

ANTARES ANTARES Letras Humanidades

Quem foi ao ar perdeu o lugar: a trajetória de Santos Dumont*

Who went the air, lost the place: the trajectory of Santos Dumont

*Ligia Chiappini***

Resumo

Este ensaio analisa narrativas *de e sobre* a vida de Santos Dumont, seus inventos, seus feitos e suas ideias acerca dos benefícios e malefícios da aviação. Discute-se a atualidade do avião e sua utilização na guerra, trazendo à tona a polêmica e os desdobramentos sobre “quem foi primeiro ao ar”. Igualmente, trata-se aqui das lacunas biográficas de Santos Dumont que inspiram a ficção.

Palavras-chave

Santos Dumont; balão dirigível; avião; Irmãos Wright

Abstract

This essay analyzes some narratives about Santos Dumont's life, his inventions, his deeds and his ideas on the benefits and damaging of aviation. It presents the use of airplane in the war and its actuality, raising the controversy over who was first in the air. Similarly, this text deal with Santos Dumont's biographical gaps which inspire fiction.

Keywords

Santos Dumont; airship balloon; airplane; Wright Brothers

* Artigo de autora convidada.

** Doutora, livre docente e titular em Teoria Literária e Literatura Comparada na USP. Titular de Literatura e Cultura Brasileiras na FU-Berlin.

1. Preliminares

Este texto foi escrito para um simpósio do grupo de brasilianistas da Associação Alemã de Latino-Americanistas (ADLAF), que se propunha a pensar o Brasil associando-o aos quatro elementos: terra, fogo, água e ar. Eu escolhi o ar e algumas narrativas dos feitos de Santos Dumont, considerado, pelo menos pelos brasileiros, o inventor do avião.¹ Narrativas dele mesmo, mas também de biógrafos e romancistas que o tomam como tema e personagem, recolocando questões básicas, só aparentemente simples: Quem inventou o avião? O que significou inventar o avião? O que é um avião? Quem vai ao ar? Quem perde o lugar? Quem sai do ar?

O tema do simpósio combinava a ideia da posição do Brasil no mundo – suas principais contribuições para a vida do planeta, pensando, sobretudo, nos recursos naturais do seu grande e diversificado território – com os quatro elementos, o que permitiria discutir, entre outros, desenvolvimento sustentado, proteção ambiental, riscos e responsabilidades. Para isso, o ar se presta a maravilhas, seja pela implicação do Brasil nessa discussão pelo menos desde o célebre encontro do Rio de Janeiro, no ano 2000, seja pela discussão sobre a floresta amazônica como pulmão do mundo, seja por outros aspectos talvez menos conhecidos e tematizados. Mas, se o Brasil pode ser vanguarda por seus recursos naturais, até com pequenas vitórias obtidas na preservação de alguns, os políticos e empresários não deixam de alardear que ele é também um produtor de aviões, o que muitos não sabem, inclusive muitos brasileiros e latino-americanos.²

Por isso decidi falar de avião, voltando às origens do aparelho e à discussão que começa com uma pergunta, que andei repetindo aos estudantes e conhecidos da Alemanha: quem inventou o avião? Pergunta polêmica, cuja resposta depende do País³ e

¹ O referido simpósio ocorreu em 2007, portanto, este texto comenta alguns textos que surgiram até aquela data. Talvez valha a pena complementá-lo e aprofundá-lo com informações e narrativas mais recentes. Se sua publicação aqui servir como um convite aos que quiserem se aventurar em outros voos em torno de uma figura tão fascinante, já terá valido a pena este meu salto modesto, feito ainda com auxílio de catapultas.

² Entre outros dados, lembremos que a EMBRAER, Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., criada em 1969, é considerada a terceira produtora de jatos comerciais no mundo. Antes dela, porém, desde a década de 1930 havia uma indústria de aviões incipiente no Brasil. Ligada ao exército, naturalmente, porque o avião já era uma arma de guerra. Durante a segunda guerra, isso se desenvolveu até que bem. Com o fim da guerra e a entrada maciça de aviões usados norte-americanos no mercado brasileiro, liquidou-se a incipiente indústria nacional. Mas tempos depois, com a ditadura, nasce a Embraer, que incorpora inclusive a fábrica da Neiva, que havia sido criada em 1954 e que acabaria se especializando na produção de aviões agrícolas.

³ Na Alemanha, promove-se Karl Wilhelm Otto Lilienthal (1848-1896). E mesmo na França, que testemunhou cada feito de Santos Dumont, houve algumas tentativas de promover a Clement Ader (1841-

do que se aprende na escola. Quase todos responderam Irmãos Wright ou Lilienthal. Santos Dumont só um alemão-uruguaio conhecia. E ficaram muito surpresos, quando eu lhes falei de um “brasileiro-francês”, que deu uma célebre volta com um balão dirigível em torno à Torre Eiffel, em 1901, e surpreendeu a todos novamente em 1906, quando decolou com seu primeiro avião mais pesado que o ar, o 14 Bis.⁴ Sua figura e seus feitos estão amplamente documentados pelas reportagens da época, e mais dados sobre ele todos podem ser encontrados, folheando os seus próprios livros: *Os meus balões (Dans l’air*, na primeira edição de 1904) e *O que eu vi, o que nós veremos*, de 1918⁵. Certamente, os brasileiros o conhecem bem, embora nem sempre saibam mais do que aquilo que a escola e as comemorações oficiais ensinam.

Aqui se trata de discutir não apenas quem inventou o avião, mas o que significou inventá-lo e, até mesmo, o que é realmente um avião. Além disso, mais do que decidir quem fez o quê primeiro – como venho dos estudos de língua e literatura, estando, portanto, familiarizada com narrativas que obedecem às convenções da ficcionalidade e que podem, assim mesmo e a seu modo, ser muitas vezes mais verdadeiras que as orientadas pelas convenções da veracidade –, minha proposta é comparar algumas narrativas da vida e dos feitos de Santos Dumont, para ressaltar aí pontos polêmicos. Esses, por sua vez, têm a ver com a percepção e a construção da identidade brasileira, com a invenção da Nação e com outros problemas muito atuais do Brasil e do mundo, tais como as ideias e discursos sobre o capitalismo, o progresso tecnológico, a globalização, a guerra e a (in)sustentabilidade da natureza e da vida. A mim interessa, particularmente, perseguir o lado romanesco da trajetória de Santos Dumont. Há,

1925), bem como a Charles Renard (1847-1905) e Arthur Constantin Krebs (1850-1935). Já a Wikipédia, na versão alemã, privilegia os irmãos Wrights (Wilbur, 1867-1912; Orville, 1871-1948), insistindo nas provas que teriam sido apresentadas por estes, sem, no entanto, esclarecer suficientemente do que se trata. No mesmo texto, Santos Dumont é reconhecido como o primeiro a ter voado com o mais pesado que o ar na Europa, onde o voo do 14Bis, em 1906, teria sido o primeiro, pública e oficialmente reconhecido, num avião com motor, sem o sistema de catapulta e sem ajuda do vento, o que o levou a ganhar um prêmio como o primeiro a voar mais de 100 metros com o mais pesado que o ar. Também aponta a influência do brasileiro sobre os Estados Unidos, que teriam copiado o modelo de outro de seus aviões posteriores ao 14Bis, o Demoiselle.

⁴ Santos Dumont nasceu em 1873. Com 18 anos, em 1891, fez sua primeira viagem à Europa. Três anos depois, voltou a Paris para estudar e, quatro anos depois já fazia sua primeira viagem em balão. Com 28 anos receberia o primeiro prêmio Deutsch, com seu balão dirigível. Também teria sido pioneiro na invenção e construção do primeiro Hangar para suas máquinas voadoras. Em 1906 faz jus a outro prêmio, Archdeacon, com o 14Bis. Aos 37 anos, despede-se da aviação como piloto, recebe algumas homenagens e participa de diversas comissões como experto e/ou como conselheiro. Nessa época inventa ainda algumas coisas que antecipam muito do que conhecemos hoje, como uma máquina de voar para ser usada nas costas de um homem.

