



**VIDAL ANTONIO DE AZEVEDO COSTA**

**ECOS DO TEMPO PERDIDO**

**Fragments da gênese de uma temporalidade moderna.**

**Tese apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em História.**

**Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ana Maria de Oliveira Burmester.**

**CURITIBA, 2002**

**À Sebastiana Zaghe de Azevedo,  
testemunha emudecida do século vinte,  
esse trabalho é dedicado.**

## AGRADECIMENTOS

O presente trabalho deve sua origem a uma inquietação surgida durante um seminário promovido pela Professora Ana Maria Burmester, quando ainda estava produzindo minha dissertação de mestrado. Nas discussões naquela data, e em considerações subseqüentes, iniciou-se o processo de maturação que terminou no projeto que aqui se encerra. Mas esta não foi uma viagem solitária, por mais que tenha assim parecido para mim, em algumas ocasiões, como aliás acontece a todos que embarcam em semelhante trajeto.

Para este percurso muitos contribuíram, mais do que eu poderia agradecer neste pequeno espaço, mas alguns não podem deixar de ser mencionados.

Minha mais que amiga Eloísa, que elevou com a sua arte o nível estético desta minha tarefa, além de inspirar-me com suas idéias na execução da mesma. A amiga e colega Christina, que aconselhou desvios e atalhos, para garantir que minha nau mantivesse o rumo. Os meus companheiros mais freqüentes de missão Sandra, Marlene, Flávio, Rafael e Menezes, cujos comentários na nossa sala de reuniões ajudaram a conservar os objetivos claros, levantando as questões táticas necessárias. Os colegas José Roberto, Johnni e Wilson, que visitaram a minha pequena nau ou sofreram com paciência as minhas constantes visitas, emprestando-me cartas náuticas e informações preciosas, além de corrigir meus erros de navegação; e um agradecimento especial vai para o Antônio César, cuja intervenção certa salvou meu computador de bordo no último instante. Também a família Gryzinski, em especial o amigo Ismael, que colaborou com informações vitais sobre as áreas de alvo. O colega e amigo Roberson, e todo o pessoal da Casa da Memória, assim como da Biblioteca Pública do Paraná, onde tantas vezes fiz minhas incursões de reconhecimento. O amigo Aníbal que, do comando de seu dirigível, coletou imagens preciosas dos dias vindouros. E todos os demais, que a exigüidade me força a deixar de fora, um obrigado pelo contínuo apoio que garantiu o bom cumprimento da minha missão, além do interesse sempre presente nos meus “sucessos”.

Mas meus agradecimentos não poderiam deixar de fora amigos ausentes; o querido Francisco Paz, a quem fico grato pela inspiração que me permitiu concluir o trabalho; e também meu amigo Pedro, que escolheu outra sorte de missão, para a qual ainda não estou pronto, pois é em um mundo distante dos passados e futuros onde minha imaginação tanto deseja navegar.

Mais próximo da linha de frente, fico grato por minha família que, mais uma vez, foi levada à revelia em minha jornada, desta vez não sem baixas, mas sempre manteve o ânimo apesar de tudo – sem seus ombros fortes essa operação não teria chegado a bom termo.

Também agradeço ao inestimável apoio logístico da CNPQ, que garantiu minhas linhas de suprimentos e munições.

Finalmente, meu olhar se volta mais uma vez à Comandante em Chefe desta frota da minha imaginação, amiga e orientadora, Ana Maria Burmester, que garantiu minha nau errante durante as tempestades e calmarias, além de iluminar o caminho durante os nevoeiros... só sua estratégia deu rumo aos meus devaneios e permitiu-me qualquer vitória que eu possa aqui ter alcançado.

## SUMÁRIO

<b>1. RESUMO.....</b>	<b>10</b>
<b>2. ABSTRACT.....</b>	<b>11</b>
<b>3. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>4. CAPÍTULO I - PRETÉRITO FUTURO.....</b>	<b>23</b>
- NOVO TEMPO.....	24
CONFLITO.....	24
MÁQUINA E CRISE.....	28
CRISE E GUERRA.....	32
GUERRA MUNDIAL.....	39
IMPÉRIOS TROCADOS.....	48
DUELO TEMPORAL.....	51
- MITO A DESCOBERTO.....	58
GRANDEZA FICTÍCIA.....	58
CONTATO IMEDIATO.....	63
ANATOMIA DA MÁQUINA.....	70
ENCANTAMENTO E DESILUSÃO.....	74
EPÍLOGO INSATISFATÓRIO.....	84
- SONHO E MÁQUINA.....	90
DISPUTA DE PERSPECTIVAS.....	90
COMBATE IMAGINÁRIO.....	102
SONHOS PARALELOS.....	105
OLHARES DESAPONTADOS.....	111
- PROGRESSO, FINALIDADE E SONHO.....	122

<b>5. CAPÍTULO II - PRESENTE IMPERFEITO.....</b>	<b>146</b>
- TEMPO ESTÁTICO.....	147
PROGRESSO CONTESTADO.....	147
MESMAS MÁQUINAS, NOVAS CRISES.....	155
ILUSÃO E REVOLTA.....	163
MÁGICO RETORNO.....	169
- TEMPO EM MOVIMENTO.....	183
HERÓI E MULTIDÃO.....	183
AÇÃO DESNECESSÁRIA.....	197
TRAGÉDIAS À DISTÂNCIA.....	202
- TEMPO EM CONFLITO.....	214
GUERRA E CULTURA.....	214
INDECISOS CONFRONTOS.....	222
TEMPOS OPOSTOS.....	229
EPÍLOGO INÚTIL.....	236
- ILUSÃO E REALIDADE .....	240
<b>6. CAPÍTULO III - FUTURO PRETÉRITO.....</b>	<b>255</b>
- LONGO AMANHÃ.....	256
ABANDONÁVEL PRESENTE (Prelúdio).....	256
TEMPO E ESPAÇO.....	257
VIAGEM IMÓVEL.....	262
ENIGMA DO TEMPO.....	266
PARAÍSO INCOMPLETO.....	269
FUTURO IMPERFEITO.....	272
HISTORIA TOTAL.....	278

- TESTEMUNHA OCULAR.....	281
INESCAPÁVEL REALIDADE (Prelúdio).....	281
VÉSPERA DESAVISADA.....	281
ENCONTRO FATAL.....	289
NEGROS AUGÚRIOS.....	296
CIVILIZAÇÃO SITIADA.....	299
ETERNO OUTONO.....	303
MUNDOS GÊMEOS.....	313
- PROFETA IGNORADO.....	319
INTOLERÁVEL INDIFERENÇA (Prelúdio).....	319
INVISÍVEL SIBILA.....	319
LOCUS IMAGINÁRIO.....	327
ANJO REVISITADO.....	336
- FICÇÕES.....	349
<b>7. CONCLUSÃO.....</b>	<b>356</b>
<b>8. TIPOLOGIA DAS FONTES.....</b>	<b>368</b>
- PERIÓDICOS.....	368
- PUBLICAÇÕES DO PERÍODO.....	368
- ACERVOS.....	368
- ARTIGOS DOS PERÍODOS PESQUISADOS.....	368
<b>9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>376</b>
- LIVROS.....	376
- ARTIGOS.....	379
- MANUAIS TÉCNICOS.....	380
- VÍDEOS.....	382

