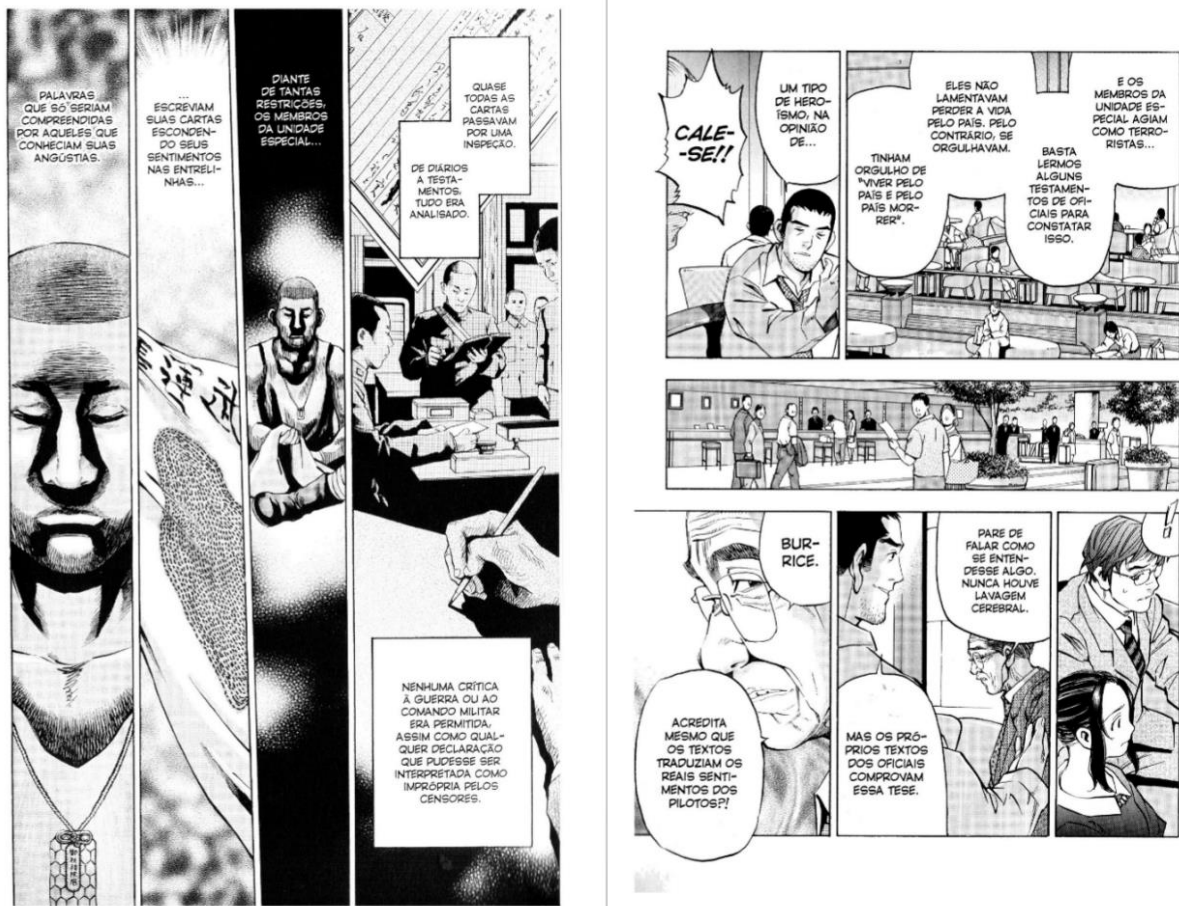
Esta situação coloca em xeque o termo “voluntário” no âmbito do programa Kamikaze, já que os pilotos que aceitassem a missão recebiam muitas glórias e honravam a sua família e aqueles que se recusavam caíam em desonra, pois quem questionasse as ordens seria severamente punido. O culto ao Imperador e a morte gloriosa foram usados como propaganda para incentivar os pilotos a se voluntariarem (CLOSTERMANN, 1966, p. 215), mas toda a conjuntura da Guerra do Pacífico em 1944 – os ataques convencionais eram considerados pelos japoneses como missões suicidas e não havia pilotos bem treinados em número suficiente – e o processo de adesão as Unidades Kamikaze fazem questionar se eles aceitavam a missão suicida por causa do Imperador ou patriotismo.