⁵ Deste há também uma bela edição comemorativa, com fotos da época.

certamente, algo nessa vida que se presta à ficção, ou melhor, vários ingredientes pessoais e sócio-históricos, da vida e dos seus lugares e momentos-tempos.⁶

Há quem diga que considerar Santos Dumont o inventor do avião e o primeiro piloto de um aparelho mais pesado que o ar, que se eleva do chão por sua própria força, desloca-se no ar e pousa de modo controlado, é coisa de uma visão nacionalista brasileira e, até certo ponto, francesa, pois, na falta de um francês, um brasileiro meio francês serviria à França para ganhar a corrida aeronáutica dos outros países, principalmente dos Estados Unidos da América. Hoje, depois do investimento maciço deste país na promoção dos irmãos Wright como sendo os inventores da aviação, mesmo na França há dúvidas, embora aí se comemore ainda o centenário do primeiro voo de Santos Dumont e se promovam exposições relativas a este, como sendo o pioneiro da aviação.

O inglês Peter Wykeham, autor da obra *Santos-Dumont – L'obsédé de l'aviation*,⁷ apresentada como sendo a “primeira biografia sobre o tema, escrita por um autor não americano”, apesar da grande admiração que demonstra pelos feitos do inventor brasileiro, é mais prudente no seu desejo de imparcialidade:⁸

Ele foi o primeiro homem a voar na Europa e muitas pessoas afirmam ainda que ele precedeu os Wright. *Santos-Dumont, l'obsédé de l'aviation* é um estudo psicológico do personagem. [...] Escrito com uma afetuosa admiração, a obra respeita a imparcialidade da História. (1964, contracapa)

Haveria muitos textos a analisar que narram ou comentam os feitos de Santos Dumont, com menor ou maior lugar para a defesa da originalidade da sua invenção, frente aos outros inventores do tempo ou anteriores a ele. O centenário do voo do 14 Bis foi uma boa ocasião para criar, entre outros, uma ópera sobre o tema.

Outra linha possível e talvez mais adequada para uma estudiosa de literatura seria juntar os poemas, discursos e canções que foram feitos para homenagear publicamente o chamado “pai da aviação”. Só para dar o tom de textos dessa ordem,

⁶ Alguns desses ingredientes, que se prestam à ficção, seriam: a própria Paris da (ainda) *Belle Époque*; a Exposição Universal; a riqueza; a elegância, a forma de vestir e usar o chapéu, compensando a pequena estatura, entre refinado e rústico; a particular mistura entre artesanato e indústria; a posse de uma certa fortuna, que lhe permite viver com conforto e, ao mesmo tempo, doar o dinheiro dos prêmios recebidos aos pobres de Paris; o reconhecimento público da cidade luz; a dupla nacionalidade; o convívio com princesas, condes e presidentes da República. Mais ainda, o patrocínio do primeiro voo pilotado por mulher, facultando seu balão Número 9 a Aida Costa. E, como se não bastasse, o mistério dos balões sabotados; a sobrevida aos desastres sofridos e a superstição pelo número 8. São alguns dos aspectos explorados pelas narrativas ficcionais.

⁷ Tradução para o francês do original em inglês, intitulado *Santos Dumont, a study in obsession*. London, 1962.

⁸ Éditions de Trévisé Mayenne, impr. Floch, 1964.

cite-se o primeiro verso da célebre canção com que Santos Dumont foi saudado pelo poeta e cantor negro, muito popular nos primeiros anos do século XX, Eduardo das Neves: “A Europa curvou-se ante o Brasil”. Mas sobre isso já há um trabalho muito interessante, de Renato Vivacqua, que passa também por essa letra. Trata-se de *MPB história de sua gente, pérolas da música popular brasileira*.⁹

Fiquemos com a narrativa. Como é narrada a trajetória de Santos Dumont? E por quem? Como o que há já é bastante, seleciono algumas, começando pelas escritas por ele mesmo e por alguns biógrafos, de diferentes nacionalidades, para centrar-me em dois romances brasileiros, um de jornalista e outro de escritor.

2. Narrativas de Santos Dumont

Os dois livros de Santos Dumont, anteriormente citados, estão na base de todos os outros, como era de se esperar, junto com reportagens e testemunhos da época. O primeiro é um testemunho calculado, que destaca as etapas da formação do inventor-aviador, sua longa aprendizagem e peculiar filosofia. Mostram-se aí um narrador e uma escrita divididos, oscilando entre a fantasia e o relatório. De relatório tem o registro minucioso de dados, datas e detalhes técnicos dos balões que inventou, contruiu e pilotou. Muito de ficção tem, sobretudo, o primeiro capítulo, intitulado “Introdução em forma de fábula, raciocínios infantis”, e o capítulo final, intitulado “À maneira de conclusão sempre os raciocínios infantis”, que enquadram a narrativa a partir da discussão de dois garotos sobre as possibilidades ou não de o homem voar. Usa-se sempre aí, de um lado, e rebate-se, de outro, o célebre argumento de que quem voa são os pássaros e que o homem não pode ir contra a natureza. A ficção também está em algumas passagens mais indiretamente narradas, em certas cenas reconstruídas, das quais fazem parte diálogos que enxertam cá e lá, ou melhor, na maior parte das vezes, monólogos, em que o autor se torna personagem dele mesmo: “Surpreendia-me murmurando: ‘Se eu fizer um balão cilíndrico bastante comprido e bastante fino, ele fenderá no ar...’” (1956, p. 102)

Às vezes, cede a palavra a outros, com citações de diálogos passados, como é o caso das observações que põe na boca de Edison,

que em abril de 1902 me dizia: “O senhor fez bem em escolher o motor a petróleo; é o único em que pode pensar o aeronauta no estado atual da indústria; os motores elétricos, tais como eram, notadamente quinze ou vinte anos atrás, não podiam

⁹ Editora Thesaurus, 1992, 154 páginas.

conduzir a nenhum resultado. Por isto é que os irmãos Tissandier desistiram.” (1956, p. 103)

Frequentemente, a palavra de seus interlocutores aparece expressa num indireto livre, dando vida especial, por exemplo, às broncas do mecânico Laochambre, que construiu, depois de muita discussão, os primeiros balões do inventor, considerados por ele, no início, demasiado revolucionários para darem certo.

Muito precisas e também poéticas são as descrições de suas sensações no ar, que se opõem às sensações no mar, como nestes dois trechos:

A bordo duma aeronave não há cheiro algum; tudo é puro e limpo. A tangagem mesmo, produz-se sem estremecimentos, sem nenhuma das hesitações do navio no mar. O movimento tem a maciez dum deslizar, sem dúvida porque as vagas do ar opõem menor resistência. Menos freqüente que no mar, a tangagem é também menos rápida; o mergulho se faz sem parada brusca e pode-se, em pensamento, prever o termo da curva. Não há choque para produzir no estômago uma bizarra sensação de vazio. [...] E não é tudo. A bordo dum transatlântico, os solavancos são devidos, sobretudo, ao fato de a proa e a pôpa da gigantesca construção saírem da água cada uma por sua vez, para assim remergulharem. A aeronave não abandona nunca o seu elemento, o ar, no qual não faz senão balouçar-se. (1956, p. 120)

Ou esta:

O homem jamais conheceu o que se possa comparar à linha vertical. Pregado à superfície do solo, nunca faz um movimento para baixo, senão quando volta, após uma leve escapada para o alto. Nossos espíritos não abandonam nunca a superfície plana, mesmo quando os nossos corpos se elevam. Isto é tão verdadeiro que o aeronauta transportado por um balão esférico não percebe a menor impressão de movimento, mas apenas a impressão de que a terra é que desce sob ele. (1956, p. 121)

Trechos como esses, descrevendo sensações e impressões, combinados com a narrativa de suas aventuras no ar e de suas súbitas quedas, de alguns acidentes dos quais milagrosamente se salva, são materiais que se oferecem quase prontos às mãos dos romancistas.