- FILMES.....	383
- PÁGINAS DA REDE.....	383



## RESUMO

Neste trabalho investigo o fenômeno tecnológico tal como o mesmo foi percebido em uma modernidade dominada pelo conflito de temporalidades diversas, durante o período compreendido entre o final do século XIX e o início do XX. Neste cenário, foi privilegiado o olhar que, embora distanciado, volta-se obsessivamente para a simbologia da máquina e seus muitos ícones, sejam eles reais ou imaginários. Neste contexto, foram objeto de análise duas máquinas simbólicas do desenvolvimento tecnológico: a máquina de guerra convertida em sonho de progresso, o couraçado, e a máquina de sonho transformada em arma de guerra, o aeroplano. Em especial, confere-se atenção para a forma de sua percepção pelos olhares de observadores para os quais só se davam a conhecer pelo veículo do texto. O estudo estendeu-se pelo viés da inserção da máquina no fenômeno da guerra, que é tomada no momento em que a mesma atinge a sua expressão mais contemporânea, qual seja: a guerra mundial, midiática e tecnológica – partindo-se, para efeito de pesquisa, da Guerra Hispano-Americana e estendendo-se para outros conflitos do período, como a Guerra Russo-Japonesa, a Guerra Yankee-Mexicana e a Guerra do Contestado, e terminando por fechar com a guerra mundial propriamente dita – a Grande Guerra de 1914-18. As fontes utilizadas foram, em sua maior parte, os periódicos curitibanos “A Republica” e “Diario da Tarde”, assim como o seu análogo carioca “O Paiz”, e uma seleção de outros jornais e revistas do período. Também foram utilizados textos literários considerados significativos para a abordagem do tema, em particular a obra de Júlio Verne e a de H.G. Wells, esta última sendo tomada como uma interferência que contribui para ampliar, com a análise de suas guerras fictícias, o campo de estudo da questão da temporalidade. A correlação destes tempos no diálogo entre as várias referências permitiu formular o quadro de um movimento negado, sob a vasta gama de imagens que, não obstante, o afirmam, revelando as alegorias com as quais se forma a percepção de futuro como espaço moderno por excelência.

Palavras-chave: Modernidade; Tempo e Temporalidades; Tecnologia; História Contemporânea.

## ABSTRACT

In the present work I explore the technological phenomena as it has been seen through the Modern Age, under the conflict of diverse temporalities and in the interval between the end of the 19<sup>th</sup> Century and the beginning of the 20<sup>th</sup>. In this scenario, a certain importance has been given to the perception which, although distant, tries to look with utter obsession towards the symbology of the machine and its many icons, be they real or imaginary. In this context, the analysis was concentrated in two machines that were symbolic of the technological development: the war machine turned into dream of progress, the battleship; and the dream machine turned into weapon of war, the aeroplane. A special attention was given to the forms under which the observers perceived such objects; that is, the textual works that filled their imagination due to the distance that prevented close contact with the objects *per se*. These aspects of the technological phenomena were studied using their insertion in another such phenomenon: war – which, at this moment, was taking its contemporary form, the World War, extending its influence throughout the media and using all the other technologies available to create the means to its end. To expedite the research, the starting point was the Hispano-American War; being also analysed other conflicts of the period, such as the Russian-Japanese War, the Yankee-Mexican War and the Contestado War, ending in the Great War of 1914-18. The fonts were mainly Curitiba newspapers, such as “A Republica”, the “Diario da Tarde” and “O Paiz”, from Rio de Janeiro, as well as other newspapers and magazines of the period. There were also literary texts that were thought to be significant to the theme, as the works of Jules Verne and, in particular, H.G. Wells. This last one has been used as a main contributor to the analysis of the phenomena, due to his many fictional wars and his perception of the future, enlarging the scope of the study to add the final item: temporality. The dialog of this many references allowed me to paint a picture of a time where movement is denied, under the weight of an enormous array of images that, notwithstanding, try to proclaim it, revealing instead the allegories with which the future has been presented as the only possible form of the Modern Space itself.

Key words: Modernity; Time and Temporalities; Technology; Contemporary History.

*Art thou a dream, Merlin?  
A dream to some, but a nightmare to others.*

## INTRODUÇÃO

*It's better to burn out  
Than to fade away  
N.Y.<sup>1</sup>*

Muito já foi escrito na tentativa de buscar a idéia de um motor para a História, do primado econômico marxista ao *repto X replica* toynbeeano. Este trabalho não se encontra nessas fileiras, nem por um lado e muito menos pelo outro. Tal consideração faz-se necessária por reconhecer-se a opção, aparentemente inconfundível, que pode animar o olhar do leitor a focalizar uma imagem em detrimento das demais – um fragmento apenas, do mosaico que espero poder produzir.

Em um trabalho precedente, procurei investigar o fenômeno da tecnologia pelo viés de um olhar específico, qual seja aquele voltado ao balão aerostático, isolado física e temporalmente na cidade de Curitiba, no período compreendido entre o ano de 1876 e o de 1937. Este período aparentemente aleatório, procurou no entanto focalizar três episódios marcantes do contato com esse elemento do fenômeno tecnológico, a saber: o primeiro contato (o aeronauta Theódulo Ceballos, em 1876); sua retomada depois de três décadas (a aeronauta Maria Aída, em 1905); e um último contato significativo, igualmente três décadas adiante no tempo (a passagem do último grande objeto desta linhagem tecnológica: o Hindenburg, em 1937). Esta escolha deveu-se, sem dúvida, a uma afinidade que poderia ser dita “eletiva” com o mesmo, mas também por sua condição de instrumento icônico de toda uma linhagem tecnológica, da qual o dezenove foi instigador a ponto de converter-se em símbolo mesmo, naturalmente não único, de todo o imaginário da técnica, em uma das formas como esta havia sido percebida e documentada pela mídia escrita do período.

Seria incompleta, como não pode deixar de ser, qualquer tentativa de abarcar um assunto que focalize as chamadas configurações de um objeto por si só tão complexo, mesmo assim a minha investigação pareceu-me resolvida, tanto mais pelas limitações impostas à mesma desde sua idealização. Mas a questão permanecia como um foco de interesse, senão de inquietude, permanente. O presente trabalho renova esta investigação mas, embora procure ir além dos limites impostos anteriormente, nem por isso tentará constituir uma genealogia das formas de representação do objeto

---

<sup>1</sup> “My my, hey hey (Out of the blue)”, Neil Young.

tecnológico, ou estender o campo do olhar dirigido às suas formas midiáticas para além do contexto espaço-temporal.

Com efeito, é ainda no mesmo recorte temporal, apenas um pouco mais específico, que a presente investigação se atém; do mesmo modo, o olhar continua sendo local, fruto de uma profícua mídia curitibana; e também o objeto é semelhante, embora mais diverso. Continua sendo a própria máquina, dentro e fora da guerra, que orienta meu olhar, ele próprio necessitado de balizas que informem seu foco, tal como já havia sido no meu trabalho precedente. Aqui, os aeroplanos tomam o lugar dos aeróstatos, e os zeplins fazem novamente uma rápida aparição, mas também são trazidos para a posição de co-protagonistas os navios de guerra, de canhoneiras a couraçados. Estes foram igualmente figuras icônicas de seu tempo, negligenciadas por vezes, mas não esquecidas, e conservando a seu modo uma importância imutável ao transcorrer do tempo, senão na imaginação dos povos, pelo menos no orçamento das nações.

