

EBAL (EDITORA BRASIL-AMERICA) *apresenta:*

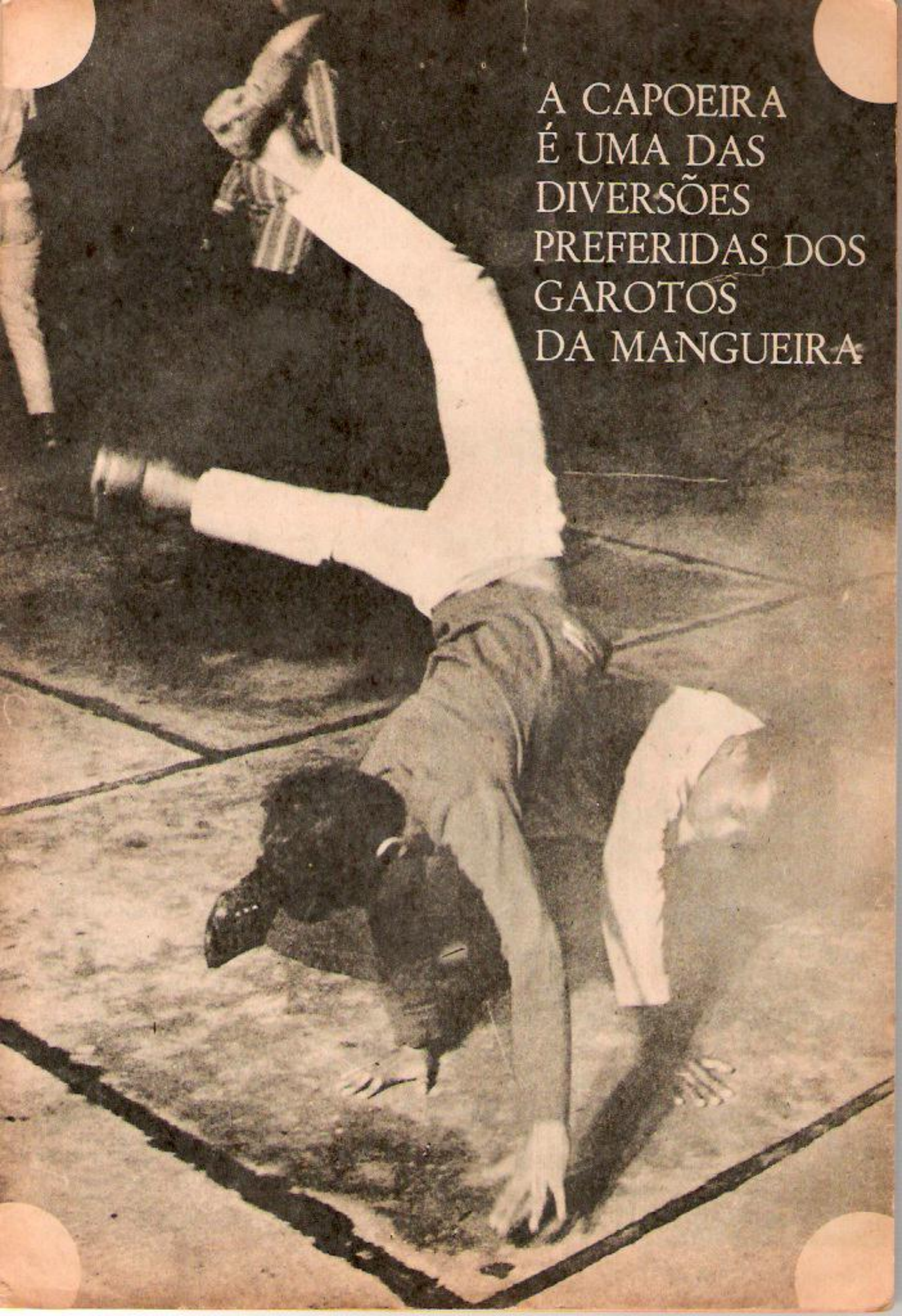
MANGUEIRA

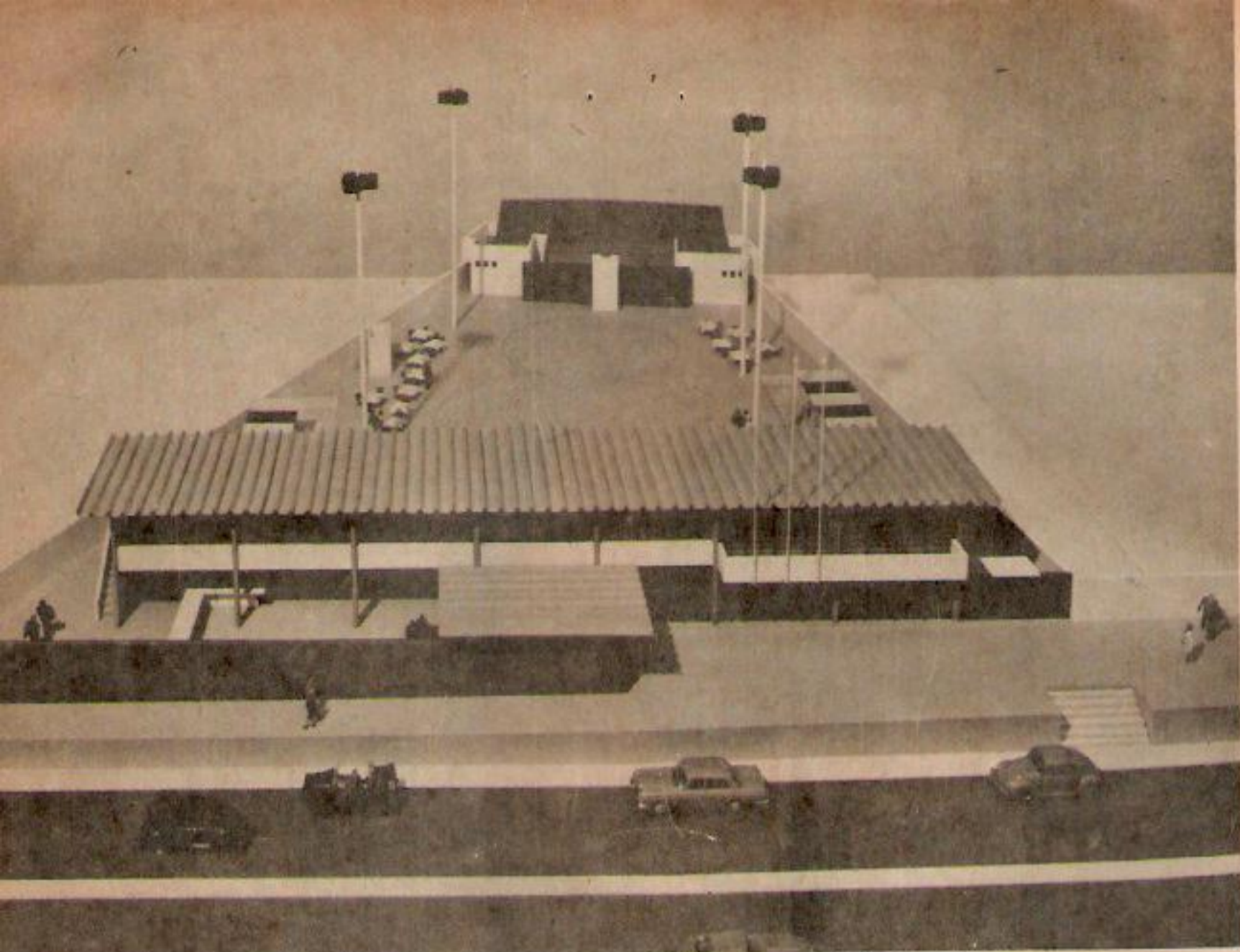


Enrêdo para o carnaval de 1971

**MODERNOS
BANDEIRANTES**

A CAPOEIRA
É UMA DAS
DIVERSÕES
PREFERIDAS DOS
GAROTOS
DA MANGUEIRA





MANGUEIRA É NA MANGUEIRA

ERA uma noite tumultuada em Mangueira. Mais precisamente, um sábado de janeiro de 1970. A quadra estava cheia de turistas, sambistas e convidados. Do lado de fora, o povo ainda lutava numa fila imensa para poder entrar. Lá dentro, todos se amontoavam num bloco único, sambando, cantando e até respirando ao mesmo tempo. Felizes, alegres, mas num desconforto total.