No segundo livro o estilo relatório predomina, o que não impede que outras vozes e gêneros discursivos apareçam aí, sobretudo nas citações de cartas e notícias, transcritas de revistas e periódicos. O livro se abre significativamente com uma carta, vinda dos Estados Unidos, usada em lugar de um prefácio, pelo presidente do Aero clube da América, Alan R. Hawley, em 15 de maio de 1918, comunicando e comemorando a criação do primeiro serviço postal aéreo no país, com uma linha postal entre Nova York, Filadélfia e Washington, e falando da importância disso para a obra de reconstrução do pós-guerra.

Com ela, o autor se diz consolado pelos sofrimentos que a guerra de 1914 lhe causara. E relembra os tempos do aeroclube da França, quando os inventores não

falavam quase de guerra e não imaginavam que o seu invento seria utilizado contra crianças, mulheres e velhos, e, o que é pior, contra hospitais, onde se encontram feridos dos dois lados.¹⁰

No fim dessa parte, o tom ponderado, dominante no livro, ganha uma elevação de revolta, que bem se poderia repetir hoje em dia, a propósito de outras guerras e outras ordens para o uso do avião como arma voadora. “Pois bem, isso se repete há quatro longos anos; e quem o ‘manda fazer’? O Kaiser!” (2000, p. 1)

A pessoa narrativa nesse livro é majoritariamente o “nós”, o que pode ser apenas um plural majestático, mas é também indício do novo narrador, agora maduro e com distância temporal suficiente para saber que sua criação não foi só sua, mas de um grupo de inventores da época, uma criação coletiva, como sublinham algumas outras narrativas dos primórdios da aviação. “Ele enumera alguns, que considera ‘mártires da ciência’” (2000, p. 16). E toma seu lugar no panteão de forma modesta, mas firmemente, reconhecendo que sobreviveu por sorte, mas depois dirá, também por prudência: “Eu também tive a honra de trabalhar um pouco ao lado destes bravos, porém o Todo Poderoso não quis que o meu nome figurasse junto aos deles.” (2000, p. 16)

As leituras de Julio Verne na infância e a primeira viagem a Paris, com o pai, seguidas da sua emancipação, os estudos com o Prof. Garcia, as reuniões no automóvel clube, antes que o aeroclube fosse criado, o prêmio Deutsch e o dinheiro distribuído a 395 pobres de Paris, são alguns dos fatos memorados. Quando o pai reaparece, o tom de relatório se abranda na expressão emocionada de saudade e de orgulho por ter feito o que esse esperava dele.

A passagem do balão para o mais pesado que o ar, no meio do livro, mostra que, para Santos Dumont, – diferentemente do olhar pragmático que distingue radicalmente uma e outra fase, como se uma coisa não tivesse nada a ver com a outra –, a experiência de criar, construir e voar em balões é preparatória do passo seguinte: a criação, construção e pilotagem do mais pesado que o ar. O trecho abaixo, bastante citado, o demonstra:

Dormi três anos e no mês de julho de 1906 apresentei-me no campo de Bagatelle com o meu primeiro aeroplano.

Perguntar-me-á o leitor por que o não construí mais cedo, ao mesmo tempo que os meus dirigíveis. É que o inventor, como a natureza de Lineu, não faz saltos: progride de manso, evolui. Comecei por fazer-me bom piloto de balão livre e só depois ataquei o problema de sua dirigibilidade. Fiz-me bom aeronauta no manejo dos

¹⁰ http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=16793

meus dirigíveis; durante muitos anos, estudei a fundo o motor a petróleo e só quando verifiquei que o seu estado de perfeição era bastante para fazer voar ataquei o problema do mais pesado que o ar. (2000, p. 65)

Portanto, o dormir tem outra significação do que a de passividade. Trata-se de uma espécie de sonho criador, de ruminação de um processo em que o criador “choca o ovo da experiência”, como diria Walter Benjamin, em seu famoso texto sobre o narrador.

À página 79, seus sucessos são atribuídos tanto à sorte quanto à prudência, na evolução lenta e lógica do balão ao mais pesado que o ar, com a resolução progressiva dos principais problemas: do desvio dos canos de descarga para direcionar as faíscas para baixo, ao uso das cordas de relógio de igreja no comando do leme. Assim, pouco a pouco, justifica-se o aparente atraso para dedicar-se ao mais pesado que o ar. O livro chega, assim, ao centro da questão, para a resposta da qual parece ter sido escrito, ou seja, a reivindicação pelos norte-americanos do primeiro posto nessa história. Por isso reproduz as notícias que saíram em algumas revistas da época, concluindo com a menção à imprensa mundial e norte-americana:

Um público numeroso assistiu aos primeiros vôos feitos por um homem, como tais, reconhecidos por todos os jornais do mundo inteiro. Basta abri-los, mesmo os dos Estados Unidos, para se constatar essa opinião geral.

Podia citar todos os jornais e revistas do mundo, todos foram, então, unânimes em glorificar “esse minuto memorável na história da navegação aérea”. (2000, p. 77)

E, depois de enumerar os colegas franceses que o sucederam nos *records*, como Farman e Bleriot, assinala que só dois anos mais tarde apareceram os irmãos Wright fazendo os seus voos:

Eu não quero tirar em nada o mérito dos irmãos Wright, por quem tenho a maior admiração; mas é inegável que, só depois de nós, se apresentaram eles com um aparelho superior aos nossos, dizendo que era cópia de um que tinham construído antes dos nossos.

[...]

O que diriam Édson, Graham Bell ou Marconi se, depois que apresentaram em público a lâmpada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fios, um outro inventor se apresentasse com uma melhor lâmpada elétrica, telefone ou aparelho de telegrafia sem fios, dizendo que os havia contruído antes deles? (2000, p. 78-79)

A segunda parte, intitulada “O que veremos”, aborda a participação do autor no congresso pan-americano e seu papel de conselheiro, nem sempre ouvido no Brasil, para a criação de campos de escolas de aeronáuticas, entre outros, bem como a incompreensão e o esquecimento, porque não podia mais voar, que era a coisa exótica associada à sua figura e ignorando o que ele precisara saber e construir para ter voado.

Se o envelhecimento e a doença lhe proibiam de seguir voando, não assim, de seguir pensando, as pessoas pareciam não levar isso suficientemente em conta.

