

MiGs de Cuba: os Defensores da Força Aérea de Castro

Publicado em 2022

MiGs de Cuba: os Defensores da Força Aérea de Castro por Hélio Higuchi e Paulo Roberto Bastos Junior. Harpia Publishing, 2022, 137 pp.

Comparado a algumas Forças Aéreas da América Latina, o desenvolvimento da Força de Defesa Aérea e Antiaérea de Cuba ou *Defensa Antiaérea y Fuerza Aérea Revolucionaria* (DAAFAR) foi completamente influenciada pelas dinâmicas econômicas, geográficas e políticas de grandes poderes desde a formação da primeira unidade de aviação militar cubana em 1913. Nesse contexto, Cuba nunca produziu sua própria aeronave de combate e, portanto, dependeu completamente de aeronaves importadas de fornecedores do hemisfério oriental e ocidental. Dessas importações, a mais conhecida na segunda metade do século XX é a dependência de Cuba em aviões de combate Mikoyan I Gurevich (MiG), de fabricação russa. Como resultado disso, a história do poder aéreo de Cuba também é um reflexo do desenvolvimento de aeronaves a jato MiG nos anos pós-Segunda Guerra Mundial e Guerra Fria. Em *MiGs de Cuba: os defensores da Força Aérea de Castro*, os autores Hélio Higuchi e Paulo Roberto Bastos Junior lançam uma luz informativa sobre a história de uma força aérea, que, devido à natureza do regime comunista a que serve, às vezes é limitada por desinformação deliberada e por viés ideológico, que são as marcas distintivas do governo cubano desde 1959.

Os primeiros capítulos de Higuchi e Bastos ajudam a preparar o cenário para o desenvolvimento da Força Aérea moderna de Cuba das eras pré-Castro e revolucionária, quando a força aérea era conhecida como *Fuerzas Aereas del Ejercito de Cuba* (FAEC), sob vários líderes cubanos e apoiada pelos EUA. Durante esse período de 1913 a 1953, o governo cubano obteve a maioria de suas aeronaves dos EUA (com uma exceção no final dos anos 1950), desde o avião de perseguição Curtis Hawk I (cerca de 1930) até aeronaves *Lend Lease*, como o norte-americano AT-6 Texan e o P-47D Thunderbolts (1940), até aeronaves da Guerra Fria, como o T-28 Trojan Trainer e o de fabricação britânica, Hawker Sea Fury FB. 11 (1950). Foi no período revolucionário de 1953 a 1961, quando as forças rebeldes de Fidel Castro lutaram e derrubaram Fulgencio Batista, o último presidente democraticamente eleito de Cuba, e depois foram forçados a lidar com inúmeros ataques contrarrevolucionários, inclusive a invasão de Playa Giron (Baía dos Porcos), apoiada pelos EUA, que a força aérea moderna de Cuba começou a tomar forma,

usando uma combinação de equipamentos FAEC militares pré-revolução capturados e aeronaves civis Piper Tri-Pacer e Cessna 310.

Os autores de *MiGs de Cuba* detalham em seguida como os embargos comerciais dos EUA no início dos anos 1960 e as relações mais amigáveis com a União Soviética levaram Cuba a receber seu primeiro caça a jato moderno na forma do caça subsônico MiG-15 (nome da OTAN, Fagot) e caça supersônico MiG-19 (nome da OTAN, Farmer), equipamentos de apoio auxiliar e técnicos soviéticos. Só nesse momento a DAAFAR conseguiu uma tecnologia de ponta adequada para defender a ilha cubana contra ameaças reais e percebidas dos EUA e dos contrarrevolucionários cubanos. Essas aeronaves construídas pela Rússia, juntamente com um regimento de aproximadamente vinte e quatro MiG-21s da Força Aérea Soviética (nome da OTAN, Fishbed), foram posteriormente transferidos para três esquadrões da DAAFAR. Essas aeronaves serviriam como parte integral das defesas cubanas e soviéticas durante a Crise dos Mísseis em Cuba de 1962, protegendo os mísseis R-12 Dvina (nome da OTAN, SS-4 Sandal), de médio alcance e R-14 Chusovaya (nome da OTAN, SS-5 Skean), mísseis balísticos nucleares de alcance intermediário posicionados ao longo da costa noroeste de Cuba e ameaçando metade dos EUA e a maior parte do sudeste do Canadá. Após a resolução majoritariamente pacífica da crise (um avião espião U-2 dos EUA foi abatido pelos “assessores” soviéticos), enquanto os mísseis soviéticos foram retirados, 36 MiG-17 (nome da OTAN, Fresco) e 246 Fishbeds atualizados foram entregues a Cuba entre 1963 e 1989 para reforçar suas defesas contra uma possível invasão dos EUA.