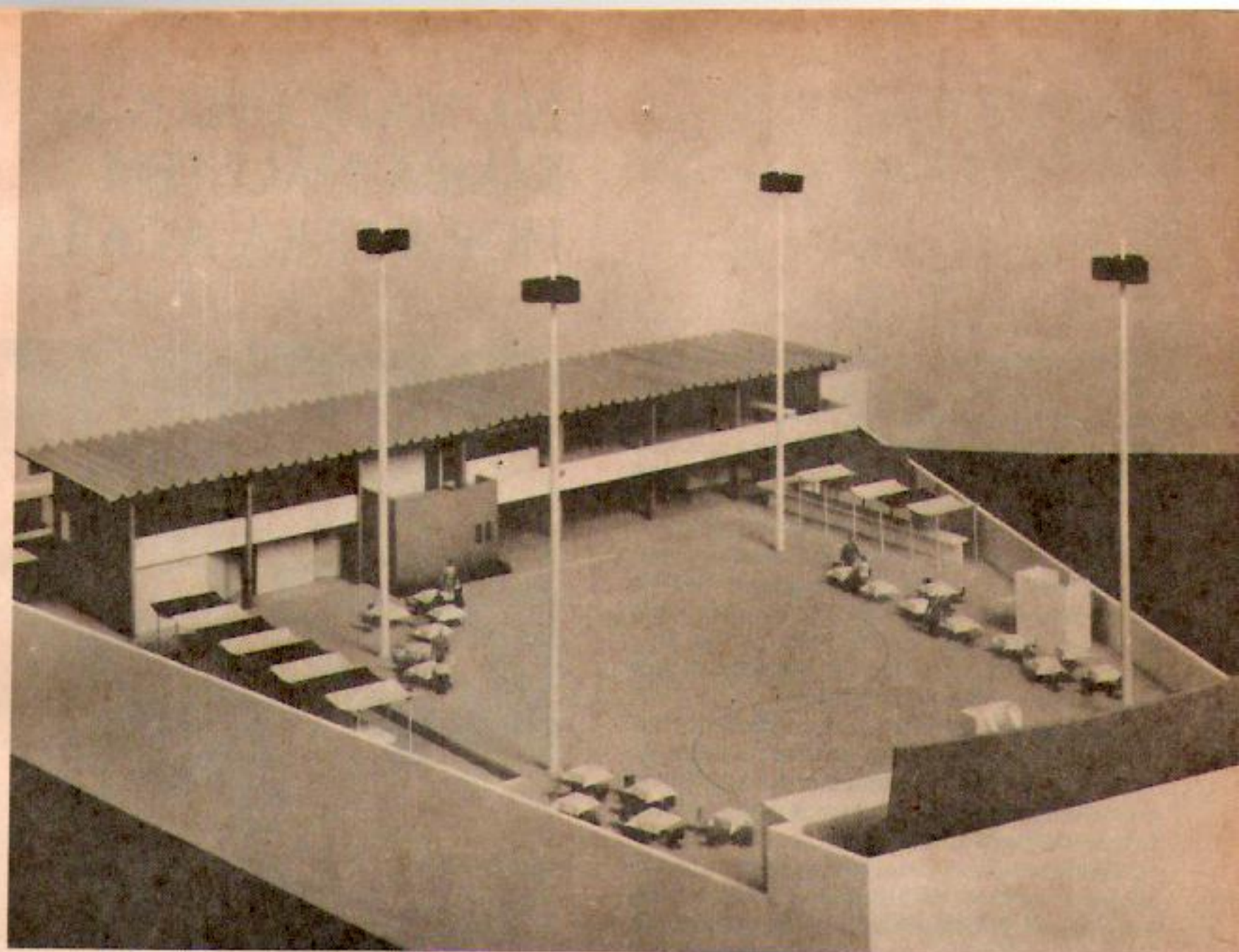
O balcão do bar mais parecia uma praça antiga de mercadores. O êxito em comprar uma garrafa de cerveja, nem sempre gelada, valia qualquer esforço.

Pessoas ilustres se misturavam com humildes e ninguém reclamava. O samba tem esse misterioso poder de misturar raças e classes sociais.

Terminado o ensaio, já na manhã de domingo, dois homens permaneciam sentados numa mesa solitária: o diretor social Ciro Ramos e o tesoureiro Raimundo de Castro.

Ambos estavam contentes com o lucro da festa, mas não com a recepção que a Mangueira oferecera aos visitantes.

— A Mangueira — disse Ciro — cresceu demais. Temos que construir nova sede porque, se não, ninguém mais vai querer voltar aqui pelo desconforto e falta de organização.



NA MANGUEIRA, O SAMBA NÃO TEM HORA PARA ACABAR

Raimundo de Castro imediatamente concordou, mas éle próprio não imaginou que seu colega de diretoria levaria tão rapidamente adiante aquêle plano.

O primeiro passo foi convidar Eugênio Agostini e Renato Xavier, também dirigentes da Escola, para uma reunião sôbre o assunto. No dia seguinte, ambos chegavam na casa de Ciro com os arquitetos Sabino Barroso e José Leal. O motivo era uma feijoada feita pela Maria, mas, por trás de tudo, havia o interêsse da Mangueira nos dois competentes profissionais.

Sabino e Leal eram conhecidos de Eugênio e Renato desde a inauguração de Brasília. Ambos trabalhavam na equipe de Oscar Niemeyer e ajudaram muito na construção da nova Capital.

Sabino e Leal resolveram festejar Brasília a seu modo. Organizaram uma bateria e fizeram um bloco com alguns candangos. Eugênio e Renato, que estavam a passeio, não se contiveram e entraram na batucada.

— E olha que ela ficou tão boa que ganharíamos 10 fácil num desfile na Praça Onze — comentou Leal.

Os dois arquitetos se entusiasmaram com a idéia da nova sede e passaram a frequentar Mangueira mais constantemente. O objetivo de ambos foi sentir as dificuldades dos visitantes e aproveitar ao máximo as dimensões do terreno.

Um topógrafo foi contratado e, depois do levantamento, o trabalho foi iniciado. Poucos dirigentes da Escola sabiam o que estava se passando e todos só vieram a conhecer os dois arquitetos no dia que apresentaram o estudo preliminar do projeto.

O entusiasmo passou a dominar a todos. Foi logo criada uma Comissão de Obras, com Eugênio Agostini na presidência e mais os diretores Ciro Ramos, José Ramos, Alcione Barreto, Mário e Joel.

Os problemas, no entanto, não demoraram a surgir. O Viaduto de Mangueira afetaria ou não o terreno da Escola?

Para dar tôdas as explicações e pedir orientação, a Comissão de Obras promoveu uma reunião com o Secretário de Obras do Estado, Dr. Paula Soares. O encontro foi na casa de Renato Xavier e para lá se dirigiram vários mangueirenses da velha guarda. As mulheres ofereceram um angu à





baiana e os homens um autêntico "show" de composições famosas do morro.

O Dr. Paula Soares ouviu atentamente a exposição de Sabino e Leal sobre o projeto e, no final, afirmou:

— Mandem brasa. Podem construir.

Ouviu-se um grito de alegria em toda a sala.

O Secretário de Obras do Estado chegou a ir mais longe, prometendo mesmo que alteraria o projeto do Viaduto de Mangueira, caso êle invadisse o terreno da Escola.

Já no dia seguinte, Ciro Ramos queria iniciar a obra. Mas o presidente da Comissão, Eugênio Agostini, considerou que seria um risco muito grande. Primeiro, êle quis saber sobre a situação jurídica do terreno, que havia sido doado pelo Governo Estadual passado. O proprietário estava lutando na Justiça e tudo indicava que ganharia sua posse novamente.

O Dr. Alcione Barreto, advogado da Estação Primeira, foi encarregado de descobrir o processo, mas os jornais do Rio já faziam reportagens sobre a nova sede da Mangueira.

O *Correio da Manhã*, por exemplo, dedicou uma página inteira sobre o assunto, publicando inclusive fotos do estudo preliminar do projeto. Esta reportagem de Oscar Araripe foi de grande contribuição. Isto, porque no dia seguinte o proprietário do terreno, Sr. Milton Pinheiro, telefonava para o tesoureiro Raimundo de Castro para saber o que estava acontecendo.

O presidente da Mangueira, Djalma dos Santos, dava todo apoio à Comissão de Obras e deixou tudo por conta dela.

— Mas a verdade — argumentou Eugênio — é que nós não sabíamos mais aonde íamos. A não ser que a Mangueira não podia bater de porta em porta.

Meses depois, sem ter uma solução definitiva sobre o terreno, a Comissão de Obras resolveu realizar uma grande festa no Monte Líbano. O objetivo era provocar um impacto nas autoridades, impressioná-las mesmo, numa última tentativa para a Mangueira conseguir a desapropriação do terreno.

Foram convocados todos os grandes mangueirenses e os mais famosos. O forte da festa seria o "show" e Xangô foi chamado para apresentá-lo. Diretor de Harmonia,

O SHOW ERA O SEGRÊDO DO IMPACTO

há cerca de 16 anos, Xangô conhece todos os pontos fortes da Estação Primeira e poderia usá-los com êxito.

Eugênio e Ciro foram buscá-lo. Xangô mora no Morro da Matriz e quando viu os dois na porta de sua casa exclamou:

— Qual é a *remandiola* que vocês estão armando?

Os dois não entenderam bem a gíria, mas explicaram ao Diretor de Harmonia o plano do "show". Em casa, Eugênio chegou a consultar o dicionário para saber o que era *remandiola* e encontrou duas definições:

"Vento fraco, incerto, em ocasião de trovoadas, no verão" e "contra tempo, reviravolta".

Assim, *remandiola* passou a ser usado com frequência pela Comissão de Obras.

Para dar maior gabarito ao "show", Eduardo Sídney, Hermínio Bello de Carvalho e Paulinho Soledade também foram convocados.

O convite a Hermínio Bello de Carvalho foi feito às 23 horas e, no mesmo instante, ele marcou um novo encontro para às 6 da madrugada, a fim de escrever o "script". A reunião foi no escritório de Eugênio, na *Cofrelar*, regado com Brahma e muitos sanduíches de mortadela. Para cada quadro e componente foi feito um "script".

— O importante — dizia repetidas vezes Eduardo Sídney — é o "show" não passar de uma hora e meia e não ter "bis", para deixar saudades.

Eduardo Sídney, diretor de TV, é portense. Sai inclusive na bateria da sua Escola, mas colaborou muito com a Mangueira. No dia do "show" chegou até mesmo a contratar auxiliares de iluminação pagando do seu próprio bolso.

Enquanto isso, Paulinho Soledade dava mil idéias profissionais para o sucesso da festa.

O acontecimento foi em 31 de julho de 1970. Mangueira convidou várias autoridades, a imprensa e os grandes sambistas. Sabino e Leal mandaram fazer uma maquete da nova sede e eles próprios, junto com Rute Leal, tiveram o cuidado de pregar os quadros fotográficos que Alfonso Alcázar e Eduardo Castier ofereceram à Estação Primeira sobre o projeto.