Assim, outras aeronaves, e também belonaves de outros tipos, ocupam as páginas que se seguem, como protagonistas mudas (ainda que ruidosas), de cujo silêncio maquinal o olhar distante extrai seus contos, constrói suas representações e, por intermédio destas, informa outros olhares. Mas não são mais apenas os episódios locais, testemunhados diretamente pela imprensa curitibana, que constituem o foco. E não serão sempre pacíficas estas visões tecnológicas revisitadas, que tiveram o dúbio privilégio de, no Sul do Brasil e no Paraná do início do séc. XX, serem testemunhadas em encontros ocasionalmente violentos. Ainda mais porque, além dos episódios locais, em particular na Guerra do Contestado, a presente investigação pretende também dar espaço para os ora distorcidos, ora desinformados, mas sempre informativos olhares desta mídia provinciana a acontecimentos distantes, acessíveis apenas por meio do telégrafo.

A guerra traz de antemão problemas teóricos que devem ser enfrentados, pois não se trata aqui de um trabalho de história militar. Para tanto me falta tanto a formação quanto uma afinidade mais direta, já que o fascínio confesso do tecnológico não se estende necessariamente aos seus usos reais, atendo-se apenas àqueles do mesmo imaginário que informou autores e leitores do início do Séc. XX, no Brasil como em tantas outras realidades nacionais de então (algumas já extintas).

Mas, não obstante essas considerações, a realidade da guerra fez parte do cotidiano deste período e, assim, optei por aprofundar metodologicamente o instrumental teórico fornecido por Paul Virilio, assessorado pela abordagem do historiador inglês John Keegan. Ambos, cada um a seu modo, tratam a guerra como uma realidade antes de tudo cultural. O primeiro vai ainda além, considerando-a como forma de representação, que ele investiga através não apenas das formas midiáticas de sua apresentação, mas até mesmo da instrumentação pela qual o ato da guerra se auto-referencia imagetivamente: o uso mais que freqüente (na verdade sistemático) de toda a sorte de aparatos de registro de informação. Não me refiro apenas ao uso da propaganda nas guerras, mas ao uso mesmo de um instrumento de transferência de informação como componente indissociável da arma de guerra; uma realidade que muitos atribuiriam à tecnologia do final do Séc. XX, mas que pode ter suas origens buscadas em momentos muito anteriores. Se Virilio descreve esses elementos na guerra informatizada que é hoje nossa realidade, os mesmos já se faziam perceptíveis, ainda que nascentes, nas guerras do início do novecentos (ou mesmo antes deste), tanto mais que constituem uma parte substancial dos registros resgatados para a investigação que levou a esta tese. Assim como os primeiros caças de madeira já faziam uso de câmaras para acompanhar os combates aéreos (muitas sincronizadas com as metralhadoras), do mesmo modo a complexa rede de informações que constitui o universo presente da mídia já encontrava similares em redes cujo instrumento de conexão não era outro que não o telégrafo. O texto substitui a imagem como condutor desta observação distanciada, onde o leitor fazia-se presente às guerras que o circundavam, contemplando-as incólume, tal como o fazem hoje os espectadores de redes de notícias como a CNN.

E são nos textos que serão procurados os indícios de uma lógica moderna necessária para dar conta da máquina, ou das possibilidades abertas por estas máquinas em particular. Trata-se de uma lógica do conflito que não é nova, mas se alterou fundamentalmente, a ponto de poder inaugurar um tempo novo – seu próprio século e, para este, uma nova potência que se adiantou para dominá-lo. A análise passará por este país de dimensões quase fictícias, mas não pretende esgotá-lo ou mesmo defini-lo pelo limitado elenco de práticas e idéias eleitas para o abordar. Esta América, que aparecerá no momento de sua ascensão, faz sombra a outras, como aquela que o cineasta Win Wenders descreve como uma “descoberta do cinema”. É uma nação, mas também todo um mundo fechado, uma casa de espelhos, decorando com imagens sem fim as

realidades cotidianas, mas sempre permitindo a possibilidade, como lembra Brissac Peixoto, de ser olhada por um novo viés, tal qual estrangeiros que a vissem pela primeira vez, para quem “os arranha-céus, as estradas e as lanchonetes tão desgastados do país ainda guardam todo o seu vigor”.<sup>2</sup> Mas as imagens aqui trabalhadas são outras, e nem sequer será apenas nos Estados Unidos da América, que se concentrará o ângulo deste olhar, ainda que por lá ele passe e se detenha no nascimento de uma temporalidade que esse país esteve entre os primeiros a abraçar. Nos fragmentos aqui recolhidos há não mais do que estilhaços do passado, mas estes podem também “comportar a espessura e a duração das pessoas e lugares, [e ter] a capacidade de dar conta da existência que, nesta era da descartabilidade, é creditada apenas à poesia”.<sup>3</sup> São partes menores da memória coletiva, uma coleção de retratos estáticos ou em movimento, do século que acabou por ser a época mais abundantemente registrada da história, das imagens da fronteira do velho oeste às da fronteira espacial. E, como o cinema que as populariza, são todas elas ligadas de uma forma ou de outra a essa civilização que deseja abraçar a todos, senão pelos privilégios que lhes confere então ao menos na lembrança compartilhada de realidades e ilusões (próprias ou alheias), amalgamadas em um todo que lhes informará quem são.

A cada época tais definições acomodam-se em novos paradigmas, e estes dividem entre si o entendimento que oferecem a povos contemporâneos, mas temporalmente díspares. Assim, ao deitar o foco no Séc. XX, a potência que nele venceu (e ainda procura vencer) tantos antagonistas autoriza um olhar que penetra outros séculos, para achar os fragmentos da formação do seu sonho de poder (tão distinto dos seus sonhos de futuro) e contemplar algo de suas conseqüências. Quando este texto começou a ser escrito, os eventos do “11 de setembro” não eram ainda memória, e duas torres de aço e vidro ainda fitavam o panorama de uma cidade muito mais antiga do que suas sóbrias estruturas retangulares, mas que escolhera buscar nelas a sua significação. Esta cidade, de dimensões imaginárias para todos que não a habitamos, tem a realidade da América e, talvez, desse século que nasceu sob a égide de conflitos não resolvidos, e que deixa o legado de muitos outros por resolver. Sem o desejar, esse trabalho encontrou-se repetidamente às voltas com a guerra, essa que o general Patton chamou de “a maior das atividades humanas” – opinião refutável, mesmo

---

<sup>2</sup> PEIXOTO, Nelson B. **América**: Imagens. São Paulo: Cia das letras: Videofilmes: 1989. p. 14.