---

<sup>66</sup> “Estes jovens com treinamento tão limitado, com equipamento antiquado e numericamente inferiorizados partem para a morte mesmo com os métodos convencionais de ataque. É importante para o comandante, como o é para os seus homens, que a morte não seja em vão” (INOUCHI, 1967, p. 220), o trecho mencionado foi dito por Takijiro Onishi à Rikihei Inoguchi quando questionou a continuidade das missões Kamikaze após o término da invasão americana em Leyte.

Hyakuta mostra em Zero Eterno que estes pilotos eram vítimas da decisão dos superiores de enviá-los para a morte certa e que ele não concorda com a adoção do suicídio em massa como tática de guerra, usando o mangá para condená-las já que este é um recurso que pode ser usado pelos mangakás para denunciar as formas da opressão existentes no passado e no presente (SUMINAMI, ZIMMERMANN, MEDEIROS, 2016, p. 220). O mangá de Hyakuta é antológico em descrever os sentimentos desses pilotos que são encarados como ultranacionalistas e fanáticos, questionando se eles realmente tinham poder de escolha, um bom exemplo são as últimas cartas escritas pelos pilotos Kamikaze antes de partirem para o último voo, muitas delas serviam para transmitir o espírito dos jovens japoneses de morrerem gloriosamente pela sua nação (INOBUCHI, NAKAJIMA, 1967, p. 234), mas o autor de Zero Eterno questiona a veracidade dessas palavras:

Figura 9 – As cartas dos pilotos Kamikaze



Fonte: HYAKUTA, SUMOTO, v. 4, 2015, p. 157, 158

A figura acima faz parte da conversa entre Takayama, os netos de Miyabe e Takanori Takeda, ex-tenente da Marinha que fez parte da reserva das Unidades Kamikaze e que

conheceu Miyabe pessoalmente, após o fim da guerra se tornou um empresário muito bem sucedido. O diálogo se inicia quando o jornalista questiona Takeda se os pilotos Kamikaze eram todos voluntários, que responde “Era o que diziam” (HYAKUTA, SUMOTO, v. 4, 2015, p. 155). Com a firme convicção de que os Kamikaze eram ultranacionalistas, Takayama afirma que “então quer dizer que o senhor também se voluntariou, ou seja, até uma pessoa esclarecida como o senhor já foi ultranacionalista” (HYAKUTA, SUMOTO, v. 4, 2015, p. 155) e para defender seu argumento ele cita as cartas escritas pelos pilotos antes de sua missão final que eram dotadas de patriotismo e honra ao morrer pela nação:

Muitos descreveram a data do ataque como um dia de grande alegria, outros contaram sobre a felicidade de doar suas vidas pelo Imperador, vários e vários relatos repetindo as mesmas palavras. Um pensamento muito semelhante ao dos homens-bomba que acreditam ser mártires (HYAKUTA, SUMOTO, v. 4, 2015, p. 162).