A conferência sobre como o aeroplano pode facilitar as relações entre as Américas é um tanto ingênua, quando imagina um possível ataque da Europa à América, mas crê que a união das Américas a defenderá. Por outro lado, o sonho de integração, até certo ponto realizado pelo lado não perverso da globalização, está aí atual:

Estou convencido que os obstáculos de tempo e distância serão removidos. As cidades exiladas na América do Sul entrarão em contato direto com o mundo de hoje. Os países distantes se encontrarão, apesar das barreiras de montanhas, rios e florestas. [...] Anulados o tempo e a distância, as relações comerciais, por tanto tempo retardadas, se desenvolverão espontaneamente. Teremos facilidades para as comunicações rápidas. Chegaremos a um contato mais íntimo. Seremos mais fortes, nos nossos laços de compreensão e amizade.
Tudo, senhores, realizado pelo aeroplano. (2000, p. 94)

3. Biógrafos pró e contra

Marília Lemos Stratta fala sobre os fracassos das comemorações com a réplica do primeiro avião dos Wright, feita em 17 de dezembro de 2003, em Kill Devil Hills, Carolina do Norte, onde teriam voado pela primeira vez. Observa, criticando severamente, que levaram 18 anos de trabalho para fazer uma réplica que só voa com vento e é instável. E comenta os novos argumentos, evocados em defesa da prioridade dos irmãos norte-americanos, como o testemunho de um telegrafista, Alpheus Drinkwater, correspondente do jornal *The Associate Press*, que teria assistido ao suposto voo pioneiro dos irmãos Wright e, 48 anos depois, teria dito que só planaram, não voaram. A autora defende veementemente a invenção por Santos Dumont e critica os Wright, para além desse motivo, alegado por Santos Dumont, porque precisavam de catapulta para alçar vôo e voavam sem rodas. Diz que, em 1903, planaram com ajuda do vento, enquanto o 14 Bis “saiu do chão, ganhou altura e pousou em seguida, usando trem de pouso, como todos os aviões atuais.”¹¹

Já Henrique Lins de Barros, em *Santos-Dumont e a invenção do voo*¹², procura ser imparcial e apresentar os precursores. Otto Lilenthal é um deles, mas seu balão de

¹¹ “Nas asas da polêmica: irmãos Wright x Santos Dumont”. Disponível em: <http://www.acheiusa.com/acheiusa/arquivo/0146/achei-cOLUMNISTAS-entrevista-1.asp> (Acesso em: 20 de janeiro de 2015).

¹² Editora Zahar, 2004, 190 páginas. O livro narra o percurso do chamado “pai da aviação”, desde seus primeiros tempos em Paris até sua morte, em 1932. Serve-se de citações dos livros de Dumont e de testemunhos de contemporâneos que o conheceram mais de perto, procurando traçar também um perfil psicológico do grande inventor e seu empenho em divulgar mais amplamente seus projetos. Em fac-

1896 seria instável, porque muito grande, ao contrário do de Santos Dumont, pequeno e mais leve. Fala também de outros aviadores-inventores, de seus ressentimentos, das tensões políticas e das desavenças, buscando reconstituir o clima da época.

Aponta ainda os critérios para definir o voo e a validade de um invento, destacando diferentes contribuições ao longo da história. De Santos Dumont seriam os primeiros records, homologados, da navegação aérea até 1908. O historiador chega a prever uma grande síntese que narre os feitos do brasileiro e de seus antecessores, dizendo:

A história da invenção do voo humano, entretanto, ainda está por ser escrita. Nela um grande número de criadores estará presente, e a influência de cada um deles sobre os demais será sem dúvida o ponto central, pois o vôo não foi inventado por uma única pessoa. Tornou-se possível graças a um esforço de mais de um século de estudos e de invenções que foram, passo a passo, salto a salto, vôo a vôo, fornecendo os elementos necessários para se entender como construir uma máquina capaz de se manter no ar e cujo percurso pudesse ser controlado pelo piloto. (2004, p. 12)

À página 128, transcreve um depoimento de Gabriel Voisin, em artigo publicado na revista *Europe-Amérique Latine*, de 1952, onde há uma boa sugestão para a dimensão periférica do “pai da aviação”, que será explorada pela ficção:

Enquanto nós perdíamos um tempo precioso em ajustamentos inúteis, nosso amigo serrava bambus, reunia-os com chapas de zinco, construía sua máquina, experimentava-a, modificava-a em algumas horas e, finalmente, nos deixava boquiabertos ante os resultados obtidos. (2004, p. 128)

Entre os dados e dicas que servem aos romancistas, está também a ideia da perda do lugar, que fica bem marcada em algumas narrativas posteriores, principalmente na de Marcio Souza, como veremos. “Diz Barros, numa parte intitulada ‘Em busca de um lugar’: Procurava um lugar, mas não encontrava.” (2004, p. 121) Ou, antes, à página 108: “Viajava, parava um pouco aqui e ali, mas não se estabeleceu em lugar algum.”

Isso pelo menos até sair do ar e das notícias. A saída do ar, no sentido da perda do espaço no noticiário, por sua vez, é narrada em números nesse livro:

De fato, nos quatro anos que vão de 1898 a 1902, Santos Dumont manteve contrato com algumas agências, para ter em mãos os recortes das notícias sobre seus feitos. Os clipping foram posteriormente organizados pelo brigadeiro Lavenère-Wanderley. Uma análise desse material mostra como repercutiram publicamente os primeiros anos de inventos de Santos-Dumont. Pelo menos quatro agências realizam o trabalho: Le Courier de la Presse, Argus de la Presse, Press Cuttings Clipping bureau e Manhattan Press. Em 1899, pelo menos 133 notícias foram publicadas sobre ele. Em 1900, o número cresceu para cerca de 200. Mas em 1901 já

símile, reproduz-se aí o primeiro livro de Santos Dumont, *A conquista do ar*, de que já tratamos aqui. Também se reproduzem algumas imagens bem ilustrativas e tabelas com os principais inventos e feitos de Santos Dumont, bem como vários de seus planos e esboços inéditos.

ultrapassava os 7.500, para cair, em 1902, para cerca de quatro mil e baixar para pouco mais de 600, em 1903. (2004, p. 148)

Outro autor, o italiano Attílio Marchetti (2003), escreve uma narrativa semelhante à de Barros, como gênero, porque se pretende objetiva e mais historiográfica que ficcional, mas diferente daquela, pela posição assumida em relação ao lugar de Santos Dumont na história da aviação. O livro se concentra nos 10 anos em que ele brilhou no meio parisiense, voando, primeiro com seus balões e, depois, com seus aviões. Como narrativa objetiva, o autor faz claramente esse recorte, explicando que não fará uma biografia que comece com o nascimento e termine com a morte. Mas sua narrativa também utiliza alguns recursos da ficção, a começar pelo título do primeiro capítulo, que lembra um romance policial, “O caso (L’Affaire) Deutsch”, e que representa uma ruptura na linearidade narrativa, destacando o voo do Santos Dumont com o balão dirigível com que ganhou o prêmio Deutsch, em 1903. O capítulo introduz de pronto o tema polêmico do reconhecimento meio forçado e das intrigas disfarçadas no meio dos aeronautas franceses, aparentemente muito cordial e aberto ao estrangeiro, em que se movia Santos Dumont. A narração da conquista do prêmio Deutsch insiste em que quase não lhe deram o prêmio, porque teria chegado com um minuto de atraso com respeito ao tempo regulamentar, o que, na verdade, significava uma aplicação muito estrita da norma, já que Santos Dumont havia ultrapassado, antes mesmo do tempo regulamentar, o limite estipulado.

Muitos biógrafos narram isso, porém sem conjecturar, como o italiano o faz, sobre as causas verdadeiras e ocultas do debate, ou seja, a expectativa de que mais candidatos, de preferência franceses, se apresentassem no prazo de cinco anos de validade do concurso e a decepção por ter sido o brasileiro o único concorrente, ganhando-o já no segundo ano.

Depois desse capítulo, a narrativa retrocede ao ano de 1898, quando Santos Dumont voa pela primeira vez num balão não dirigível, de Alexis Machuron, passando a seguir, passo a passo, o trabalho do brasileiro desde seu primeiro balão no Brasil, até o chamado Número 7, que foi danificado ainda dentro da embalagem pela misteriosa sabotagem sofrida na viagem de navio aos Estados Unidos, como já havia ocorrido com o Número 6, num outro navio, rumo à Inglaterra.

Finalmente, para concluir, apresenta as experiências pioneiras com o mais pesado que o ar e a prova vitoriosa, encerrando com a despedida de Santos Dumont

como jóquei dos ares, em seu pequeno ultraleve, o Demoiselle, e narrando secamente, em duas linhas, a sua morte, 22 anos depois.