<sup>3</sup> Ibid., p. 16.

que se reconheça que pode ter se transformado em seu maior espetáculo. As quatro guerras aqui tratadas, três reais e uma fictícia, serão encontradas no recorte temporal do Séc. XX, embora este apareça aqui ligeiramente estendido. Nas quatro a máquina será tomada como personagem central, uma escolha que também é um reconhecimento da importância que esta tinha para o observador do período, como agente visível, casulo que ocultava o seu operador humano reduzido, ademais, a mero participante de ação tornada possível apenas pela armadura que o envolvia. Esta relação é ainda visível, e talvez tenha se alterado muito pouco desde então, mas a máquina mudou em sua forma, se não em sua substância – não apenas o couraçado diferencia-se de outras máquinas que o sucederam no panteão tecnológico – mas até mesmo dentro da própria linhagem de artefatos de destruição à qual ele pertence. Mas a sua posição de destaque como ícone tecnológico se foi há muito tempo, tornou-se uma máquina-fantasma, sobrevivendo apenas na memória de seus contemporâneos cada vez menos numerosos.

Quantos ainda há que reconheçam a importância da Nêmesis escolhida por Fellini para o seu transatlântico em “E la nave va”? Para quantos o couraçado é mais do que uma arma, apropriadamente colocada no filme nas mãos austríacas para responder aos sérvios? Há outra leitura aguardando sua decupagem nesta cena simbólica do fim da cultura ocidental, pois são as duas maiores máquinas, as duas maiores realizações de sua mais importante virtude moderna (a tecnologia), que se encontram em duelo ali naquele imaginário Adriático felliniano. Couraçado e Transatlântico em um embate desigual, do qual só um pode ser vencedor, mas cuja vitória assinala a sua derrota futura, pois a ele, último bastião da civilização, razão mesma de todo o esforço técnico, industrial e econômico, coube deitar o golpe que poria fim ao seu pacífico parente próximo, também máquina ícone, microcosmo do mundo que fizera dele, couraçado, seu defensor. Assim, não é somente a arma, a guerra, que decreta o fim da civilização, é o conjunto representado por essas máquinas, couraçado e transatlântico, que é escolhido por Fellini para ilustrar o que talvez não seja o assassinato de um mundo pelo barbarismo representado pela arma, pela guerra, que parece alheia ao mesmo. Antes seria um pacto suicida, uma dança da morte em que uma civilização coloca os derradeiros produtos de toda a sua cultura tecnológica, suas mercadorias definitivas, para um encontro do qual só uma sobrevive, para continuar em uma breve e momentosa aventura de destruição, antes de juntar-se (ao fim desta) ao túmulo aquático a que



condenou a primeira. Todos os atributos da cultura ocidental, resumidos em um titânico par cuja dança não seria outra se não uma longa valsa da decadência.

A eloquência poética contida nas duas horas desta obra do diretor italiano não é algo para se tentar igualar, assim, ao observador anônimo do século XX e ao historiador, resta o consolo dos momentos estilhaçados do passado para tentar descrever a experiência do seu olhar, contemporâneo e posterior, de um presente-passado que testemunhou, como o seu futuro o faria, os movimentos dessa dança ainda não terminada.

Contudo, minha abordagem da guerra também será direcionada por uma perspectiva cultural, encarando eventos e personagens, tal como as próprias máquinas, enquanto construções recuperadas de segunda mão. Aliás, outra ótica teria dificuldades para dar conta do manancial descritivo, quer sejam estas fontes artigos de periódicos empoeirados ou as mais recentes fitas dos arquivos de noticiários. Em ambos os casos o que se encontra já sofreu um corte *a priori*, uma edição com sentido comunicativo que interfere no registro, dando-lhe as cores de mensagem, isto é: despindo-o de seu caráter meramente testemunhal. O mesmo processo pode ser, talvez, reconhecido no próprio testemunho direto, que não pode deixar de passar pelo filtro da linguagem, onde o observador nomeia o que vê a partir de uma nomenclatura subjetiva, que lhe é intransferível. Talvez não haja no olhar senão essa forma subjetiva e, portanto, o testemunho minta tão eficientemente como a câmara; ou então escolha, em vez de mentir, optando no seu repertório por aquilo que o habilita melhor a referenciar a complexa rede do visível. Mas tais considerações são, aqui, prematuras, e até deslocadas no âmbito desta introdução.

Vale, no entanto, reafirmar a opção por um direcionamento do olhar que empresta algo do trabalho “Mesmos crimes, outros discursos”, de Marilene Weinhardt, onde a autora se concentra em especial no conflito do Contestado e, como eu, nos depoimentos e artigos do período. Compartilhamos não apenas do mesmo momento mas até de muitas fontes, embora nosso olhar se focalize em objetos distintos. Para ambos a guerra aparece como cenário, mas os protagonistas são diferentes. Os personagens da minha investigação são menos os guerreiros que a guerra propriamente dita, tal como ela é narrada, pois é sua narração um suporte tecnológico tão legítimo e diferenciador quanto o das máquinas que normalmente são identificadas com uma forma visível de modernidade. Meu olhar se detém sobre esta guerra midiática, onde efeitos precisam ser

transportados sobre o abismo espacial, conduzindo a observadores (no caso leitores) distantes uma fictícia forma de presença, trazendo-lhes a perspectiva moderna de serem testemunhas de seu tempo, mesmo que imaginariamente. É aqui que busco a especificidade do fenômeno, em sua identificação com a transferência do testemunho direto, com a sua desintegração em vias, sua relocação permanente: transferência do ponto de fuga onde não se encontra mais o observador inicial, mas apenas versões do que este descreveu, convertidas em apanágio para os moradores imóveis das celas concêntricas do *panopticum* social.

Assim, a perda da experiência em primeira mão, já anunciada em Walter Benjamin, e sua conversão em uma esvaziada e caricata manifestação, permanecem como um ponto de partida teórico. Mas há uma outra condição apresentada: a da fragmentação da temporalidade, a qual Paul Virilio intui, mas não desenvolve para além da aceleração causada pelo desenvolvimento das formas de comunicação midiática. Em seus trabalhos, embora esteja presente, esta múltipla dimensão temporal pode parecer dada como um componente da evolução tecnológica, abreviando o tempo tradicional em uma experiência de tempo acelerado, tanto pela comunicação instantânea, quanto pela movimentação física menos alongada causada pelos meios de transporte disponíveis numa realidade de tecnologia do movimento. Já uma vasta gama de possibilidades se abre com essa divisão temporal, mas ela ainda parece insuficiente, pois exclui o ser humano senão como fator receptivo de uma mudança. Ele aparece como alvo de um processo e não como agente do mesmo. Deste modo, é a tecnologia que executa a ação de multiplicação do tempo em variáveis, agindo sobre o espectador que, então, passa a perceber a realidade em uma nova dimensão, mas não é protagonista do processo.