— Se vier todo mundo que convidamos





MANGUEIRA CONTINUA MORRO

MANTER a característica de morro foi o principal objetivo do projeto de Sabino e Leal para a nova sede de Mangueira.

Por isso, ambos os arquitetos resolveram não cobrir a quadra de ensaios. Terreiro de samba é aberto e ainda existe o problema de acústica em ginásios.

Por esse motivo, também, o palanque da bateria terá o morro como seu cenário, sendo construído nos fundos do terreno, onde atualmente é a sede administrativa da Escola.

— A construção será simples. Bem à Mangueira mesmo — frisou José Leal.

Ele e Sabino Barroso estudaram os problemas da nova sede durante muitos ensaios da Estação Primeira. Sentiram as dificuldades do público e as necessidades da Escola.

O local do ensaio será redondo, a fim de facilitar a harmonia da Escola. Haverá cerca de 140 metros quadrados de área de banheiros e sanitários e três grandes bares para servir aos sambistas e visitantes.

— Procuramos dar organização de espaço à Escola e mais conforto — explicou Sabino Barroso.

O importante foi que os dois arquitetos não afetaram nem a ostentação plástica da Estação Primeira.

Leal comentou que a preocupação principal foi evitar transformar suas idéias e as de Sabino num projeto de clube.

— Os clubes consomem arte, e as Escolas de Samba produzem.

Devido ao alinhamento da Rua Visconde de Niterói, mais baixo em relação ao terreno da Escola, Sabino e Leal fizeram pequenas alterações no projeto da nova sede. Assim, aproveitando essa diferença, eles construirão os dois maiores banheiros e os depósitos de bebidas e almoxarifado em baixo.

O local do ensaio continuará no plano elevado, em função à Rua Visconde de Niterói, com os três bares, palanques dos compositores e da bateria e uma tribuna para convidados especiais e imprensa.

No andar superior, na construção da frente do terreno ficará um outro bar, a sede administrativa e um grande salão, onde a Mangueira poderá promover festas de meio de ano.

Os arquitetos explicaram que existem muitos frequentadores de buates que só gostam de "shows" de sambas. Assim, a Mangueira terá seu próprio local para recebê-los, aumentando sua produção cultural, em dias e meses que não são apropriados para ensaios.



Enquanto os dirigentes da Mangueira se reuniam com as autoridades para acelerar a compra do terreno, na quadra os passistas ensaiavam sem saber o que se passava.



INÍCIO DA FESTA FOI UMA DECEPÇÃO

e a festa der certo, vamos ganhar o terreno — comentava Ciro Ramos com outros dirigentes.

Mal começou a festa, porém, e surgiram as primeiras decepções. O coquetel de recepção às autoridades não foi como se esperava. Depois, o Governador Negrão de Lima, a presença mais necessária, não compareceu, embora tivesse mandado um seu representante.

O discurso que um casal de crianças iria ler para o Governador da Guanabara, implorando a desapropriação do terreno, foi rasgado e dava pena ver o semblante de tristeza em todos os membros da Comissão de Obras.

A festa, porém, foi prosseguindo e a chegada de vários convidados importantes restituiu a alegria de todos. Estiveram presentes o Vice-Governador Erasmo Martins Pedro, o Diretor de Certames, Sr. Rui Pereira da Silva, o Presidente da COHAB, Sr. Vilas Boas, o Senador Nelson Carneiro, o representante do Sr. Newton Rique, do Banco Industrial de Campina Grande, e seu Gerente Alexandre da Fonte, Sr. Marcília Marques Moreira, um dos dirigentes do grupo Walter Moreira Sales, alguns Administradores Regionais, os Embaixadores do México e do Senegal e o Sr. José Eduardo de Oliveira Pena, Diretor do B.N.H.

Veio o "show" e o sucesso foi além do esperado. Cartola, Nelson Cavaquinho, os Pandeiros de Ouro e outros fizeram todo o público cantar e sambar, recebendo ardorosos aplausos.

O Sr. José Eduardo de Oliveira Pena era um dos mais entusiasmados. Ele quis saber tudo sobre a festa e foi o último a sair do clube. Quando o Diretor do B.N.H. soube do objetivo da Mangueira não hesitou:

— Podem deixar que eu vou ajudá-los a resolver o problema do terreno e da sede.

Ele só fez um pedido à Mangueira: poucos dias depois, no Iate Clube, iria haver uma reunião de confraternização dos dirigentes do B.N.H. com as autoridades do sistema financeiro de habitação dos E.U.A., e o Sr. José Eduardo de Oliveira Pena queria o "show" que acabara de ver na sua festa.

Os americanos deliraram e o Diretor do B.N.H. reafirmou sua vontade em ajudar

a Mangueira, marcando uma reunião na sua casa.

Enquanto isso, o Dr. Alcione Barreto conseguia levantar todos os dados sobre o terreno e o Sr. Rui Pereira da Silva se interessou pessoalmente no caso, conseguindo abrir muitas portas para o advogado da Escola.

O processo estava na COHAB e o Dr. José Carlos Brito, com extrema boa vontade, facilitou tudo aos homens da Mangueira.

Uma coisa, porém, não poderia ser modificada: "ou a Escola comprava o terreno ou nada feito".

Diante disso, a Comissão de Obras foi ao proprietário, o Sr. Milton Pinheiro aceitou todas as condições para facilitar a venda do imóvel.

Em seguida, a Comissão de Obras foi à ECISA, a fim de fazer o orçamento da obra. Seu Diretor-Presidente, Sr. Donald Stuart, antes mesmo de falar em cifras foi enfático:

— Vocês podem deixar que essa obra eu faço questão de construir.

Então, de posse do projeto, orçamento da obra, condições para a aquisição do terreno e todo um esquema montado, a Comissão de Obras e os arquitetos se reuniram com o Sr. José Eduardo de Oliveira Pena.

O tesoureiro Raimundo de Castro também estava lá e fez questão de fazer uma exposição da estrutura administrativa e da situação financeira da Escola.

— Não tenho dúvida que foi isso que mais entusiasmou a todos — declarou Eugênio.

A Mangueira tinha pouco mais de Cr\$ 100 mil em caixa e nos cálculos do tesoureiro chegaria — como chegou — a Cr\$ 300 mil após o carnaval.

Além disso, Raimundo de Castro explicou com detalhes a organização financeira da Mangueira, como arrecada e emprega seu dinheiro.

O Sr. Newton Rique estava presente na reunião e sentindo a força do esquema da Comissão de Obras e a explanação do Raimundo de Castro, afirmou:

— Comprem o terreno amanhã porque eu assumo a responsabilidade do resto.

A compra ficou sendo assunto liquidado, mas também foi o Sr. José Eduardo de Oli-

CADA UM COMEMOROU COMO PÔDE

veira Pena quem fechou o negócio com o proprietário, em novembro.

Enquanto isso, a SBG Publicidade e Promoções se oferecia, também, através do seu diretor Artur Bernstein, para fazer toda a cobertura promocional da obra.

A efetivação da compra do terreno só demorou por causa do projeto de alinhamento, na SURSAN.

O Dr. Paula Soares, como havia prometido, determinou que a Mangueira não fosse atingida e o Dr. Artur César, da Divisão de Planejamento, deu todas as informações necessárias à Mangueira para a conclusão do negócio. O valor do terreno foi orçado em pouco mais de Cr\$ 182 mil. A Estação Primeira pagou Cr\$ 80 mil à vista e tem 120 meses para liquidar o restante.

A assinatura da compra foi feita no dia 29 de janeiro passado, na *Cofrelar*. Nesse dia, nem todo o morro pôde comparecer ao coquetel onde o presidente Djalma dos Santos assinou a escritura. A alegria dos mangueirenses, porém, foi sentida por todos os que estavam na *Cofrelar* pelas lágrimas de Zica, José Ramos, Cartola e Carlos Cachaca, fundadores e pessoas que mais lutaram e lutam pela Estação Primeira.

No morro, em todas as biroscas, bares ou tendinhas a compra foi comemorada. Cada um à sua maneira, mas todos com a mesma satisfação.

— A Mangueira é na Mangueira — gritou Eugênio, não conseguindo esconder seu contentamento com a primeira vitória da sua Comissão de Obras.

— Será o primeiro palácio do samba — comentou o Sr. Rui Pereira da Silva.

— A Mangueira é nossa — murmurou Cartola ao abraçar seu companheiro de luta Carlos Cachaca.

Nesse mesmo dia, a Comissão de Obras anunciava que a data do início da construção da nova sede já estava marcada para 5 de março próximo. Leal e Sabino entrarão na quadra dirigindo um trator e logo após a ECISA oferecerá uma feijoada aos mangueirenses.

O término está marcado para 6 de novembro e os membros da Comissão de Obras explicaram que não há receio de cometerem erros, pois foi tudo planejado com especial cuidado.



As lágrimas de Zica e as festivas evoluções dos ritmistas demonstraram a alegria dos mangueirenses.



**Para isso,
a SGB Publicidade
e Promoções,
os Projetos Associados,
a COFRELAR,
a ECISA e o
Banco Industrial
de Campina Grande
vão armar mil
remandiolas.
Aguardem...**

JOÃO FELÍCIO DOS SANTOS

A roda de hoje virou asa para levar o homem ao infinito no tempo e no espaço. — Quem disse isso foi, paradoxalmente, o mais subjetivo de todos os poetas: Álvaro Moreyra.

Que diria aquele imortal agora que Einstein, limitando o Universo a uns tantos milhões de anos-luz e reduzindo as eras a simples vazios entre o apenas de dois acontecimentos, fez a asa virar seta para, em seguida, transformar a seta em naves espaciais?

E o tempo, esse inexorável mestre, colhendo essas naves espaciais, que fará com elas?

Vindas de onde?
Para onde?