O autor sustenta, porém, que o avião foi reconhecidamente inventado pelos irmãos Wright, invocando para tanto as provas deixadas por estes, sobretudo seus próprios escritos (diários e correspondência com a família em que narram seus voos). E não deixa de defender a Itália, promovendo Mario Calderara e propagandeando o livro *Aviatore e inventore*.¹³ Sustenta que a aviação é, na verdade, uma obra coletiva, numa época de pioneiros, reconhecendo que, no caso da Itália, os primeiros aviões sofrem influência direta dos irmãos Wright. Mas insiste também em que, se os Wright inventaram o aparelho mais pesado que o ar, voando primeiro – justamente o que outros põem em dúvida –, quem inventou a aviação foram os franceses, opondo a escola francesa à americana, pois teria sido ela a impregnar mais tarde a indústria aeronáutica e não a invenção dos Wright, com problemas difíceis de resolver no uso do avião na guerra e no comércio.

Santos Dumont é visto como um diletante, um *sportman* da aviação, reunindo qualidades que dificilmente se encontrariam num homem só, mas que, sem a divisão do trabalho entre pessoas diferentes, não possibilitariam o avanço da indústria nesse campo, tais como diletante, afoito, independente, orgulhoso, inteligente, tenaz, que concentrava em si mesmo todas as fases da criação à execução e à pilotagem, fazendo tudo só com ajuda de três mecânicos, seus empregados, sem contar com subvenção alguma e doando os prêmios recebidos.

Como outros, o biógrafo italiano refere as sabotagens de 1902 em Londres e 1904 em S. Louis, EUA, sem buscar maiores explicações para elas (sobre as quais, curiosamente, Santos Dumont não fala nos seus livros). Reconhece ainda que o Hangar, construído pelo brasileiro em 1903, foi o primeiro no mundo. Sua conclusão é que Santos Dumont é um dos precursores da navegação aérea, mas não o pai da aviação. Um deles, porque, insiste, o seu não é o primeiro voo mecânico. Outros dirão que é o primeiro voo livre, público e documentado. Não um mero salto, como teria sido o dos americanos (1999, p. 99).

Como livro objetivo que quer ser, o livro do italiano se utiliza de diferentes testemunhos, seja de contemporâneos, seja da imprensa da época. Também, com ajuda deles, levanta o problema do voo iniciado com auxílio de catapulta, que foi o caso dos

¹³ Lodovico Calderara Attilio Marchetti, *Mario Calderara, aviatore e inventore*, Vicchio (FI), LoGisma, 1999.

irmãos Wright até 1909. E comenta, como o autor anterior, os métodos heterodoxos e subdesenvolvidos com que Santos Dumont pesquisava a tecnologia de ponta, usando o balão e depois um burro para puxar o avião antes de largar-se no ar só com o motor e as rodas. Podemos ver aí algo do hibridismo do subdesenvolvido e sua inventividade vinda da precariedade, que parece ser um traço distintivo com relação aos países que dispõem de mais recursos, ou a tradição de transformar a desvantagem em vantagem, que vai dos aviões de Santos Dumont às pernas tortas de Garrincha? Algo das vantagens do atraso, teorizadas, por exemplo, pelo historiador das idéias no Brasil, Cruz Costa, ou da Literatura, por Antonio Candido, em *Formação da literatura brasileira*?

Depois do enfoque de brasileiros, norte-americanos e europeus, tomemos o enfoque de um diplomata argentino, que tem uma biografia comemorativa de Santos Dumont, escrita em 1953. Trata-se de Oscar Fernandez Brital, francamente identificado com o inventor brasileiro, ao ponto de, ao contrário do autor italiano, assumir o seu ponto de vista, inventando um diário apócrifo, no qual coloca em primeira pessoa a maior parte das informações que encontra nos próprios livros dele, na imprensa e em outras biografias. Pelo registro ficcional escolhido, o de um diário apócrifo, o prefaciador Prof. Salvador Roberto Martinez define o livro como um “Relato histórico agradável, com sua vida própria de cada dia”, para aproximar-se do “homem de carne e osso”. Também o chama de ensaio biográfico romanceado (2006, p. 12) e prevê o seu efeito estético: “Até me atrevo a afirmar, eu que fiz teatro, que poderia ser adequadamente encenado, transformar-se numa peça interpretativa”. O livro seria, assim, capaz de transportar seus leitores às portas do “prazer literário” (2006, p. 11).

A já referida sabotagem é também narrada pelo biógrafo, com um pouco mais de detalhes no que diz respeito à reação de Santos Dumont quando levantam a suspeita de que fora ele mesmo que destruíra seu Número 7 nos EUA, por medo de concorrer, o que o teria levado a desafiar o provocador para um duelo, só evitado por intervenção de terceiros (2006, p. 80-81). Um duelo é ingrediente indispensável ao tom ficcional do livro, embora não devidamente aproveitado nessa narrativa, pois ela não ousa decidir-se de vez por alçar o voo da ficção, embora se trate de um diário inventado. Pelo contrário, os muitos e frequentes detalhes técnicos acabam lembrando o tom de relatório dos livros de Santos Dumont. Tais detalhes são, porém, interessantes, porque vão construindo a tenacidade do inventor, ao enumerar os problemas que surgem a cada invenção e a sua dedicação rápida e criteriosa para resolvê-los, na maior parte das vezes, com êxito.

Também aparece aí a relação sistemática do inventor com a imprensa e a coleção de recortes que ele juntou e não queimou, como os demais documentos destruídos quando de sua saída da França, magoado por ter sido preso por um dia sob a suspeita de espionar para os alemães com seu telescópio. É possível, também, que outra pessoa, alguém da família ou mesmo algum amigo fiel, como o caricaturista francês Sam, tenha salvado essa documentação.

O texto de Bia Hetzel, *Uma alegria selvagem: a vida de Santos-Dumont*, de 2002, é também uma espécie de biografia encenada, com capítulos sugestivamente metafóricos, como o primeiro, intitulado “A princesa e o aeronauta”, e situando a ação já em 1901. Depois disso, retrocede a 1888 e segue em linha reta no tempo, obedecendo à cronologia dos balões e aviões do brasileiro. Nesse percurso, aproveita várias citações do próprio Santos Dumont: diálogos, cartas e até mesmo, pelo uso do estilo indireto livre, a voz deste, tomando partido a seu favor e contra os Wright.

Poderíamos pensar que, em se tratando de autora brasileira, ela toma o partido de Santos Dumont por puro nacionalismo. Todavia, os argumentos que utiliza encontram-se também, como vimos, em autores de outras nacionalidades, inclusive em alguns norte-americanos, desejosos de reparar o que julgam ser uma injustiça da promoção dos Wright, em detrimento do seu rival brasileiro.¹⁴

Apesar da abundância de detalhes técnicos, o texto tem, como outros que já comentei, uns lances ficcionais, sobretudo no final, quando narra o suicídio do grande inventor: “Antes de se deixar cair nos braços do desconhecido, sussurrou para sua consciência a ordem de decolagem: ‘Larguem tudo!’” (2002, p. 164)

4. Dois romances

Nesta parte, eu queria centrar minhas observações no comentário de dois romances de gêneros bem distintos, um histórico e outro levemente satírico, para exemplificar o uso das lacunas e sugestões biográficas e a posição que eles tomam frente à polêmica de quem foi ao ar primeiro. Também, para investigar como eles tentam reverter a imagem promovida pelo exército, o governo, a escola, de Santos Dumont como herói nacional

¹⁴ É o caso, entre outros, da jornalista Nancy Winters, que o descobriu por acaso, ao comprar um Santos Sport (pois Santos Dumont também inventou o relógio de pulso), apaixonado-se pelo personagem e dedicando-lhe um livro ilustrado, *The Man Flies* (Bloomsbury, 1997). É também o caso de outro americano, Paul Hoffmann, presidente da Enciclopedia Britânica, que escreve uma biografia que se quer definitiva sobre o grande inventor, *Wings of Madness: Alberto Santos-Dumont and the Invention of Flight*. Paperback – Bargain Price, 2004.

sem corpo e sem alma. A questão maior seria o que ganha a figura e a história de Santos Dumont com essas narrativas mais diretamente ficcionais. O que elas acrescentam ou não às biografias de que se utilizam e aos depoimentos do próprio inventor.