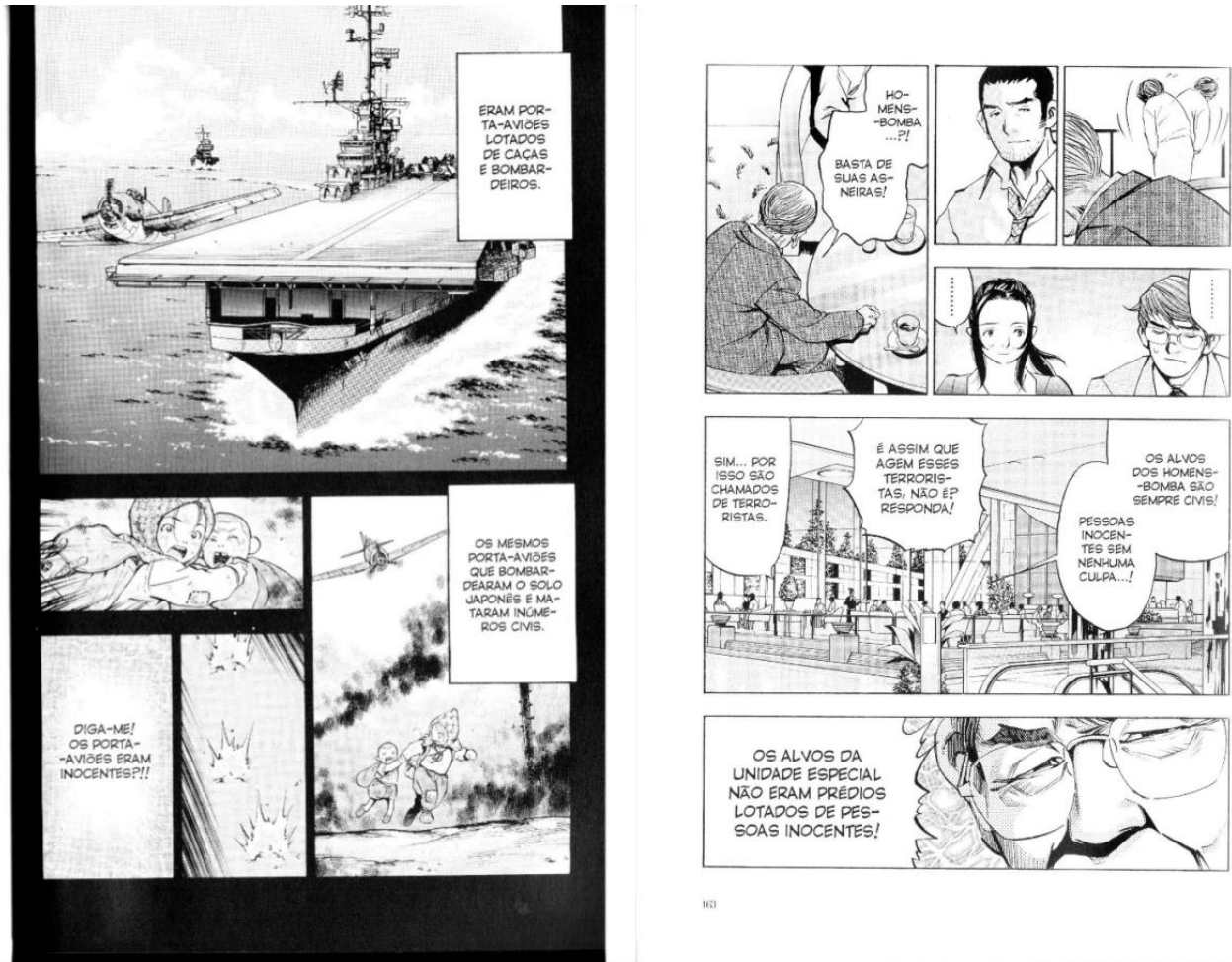
É neste momento que o autor destrincha as comparações entre Kamikaze e terrorismo, o argumento de Takayama para defender a sua visão de que os pilotos das unidades suicidas japonesas eram mártires e que almejavam morrer pelo Imperador eram as cartas escritas pelos pilotos, mas Takeda como um ex-Kamikaze é enfático ao dizer que estes documentos passaram por uma intensa censura que não permitia que aflorassem críticas ou que expressassem seus sentimentos: “Nenhuma crítica à guerra ou ao comando militar era permitida, assim como qualquer declaração que pudesse ser interpretada como imprópria pelos censores” (HYAKUTA, SUMOTO, v. 4, 2015, p. 158). Esta é a primeira forma que o autor desconstrói a ideia de que os Kamikaze eram terroristas, de que os documentos escritos que chegaram aos dias de hoje podem não representar o real sentimento dos pilotos e que não eram mártires extremistas.

A segunda forma que Hyakuta desestrutura essa concepção é com o alvo dos pilotos japoneses e terroristas. Dentre os conceitos de terrorismo para os órgãos governamentais o Departamento de Estado dos Estados Unidos define como: “Violência premeditada e politicamente motivada perpetrada contra alvos não combatentes por grupos subnacionais ou agentes clandestinos, normalmente com a intenção de influenciar uma audiência” (VISACRO, 2009, p.282) e o Departamento de Defesa dos Estados Unidos descreve como: “O calculado uso da violência ou da ameaça de sua utilização para inculcar medo, com a intenção de coagir ou intimidar governos ou sociedades, a fim de conseguir objetivos geralmente políticos, religiosos ou ideológicos” (VISACRO, 2009, p.282).