...mas foi a asa que obrigou o homem a pensar. Pensar em VELOCIDADE e pensar em velocidade antes ainda da fabulosa descoberta da roda.

E, para alcançar a asa que voava em seu campo visual, o homem de muitos milhões de anos passados criou a seta.

ENTÃO, partindo do sonho milenar de Ícaro, quem teria criado esses muitos e constantes OBJETOS NÃO IDENTIFICADOS que cortam os céus constantemente? Não identificados mas já tão de nossa intimidade...

E os mistérios que nos chegam em sinfonias de sons do espaço imenso, assim como chegam, partem em luz, rompendo tôdas as barreiras do tempo...

Enquanto isso, enquanto não nos é dado solucionar totalmente o problema do século, os

MODERNOS BANDEIRANTES

levando heroísmo e buscando progressos; mostrando futuros e abrindo ciência; provando máquinas e colhendo pesquisas, viajando sempre pelos infinitos siderais, vão se multiplicando em todo o mundo.

No princípio era o sonho...

Leonardo da Vinci... o Padre Voador, com sua ingênua Passarola do século XVIII, já tão longe mas ainda tão perto de nós...

Santos-Dumont, na aurora real da conquista dos ares pelo MAIS PESADO... E o patriotismo explodiu na curvatura da Europa ante o Brasil!

Depois... depois, foi um mundo de heroísmo, de renúncia... Vieram os BOEING 747 e os CONCORDES... então, foi o conforto, a velocidade e o sonho!

ÍCARO com caviar e champanha...
Ícaro ultrapassando a barreira do som, com música em frequência modulada... com cinemascope!

Pronto! Chega o homem ao limiar da

ERA ESPACIAL!

MANGUEIRA vai por aí...

Mangueira, a Estação Primeira das velhas tradições, apresenta

o FANTÁSTICO!
o Homem com o pé na Lua!

Eis o primeiro degrau flutuante do tapête-escadaria negro-azul já vencido! Rompendo o Cosmo por entre os vazios da Via-láctea, vai o homem rumo às estrélas técnicastro-náuticamente, meteorológica-mente, cientificamente, conquistando o Universo imenso.

E nova sinfonia chega-nos aos ouvidos... Sinfonia não mais aquela do CONCERTO UNIVERSAL de que nos fala Castro Alves, mas a sinfonia dos radares a captar os doces agudos intermitentes, agudos de VIDA dos já comuns satélites artificiais.

Carlinhos Sideral, talvez pela influência magnífica de um nome, explodindo seu entusiasmo pelo tema em boa hora tão bem escolhido, interpreta a voz dos radares:

"Voz que do ápice da galática escada, entre miríades estelares revela e abrevia, na visão transcendental de constantes e fugidios sinais, o instante do GRANDE CONTATO COM A VERDADE, NA HORA DO INFINITO. E este Brasil que é um país jovem, com sua história mais no futuro do que no passado, está destinado a ser o Santuário da Iniciação do Gênero Humano, o caminho da sociedade futura, como Berço de uma nova Civilização, o Berço de uma Nova Era".

E a HOMENAGEM é para a

AVIAÇÃO BRASILEIRA

presente, pelo C.A.N., onde se fizer preciso.

AVIAÇÃO PARA FRENTE
EM TERMOS DE BRASIL-GRANDE...
BRASIL-GIGANTE.

É noite! O campo todo é uma fogueira de faróis, de estampidos, de explosões... Homens vultos e sombras de aviões se entremeiam na ronda alviçareira.

Prossegue a luta ingente a noite inteira entre frêmitos, silvos, rotações... Cúpricos nervos, térreos corações palpitam pela ronda mais ligeira!

Eis que freme e trepida a revoada: vibram de anseio as almas dos condores no ronco simultâneo dos motores!

E apenas surge a rubra madrugada soltam-se as águias, a gravar bem fundo o nome do Brasil nos céus do mundo!

MODERNOS BA

NO princípio era o sonho.

Icaro, sonho milenar das priscas eras da tração animal e remotos tempos de sofrido ranger de rodas.

Século XVIII. Passarola... Sonho-menino de Padre Voador. Então... Icaro se fez Homem. E o Homem-Icaro se fez Dumont e, em longínquas terras, entre soluços motorizados de explosão e brasilios suspiros de saudade, anunciou a "Aurora da Conquista do Ar". E a Europa e o Mundo curvam-se ante o Brasil. Depois... e depois. Ah, estes maravilhosos Homens com suas maravilhosas máquinas voadoras na Idade Heróica da Aviação, qual frágeis libélulas, conquistando as matas e os céus da Pátria, integrando cidades e sertões, unindo Vilas e Nações. Logo, a turbina dos jatos e enfim... o empuxo dos foguetes.

Agora... no Limiar da Era do Espaço, com o mesmo espírito de audácia e pioneirismo dos Bandeirantes de outrora, desbravadores de florestas. Modernos Bandeirantes de hoje, desbravando os caminhos do céu, rumam conscientes em direção ao futuro do Mundo refletido no futuro da Pátria. E em novas Bandeiras, na ciclópica marcha para o Oeste, em verdes pistas rasgadas na mitológica e agreste selva amazônica, forjam mais um elo que se une à grande cadeia de catequese e Integração Nacional. E possuídos pela mística dos pioneiros e tenacidade dos bravos, erguendo a nação para a epopéia, Modernos Bandeirantes de aves metálicas, juntam-se, com disciplinado comando, respondendo ao grande desafio. E vão, lenta e inexoravelmente, despertando do sono verde e secular, o gigante adormecido, transformando-o em Nova Canaã, no celeiro — Império de tôdas as Nações.

ANDEIRANTES

Carlinhos Sideral

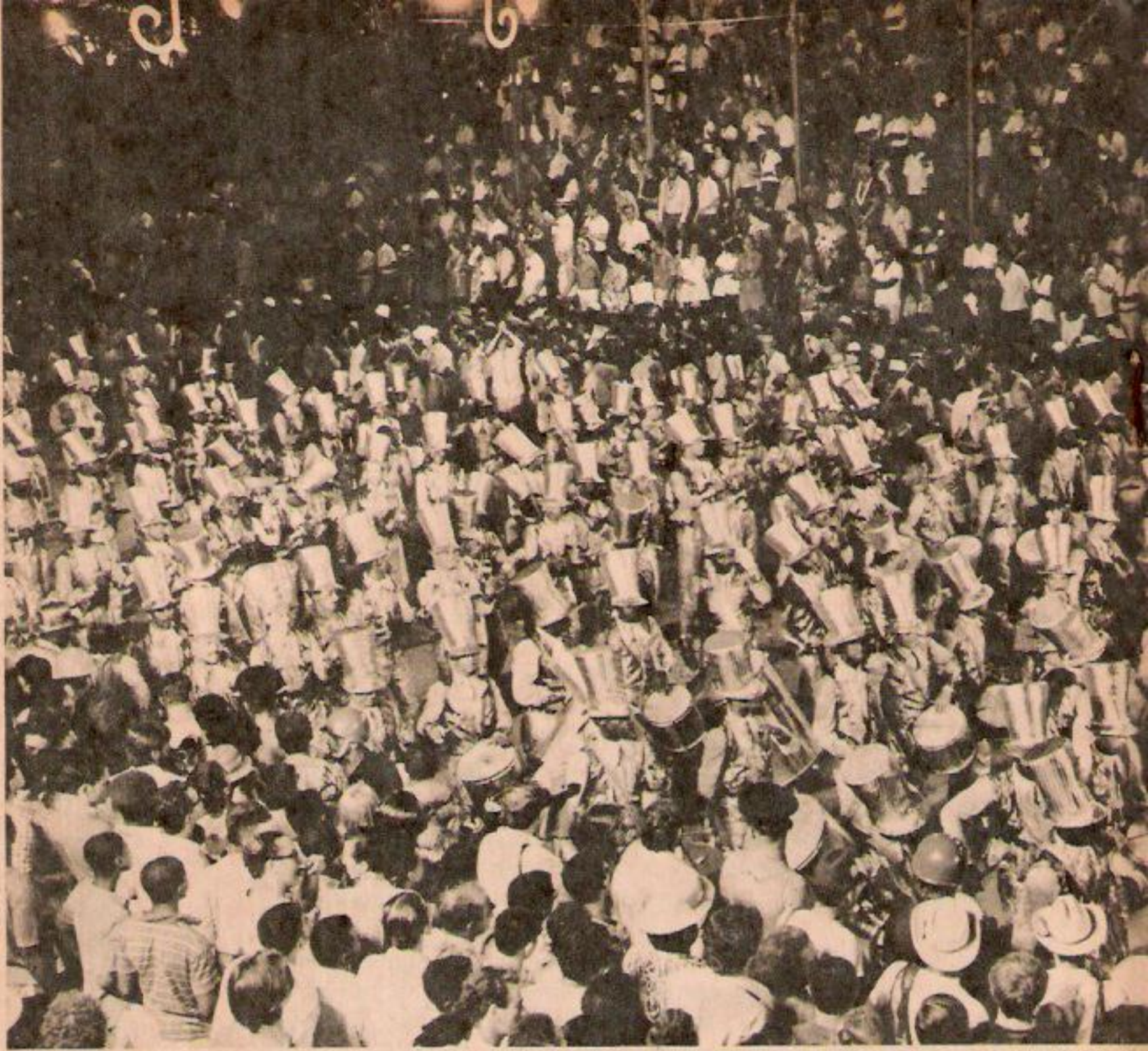
O Brasil-Grande e a Era Espacial.

E hoje, quando o Homem realiza a primeira etapa da mais fantástica aventura dos séculos e diante do Cosmos, põe os pés no primeiro degrau que flutua no tapete negro-azulado do Universo, Modernos Bandeirantes de uma Nova Era, no anseio de formar a nova mentalidade do Homem brasileiro no rumo às estrêlas, fazem o Brasil ocupar o seu lugar histórico no Concerto das Nações.