4.1 *Conexão Wright-Santos Dumont*

O título é do livro escrito pelo jornalista Salvador Nogueira, que utiliza algumas técnicas do romance histórico, mas oscila entre confiar no voo da ficção para aproximar-se da realidade, como queria Aristóteles, ou aferrar-se à terra, juntando pontos de vista, como recomenda o manual dos jornalistas. O narrador adverte, de saída, querer narrar “como se estivesse lá”, ou seja, manifestando sua preferência pelas convenções da veracidade, em detrimento das convenções da ficcionalidade. (2006, p. 4)

A contradição entre essas duas preferências aparece forte em algumas passagens, sobretudo no final, quando, depois da cena em que o jornalista se permite a maior liberdade, inventando um diálogo que nunca teria ocorrido (2006, p. 347), retorna à gênese do seu romance, explicando suas razões e tomando partido explícito por uma verdade – a dos irmãos Wright – tida como cientificamente comprovada. Mas os argumentos são fracos, baseados em cartas ao pai dos supostos precursores da aviação, anunciando que haviam conseguido voar em 1903. Também se invocam os anúncios que teriam sido feitos na imprensa. Ou melhor, os anúncios desses anúncios, como no caso do Sr. Root, criador de abelhas e de seu jornal sobre apicultura na localidade onde se teriam dado as primeiras experiências dos Wright. O jornalista desse periódico seria a única testemunha do seu primeiro voo e teria pagado a eles 100 dólares para poder anunciá-lo. Faltava só o motor, que somente em 1908 seria comprado aos franceses. No livro, aparecem também fotografias dos voos, mas igualmente tardias.

O início é um tanto exótico para um brasileiro, pois o primeiro capítulo se passa no ano de 1896, em Glasgow, na Escócia, onde Lorde Rayleigh e Lorde Kelvin discutem sobre a possibilidade ou não de o homem voar e onde ficam claros os limites de cientistas mais velhos, como Kelvin, em aceitar as invenções dos jovens, considerando-os transloucados. Por outro lado, contrapõe a esses alguns também mais antigos, porém com maior abertura para com as ousadias dos novos inventores. Talvez por serem mais conscientes de seus próprios limites, como no caso de Rayleigh, que sai desanimado da visita feita a Kelvin, porque não conseguira convencê-lo a dar atenção às primeiras notícias sobre as experiências em andamento no caminho da invenção do

aparelho voador.

Depois disso, o livro pula para o ano seguinte, 1897, com uma cena entre Octave Chanute (1832-1910) e Augustus Moore Herring (1867-1920), que envolve também Clément Ader (1841-1925), discutindo sobre os planadores e o problema, ainda não resolvido, segundo Chanute, da estabilidade e do controle do aparelho no ar. No terceiro capítulo, situado já em 1898, entra Santos Dumont em cena, fazendo as primeiras tentativas com seus balões.

O capítulo seguinte foca, um ano depois, as cartas entre os irmãos Wright e seus primeiros experimentos e, em 1900, volta à França para focar o jovem Gabriel Voisin (1880-1973) e Chanute falando sobre planos, tentativas de obter subsídios, promessas e fracassos (2006, p. 76-77).

Finalmente, volta a se deter em Santos Dumont, já em 1901, quando voava com seu “Brasil”, fazendo a primeira volta histórica da Torre Eiffel, com a qual ganha o prêmio Deutsch. Chanute, enquanto isso, inventor já mais velho que não tinha conseguido resolver o problema da estabilidade dos planadores, dá um empurrão importante nos irmãos Wright, apresentando-os à sociedade de Engenheiros do Oeste para uma palestra, em que Wilbur conta seus primeiros avanços e reconhece as dificuldades com a sustentação, os riscos e os humores dos ventos a vencer, muito cético, achando que precisarão de mais de 100 anos de pesquisa para obter sucesso. O máximo que se relata aí é o voo planado duradouro.

1903 é a data em que destaca a palestra de Chanute, em Paris, citando os experimentos dos irmãos Wright em Kitty Hawk, Carolina do Norte, com planadores e pipas, lançados do alto das dunas. Enquanto isso, Santos Dumont, badala-se com seu balão de passeio, La Balladeuse, para *frisson* dos parisienses, seus fãs.

No ano seguinte, 1904, aparece a luta dos irmãos Wright pela patente, contra Herring. À página 176, narra-se o teste público do célebre “Fleyer”, que fracassa, caindo. Mas os dois irmãos prosseguem suas experiências; voam e fica a dúvida, se foi por força própria do aparelho ou pela ajuda do vento. A recusa em participar do concurso anunciado pelo Aeroclube da França também levanta suspeitas.

A seguir, narram-se as experiências de 1906 e a obtenção por Santos Dumont do prêmio do Aeroclube. Em 1907, aparece Voisin negociando com firmas e narram-se novos *records* na aviação, por outros aviadores. Em 1908, os Wright processam Curtiss, e Wilbur se apresenta na França, ao mesmo tempo em que Orville cai nos EUA, na demonstração que fazia para o tenente encarregado de testar o seu avião e fazer um

parecer como base de negócios entre os irmãos e o ministério da guerra. E, em 1910, Santos Dumont se despede como aviador e vende o Demoiselle. Finalmente, aparece doente, internado numa clínica, tendo um sonho com Orville. Vale a pena ver alguns detalhes do diálogo que tiveram aí:

Nunca havia conversado com nenhum dos irmãos americanos, e se sentiu imediatamente arrependido por ter concordado em receber a visita. O que esse homem poderia querer? Apesar de sentir a cólera queimar-lhe o peito, Alberto recuperou sua persona de vinte anos antes e decidiu oferecer toda a fria cortesia a seu rival.

– Pois não? Em que posso ajudá-lo? Alberto ainda estava em dia com seu inglês.

– Oh, inglês! Podemos falar em francês, se preferir.

– Orville respondeu, também tentando ser tão polido quanto possível. Claramente não estava ali para ofender o brasileiro, já por demais acuados em seu retiro suíço.

– Inglês está ótimo, Sr. Wright. Obrigado. Suponho que português não seja uma opção, não é?

Orville riu.

– Isso é verdade.

– Sente-se, por favor. O que o traz aqui? (2006, p. 350)

Wright explica que queria conhecer Santos Dumont e tinha saudades dos tempos de Kitty Hawk, farto da burocracia que sua vida de consultor da companhia lhe impunha. Diz ainda que perdeu o irmão há 15 anos, de febre tifoide. Santos Dumont responde que, por isso tudo, evitou ganhar dinheiro e fez o que fez “por prazer”, alfinetando o adversário. E o diálogo atinge o ponto central:

– Bem, eu e meu irmão apenas queríamos uma justa recompensa pelos nossos feitos. Passamos pelo menos cinco anos à frente de todos no desenvolvimento dos aeroplanos e fomos os primeiros a contemplar as soluções do voo controlado e sustentado. Achávamos que merecíamos algo por isso.

– Desculpe-me pela descrença, Sr. Wright, mas até hoje não estou tão convencido de que foram os primeiros a fazer o que dizem ter feito.