De modo geral, é possível concluir que terrorismo é o ato de coagir ou ameaçar outras pessoas a fim de atingir algum propósito político com o uso da violência e tem como

principais alvos a população civil, elas não são fruto de uma guerra total de grandes proporções como o Japão enfrentou entre 1941 e 1945. No caso dos pilotos Kamikaze os alvos não eram civis, mas sim porta-aviões carregados de aeronaves militares:

Figura 10 – O alvo dos Kamikaze



Fonte: HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 4, p. 163, 164.

O autor em nenhum momento da obra procura defender e justificar o emprego das Unidades Kamikaze, muito pelo contrário, ele as condena, mas tenta desconstruir a visão de que elas nasceram com propósitos políticos para louvar o suicídio e que seus pilotos eram fanáticos. Apesar disso, Hyakuta pretende chocar o leitor ao representar duas crianças sendo atacadas por um caça norte-americano, mostrando que as táticas nasceram em resposta a uma guerra total que o Japão enfrentava e que colocava em risco a sua população.

A terceira forma que Hyakuta desconstrói a ideia de que os Kamikaze eram terroristas é de mostrar que as ações desses pilotos não foram espontâneas e decisões

individuais, mas sim obrigatórias e induzidas pelo alto comando militar. Para Fábio Marton (2003) “os jovens pilotos suicidas japoneses foram vítimas da hierarquia militar e de um projeto tão ousado quanto estúpido para tentar reverter uma invasão que não chegou a acontecer” (MARTON, 2013, p. 28). O diálogo de Takeda e Takayama se encerra com a frase: “Não admito que fale sobre a unidade tokko de forma rasa e distorcida, não posso considerar um homem como você um verdadeiro jornalista (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 4, p. 169). Para os netos de Miyabe a conversa foi muito esclarecedora, já que a partir das palavras de Takeda começaram a desacreditar na ideia de que os pilotos das Unidades Kamikaze eram terroristas, mas eles ainda não descobrem as motivações que levaram seu avô a realizar a sua surtida (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 4, p. 172).

Depois de Hyakuta desconstruir diversos paradigmas sobre os pilotos Kamikaze, de que não eram fanáticos ultranacionalistas, que a comparação com terrorismo é inviável e que muitos dos pilotos que ingressavam nessas unidades não tinham escolha real sobre o assunto, o mangá chega ao seu clímax: os motivos que levaram Kyuzo Miyabe a realizar uma missão suicida.

Miyabe era um piloto experiente que lutou pelo Japão desde a Segunda Guerra Sino-japonesa, esteve presente no Ataque a Pearl Harbor e na Batalha de Midway a bordo do *Akagi*, mas quando este porta-aviões foi destruído ele seria redirecionado para o serviço em terra na base aérea de Rabaul, lutando em Guadalcanal e na defesa da Nova Guiné em 1943, sempre sobrevivendo aos combates. Quando a situação para o Japão se tornou insustentável e as unidades suicidas foram criadas, Miyabe com a sua vasta experiência em aeronaves seria designado como instrutor de pilotos Kamikaze. De acordo com Inoguchi (1967) as unidades Kamikaze nasceram para defender as Filipinas do avanço norte-americano<sup>67</sup>, mas quando o desembarque em Leyte<sup>68</sup> não pôde ser neutralizado e os japoneses foram derrotados, mais pilotos foram sendo recrutados e as Unidades Kamikaze continuaram até o fim da guerra (INOGUCHI, 1967, p. 220). Blond (1962) afirma que as perspectivas de vitória para os japoneses diminuía a cada onda de pilotos Kamikaze que realizavam as suas missões no prolongar da guerra:

---

<sup>67</sup> O plano de defesa das Filipinas era de neutralizar os desembarques dos americanos na ilha de Leyte e os navios do Almirante Takeo Kurita ficariam responsáveis pelo ataque contra as praias, mas primeiro a frota de porta-aviões americana deveria ser neutralizada, tarefa que ficaria a cargo das novas Unidades Kamikaze que deveriam ser testadas nessa operação (INOGUCHI, 1967, p. 30), Inoguchi não diz em sua obra que as surtidas suicidas deveriam se limitar apenas a invasão de Leyte, mas demonstra surpresa ao perceber que com o fim da luta pelas Filipinas a tática continuaria sendo empregada de forma sistemática até o término da guerra (INOGUCHI, 1967, p. 220).