E já nos umbrais da selênica realidade, em venusiana expectativa, como fruto do espaço em que se movimentam os astros, no épico trabalho de pesquisa técnico-astronáutica e meteorológica, param . . . e escutam. E parecem ouvir na singeleza dos seus ouvidos de artificiais satélites e na frágil audição dos seus radares, uma voz.

Voz, que do ápice da galáctica escada, entre miríades estelares, revela e abrevia, na visão transcendental de constantes e fugidos sinais, o instante do GRANDE CONTATO COM A VERDADE . . . NA HORA DO INFINITO. E êste Brasil, que é um país jovem, com sua história mais no futuro que no passado, está destinado a ser o Santuário da Iniciação do Gênero Humano, o Caminho da Sociedade futura, como o Berço de Uma Nova Civilização, o Berço de uma Nova Era.

*“Ergue-te, Homem, do pó em que te arrastas
Levanta o teu olhar para mais além
Vês os milhões de estrêlas que o céu tem?
SÃO OUTROS MUNDOS DE RAZÕES MAIS VASTAS”*



RITMISTAS OU PASSISTAS,
NA MANGUEIRA,
TODOS TÊM A MESMA
IMPORTÂNCIA



MODERNOS BANDEIRANTES

Enrêdo do Carnaval de 1971
autor: Carlinhos Sideral

SANTOS DUMONT, "O Pai da Aviação"

I PARTE:

É INDISCUTÍVEL a prioridade do brasileiro Alberto Santos-Dumont na Conquista do Ar, com as suas duas geniais soluções: a do problema da dirigibilidade dos Aeróstatos (genial invenção também de um brasileiro, o Padre Bartolomeu de Gusmão, cognominado o "Padre Voador") e a do vôo do "mais pesado que o ar". Que um só homem dentro do breve lapso de um lustro tenha impulsionado o progresso da humanidade, com dois (2) engenhos das mais largas conseqüências — o Dirigível e o Aeroplano — é fenômeno singular na história das invenções. Todos os progressos posteriormente realizados pela navegação aérea, em qualquer de suas formas, derivam, de fato, em linha reta, dos inventos iniciais do "Petit Santos", erguendo o nome do Brasil e inspirando os modernos Ícaros da nossa Aviação. E pelo próprio esforço, rasgando novas veredas num campo inexplorado, e inventando e construindo êle mesmo, perseverante e desprendidamente, os elementos dos seus múltiplos e sucessivos aparelhos, realizou o velho sonho de locomover-se através do ar, de reproduzir o vôo das aves, traduzindo êste desejo instintivo das mais remotas idades, ao transformar-se no Ícaro

da fábula (que Ovídio relata magistralmente) quando se libertou dos grilhões que o prendiam à terra na memorável tarde de 23 de outubro de 1906, com o seu 14-Bis.

O ESPÍRITO DO 14-BIS

Paris, 4h45m da tarde. No campo de provas de Bagatelle, fazendo jus ao prêmio Archdeacon, oferecido pelo Aeroclube de França, diante da Comissão oficial que devia julgá-lo e de grande número de espectadores, estava "O Ídolo da Aurora da Era do Ar". A sua curiosa máquina, mista de arame, madeira, rodas de bicicleta e coragem, retirava das mãos do Empírico o direito de Voar, com o "mais pesado que o ar". Com 10 metros de comprimento e 12 de envergadura, acionado por um motor de 50 H.P., êste biplano de 300 kg, intitulado n.º 14-Bis, era o resultado de longos e meticulosos estudos e experiências, o aparelho elevou-se do solo, suave e sem choque, subindo a uma altura que a Comissão avaliou e homologou em 80 a 96 m, em percurso de 100 metros, com uma velocidade aproximada de 30 quilômetros por hora, concretizando assim o sonho do Ícaro milenar, quando a audácia do homem em suas realizações, se nivelou à audácia dos seus sonhos. A multidão, estupefata, tem a impres-

são de um milagre, fica muda de admiração e, logo, soltando um brado de entusiasmo no momento do pouso, carrega o aviador em triunfo! Em data anterior (manhã de 19 de outubro de 1901), êle provara a dirigibilidade do aeróstato, contornando a torre Eiffel e voltando ao ponto de partida, com o seu dirigível n.º 6, que levava presa ao mastro a frase de Camões — "Por mares nunca dantes navegados".

A Princesa Isabel, a Reidentora, ao presenteá-lo com uma medalha de ouro da efígie de São Benedito, que protegia contra acidentes, disse a frase famosa:

"Suas evoluções aéreas fazem-me recordar o vôo dos nossos grandes pássaros do Brasil. Oxalá possa o senhor tirar do seu propulsor o partido que aquêles tiram das próprias asas, e libertar os homens dos grilhões que os prendem à Terra!!!"

E aquela que libertou uma raça dos grilhões que a prendiam à escravidão, entrevia sem saber o futuro bem próximo.

A popularidade do "Petit Santos", então, atingia o auge e manifestava-se no mundo por tôdas as formas de expressões. Fotografias, cartões postais, objetos de adorno jornais e revistas, inspiravam-se nas facetas dos grandes feitos do nosso patricio e vulgarizavam a imagem do inventor e de seus inventos. A Belle Époque delirava. Os mais hábeis artistas tomavam por tema a sua personalidade, que também não raras vê-

zes figurava em peças de teatro. No Brasil, escritores e poetas, como Olavo Bilac e Emílio de Menezes, enalteceram suas glórias, cuja popularidade também inspirava a musa dos cantadores do povo em antigos carnavais.

Ele, o "Precursor", que imaginou, projetou e construiu doze balões dirigíveis, além de dois balões esféricos, deixando na figura lendária a inspiração e o incentivo aos nossos atuais aeronautas com exemplos de audácia e coragem, gravava para os pósteros a eterna e patriótica legenda:

*"O meu primeiro balão
O menor, o mais lindo
O único que teve um nome
Brasil!!!"*

E o Espírito do 14-Bis continuou presente, animando os feitos da nossa aviação.

CORREIO AÉREO NACIONAL

II PARTE — A:

(A Integração Nacional e Continental)

Em profética antevisão do futuro, o grande inventor patricio escrevia:

"Estou convencido de que os obstáculos e distâncias serão removidos. As cidades exiladas da América do Sul entrarão em

contato com o mundo de hoje. Os países distantes se encontrarão, apesar das barreiras de montanhas, rios e florestas. Anulados o tempo e as distâncias, as relações comerciais, por tanto tempo retardadas, se desenvolverão espontaneamente. E tudo isto será realizado pelo AEROPLANO".

E o século voou nas asas da audácia.

É a época heróica da aviação. Cumprindo um determinismo histórico, os herdeiros daquele "que deu asas ao homem" não deixaram apagar a chama imortal.

Na terra de Gusmão, "O Padre Voador", de Anésia Pinheiro Machado, de Severo, de Edu Chaves, do Brigadeiro do Ar Nilton Braga, reeditavam-se façanhas extraordinárias, nas quais muitas vidas foram sacrificadas, ao abrir-se os caminhos do céu numa revoadada de coragem e civismo.

Sob o lema "Dêem Asas ao Brasil" foi fundado em 1931 o *Correio Aéreo Nacional*. Começava-se a escrever uma das mais gloriosas páginas da Aviação Patrícia.

Do Oiapoque ao Chuí, ante os olhos maravilhados do Brasil caboclo tostado de sol ou sôbre as coxilhas distantes dos pagos ao luar, vinculavam-se cidades aos sertões. Por sôbre os mares bravios ou seguindo a curva enganosa dos igarapés, qual libélulas frágeis e graciosas, encurtavam com suas asas de progresso os extremos da Pátria.

Embora arriscando as vi-

das, era preciso que a correspondência chegasse, ligando corações, trazendo conhecimentos e novas técnicas, estreitando elos mais profundos de países longínquos com recônditos sertões brasileiros.

Ah, os tempos românticos destes pioneiros do moderno e eficiente CORREIO AÉREO NACIONAL...

Desde o seu primeiro vôo, entre Campo dos Afonsos e Campo de Marte (Sp), em 5 horas e 20 minutos, num avião "Curtiss Fleming", de 170 H.P., transportando apenas duas cartas, até os dias de hoje, quando seus modernos quadrimotores e bimotores transportam anualmente mais de 120.000 passageiros e 10 milhões de correspondência e carga, vem o CAN continuamente servindo a mais de 200 cidades do Brasil e mais de 15 organizações brasileiras no exterior.

A qualquer recanto do Brasil, nas selvas amazônicas, nos charcos mato-grossenses, nos planaltos de Goiás, ou no extremo das fronteiras, a qualquer quadrante, chegam as asas marcadas pela estrêla verde-amarela, levando o conforto de uma carta, o socorro de um médico, uma injeção salvadora, as ferramentas para a agricultura ou o amparo da solidariedade nas horas dos imprevistos.

Em seus primórdios, quando a sua infra-estrutura ainda era precária, quando o motor de seus aviões era transportado sôbre o dorso de jumentos, os pilotos do CAN lançaram-

-se à obra da integração territorial, carregando no bôjo de seus aparelhos, o reflexo do progresso e da ciência às populações humildes e simples do sertão brasileiro. Trabalho que alcançou a imensidão dos 8.500 quilômetros quadrados do nosso território. O amor ao Brasil e ao futuro exigia das equipes do CAN o sacrifício e o despreendimento com que se apegavam às suas missões. Entregaram-se à tarefa nobre de fazer com os poucos recursos da época a integração nacional.

Em nossos dias, pode-se dizer que não há região do Brasil, por longínqua ou inóspita, que não tenha sido sobrevoado pelos aviões do Correio Aéreo Nacional.