– Eu entendo, Sr. Santos-Dumont, entendo perfeitamente. Na verdade, meu irmão e eu nunca nos preocupamos em fazer fama. Verdade seja dita, fazíamos tudo para evitá-la. Estávamos desenvolvendo uma máquina com o propósito de vendê-la aos governos e ganhar nossa vida. Sabe como é, não tínhamos à disposição tantas terras para plantar café... – agora era a vez de Orville espetar Alberto.

– Não se iluda, Sr. Wright. Não sou tão rico quanto pensa. E vi muitos amigos, como Blériot, gastando todo o seu dinheiro em experimentos aéreos. Procuraram recuperá-lo fabricando aviões, não impedindo outros de fazerem isso por meio de artifícios legais bastante questionáveis.

– Os tribunais dos Estados Unidos nunca concordaram com esta sua interpretação. Tanto que ganhamos todos os processos que abrimos, a despeito das declarações de Chanute, Herring, Curtiss e tantos outros contra nós.

– Pois é. Não sei como vocês foram muito eficientes em convencer o mundo de que criaram antes que todos um aeroplano prático. (2006, p. 351)

O diálogo termina com queixas de Santos Dumont porque os outros, pelo menos, são lembrados e ele não; a mágoa pela prisão injusta e a culpa pela utilização do avião na guerra, “matando mais do que todas as outras armas juntas”. A isso se contrapõe a versão americana de que a guerra se faz “para acabar com todas as guerras” (2006, p.

351)

Subitamente, o sonho se transforma em pesadelo, que se acelera até o final, com a saída da misteriosa visita. O romance podia encerrar também aí, mas, sem confiança no leitor, o narrador dissolve a ilusão, reassumindo o papel de deus ex-máquina e trazendo-nos de volta à terra: “Alberto Santos-Dumont e Orville Wright jamais se encontraram.” (2006, p. 353)

A narrativa reassume o tom objetivo e avança para o ano de 2003, comentando as comemorações dos feitos dos irmãos Wright, nos Estados Unidos, com a réplica que não voou, bem como o nacionalismo dos brasileiros, que vibraram com o fiasco, o que teria impulsionado o autor a escrever esse livro, que se queria imparcial. E chega, finalmente, a 2006, listando agradecimentos, sobretudo a Henrique Barros, que teria fornecido ao autor vários dados. Cita também outras de suas principais fontes e, ao falar delas, explicita o que inventou e o que não inventou, preocupado com a verdade. Segundo ele, apenas a primeira e a última cena são inventadas, e o resto seria realidade.

O final, contrariando incoerentemente o que diz ter sido seu objetivo ao optar pelo romance, explica tudo:

Para evitar um discurso analítico (ao menos até agora) e permitir que você chegasse às suas próprias conclusões, preferi narrar a história toda como se estivéssemos lá, de volta aos pouco mais de 15 anos que separaram dois mundos: um, em que ninguém sabia voar; outro, em que todo mundo sabia. Por qualquer ângulo que se olhe, ela é espetacular. Não só pelo significado que teve na história da humanidade, mas pela própria dinâmica de seus atores. E o melhor: é tudo verdade. Bem, quase tudo. A redação de um romance histórico naturalmente permite que o escritor tome algumas licenças poéticas. (2006, p. 373)

Voltamos a nossas observações iniciais: sem confiar na força dramática do seu romance, para deixar o leitor decidir depois de vivenciar o narrado, o autor defende explicitamente a prioridade dos irmãos Wright. Mas a narrativa dá algumas viradas no percurso, para defender também o grupo francês e Santos Dumont, considerando-os inventores, não do avião, mas da aviação, que os Wright, com seu segredo excessivo, teriam-na atrasado. E conclui, de modo um tanto surpreendente, que o avião nasceu *apesar* deles.

4.2 O brasileiro voador

Já o romance de Marcio Souza, publicado em 1986, lembra os textos fragmentários dos modernistas, especialmente de Oswald de Andrade, talvez cruzados com a prosa minimalista que se desenvolveu posteriormente, ainda no século XX, pelo menos a partir de alguns minicontos de Clarice Lispector, na esteira de um Brecht ou de um

Kafka.

O romance tem quatro partes, com curtos capítulos, alguns de apenas cinco linhas. No meio, há alguns mais longos, mas que não vão muito além das três páginas. É, aliás, uma forma que se presta e se aproxima do roteiro cinematográfico, já que o livro foi feito como encomenda para servir de base a um filme de Tizuka Yamasaki. O romance é apresentado pela editora e em citações de críticos como misto de ficção e biografia, uma narrativa “trepidante, arrebatada e plena de humor”. E o contexto sublinha a sua leveza: “1900 – Quando Paris era uma festa ele levou a festa parisiense até o céu.” Trata-se de uma espécie de epígrafe, em destaque. Já a aparência, a começar pela capa, é de um livro paradidático infanto-juvenil.

Faz parte dessa fantasia o papel atribuído à primeira mulher que pilotou um dirigível, à qual Santos Dumont se refere no livro de 1904, como uma belíssima moça cubana, cujo nome não cita. Nesse ponto, Souza parece aceitar a sugestão do autor italiano, anteriormente citado, quando insinua um possível flerte dela com seu mestre. Assim, aproveita romanescamente essa possibilidade na vida amorosa de Santos Dumont, que é meio misteriosa, ao contrário de outros aspectos, públicos e mais transparentes.

Para além do “janotinha enfezado das fotografias”, há a “irreverente especulação da ficção”. E esta se permite liberdades, graças às lacunas, provocadas em parte pela queima dos papéis, já referida, a que também alude aqui. Um convite para decifrar a ação, em vez de explicar tudo ao leitor, obrigado a preencher essas lacunas com a sua imaginação.

No início do romance, um homem apanha uma gravata e vai ao banheiro de robe de chambre. Suicida-se. A seguir, narra-se a repercussão oficial do suicídio na Paulicéia. Depois, faz-se um grande *flash-back*, retrocedendo aos primeiros tempos de Santos Dumont, em Paris, emancipado e sem o pai, que já morrera. Com a certidão de óbito no bolso, ele entra no capítulo denominado “Canção do Exílio”. A retrospectiva se apoia muito nos livros do inventor, principalmente no primeiro. Há também trechos de outras biografias, que caem como luva na mão de Marcio Souza. O seu Petit Santos é visto como um pequeno polegar de bigodes encerados e boa parte da narrativa se vale do indireto livre para trazê-lo mais diretamente a nós. Ao contrário do romance anterior, o tempo todo há aqui uma brincadeira com a verossimilhança e com a verdade histórica. Explora-se brevemente a hipótese de um romance na insinuação leve sobre a amizade – mais que amizade – entre Santos Dumont e o caricaturista francês Sem.

Não falta a paródia do romance policial, mas inconcluso, pois não vai muito além das suspeitas que recaem em colegas aviadores. Curiosamente não se trata aqui da sabotagem dos balões, pelo menos não diretamente, e os irmãos Wright só aparecem via Santos Dumont.

Isso é feito na abertura do romance pelo autor, como a se desculpar pela leveza ou a convidar o leitor a prestar mais atenção no que “o romance mais leve que o ar” pode ter de denso, ao criar um verdadeiro personagem, visto pelo olhar do povo parisiense, que o observa voar maravilhado.