Parece insuficiente esse modo de olhar, pois confere à tecnologia uma posição demiúrgica que é fácil e sedutora, mas incompleta. Sem o olhar, a máquina é objeto não denominado, eco inaudito como aquele da metáfora taoísta, que pergunta se faz ruído uma árvore que cai sem testemunhas no interior de uma floresta. Opta-se aqui por resolver esta questão por um determinado viés, mormente o mesmo possa ser criticado: entender então que a ação sem agente, tal como o objeto sem observador, não se constitui culturalmente. Ambos são insubstantivos ou, melhor ainda: insubstanciais, pois não há quem os veja e, então, os denomine. Trata-se aqui do dom adâmico de que fala Benjamin, o ato de conferir sentido e nome às coisas, que empresta à humanidade seu próprio sentido e nome: os que denominam e criam linguagem pela relação que

estabelecem com os objetos e com a realidade. Sem a dimensão humana, tanto o ruído que a árvore fez ao cair na floresta, quanto o que a máquina faz e fará, terão substância fora do mundo da cognição: o que quer que sejam, não poderão ser ditos, pois não terão possuído testemunhas. Existirão, sem dúvida, mas sua existência seguirá não documentada, imperceptível por estar fora da linguagem onde tudo – ser, mundo e realidade são reconhecíveis. Fora desta, o que há pode ser, mas seja lá o que for não terá nome, não terá como se dar a conhecer e, a rigor, será como se não tivesse substância. E se o Verbo for tomado como o início das coisas, então não haverá ação ou tempo fora dele; sendo assim, a máquina propriamente dita não realiza fora do homem, ao contrário, é extensão da ação humana. Por isso, é o homenzinho que se oculta por trás da máscara da máquina que, como no “Mágico de Oz,” é o verdadeiro aspirante a demiurgo, em toda a sua potência e também fragilidade.

E, no entanto, a temporalidade foi alterada e multiplicada, exigindo uma instrumentação do olhar que não faça uso da máscara da máquina, mas encontre a oculta e por vezes mesquinha face humana que é agente dessa multiplicação temporal. A inspiração para essa confrontação eu devo a Giles Deleuze que, ao contrário de Virilio, não faz da tecnologia o motor de uma des-humanização, mas um elemento onde colidem dimensões de humanidades e temporalidades. Nas suas reflexões procurei o elemento definidor de uma percepção do tempo específico da guerra neste momento do séc. XX, onde meu olhar buscou suas fontes. E foi também a partir desta percepção dinâmico/estática do tempo, localizada a princípio no fenômeno da guerra, que procurei construir uma relação entre o potencial realizado do futuro e aquele que, anunciado, furta-se a se realizar, transfigurando-se de sonho do porvir em pesadelo do presente imóvel.

Para esta derradeira consideração, no capítulo 3, fui encontrar no autor que compartilha com Júlio Verne um *locus* privilegiado no panteão literário contemporâneo: Herbert George Wells. Sua é a guerra fictícia, que pode ser vista como uma só, ainda que ele a multiplique por muitos livros. O cinismo do seu olhar de sibila é o avesso do otimismo que parece permear a obra de Verne, constituindo um tom mais apropriado para tentar resolver, nos limites de minha admitida miopia, o estilhaçamento de meu próprio mosaico. Sua voz, antes e depois de Benjamin, anunciava já a Modernidade como uma experiência de perda, mas nele o que se perde não é algo previamente possuído, exceto como potencial. É um tempo perdido, o assunto real deste trabalho,

entretanto não é presente: é de futuros desperdiçados que ele nos fala, do que existe como possibilidade de vir a ser, mas perde-se em meio ao que para ele era mera futilidade e insensatez. A máquina como elemento realizador do sonho do futuro é um dos assuntos do Séc. XX, embora não se restrinja naturalmente apenas àquele século – mas a sua natureza é múltipla e comunica tanto do que não é, nem foi ou poderá ser, quanto do que guarda em si como força de realização. Aqui a clareza da visão de Wells se manifesta claramente oposta à idéia do futuro como uma simples realização de potencial. Ao contrário, ele procurava reconhecer também o que o futuro não seria: as possibilidades irrealizáveis, imagens da destruição, das ruínas do tempo perdido, que seguiriam a assombrá-lo.<sup>4</sup>

Minha voz não tem outra ambição que a de descrever algumas pistas recolhidas como me foi possível, enquanto seguia a visão desta assustadora modernidade, que cumpriu com esmero as profecias de Wells. Só posso agradecer aos que seguiram este caminho antes de mim,<sup>5</sup> cujas pegadas são as minhas referências. Não é minha pretensão estender os limites dos territórios por eles explorados mas, com a ajuda do bom tempo e de alguma persistência, talvez seja capaz de localizar alguns desvios, novos suspeitos em meio à investigação e, quem sabe, talvez um ou outro atalho.

---

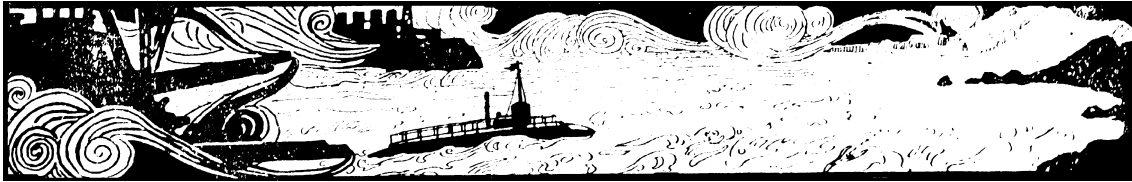
<sup>4</sup> Exceção para “Os dias do cometa”, de 1906, onde uma história convencional converte-se em um olhar para um mundo além das convenções morais e políticas da sua sociedade.

<sup>5</sup> Citarei apenas dois entre muitos outros, cujas rotas segui muitas vezes de perto: Marshall Berman (“Tudo que é sólido desmancha no ar”) e Francisco Foot Hardman (“O trem fantasma”), mas é ainda cedo para trazê-los a cena.

*Come the dawning of the dead  
In famine and in war  
Now the harlot womb of Death  
Spits out its rotten core*



**CAPÍTULO 1**  
**PRETÉRITO FUTURO**



## 1. NOVO TEMPO

*I cordially dislike allegory in all its manifestations.  
I much prefer history, true or feigned...  
J.R.R.T.<sup>1</sup>*

### 1.1 - CONFLITO

Certa vez o presidente Harry Truman<sup>2</sup> afirmou que a única coisa nova é o passado que ainda não conhecemos. Sua visão é curiosamente imprópria, deslocada diante da forma convencional da construção da História, que nos apresentaria um caminho, conduzindo do passado ao futuro em toda a simplicidade de uma visão linear. Neste modo de ver o tempo, onde o passado é conhecido, o presente é vivido e o futuro é antecipável, as atividades do historiador, do jornalista e do autor de ficção científica<sup>3</sup> não se confundem em hipótese alguma. Mas a armadilha da linearidade conduz a seus próprios problemas, levando-nos a crer em uma direção para a História, identificável automaticamente com o progresso; a qual, por sua vez, nos conduz a interpretações tecnocêntricas, a partir das quais o desenvolvimento das formas de produção (tecnologia) é imediatamente reconhecido como medida da superioridade civilizacional, moral e ética. Por fim, e examinamos aqui apenas uma das variáveis, vemo-nos compelidos a crer em uma inescapável legitimidade do presente em relação ao passado, justificando o agora pela necessidade do intangível (mas previsível) futuro e repudiando o que já passou como experiência anacrônica, inaplicável em uma realidade em movimento. Nesta situação, a historicidade torna-se alegórica, formando um quadro de informações mal relacionadas, que servem apenas para fornecer dados ao observador interessado em descobrir detalhes sobre a estrada do progresso que liga o passado (deixado para trás) ao futuro (jamais alcançado). Uma tirania de eterno presente, que mascara, na forma da linearidade, uma História pontual, jornalística, na qual a alegoria

---

<sup>1</sup> “The Lord of the Rings”, J.R.R. Tolkien,

<sup>2</sup> Harry S. Truman, (1884-1972), presidente dos Estados Unidos (1945-53).