Não poucos abnegados perderam a vida nesse mister, mas os sobreviventes sabem que a sua luta frutificou. Sabiam eles que a tarefa era árdua e desigual, mas aceitaram-na, com denôdo, porque um desejo maior os atraía — o de aglutinar todos os brasileiros, os do Norte e os do Sul, num mesmo sentido, qual seja o do progresso e do desenvolvimento.

Os primeiros anos do CAN assistiram ao que se poderia chamar de Modernos Bandeirantes, pela prestação de serviços às populações do sertão bruto, que viviam na completa ignorância dos benefícios da ciência e, como era natural, da civilização e do progresso. Os pilotos tinham uma dívida com essa gente. Continuam a saldá-la com os seus modernos aviões, sem desprezar o

emprêgo dos lendários "Douglas" e "Catalinas", que, diariamente, cruzam os céus brasileiros em todas as direções, transportando alimentos, passageiros, materiais diversos, num trabalho contínuo, totalmente gratuito. Seus benefícios são distribuídos sem distinção de raça ou côr.

CORREIO AÉREO NACIONAL

II PARTE — B:

(Catequese)

Maio de 1969.

Duas expedições partem em busca de incógnitos e inexplorados sítios. Ambas arriscadas, levam seus participantes a regiões igualmente desconhecidas e perigosas, resumindo irônica-mente os contrastes da evolução da civilização. Uma, televisada e irradiada, rumo a qualquer órbita lunar; outra, aos sertões desconhecidos, em plena selva agreste e inóspita, onde mil olhos e desafios espreitam, e não são por certo, os olhos da televisão. Lá no roteiro da riqueza da GRANDE ESTRADA (Transamazônica) que marcha nos seus 2.775km, através de matas virgens, alagados, vencendo pântanos, serras, vales, na região mais rica do mundo, que possui a maior área verde do planeta (60% do território nacional), vista do alto, escondendo a sua extraordinária rede de rios e igarapés, esconde também um estágio de civilização anterior à Pedra Polida.

Maio de 1969. ANTROPÓFAGOS NA ERA ESPACIAL!

Sobrevoando a região, a Aviação contou doze aldeias, de onde flechas tentam alcançar os seus aviões. Na "terra onde o tempo não passa", pássaros de aço e trovão começam, pacientes e laboriosos, a cobertura e o levantamento que precederão a mais uma arriscada obra de catequese. Águias com olhos de lince, demarcam, do alto, futuras clareiras, que serão abertas para a aterrissagem de helicópteros, em torno das aldeias, como postos avançados na grande cruzada de integração e recuperação dos nossos irmãos índios à nossa civilização.

Na conquista dos sertões, o próprio índio, depois de recuperado, é o guia, o canoieiro, o caçador e o pescador dos MODERNOS BANDEIRANTES como antes o fôra dos nossos antepassados, bandeirantes de outrora.

No trinômio CAN-MISSIONÁRIO-ÍNDIO, de arco e flecha êle se integra no meio civilizado em pelotões disciplinados e na rigidez da vida militar, aprende a ajudar os de sua raça, a se defenderem de mercenários e aventureiros de todos os matizes, protegendo no seu "habitat" natural o direito de viver dentro das reservas territoriais que lhe são doadas. Com a sua cultura preservada, as suas lendas respeitadas, vivendo dentro de suas características, com tratamento médico adequado e proteção dos seus amigos alados, o nosso índio

desenvolve, com maior desembaraço, a caça, a pesca, e o cultivo da mandioca, do tabaco, da coca, do milho, do inhame, do cará, jerimum e pimenta, enfim, das qualidades nas quais ele é perito.

Com novas ferramentas, que vão substituir as rudimentares, ele confecciona seus tambores musicais, rédes de fibras de palmeiras, suas armadilhas para caça e fisgas denteadas para pesca, suas decorações fálicas, cerâmicas, cestos, canoas cavadas na madeira, que serve também para construção de suas casas típicas, e de grandes pilões de pau para pisar coca, tabaco e milho. Os seus diversos talentos artesanais são aproveitados com o aprimoramento de colares e ligaduras decorativas para o corpo. Seus fusos para orelhas e narizes, chocalhos para as pernas, pintura elaborada para o corpo, tintura para panos, no branco da tabatinga, no encarnado do araribá, do urucá, no preto do jenipapo, no amarelo do tatajuba e o seu conhecimento de gomas e resinas diversas para grudar papéis, fechar cartas à maneira de lacre, são dinamizados por um comércio saudável e honesto. Sua atividade e economia doméstica no conhecimento de várias fibras para tecelagem ou trançado de algodão, do tucum, do caraguatá-bravo, da peipeçaba para vassouras, cabeças para servirem de vasilhas e carregar água e gamelas para guardar várias iguarias. Seu método de curar jerimum no fumo para durar

o ano inteiro, seus alguidares, urupemas, cuias, balaços, o nosso índio aprende a industrializar para proveito próprio.

Seu conhecimento de elementos vegetais para construção como o cipó, o timbó, o sapé ou a palha de pindoba empregada na cobertura de casas, o seu aproveitamento de animais, pássaros, peixes, mariscos, valiosos para alimentação, que servem ao mesmo tempo para casacos, penas, peles, lanugens ou couros para agasalhos, travesseiros, almofadas, colchões, rédes, esteiras, prestam-se admiravelmente no comércio com os civilizados. O seu convívio íntimo e cotidiano com a floresta tornou-o senhor de uma culinária notável onde seus quitutes alimentares encontram lugar em qualquer cardápio.

O cuscuz de tapioca, a batata-doce, a fruta-pão e a mandioca, etc., lhe ajudam a subsistir no meio agreste e inóspito.

Seu conhecimento secular de plantas e ervas medicinais, da flora exuberante, é aproveitado pela cultura brasileira. Nessas expedições de integração do índio à sociedade são sempre respeitados seus jogos, brinquedos e idiomas, enquanto lhes são ministrados os nossos. Suas cerimônias religiosas e místicas preservadas, seus fetichismos e totemismos tolerados, suas danças e festas tribais, como a festa da colheita da mandioca, ou a dança da ciranda com gaitas, flautas, maracas, tembis, borés, ou danças de cunho sagrado e guerreiro,

como o do Jurupari, onde freneticamente simbolizam duendes, demônios e animais da floresta, com máscaras bizarras para assustar crianças, mulheres ou... prováveis inimigos.

Suas lendas como a do Saci Pererê, da mãe-d'água, seu folclore lembrando os antepassados, a sua veneração a divindades como o Sol, a Lua ou a Luz são sempre respeitados por estes novos colonizadores.

E nesta região, onde o avião é o único meio de transporte, constrói-se mais uma pista na selva amazônica, mais um elo que se une à cadeia de integração. Assim, **INICIAM-SE OS PREPARATIVOS.**

Calada e sinistra, a selva espera, os riscos aumentam sucessivamente daí em diante. Experientes e calejados sertanistas iniciam a caminhada de imprevisíveis perigos, enquanto as asas protetoras de **MODERNOS BANDEIRANTES** velam os seus passos com total e abnegada cobertura. E à melodia canora das nossas imensas e floridas matas, com suas aves de formosa plumagem, como o guará, a arara, o canindé, o tucano, uaús e perdizes, juntam-se vozes de disciplinado comando das aves metálicas, respondendo ao grande desafio, nesta apoteótica obra de integração nacional.

"E o Gigante Adormecido, lenta e inexoravelmente, vai sendo despertado do sono verde e secular e entre rondônicos sacrifícios, transformado, no **CELEIRO-IMPÉRIO DE TÓDAS AS NAÇÕES**".

NO LIMIAR DO INFERNO

III PARTE (FINAL)

1970. Uma madrugada qualquer... Súbito, explosão. OURO e PRATA.

Cortina de fogo, rastro alaranjado. Ouro e Prata, incidência dos raios solares da aurora, sobre a água, reflete-se no despenhadeiro em vermelho rumo ao céu, na rota das estrélas, NO LIMIAR DO INFINITO, OURO E PRATA!

Ao amanhecer, vê-se no litoral do Rio Grande do Norte, próximo a Natal, uma língua de fogo, começando no mar, onde o solo desce abruptamente, num despenhadeiro que lembra os fiordes nórdicos. Ali, um dia, morreu um pescador. O fogo e a morte fizeram com que todos da região passassem a chamar aquêlo trecho da costa de "A BARREIRA DO INFERNO". Como a Aeronáutica é fruto do espaço em que se movimentam os astros, Modernos Bandeirantes, desta Nova Era que se inicia, sentindo a necessidade de conhecer o meio que lhes deu origem e no qual vivem e operam, fizeram da "Barreira" a implantação da Era Espacial no Brasil.

Já dispondo do maior Centro de Lançamento de Foguetes do Hemisfério Sul, uma das maiores instalações, orgulho de todos os brasileiros, atinge um índice operacional que coloca o nosso País ao lado dos mais adiantados, na conquista do Espaço Side-

ral. Com o terreno doado ao Ministério da Aeronáutica a 7 de agosto de 1964, de suas rampas, lançados mais de 160 variados tipos de foguetes, o Brasil caminha rapidamente para ser admirado no fechado Clube Espacial. Invejada por muitos países por sua posição estratégica exatamente no Equador Geográfico e no Equador Magnético, tem instalações ultramodernas e é totalmente operada por pessoal brasileiro. Seus depósitos de propelente líquido, Paio de Foguetes, Pavilhão de Preparação de Foguetes, casamata com controle de Lançamentos, Torre de Anemômetros, Centros de Controle Meteorológicos, Computação de Ventos para cálculos de trajetória, de Enchimento de Balões de Sondagem, Radares de Rastreamento, Equipamento de Telemetria, além das instalações administrativas, tornam a base uma cidade.