Relendo esse romance, penso numa tese de alguns críticos brasileiros, segundo a qual o grande para nós se consegue pelo aparentemente pequeno. E talvez o que a leveza e o tom irreverente tenham operado nesse caso seja a redenção do símbolo congelado pelas solenidades oficiais, militares, escolares e patrióticas, criando esse Petit Santos, cheio de vida, inquieto, divertido e trágico, um homem do mundo, caipira e cosmopolita, que, talvez por isso mesmo, conseguiu voar pioneiramente, juntando a tecnologia de ponta de motores de automóvel último tipo com balões superados, cordas de piano e bizzos burrinhos. Marcio Souza soube explorar essa mescla, cuja chave estaria na alegria como prova dos nove e do paradoxo brasileiro que seu personagem encarna:

[...] nossos desencontros, tecnologia de ponta por um lado, aplicação artesanal e esportiva por outro, atitude tipicamente brasileira, que põe a alegria acima do utilitário e que foi definida por Oswald de Andrade e que alguns estudiosos do futebol no Brasil identificam como nossa grande fortaleza e, ao mesmo tempo, nosso grande ponto fraco. (1986, p. 5)

Contraditório, porém, como essa alegria, Petit Santos representa um tempo idílico dos primórdios da aviação, como criação quase divina, mas que, diabolicamente, vai acabar servindo como arma de guerra. Veneno-remédio, diria José Miguel Wisnik (2008). Alegria para voar, mas sem apagar a contrapartida em perda, frustração e tristeza.

5. Conclusão: os riscos do dinheiro e as bombas voadoras

Santos Dumont termina o seu segundo livro elogiando a Argentina e criticando discretamente os militares brasileiros por não ouvirem seus conselhos sobre a necessidade de construir os campos de treinamento para decolagem e pouso longe das cidades, evitando riscos.

A rápida análise de seus livros e das narrativas comentadas acima nos permite reiterar a sensação que ele foi ao ar, mas perdeu o lugar, porque depois entraram outros no ar. Pelo menos em certos lugares em que permanece desconhecido ou subestimado.

Se pensarmos no mundo e no Brasil de hoje, nos desastres aéreos de ontem e de hoje, nas guerras de ontem e de hoje, suas palavras acabam soando muito atuais. Sobretudo se levarmos em conta que, assim como as guerras, os desastres de hoje são provocados, muitas vezes, pela cobiça sem limites, neste caso das companhias aéreas de que somos objetos passivos e vítimas indefesas. Atrás de tudo isso, uma economia porca, em despesas de segurança básicas ou a manutenção precária de pistas muito próximas das cidades, como é o caso de Congonhas, em São Paulo, onde se deu um dos acidentes mais comentados no Brasil, no qual, em 2007, morreram 187 pessoas na aterrissagem de um avião da TAM. Segundo Bernardo Kucinski, em texto divulgado na época¹⁵, o acidente deu-se num “contexto de maximização de lucros”.¹⁶ Desde então, não cessaram de ocorrer novos desastres, cujas investigações, em geral, acabam culpando os pilotos mortos, para proteger a companhia aérea e seus responsáveis. Apesar disso, tanto naquela época quanto hoje não faltam denúncias e análises que apontam o lado perverso do progresso.¹⁷

Algumas citações de artigos de Santos Dumont mostram que ele era um visionário, um sonhador, mas, talvez por isso mesmo, viu fundo essa realidade. Sabia, como nós sabemos, que sem o lado industrial e prático do avião e sem o dinheiro e até sem a guerra e as necessidades que gerou, não estaríamos neste mundo maravilhoso em que nos deslocamos pelo ar, sobre águas e terras; mas sabia e sabemos também que essa lógica do dinheiro e da guerra é funesta para a natureza e para a humanidade.

Sobre Santos Dumont e a questão da guerra é interessante reproduzir a citação que Barros faz de uma carta do inventor a Afrânio de Mello Franco. É de 1926, quando estava já em pleno tratamento, e traz um argumento ecológico, extremamente atual,

¹⁵ Mesmo ano do simpósio para o qual foi escrito este texto, conforme explicamos na primeira nota. Hoje penso que uma moção pela segurança e transparência na condução da nossa vida no ar poderia ter saído desse encontro de brasilianistas, com o tema ar.

¹⁶ In: *Carta Maior*, online 11/10/2007. DEBATE ABERTO Novas reflexões sobre a tragédia do Airbus. Aline Ribeiro, a respeito do mesmo acidente, escreve que a credibilidade do setor da aviação como um todo foi abalada depois dessa tragédia. E declara o acidente como sendo o maior da história do país, com cerca de 184 vítimas. In: *Negócios*, 19 de Julho de 2007: “Desastre da TAM contamina o setor”.

¹⁷ Um pequeno trecho da longa análise, feita, na época, por Luís Carlos Lopes, dá o tom das críticas à chamada “crise aérea”, que esse acidente desvelava e que ia muito além de uma crise aérea, como ele mesmo mostra: “Por trás da tragédia de Congonhas, vem se revelando como é falaciosa a ideia de um estado mínimo e da auto-regulação empresarial. O desejo de lucrar, cada vez mais, cegos estrategistas das empresas, que perdem qualquer possibilidade de usar de princípios racionais.”

contra as bombas lançadas por aviões: “Eu não vejo por que razão não se pode proibir aos aeroplanos de jogar explosivos, quando se proíbe jogar veneno na água e projeta-se proibir o uso de gases asfixiantes” (2003, p. 114).

Ler as narrativas de e sobre esse pequeno-grande homem faz pensar nos nossos próprios voos, nas nossas vidas e na possibilidade de, como diria Carlos Drummond de Andrade, cair verticalmente e transformar-nos em notícia,¹⁸ pois quem vai ao ar pode ir para os ares e, imediatamente, por internet, rádio e TV, ficar no ar pelo menos alguns instantes, para então perder o lugar. Em muitos casos, para sempre.

Referências

ANDRADE, C. D. *Fazendeiro do ar e poesia até agora*, Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1955.

BARROS, H. L. de. *Santos Dumont e a invenção do voo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003. (com facsimile de *A conquista do ar pelo aeronauta brasileiro, Alberto Santos Dumont*, de 1901).

BRITAL, O. F. *Yo, Santos Dumont – páginas sueltas de un diario apócrifo*. Buenos Aires: Federación Internacional de Entidades Histórico-Aeronauticas, 2006.

CLARK, A. *O Homem e o espaço*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

COSTA, F. H. da. *Santos-Dumont, história e iconografia*. Natal: Ministério da Aeronáutica, 1982.

FLEURY, R. S. *Santos Dumont*. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

HETZEL, B. *Uma alegria selvagem: a vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Manati, 2003.

HOFFMANN, P. *Wings of madness: Alberto Santos-Dumont and the invention of flight*. Harper Collins, 2003.

Instituto Cultural Itaú: *Santos-Dumont*. São Paulo, 1996.

JORGE, F. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973.

¹⁸ Curiosamente, num livro denominado *Fazendeiro do ar e poesia até agora*, de 1955, Carlos Drummond de Andrade publica o célebre poema “Morte no avião”, terminando por este verso na voz do homem que viaja numa máquina que é “macia na noite” e corta facilmente “blocos cada vez maiores de ar”: caio verticalmente e me transformo em notícia” (1955, p. 307).

MARCHETTI, A. *Alberto Santos Dumont: pioniere del volo. Dal 1888 al 1909, quando l'Europa mise le ali*. Milano: Lo Gisma Editore, 2003.

NOGUEIRA, S. *Conexão Wright-Santos Dumont: a verdadeira história da invenção do avião*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS-DUMONT, A. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000.

_____. *Eu naveguei pelo ar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

_____. *Os meus balões* (trad. de *Dans l'Air* por A. de Miranda Bastos). 2. ed., Rio de Janeiro, 1956.

Santos Dumont. Cinquentenário do primeiro voo mais pesado que o ar. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, MEC, 1956. (folheto bibliográfico)

SOUZA, M. *O brasileiro voador*. Marco Zero: Rio de Janeiro, 1986.

VILLARES, H. D. *Quem deu asas ao homem: Alberto Santos-Dumont, sua vida e sua glória*. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1953.

WIKEHAM, M. *Santos Dumont, a study in obsession*: London: 1962.

WINTER, N. *Man flies: the story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon*. New Jersey: The Ecco Press, 1997.