<sup>3</sup> O termo não é preciso, mas optaremos por usá-lo, devido à sua aceitação para referir-se ao que já foi chamado de literatura de antecipação (e muitos outros nomes).



do passado enfeita o comentário do presente para preencher o vazio da espera pelo futuro antecipado.

Essa História midiática, simultânea e, ao mesmo tempo, alegórica, convive com uma outra, que contesta a virtude da linearidade e suas implicações etnocêntricas, assim como experimenta com as possibilidades abertas pela multiversidade,<sup>4</sup> pelo que pode ser chamado de pangressão,<sup>5</sup> em oposição à direção definida do progresso. Mas cada qual prospera à revelia da outra, ignorando-se em uma atitude que sempre favorecerá aquela com mais fácil e ampla acessibilidade. Assim, um esforço de comunicação vale a pena ser tentado, correndo talvez o risco de inverter o caminho e fazer da referência jornalística uma alegoria para a História.

Ao seu tempo, os matutinos e vespertinos, com a sua diária interferência na rotina de seus leitores, contribuíram grandemente para a construção do entendimento de presente dos cidadãos da civilização industrial, qualquer que fosse a distância em que estes viviam de seus núcleos de poder político, econômico e cultural. Em comunidades periféricas a linguagem poderia variar na forma, mas conservava muito do seu conteúdo, e da sua mensagem, intactos. O burguês letrado criava, assim, uma reflexão do mundo em que vivia, preenchendo de cores imaginárias as descrições por vezes sucintas através das quais deveriam ser evocadas metrópoles distantes e países exóticos, para os quais a sua gama de referências mostrava-se sempre carente. Muito de suas fontes eram, elas próprias, não imagéticas – textos tão áridos, por vezes, quanto aqueles que liam nos periódicos de suas localidades, ou mais até, visto serem estes escritos como instrumentalizadores do olhar. A linguagem desses jornais parece forte a um olhar mais distanciado, para o qual pequenos indícios desencadeiam uma verdadeira multitude de imagens. O mesmo não ocorria para um leitor contemporâneo desses textos, cuja bagagem imagética era tanto mais limitada quanto mais recuarmos em direção ao dezenove. Mas essa fonte, por rica que seja em metáforas coloridas, permite aproximar-nos mais do reconhecimento do passado em seus próprios termos. Os dados frios de arquivos e registros oficiais são mais susceptíveis a informar o olhar apenas com aquilo que ele já neles procurava.<sup>6</sup> A leitura das coleções de informações

---

<sup>4</sup> A expressão refere-se ao conceito de “multiverso”, abstraído da física quântica.

<sup>5</sup> Movimento simultâneo em todas as direções, como o resultante de uma explosão.

<sup>6</sup> É amplamente documentável a importância da locomotiva para a construção do mundo do dezenove, fato facilmente perceptível pelo vasto número de unidades construídas ou pelo tamanho do investimento *per capita* na construção das ferrovias e no próprio transporte ferroviário, mas isso nos autoriza a nomear esta a máquina definitiva do seu tempo? Talvez, não obstante o fato de que divide sua popularidade com outra máquina sedutora – os grandes navios de guerra – um objeto de atenção diária no

quotidianamente oferecidas aos cidadãos de quaisquer cidades, pequenas ou grandes, permite um vislumbre nos elementos com os quais o presente desse passado era construído, até pelo uso de alegorias de seu próprio passado. Por seu intermédio, um “presente-pretérito” vê-se disponível ao registro da História, trazendo considerações outras que as macro ou micro-estruturais, que os *reptos* e as *replicas*, inexistentes nestes textos que não podiam priorizá-las.

Nesse contexto, o que poderíamos chamar de Idade dos Séculos, suas durações para além das limitações estabelecidas pelo tempo do calendário, não eram assunto para aqueles que testemunhavam as épocas que, posteriormente (e sem consultá-los), seriam apropriadas para um ou para outro século, dependendo de quem fosse nomeá-las. Assim, Eric Hobsbawn fala-nos de um “curto” século XX<sup>7</sup> que, por suas delimitações (1914-1991), teria sido marcado pela ascensão e queda da experiência socialista russa e poderia, portanto, ser chamado de “Século Soviético”.<sup>8</sup> Talvez seja melhor descrita a sua delimitação como a de um século “Soviético-Americano”, visto que a ascensão e o eventual conflito entre esses dois “impérios” domina a paisagem histórica circunscrita pelos limites dados. Entretanto, continuaria sendo a URSS que ditaria o tom e, por seu desmoronamento, determinaria o fim dessa era, mesmo que sua contra-parte, sua “parceira de dança”, prosseguisse inabalável. Talvez justifique-se o fato de que, quando aproximava-se o fechamento formal das balizas seculares, já no ano 2000, o mesmo século tenha recebido a alcunha, pura e simplesmente, de “Século Americano”, em vista de ter sido aquele no qual a experiência social, política e econômica (para não dizer também militar e tecnológica) dos Estados Unidos, teve seu momento de maior expansão.<sup>9</sup> Diante dessa nomeação ficaríamos tentados a conservar as mesmas balizas

---

mínimo tão recorrente quanto o seu correspondente ferroviário e, às vezes, ainda mais, pelo menos segundo a pauta de alguns periódicos. Serão esses, então, os mecanismos síntese...? Talvez seja melhor ignorar estas afirmações autoritárias, através das quais um autor mais fala de seus objetos de fascínio do que da história dos tempos que estuda. O fascínio determina já o nosso campo e a direção de nosso olhar, estimula nossa pesquisa e oferece-nos nosso assunto, mas não precisa também justificar-nos a pretensão de nomear eras inteiras como associadas àquilo que nos despertou interesse, apenas porque, justamente por nos interessar, fragmentos desses objetos foram o que mais encontramos em nossa procura (eram, afinal, o que queríamos encontrar). Não deixaremos de nos conduzir pelo nosso desejo de conhecer esses objetos, nem poderíamos fazê-lo. Para cada um de nós há autores demais falando de todo o resto, e sempre muito poucos falando do que nos estimula a imaginação. Mas que isso não nos sirva de desculpa para fazermos nosso o pecadilho que imputamos aos demais, pelo menos não conscientemente.

<sup>7</sup> Ver à respeito HOBBSBAWN, Eric. **A era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991**. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

<sup>8</sup> Constituí quase um reducionismo interpretar de forma tão simplista o formidável trabalho do historiador inglês, se o fazemos é apenas como recurso através do qual associaremos essa interpretação com aquela feita sob um ponto de vista bem diferente, que comentaremos a seguir.