Integrando uma rede meteorológica internacional, o Brasil já conta com a colaboração operacional do Foguete D.M. 6503, batizado de "DUMONT", em homenagem ao "Pai da Aviação". É todo de fabricação nacional, construído no Centro Técnico de São José dos Campos, de onde saíram também os aviões brasileiros "Bandeirante" e "Uirapuru". O foguete "DUMONT", que nossos técnicos já experimentaram e homologaram, mede 15 metros de altura, alcança 70 km, possui 2 estágios e uma carga útil pesando 300 libras e levará para o espaço nossos primeiros

satélites, também inteiramente projetados e construídos por nós.

Além dos lançamentos de pesquisas, a Barreira funciona, eficientemente, em apoio e auxílio à NASA, por ocasião dos vôos orbitais tripulados. Quando a APOLO-11 preparou-se para a viagem à Lua, os técnicos da Barreira estavam a postos, com um foguete na rampa pronto para ser lançado, esperando um possível pedido de auxílio, a fim de fornecer informações úteis aos astronautas que foram à Lua.

Se houvesse excesso de radiação na atmosfera terrestre, que poderia provocar a morte dos Astronautas quando a nave deixasse a órbita da Terra, o foguete teria sido lançado.

É a chamada operação de rastreamento. A prontidão começara no momento da contagem regressiva e continuou até a descida da cápsula no Pacífico. E por um determinismo histórico, este feito obteve êxito, justamente no dia e mês em que nasceu o "Pai da Aviação" (20 de julho de 1873). Erguendo a chama imortal que nos legou este grande brasileiro, Modernos Bandeirantes, no terreno infinito aberto à inteligência e ao esforço do homem, asseguram a implantação do Brasil-Grande que legaremos aos descendentes felizes, que poderão orgulhar-se em futuro não distante de saber que um satélite desenvolvido, construído e lançado por brasileiros, gravitará, em torno da Terra, para fins educacionais ou científicos.

Mangueira desfila em homenagem a Nair

QUALIDADE e não quantidade foi o lema da Comissão de Carnaval da Estação Primeira de Mangueira no desfile de 1971.

O falso gigantismo — provocado pelo ingresso na Escola de carnavalescos e, não, de sambistas — provou, nos últimos anos, que, se a Mangueira aumentou seu prestígio popular, perdeu em autenticidade.

O artista na Mangueira é o verdadeiro mangueirense. Ele é a nossa atração e a razão da existência a Escola de Samba. O limite da duração do desfile para 75 minutos ajudou-nos a fazer a necessária seleção. Se a Mangueira perdeu em número, ganhou em entusiasmo.

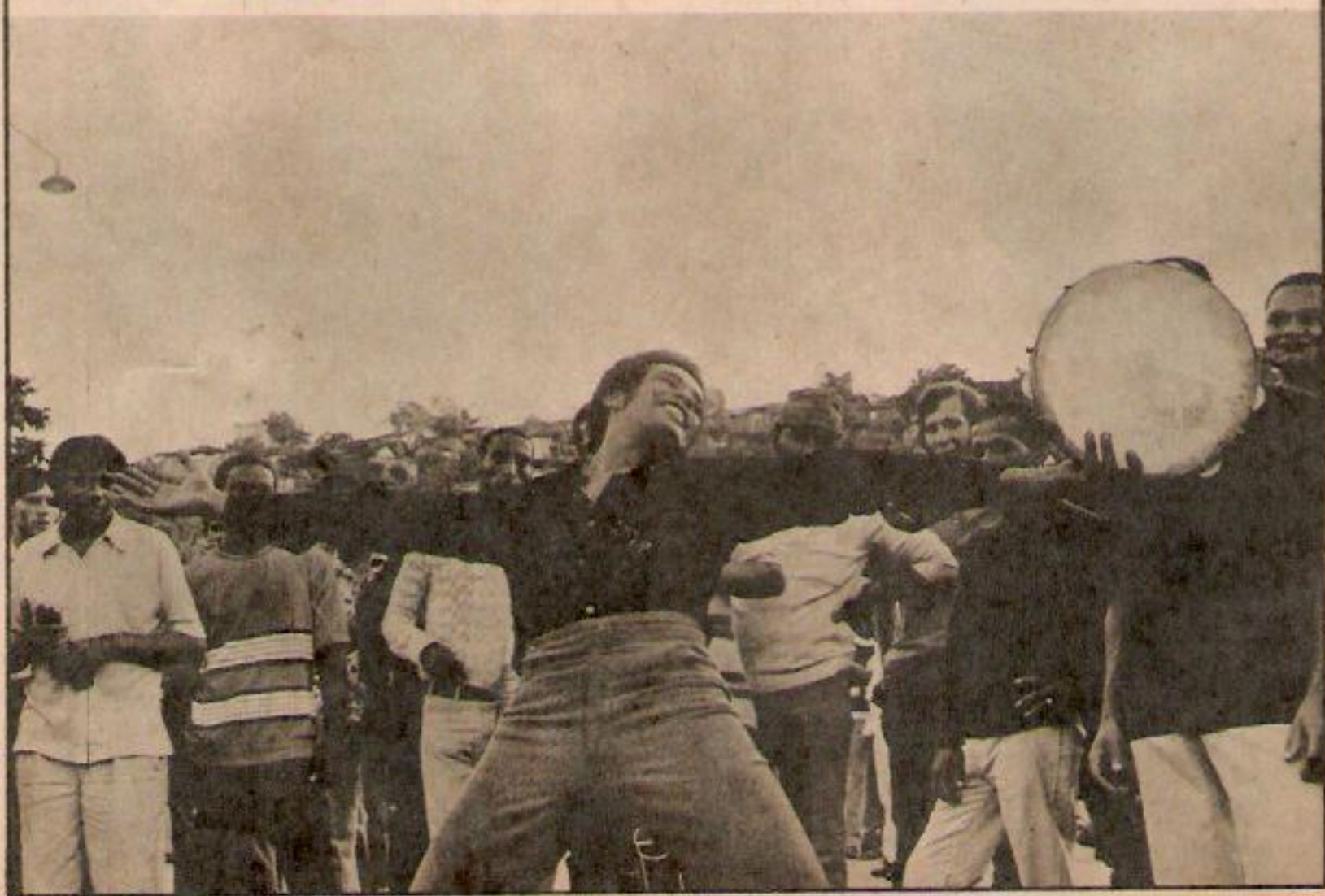
Hoje, cerca de 80 por cento da Estação Primeira voltou a ser gente do nosso morro. Gente humilde e modesta que não se importa em passar até mesmo privações durante o ano, mas que quer se apresentar como verdadeiros reis e rainhas no dia de sua festa, o carnaval.

A homenagem da Mangueira é para sua inesquecível pastora Nair Pequena. Um dia, Nair comentou que morreria feliz se isso acontecesse durante o desfile. Têrça-feira de carnaval do ano passado ela faleceu justamente quando sua Escola se preparava para encerrar a maior festa popular do mundo.

A Escola de Samba de Nair Pequena não teve coragem de continuar cantando e sambando. Todos choravam sua perda sem saber que aquilo era seu último desejo.

Suas companheiras, as velhas Baianas Tradicionais do tempo de Cartola, Saturnino ou Carlos Cachaca, comandadas ainda por Dona Miúda, Dona Raimunda, Nenêga, Dagmar e Dona Norina, vão abrir o desfile. São cerca de 150 baianas, antigas doceiras que vendiam seus quitutes nas ruas, expostos num tabuleiro, que lhe reverenciam, Nair Pequena, mas todos nós da Escola não conseguimos esquecê-la.





ROTEIRO

Comissão de Frente — Ala dos Duques
Abre-Alas — Homenagem a Santos-Dumont
Baianas Tradicionais

Primeira Parte — O Espírito do 14-Bis

Icaro Brasileiro — destaque — Joselina Ferreira Alves
Icaros Brasileiros — Ala As Caçulinhas
Passarola (traje 1709) — destaque feminino — Araci Andrade Correia
destaque masculino — José Estefanine
Trajes da Época — Ala As Caprichosas (feminina)
Ala Os Grã-finos (masculina)
Passistas da Ala Vê Se Entende
Princesa Isabel — destaque — Natalina
A Incrível Moda de 1900 (Art Nouveau) — Ala Só Vai Quem Pode
A Incrível Moda de 1900 — destaque masculino — Antônio
destaque feminino — Doralice
Melindrosas — Ala Meninas da Praia
Banhistas Estilizados — Ala das Princesinhas (feminina)
Ala Juventude Pra Frente (masculina)
Ritmistas da Ala Vê Se Entende e a passista Rosemary
Terceiros Mestre-Sala e Porta-Bandeira — Arilton e Tidinha
Policia de 1900 — Ala dos Esforçados (masculina e feminina)
Tenistas — Ala Deixa Falar
Violeteiras — Ala das Mimosas
Dançarina do Cancã — destaque — Teresinha
Ritmistas da Ala Vê Se Entende e passistas da Ala Sambrasa
Bela Época Brasileira — destaque masculino — Jorge Barbosa
destaque feminino — Margarida de Sousa
Homens da Época — Ala Chove e Não Molha
Primeira Alegoria — O autor se inspirou na Torre Eiffel e na primavera de Paris para
mostrar o ambiente em que Santos-Dumont se via envolvido quando das suas pri-
meiras experiências com balões e dirigíveis.
Baianas da Bateria
Bateria
Passistas e Ritmistas da Ala Vê Se Entende, com Sônia Maria
Dama de 1900 — destaque — Nair
Cavalheiros de 1900 — Ala dos Invencíveis
Ala dos Periquitos
Damas de 1900 — Ala das Jambetes