<sup>68</sup> A ilha de Leyte – localizada ao sul da principal ilha filipina de Luzon – foi a primeira posição a ser invadida pelos americanos no âmbito da invasão das Filipinas.

Iriam os Kamikazes conseguir salvar o Império? Do lado japonês começava-se a duvidar. Numerosos navios americanos haviam sido destruídos, mas não os mais importantes [...] Cada vaga de Kamikazes que decolava dos aeródromos bombardeados, partia com menos esperança que a anterior. Os aviadores sabiam que o círculo de fogo se ia apertando em redor de sua pátria (BLOND, 1962, p. 215, 216).

Depois de enviar incontáveis jovens pilotos para a morte certa, Miyabe estava deprimido depois de tantas batalhas e não se perdoou por continuar vivo enquanto enviava seus jovens alunos para a morte, escolhendo por renunciar a sua vida: “eu não tenho mais o direito de levar uma vida feliz” (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 5, p. 229). Durante um diálogo com Murata Onishi<sup>69</sup>, Miyabe disse:

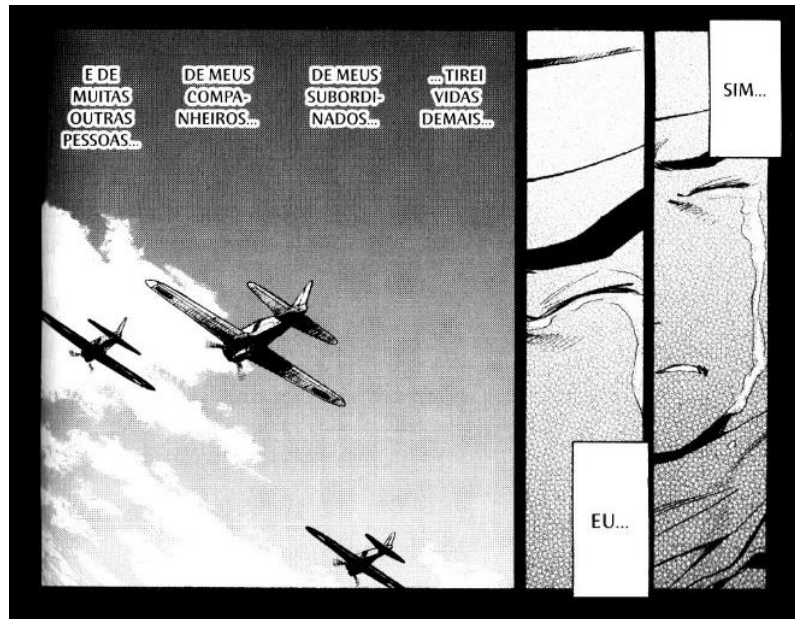
Hoje eu presenciei seis de nossos G4Ms<sup>70</sup> sendo abatidos, um dos pilotos de Ohka foi meu aluno em Tsukuba, antes de decolar ele olhou nos meus olhos e disse assim: com o senhor na proteção, não terei nada a temer, professor. Mas ali, bem na minha frente o G4M que ele tripulava foi caindo em chamas, enquanto caíam os tripulantes prestavam continência para mim. Eu não consegui proteger nenhum deles, dois seis, não fui capaz de salvar nenhum [...] A morte deles garantiu a minha sobrevivência, a minha vida, agora, é feita com o remendo das almas deles (HYAKUTA, SUMOTO, V.5, 2015, p. 92-98).

Miyabe se sentiu responsável pela morte de seus alunos sem terem conquistado resultados expressivos e seu psicológico se abalava progressivamente a cada missão Kamikaze que enviava, incapaz de se perdoar decidiu realizar a sua surtida.