<sup>9</sup> Não deixa de ser, comparativamente, análogo à uma dupla nacionalidade do Dezenove, que pode ser reconhecido por um lado como o “Século Vitoriano” (longo, findo com o início da I Guerra

temporais, tomando a guerra de 1914 como aquela que anunciaria a ascensão americana dentre as potências mundiais; e a queda da União Soviética como o evento que anunciaria a derradeira vitória americana, depois da qual o seu império permaneceria só no *podium*... com todos que considerou inimigos derrotados ao longo do caminho. Mas os eventos devem ser reconhecidos para além dos significados que a eles atribuímos, pois estes não deixam de ser, eles próprios, resultados de nossas perspectivas historicamente dadas, informando mais do contexto daqueles que os delimitaram do que do tempo que buscaram circunscrever. Se o séc. XX terá sido o século americano, então é na genealogia deste processo que devemos encontrar o balizamento deste século. Não se trata de situar o momento em que se dá essa ascensão, mas buscar a linguagem do exercício deste ascender e, se for esse o caso, definir a gênese desta linhagem lingüística.<sup>10</sup> No caso de um século que tivesse como diferencial a aventura de uma experiência sócio-política baseada na reestruturação econômica da sociedade, na eliminação da propriedade privada e da exploração do homem pelo homem, entre outras conquistas reais ou fictícias (Século Soviético), uma delimitação poderia ser realmente a de 1914-91, quando então teríamos o começo da I Guerra Mundial e o fim da Guerra Fria. No entanto, essa configuração é insuficiente, pois reúne elementos de linhagens distintas, pois a guerra mundial não pertence, necessariamente, à mesma família lingüística da revolução russa, ainda que esta possa dever àquela sua realização. Mesmo que a reconhecêssemos como efeito de um processo de desestabilização política e econômica de origem interna, mas apoiado pelos interesses do Império Alemão, contra o qual o russo estava em guerra, ainda assim nem a revolução, nem a conseqüente guerra civil, podem ser confundidas, enquanto fenômenos, com a guerra mundial. Uma alternativa mais condizente seria delimitar tal século pelos limites de 1917-91 (buscando a data mesma do início da revolução russa). Ainda assim, cairíamos no referencial bélico, desta vez tomando o movimento revolucionário e a sua antítese contra-revolucionária, como os parênteses de nossa equação. Em ambos os lados,

---

Mundial) e, por outro, como o “Século Francês” ou mesmo o “Século Napoleônico” (este, talvez, mais curto, pois delimitado pelo Diretório de um lado e pela queda de Napoleão III do outro).

<sup>10</sup> Por este processo, no caso de reconhecer o séc. XIX como sendo “Francês/Napoleônico”, buscaríamos encontrar sua gênese não na Revolução Francesa, mas no momento do golpe em que Napoleão se faz Cônsul, quando, segundo nos recorda Marx, a França republicana vestiu-se de Roma antiga e criou para si uma linguagem que será reiterada até mesmo na coroação de seu imperador – a proclamação de Napoleão como imperador dos franceses, vale lembrar, foi feita em nome da República, ao contrário da coroação dos reis que era em nome de Deus. Antes havia o sagrado como medida do simbólico-histórico: a continuidade do Estado; agora se passaria a usar a citação simbólico-histórica descontextualizada (a França fantasiada de Roma republicana e depois imperial) como medida de um sagrado reificado: a grandeza da nação.

curiosamente, vemo-nos cercados pelo paradigma toynbeeano do conflito como matriz do processo histórico.<sup>11</sup> Aceitemo-lo por enquanto, visto que se espelha perfeitamente naquele outro século, o americano, delimitado pela continuação e agudizamento da aplicação dos princípios da sociedade industrial capitalista ou burguesa,<sup>12</sup> também ele cerceado por guerras. Mas se desejarmos aplicar esse processo aqui o paradigma revolucionário é o insuficiente, pois a revolução americana já vai longe e o momento da sua contra-revolução ainda não se deu. Distantes demais, tais eventos (um no séc. XVIII e o outro em algum tempo futuro indeterminado) não poderiam ademais balizar um mesmo século. Portanto as guerras que definem esse “Século Americano” não seriam intestinas... o que se pode identificar é uma linhagem diferenciada, cuja linguagem é a da guerra mundial.

## 1.2 – MÁQUINA E CRISE

O início de 1898 não pareceu anunciar-se como transição para uma época nova, não mais do que qualquer outro, mas foi neste momento em que os Estados Unidos exercitaram pela primeira vez o uso do que se cristalizaria como a sua linguagem de guerra favorita.<sup>13</sup> Já no dia 5 de janeiro, uma matéria aparece no periódico curitibano “A Republica”, dando conta da situação na ilha de Cuba, onde o movimento de independência estava para desencadear um conflito muito maior, até então ainda imprevisível.<sup>14</sup> Em uma rápida nota, o leitor é informado que “Não conseguiu moderar a

---

<sup>11</sup> Refiro-me a Arnold Joseph Toynbee (1889-1975), historiador britânico, autor de “A study of History”, vasto trabalho que o ocupou entre 1934-61 e foi, mais tarde, condensado e reeditado em 1972. Dominando a sua formulação da História está a idéia do conflito como motor do processo histórico, representado tanto no embate das civilizações quanto na relação destas com o meio. É o princípio do desafio (*repto*) e sua resposta (*replica*), como macro-mecanismo subjacente a toda a história da humanidade. Influente, seus conceitos são susceptíveis à crítica de servirem como uma forma de justificativa para os “imperialismos” em todas as suas formas – culturais, políticas, econômicas e militares – onde o dominador não faria mais do que o que teria de fazer para a sua própria sobrevivência em um processo que está além do seu controle, e os submetidos realizam o que quase seria o seu destino, rendendo-se diante de um desafio grande demais para que possam enfrenta-lo.

<sup>12</sup> Não cabe aqui elaborar essa definição, correndo o risco de realizar um exercício de ortodoxia marxista e descrevê-la como a exploração do homem pelo homem, o individualismo pequeno-burguês, a propriedade privada, etc..

<sup>13</sup> Talvez os rascunhos da mesma possam ser, de fato, encontrados na experiência da Guerra Civil, com o que concederíamos que, pelo menos na fase de estudos, as vítimas dessa prática política militarizada foram seus próprios concidadãos.

<sup>14</sup> Aqui se faz presente um outro artefato da era da técnica, talvez o que mais direta e rapidamente contribuiu, ainda em pleno século XIX, para uma diminuição progressiva das distâncias: o telégrafo. Atribuído a Samuel Morse (que além de inventor, também se dedicava às artes e à política), o telégrafo desencadeou uma aproximação sem precedentes na história, desde que a primeira mensagem foi transmitida, entre Baltimore e Washington, em 1844. Graças a essa invenção, o público leitor de distantes cidades podia ver-se informado por mensagens transmitidas instantaneamente (usando o código também inventado por Morse) de um lado a outro do mundo ocidental. Talvez a primeira interface virtual, o

ação dos valentes revolucionarios cubanos, a autonomia decretada pela metropole para a Grande Antilha.”<sup>15</sup> É interessante notar como, dentro dos princípios da “doutrina de Monroe”, o jornal se posiciona ao lado dos “valentes revolucionários” nessa “patriotica e sanguinolenta lucta.”<sup>16</sup> Um espírito pan-americanista parece inspirar estas considerações, para as quais as tentativas de apaziguamento dos rebeldes são desimportantes, diante da insuperável legitimidade da busca da liberdade identificada com a independência. Tanto mais interessante esses posicionamentos ficam quando se tem, como é o nosso caso, de observadores posteriores, a informação do tipo de liberdade que será obtido por essa luta revolucionária.<sup>17</sup> Mas essa nota é pouco visível em meio às notícias relativas à república brasileira, cujos próprios problemas eram mais que suficientes para preencher o espaço de matutinos como “A Republica”, para a qual, governo de Prudente de Moraes era “[esse] governo que afunda a patria nesse asphaltita de vergonhas.”<sup>18</sup>