ROTEIRO

Segunda Parte — Integração Nacional e Continental

- Sinaleiros — Ala Comigo Ninguém Pode (masculina e feminina)
Gaúchos — Ala Nós Somos Assim
Gaúcho — destaque — Hélio Gomes
Castanhas-do-pará — destaque — Aparecida
Baianas Tradicionais (Iaôs) — Ala das Baianas Destacadas
Aviador 1931 (estilizados) — Ala dos Príncipes
Ritmistas da Ala Vê Se Entende, com os passistas Edinho e Teresinha
Bumba-Meu-Boi (Sergipe) — destaque — Ivã de Farias
Vaqueiros (Ceará) — Ala dos Brasões
Amazonas — Ala das Brasinhas
Sertanejos (Interior) — Ala da Côrte (masculina e feminina)
Segundos Mestre-Sala e Porta-Bandeira — Arilson e Mocinha
Folclore de Pernambuco — Ala Metida a Bacana (masculina e feminina)
Cataratas do Iguaçu — destaque — Cotinha
Ritmistas e passistas da Ala Vê Se Entende
Pedras Preciosas (Minas Gerais) — destaque — Maria Cândida
Jangadeiros — Ala da Firmeza
Garimpeiros — Ala das Impossíveis
Carioca — destaque — Roxinha
Carnaval Brasil — Ala dos Jornaleiros
Fraternidade Lusa — Ala dos Barões (masculina)
Grupo Zenites Diniz (feminina)
Fraternidade Chilena — Ala Depois Eu Digo
Fraternidade Uruguaia — Ala As Moderninhas
Ritmistas da Ala Vê Se Entende, com Nininha
Fraternidade Guarani (Paraguai) — Ala Deixa Comigo (feminina e masculina)
Fraternidade Colombiana, Equatoriana e Venezuelana — Ala Sambossa
Segunda Alegoria — Prenúncio da conquista do ar, onde o 14-Bis é o marco inicial;
a evolução da aviação é contada em desenhos sôbre nuvens.
Brasil Encantado — destaque — Hedina
Sinaleiros na Floresta — Ala dos Reis (masculina)
Ala das Moderninhas (feminina)
Seringueiros — Ala dos Imperadores
Deusa da Floresta — destaque — Edith Lannusse
Conjunto Nosso Samba, com a passista Gigi da Mangueira
Índios Beijos de Pau — Grupo Válter Fonseca
Divindade Sol — destaque — Odilon
Ritmistas da Ala Vê Se Entende, com as passistas Ana Maria e Neide
Índios Guias — Índios da Escola
Índios Carregadores — Ala Deixa Isso Pra Lá (masculina e feminina)
Divindade Lua — destaque — Guacira
Brasil Ritmo-67, com a passista Maria Helena
Índios na Colheita — Ala do Sereno (masculina)
Divindade Luz — destaque — Vanda



Índias com Cestos e Balaios — Grupo Enilda Motta
Mãe-d'água — destaque — Ilka de Iolanda
Ritmistas e passistas da Ala Vê Se Entende, com Anik Malvil
Divindade Chuva — destaque — Dulcinéia de Sousa
Índios de Colheita — Ala do Sereno (feminina)
Índia com Aves — destaque — Iara Marques
Passistas Maria Helena Pururuca, Carlos Alberto e Miro
Ritmista da Ala Vê Se Entende
Índios com Rêdes — Índios da Escola
Inferno Verde (Amazonas) — destaque — Wilson Moura
Índias com Pentas e Espelhos — Grupo Marta Fiuza
Transamazônica — destaque — Ana Maria

ROTEIRO



Terceira Parte — Limiar de Nova Era

Signo do Zodíaco — Ala dos Nobres

Baianas Espaciais (saia curta) — Grupo Estou Na Onda

Baianas Espaciais (saia comprida) — destaque — Teresa

Baianas Espaciais — Grupo Maria da Glória

Baianas Espaciais — Ala das Baianas Grã-finas

Júpiter (Deus da Fortuna Astral) — destaque — Chico Enfermeiro

Primeiros Mestre-Sala e Porta-Bandeira — Delegado e Neide

Viajantes do Espaço — Ala dos Aliados (masculina e feminina)

Satélite Artificial — destaque — Elenir Mattos

Ritmistas e passistas da Ala Vê Se Entende

Cometas — Ala dos Boêmios (masculina e feminina), com Lourdes Salada, Ione Fernandez e Marta Anderson como destaques

Trajes Futuristas — Ala dos Guerreiros

Barreira do Infinito — destaque — Verá Lúcia de Oliveira

Senhor do Átomo — Ala Sambossa

Venusianos — Ala dos Seresteiros

Meteorologia: Verão — destaque — Maria Ramos

Pandeiros de Ouro — Carlinhos, Aquário, Rogério e Pimpolho

Meteorologia: Inverno — destaque — Jocely

Ala É Com Nós Mesmos

Meteorologia: Outono — destaque — Maria de Lurdes

Astronautas Estilizados — Ala dos Funcionários (masculina)

Senhoras Estrélas — Ala dos Funcionários (feminina)

Terceira Alegoria — Fase da Comunicação e Integração da terra, mar e ar, onde, no Brasil, o Correio Aéreo Nacional teve importância fundamental.



Venusianas — Ala das Charmosas
Saturno e Seus Anéis — destaque — Bolinha
Astros — Ala Milionários de Paris
Meteorologia: Primavera — destaque — Zinha
Astros — Escrete do Samba
Ritmistas e passistas da Ala Vê Se Entende
Príncipes do Cosmos — Ala dos Embaixadores

Cada carro alegórico terá em seu derredor várias crianças, representando Baianinhas Espaciais, Aeromoças, Sinaleiros e Pilotos. Tôdas, dirigidas por Dona Neuma e Zica, do Departamento Feminino da Escola. As alegorias foram planejadas pelo arquiteto Orlando Mollica, a artista plástica Regina Velasquez e executadas por José Rodrigues e Almério Bigode.

Os figurinos são de Félix Garcez e do próprio autor do enredo, Carlinhos Sideral.

A Bateria, ala presidida por Valdir, será dirigida pelo Mestre Valdemiro — e sua disposição no desfile terá a orientação de Sinhôzinho.

O Samba, de autoria de Darci, Hélio Turco e Jurandir, será puxado pelo próprio Darci — e o carro de som ficará ao encargo de Bregogério, presidente da Ala dos Compositores.

A direção de Harmonia é do veterano Xangô, bamba do partido alto, e a coordenação geral do Carnaval é de Dácio de Almeida, auxiliado por José Ramos e Ciro Ramos.

A Nova Diretoria do G.R.E.S. Estação Primeira de Mangueira, Eleita Para o Biênio 70/72.

PRESIDENTE — *Djalma dos Santos*

VICE-PRESIDENTE — *Homero José dos Santos*

ASSESSORES — *Dacio de Almeida e Eugênio Agostini*

- **Dept.º Comunicações:** 1.º Vice — *Roberto Augusto*
2.º Vice — *Carlos Alberto Dória*
- **Dep. Finanças:** 1.º Vice — *Raymundo de Castro*
2.º Vice — *Ulises G. da Costa*
- **Dep. Social:** 1.º Vice — *Ciro Ramos de Moura*
2.º Vice — *Ivan Meireles*
- **Dep. Patrimônio:** 1.º Vice — *Ademar de Castro*
2.º Vice — *José Ramos*
- **Dep. Divulgação:** 1.º Vice — *Ubirajara Maximino*
2.º Vice — *Manoel S. Filho*
- **Dep. Jurídico:** 1.º Vice — *Alcione Barreto*
2.º Vice — *o primeiro escolherá*
- **Dep. Esporte:** 1.º Vice — *Mário José de Souza*
2.º Vice — *Agnaldo Santana*
- **Procuradores:** 1.º — *Célio Teixeira*
2.º — *Antônio Cândido*
- **Dep. Cultural:** 1.º Vice — *Pedro Paulo Lopes*
2.º Vice — *Célio Manoel Baptista*
- **Conselho Fiscal:** 1.º Membro — *José Ananias Marcelo*
2.º Membro — *Walter Santos*
3.º Membro — *Carlos Gomes*
- **Suplentes:** 1.º Sup. — *Mário Bernardino*
2.º Sup. — *Moacyr Castelo Branco*
3.º Sup. — *Joel Nobre de Almeida*

SAMBA-ENRÉDO PARA
O CARNAVAL DE 1971

MODERNOS BANDEIRANTES

Autores: Darcy da Mangueira, Hélio Turco e Jurandir

I

BOA NOITE MEU BRASIL
SAUDAÇÕES AOS VISITANTES

TRAGO NESTE ENRÉDO
FATOS BEM MARCANTES
OS MODERNOS BANDEIRANTES

{ BIS

DO OIAPOQUE AO CHUI
ATÉ O SERTÃO DISTANTE
O PROGRESSO FOI SE ALASTRANDO
NESTE PAÍS GIGANTE
NO CÉU AZUL DE ANIL
ORGULHO DO BRASIL

NOSSOS PÁSSAROS DE AÇO
DEIXAM O POVO FELIZ
NINGUÉM SEGURA MAIS ESTE PAÍS

{ BIS

II

BUSQUEI NA MINHA IMAGINAÇÃO
A MAIS SUBLIME INSPIRAÇÃO
PARA EXALTAR
AQUELES QUE DERAM ASAS AO BRASIL
PARA NO ESPAÇO INGRESSAR
LIGANDO CORAÇÕES
O CORREIO AÉREO NACIONAL
ATRAVESSANDO FRONTEIRAS
CRUZANDO TODO O CONTINENTE

E CAMINHANDO VAI O MEU BRASIL
PARA FRENTE

{ BIS

CÓRO

SANTOS-DUMONT
HOJE O MUNDO RECONHECE
QUE VOCE TAMBÉM MERECE
A GLORIFICAÇÃO

{ BIS

Edição Especial de QUADRINHOS

MANGUEIRA