#### Figura 11 – A decisão de Miyabe

<sup>69</sup> No Mangá, Yasuhiko Onishi – Murata era seu nome de solteiro durante a guerra – era ex-Primeiro Sargento da Marinha e foi entrevistado pelos netos de Miyabe na base aeronaval de Kanoya.

<sup>70</sup> Mitsubishi G4M era um bombardeiro médio bimotor da Marinha Imperial Japonesa durante a Segunda Guerra Mundial, sua característica mais marcante era a falta de blindagem e proteção para aumentar o raio de ação do modelo. Ele foi a principal aeronave a operar a bomba voadora Ohka durante as surtidas em 1945, mas a fragilidade do bombardeiro e seu tamanho relativamente grande o tornava grandes alvos para os caças americanos, tornando a tática praticamente ineficaz (GUNSTON, 1986, p. 94-96).



Fonte: HYAKUTA, SUMOTO, v. 5, 2015, p. 228.

Kyuzo Miyabe realizou o seu ataque final nos mares do arquipélago de Nansei a bordo de um caça Zero e atingiu com sucesso um porta-aviões da Classe *Essex*<sup>71</sup>, porém, a bomba de 250 quilos que carregava não explodiu e mesmo com o forte impacto o navio não teve baixas (HYAKUTA, SUMOTO, 2015, v. 5, p. 245). A morte do protagonista não foi heróica e Hyakuta mostra que ele era apenas uma vítima do alto comando militar e dos discursos nacionalistas que levaram muitos jovens a morte. O fato de enfrentar um inimigo que deliberadamente se mata a si próprio para matar seu inimigo foi uma forma de combate totalmente nova e “um elemento psíquico novo, dificilmente aceitável por ocidentais” (BLOND, 1962, p. 203). Os americanos tiveram suas justificativas para definir os pilotos Kamikaze como fanáticos quando viam uma aeronave se aproximando em rota de colisão em direção ao seu navio, mas olhando para dentro do cockpit, Miyabe não era um fanático, ultranacionalista, terrorista, herói ou vilão, apenas um homem que desejava retornar vivo para a sua esposa.

<sup>71</sup> Os porta-aviões da Classe *Essex* eram os maiores dos Estados Unidos durante a guerra e o alvo favorito dos pilotos Kamikaze. Apesar de alguns serem danificados durante as hostilidades, como por exemplo, o *Essex* e o *Bunker Hill*, nenhum foi perdido.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente o termo “Kamikaze” tem um significado muito mais amplo do que se pretendia com seu significado original, a sua apropriação para designar quaisquer atos suicidas leva a problemas de interpretação do que foram as Unidades de Ataque Especial e abre um leque para comparações inviáveis entre Kamikaze e terrorismo. Este trabalho teve por objetivo usar as potencialidades do mangá como fonte histórica representativa para abrir novas perspectivas sobre a atuação dos pilotos Kamikaze na Segunda Guerra Mundial, desconstruindo diversas narrativas infundadas sobre estes pilotos e abordando eles não como fanáticos ultranacionalistas, mas sim como seres humanos e vítimas das decisões do alto comando militar do Japão.

Naoki Hyakuta é conhecido por suas posições políticas polêmicas a respeito dos crimes que os japoneses cometeram na China e o posicionamento do autor sobre como ele enxerga a Segunda Guerra Mundial deve ser levado em consideração na elaboração desta pesquisa, mas como abordado por Jéssica Wessoloski e Janaína de Paula a sua obra é uma fonte valiosa para se compreender o lado japonês da guerra visto por eles mesmos, principalmente por tratar de um tema onde prevalecem as narrativas ocidentais e por ser uma das obras mais vendidas no Japão.

É importante salientar que Zero Eterno não pode ser usado como uma fonte de estudo definitiva tornando a busca de novas fontes desnecessária. O objetivo de usar os quadrinhos japoneses como fonte de pesquisa é de abrir portas para o leitor se aprofundar mais no assunto que é retratado, uma vez que um recurso muito acessível atualmente como é o mangá pode se tornar um ótimo meio para representar um novo lado da História. Além disso, o fato de ser um produto japonês possui diversas peculiaridades de sua cultura e sociedade e a sua leitura pode ajudar a compreender melhor o Japão.