O fim da Guerra Fria e a queda da União Soviética também figuram de forma proeminente no Capítulo 6 de *MiGs de Cuba*, que descreve alguns dos últimos caças a jato fabricados na era soviética e importados por Cuba: o MiG-23 (nome da OTAN, Flogger) e o MiG-29 (nome da OTAN, Fulcrum), que eram destinados a superar os caças MiG construídos no exterior atuando na DAAFAR. Os primeiros Floggers chegaram em 1978 para complementar a espinha dorsal da DAAFAR, o MiG-21. Um total de 80 MiG-23s foram entregues em vários lotes em 1989. A aquisição dos primeiros MiG-23 em 1978 preocupou o governo dos EUA, à medida que surgiram especulações sobre a capacidade do Flogger de transportar bombas nucleares, em desafio direto ao pacto de não agressão assinado pelos EUA e pela URSS em 1962. No entanto, em 1979, um relatório do Departamento de Estado dos EUA afirmou que os modelos Flogger estacionados em Cuba não estavam configurados para transportar esses dispositivos. Na década de 1980, a DAAFAR começou a planejar reequipar seus esquadrões de linha de frente com caças mais modernos, como o MiG-29. No entanto, o momento para

a venda desses aviões de combate não poderia ter sido pior para a DAAFAR, mesmo com as melhorias econômicas de Cuba na década de 1990. A indústria de fabricação aeroespacial inexistente de Cuba, em uma economia planificada com forte dependência de ajuda militar estrangeira, não proveu à DAAFAR condições de manter sua frota de aeronaves e caças. Em 2022, restavam apenas três MiG-29, vinte e quatro MiG-24 e onze MiG-21s, embora a maioria seja mantida em armazenamento para uso no futuro.

De especial interesse para os especialistas em poder aéreo latinoamericano é a descrição detalhada em *MiGs de Cuba* sobre o destacamento global de assessores, pilotos e aeronaves pela DAAFAR em apoio às tentativas da Guerra Fria da União Soviética de desestabilizar democracias pró-ocidentais na África (Angola, 1975 a 1991, Etiópia, 1977 a 1978 e Guiné e Guiné Portuguesa, 1973 a 1974), Ásia (Vietnã do Norte, 1967 a 1975), Oriente Médio (Iêmen do Sul, 1973 a 1976 e Síria, 1973 a 1974) e América do Sul (Nicarágua, 1974). Os autores também abordam as incursões menos conhecidas dos MiGs da DAAFAR em 1970, 1977 e 1980 nos espaços aéreos das Bahamas e da República Dominicana como uma demonstração agressiva de força contra esses países, após as prisões, por parte dessas democracias, de tripulações de navios de bandeira cubana que violavam os tratados internacionais de armas e pesca. Por fim, *MiGs de Cuba* aborda a função da DAAFAR no planejamento e realização da *Operacion Escorpión* (Operação Escorpião) de 1996, que resultou no abate e morte de quatro americanos a bordo de duas aeronaves Cessna 337 Skymaster desarmadas, operadas pela organização civil anticomunista sem fins lucrativos *Hermanos al Rescate* (Irmãos ao Resgate), que lançavam panfletos pró-democracia sobre águas internacionais, na esperança de que as correntes de vento levassem os panfletos até a ilha cubana.

Para os planejadores aéreos militares, *MiGs de Cuba* oferece ao leitor uma descrição detalhada e não classificada do treinamento, da tripulação e da organização da DAAFAR. Devido à natureza secreta do governo comunista de Cuba, a maioria das fotos são de qualidade mediana. No entanto, as imagens coloridas de diversas aeronaves da frota de MiGs da DAAFAR, dos MiG-15 aos MiG-29, oferecem detalhes excelentes, embora alguns leitores possam achar perturbadora a imagem pintada em um MiG-21 com um perfil de Ernesto “Che” Guevara, o equivalente a pintar uma imagem de Mao ou Hitler na lateral de uma aeronave. Finalmente, árvores genealógicas detalhadas e guias de identificação com marcações de aeronaves e números de série e organogramas de unidades tornam este livro uma leitura obrigatória para estudiosos do poder aéreo latino-americano. Infelizmente, o livro não tem um capítulo que aborde a infraestrutura de manutenção e combustível / munição da DAAFAR (o pouco que ainda possa existir desde a queda da União

Soviética), essencial ao uso de aeronaves de combate modernas. A inclusão de organizações de apoio à DAAFAR daria uma imagem mais clara de como os comandantes cubanos poderiam empregar sua frota remanescente de aeronaves em conflitos no futuro e talvez uma visão sobre como a China poderá encontrar uma oportunidade de expandir sua influência militar global no hemisfério ocidental. A equipe de Hélio Higuchi e Paulo Roberto Bastos Junior, trabalhando em conjunto com a Harpia Publishing, produziu um excelente livro para seus leitores.

Coronel Jayson A. Altieri, Exército dos Estados Unidos, Reformado
Curso de desarrollo de liderazgo para el comando de escuadrón,
Universidad del Aire, Maxwell AFB, AL

“As opiniões expressadas são do autor e não refletem a política ou a posição oficial do governo dos EUA, ou do Departamento de Defesa”.