Quando se trata da Guerra do Pacífico, a derrota dos japoneses e a pouca disponibilidade de fontes de autoria japonesa torna o estudo deste evento praticamente monopolizado por documentos ocidentais, que apresentam os pilotos Kamikaze como fanáticos que desejavam entregar facilmente a sua vida pelo Imperador. Zero Eterno é uma obra de um autor com muitos problemas, mas é singular ao ressignificar o passado e apresentar o lado humano desses pilotos. Ele aponta as dores daqueles que foram obrigados a entregarem a sua vida pelo Japão e que a presença dos Kamikaze na memória do país é quase

esquecida, mostrando que as novas gerações nipônicas também são bombardeadas com a ideia que as Unidades de Ataque Especial eram terroristas e compostas por jovens fanáticos.

Outro ponto importante feito neste estudo foi em detalhar a complexidade do que eram as Unidades Kamikaze. Enquanto são comumente conhecidas por grupos de pilotos que praticavam suicídio em nome do Imperador, percebemos que com um estudo aprofundado é possível notar que elas foram táticas militares, embora sem precedentes, que visavam reverter o rumo da guerra a favor do Japão. A Guerra do Pacífico foi única em alavancar o papel do poderio aeronaval para o desfecho de um conflito. O grande pivô destas operações não seria mais o outrora couraçado, e sim os porta-aviões que com suas aeronaves poderiam atacar seus inimigos a uma distância muito maior do que o alcance máximo de qualquer tiro de canhão. A falta de capacidade do Japão de se manter na guerra, a ineficiência dos ataques convencionais a partir de 1944 e a situação desesperadora que se encontravam após a derrota no Mar das Filipinas serviu de pretexto para a adoção de táticas radicais, mas que foram ações bem calculadas e organizadas que tinha por objetivo não enaltecer o suicídio, mas sim inutilizar os porta-aviões americanos e evitar a possível invasão do Japão.

A história da Segunda Guerra Mundial não é devidamente contada se for analisada somente pelo ponto de vista dos vencedores e o mangá é antológico em apresentar novas narrativas sobre um dos períodos mais sombrios da História. Se as representações descritas em *Zero Eterno* são verossímeis ou não, ele ainda apresenta o ponto de vista dos japoneses sobre como eles interpretam esse período e serve como ponto de partida para estudar de forma crítica o que realmente foram as intrincadas Unidades Kamikaze e os motivos que levaram tantos jovens pilotos a entregarem sistematicamente as suas vidas em uma guerra que o Japão não tinha chances de vencer.

## REFERÊNCIAS

- AGAWA, Hiroyuki. **Yamamoto: A história do homem que atacou Pearl Harbor**. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1966.
- ALVES, Giovanni. **Toyotismo como ideologia orgânica da produção capitalista**. São Paulo, ORG & Demo, Marília, v. 1, n° 1, 2022.
- BAKER, David. **A Guerra Aérea 1939-1945. O papel da aviação na Segunda Guerra Mundial**. São Paulo, Pé da Letra, 2021.
- BARKER, Arthur. J. **Kamikazes**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1975.
- \_\_\_\_\_. **Midway, holocausto nipônico**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1976.
- BLOND, George. **Os Príncipes do Céu**. São Paulo, Editora Flamboyant, 1962.
- \_\_\_\_\_. **O Sobrevivente do Pacífico**. São Paulo, Editora Flamboyant, 1965.
- BELOT, Raymond de. **A Guerra aeronaval no Pacífico 1941-1945**. Rio de Janeiro, Record, 1957.
- CAIDIN, Martin, **Zero, o lobo dos ares**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1977.
- CLAUSEWITZ, Carl von. **Da guerra**. Tradução do inglês para o português de Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle. [S.l.; s.n.], 1984.
- CLOSTERMANN, Pierre. **Fogo no céu**. São Paulo, Editora Flamboyant, 1966.
- EISNER, Will. **Quadrinhos e arte seqüencial**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- FEIJÓ, Luís, Carlos, C. **Narrativa e representação nos quadrinhos: A Restauração Meiji (1868) nos mangás**. Universidade Federal de Pelotas, Rio Grande do Sul, 2013. p. 15-31.
- FERRAZ, Francisco, C. **Segunda Guerra Mundial**. São Paulo, Editora Contexto, 2022.
- FUCHIDA, Mitsuo, OKUMIYA, Masatake. **Midway**. Editora Flamboyant, São Paulo, 1967.
- GRAVETT, Paul. **Mangá: Como o Japão reinventou os quadrinhos**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2006.
- GUNSTON, Bill. **Bombardeiros da II Guerra**. São Paulo, Editora Nova Cultural, 1986.
- HASTINGS, Max. **Inferno, O mundo em guerra, 1939-1945**. Rio de Janeiro, Editora Intrínseca Ltda, 2014.
- HUMBLE, Richard. **A Marinha do Japão**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1975.

HYAKUTA, Naoki; SUMOTO, Souichi. **Zero Eterno**. São Paulo: Editora JBC, 2015. V.1

\_\_\_\_\_. **Zero Eterno**. São Paulo: Editora JBC, 2015. V.2

\_\_\_\_\_. **Zero Eterno**. São Paulo: Editora JBC, 2015. V.3

\_\_\_\_\_. **Zero Eterno**. São Paulo: Editora JBC, 2015. V.4

\_\_\_\_\_. **Zero Eterno**. São Paulo: Editora JBC, 2015. V.5

INOBUCHI, Rikihei, NAKAJIMA, Tadashi. **Kamikaze**. São Paulo, Editora Flamboyant, 1967.

KENNEDY, Paul. **A reconquista do Pacífico, de Guadalcanal a Tóquio**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1978.

KUWAHARA, Yasuo, ALLRED, Gordon, T. **A terrível hora dos Kamikaze**. Rio de Janeiro, Editora Dinal, 1967.

LIMA, Douglas, M. **Histórias em quadrinhos e ensino de História**. Comics and History teaching. Revista História Hoje, v. 6, nº 11, p. 147-171 – 2017.

LORD, Walter. **Midway, a vitória impossível**. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, Tradução de Leda Maria Miranda, 1967.

LUYTEN, Sonia Maria Bibe. **Mangá: o poder dos quadrinhos japoneses**. São Paulo: Hedra, 2012.

MACINTYRE, Donald. **Golfo de Leyte, a maior batalha naval**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1978.

\_\_\_\_\_. **Porta-aviões, a arma majestosa**. Rio de Janeiro, Editora Renes, 1974.

MARTON, Fábio. "**Kamikazes**". **Aventuras na história**. São Paulo: Editora Abril. n. 119, jun. 2013, p. 28-37.

MEDEIROS, Stéfanie Garcia. **A jornada da Heroína: estrutura e narrativa para roteiros de ficção**. Dissertação de Mestrado. Pontifício Universitário Católico, Porto Alegre, 2019. p. 7-47.

OKUMIYA, Masatake. **Zero: Asas Japonesas na Guerra 1941-1945**. São Paulo, Editora Flamboyant, 1966.

SAKAI, Saburo. **Kamikaze, piloto suicida**. São Paulo, Instituto Brasileiro de Difusão Cultural S.A. Tradução de Noé Gertel, 1975.

PAULA, Janaína de. **Cultura Histórica e quadrinhos: um estudo de mangás sobre a Segunda Guerra Mundial**. XV Encontro regional de História. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

PAULA, Janaína de. Quadrinhos, **História e Política: Pensando o Mangá O Zero Eterno**. Jornadas Internacionais de Histórias em quadrinhos, Escola de Comunicações e Artes da USP, São Paulo. 2018.

SANTOS, Janete L. **Mangá: Ascensão da cultura visual moderna japonesa no Brasil**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História, ANPUH, São Paulo, julho 2011.

SUMINAMI, Mônica, ZIMMERMANN, Tânia, MEDEIROS, Márcia. **Os Kamikazes e o ensino de História no Mangá “Zero Eterno”**. Interfaces da Educação, Paranaíba, v.7, n.21, 2016, p.204-227.

VISACRO, Alessandro. **Guerra irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história**. São Paulo, Contexto, 2009.

WESSOLOSKI, Jéssica, J. **Pensando mangás e o nacionalismo japonês: uma análise sobre Gen pés descalços e Zero Eterno**. Universidade Federal da Fronteira Sul, Rio Grande do Sul, 2019.