O longo “estado de sítio” era, a essa altura, o grande assunto dos periódicos que, como a “Republica”, faziam-se de defensores da saúde constitucional republicana: “Provavelmente com os oitenta dias de suspensão de garantias constitucionaes, tonificou-se o illustre principio de autoridade e consolidou-se a paz no Brazil !”<sup>19</sup> E tais indignações só iriam crescer, com a continuidade da situação... “Houve por bem o sr. Prudente de Moraes, de prorogar [sic] por mais 23 dias o estado de sitio !...Não há palavras com que a indignação nacional possa qualificar esse acto de prepotencia e de força do governo que (...) há de passar para a história com a denominação de *governo do sítio*.”<sup>20</sup> Uma profecia não concretizada, visto não ter sido esse o único governo da república brasileira a usar desse expediente. Mas a matéria, ocupando toda a 1ª página do jornal, dá conta da indignação sentida, pelo menos dentre aqueles que, como os editores da “Republica”, percebiam a situação como sendo a aparente deterioração final

---

telégrafo constituía o grande veículo, possivelmente o único até o surgimento do rádio, capaz de permitir um quase simultâneo “presenciar” de eventos transcorridos em lugares distantes – ensaios na direção de uma sensação de ubiqüidade. (Ver a esse respeito: BURKE, James. **Conectios**. Boston: Little Brown & Co., 1995. ; VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.)

<sup>15</sup> CUBA. **A Republica**. Curitiba, 05 de jan. 1898. p.1.

<sup>16</sup> Id.

<sup>17</sup> A ilha de Cuba, passaria, depois da independência, por vários períodos de “estabilidade” políticas, todos eles conseguidos à custa de regimes que, de um modo ou de outro, foram ditatoriais – o último dos quais, se o reconhecermos como tal (correndo o risco de acatar para ele uma descrição que lhe é imputada pelos Estados Unidos, país que o escolheu como inimigo) continuava inabalável, ao início de 2002.

<sup>18</sup> CONSUMOU-SE. **A Republica**. Curitiba, 23 de jan. 1898. p.1.

<sup>19</sup> ESTADO de sitio. **A Republica**. Curitiba, 01 de fev. 1898. p.1.

<sup>20</sup> MAIS sitio. **A Republica**. Curitiba, 02 de fev. 1898. p.1.

daquilo que consideravam como a inevitável evolução histórica experimentada pelo Brasil, com a transição para o regime republicano.

O motivo, dentre outros, para essa crise quase esquecida do final do séc. XIX é descrito de forma ainda mais contundente como: “esse turvo edifício feito de odios, argamassado de despeitos e de vinganças; essa nefanda Bastilha a pusilanimidade do governo erigiu para nella encarcerar a reputação immacula de seus adversarios ; esse abominável inquerito archititado pela policia desabusada do estado de sitio...”<sup>21</sup> O inquérito em questão, promovido pelo governo Prudente de Moraes contra os seus inimigos políticos, levaria à prisão (e eventual banimento para alguns) inúmeras figuras públicas de importância (incluindo o próprio Benjamin Constant). Mas as muitas causas e conseqüências dessa crise são assunto para atrair outros olhares, somente uma delas, das mais comentadas nos artigos diários da “Republica”, chama a atenção tanto pela sua natureza, quanto pela veemência dos protestos que gerou. Trata-se do desmantelamento da Marinha nacional, promovido pelo governo no rastro da crise internacional que começava a avolumar-se pela situação em Cuba. Já no dia 20 de janeiro, a primeira nota sobre a venda de navios da ainda poderosa Marinha de Guerra do Brasil apareceu, sob um título irônico, que comenta o uso de uma expressão pouco comum para designar o negócio: “transferência de construção”.<sup>22</sup> Esse tratamento inicial tomou outra cor quando o número e a classe dos navios envolvidos foram descritos mais adiante: os couraçados<sup>23</sup> “Marechal Floriano” e “Marechal Deodoro”; o cruzador<sup>24</sup> “Almirante Abreu” e o torpedeiro<sup>25</sup> “Tamoyo”.<sup>26</sup> A partir daí, iniciou-se uma série de matérias criticando a venda dos navios de guerra, que prossegue por semanas, enquanto eram detalhadas as vendas de muitas outras embarcações, incluindo navios encomendados aos estaleiros ingleses:

Um despacho de Londres diz que a casa Armstrong e Mitchel de Elswong, acaba de vender ao governo hespanhol dois dos navios construidos para o Brazil, um dos quaes é o “Amazonas”, que já está pronto, e o outro que está quase a concluir. (...)

---

<sup>21</sup> HADE desmoranar **A Republica**. Curitiba, 29 de jan. 1898. p.1.

<sup>22</sup> EUPHEMISMO engraçado. **A Republica**. Curitiba, 20 de jan. 1898. p.1.

<sup>23</sup> Termo genérico, empregado para definir os maiores e mais bem armados navios usados pelas marinhas de guerra depois do advento do vapor e dos cascos de metal. Também é costumeiro o uso do termo “encouraçado” para descrever o mesmo tipo de navio – ambas as expressões são consideradas, aqui, como sinônimas, tendo se optado pelo uso da forma abreviada.

<sup>24</sup> Termo genérico, usado para descrever navios de tamanho intermediário, com poder de fogo e deslocamento consideráveis, mas menores e mais rápidos que os couraçados, sendo portanto de uso mais geral.

<sup>25</sup> Termo específico, que designa um tipo de navio de pequeno porte surgido no final do séc. XIX, armado com os então recém-inventados torpedos e cuja função era a de oferecer suporte de ataque às embarcações maiores com o lançamento de barragens de torpedos durante as batalhas.

<sup>26</sup> CONSUMOU-SE. Op. cit.

O que mais resta a este governo vendedor?  
Há uma cousa que ele não vende – é a vergonha própria !!”<sup>27</sup>

Esta liquidação do patrimônio físico da Marinha Brasileira pode ser compreendida dentro do contexto deste período da República Velha, quando esta Arma em particular aparecia como uma fonte de possível instabilidade para a ordem republicana. Antes uma das jóias da coroa dos Bragança, a marinha de guerra viu-se preterida no período que se seguiu à queda do império. Tendo contribuído pouco para a gênese da república, as forças navais brasileiras ainda foram, é preciso lembrar, o centro do movimento que ficou conhecido como “A Revolta da Armada”, de 1893, durante o qual o governo brasileiro foi colocado na desconfortável posição de ter de destruir a valiosa propriedade de seus navios de guerra, envolvidos na revolta. O agudizamento da crise no governo Prudente de Moraes, juntamente com a oportunidade oferecida pela iminente guerra entre duas potências navais (ambas desejando ampliar suas armadas), oferecia razões mais do que suficientes para o fortalecimento dos cofres públicos pelo intermédio do enfraquecimento da Marinha. Concentrado em sua situação interna, de pouco serve ao governo brasileiro, então, a posse de grandes navios, para os quais mal consegue imaginar usos práticos...

A mão que conduz as esperanças do Sr. Prudente de Moraes, toma um rumo bem mais fatal e sinistro, do que o Crusador [sic] que transporta para pontos desconhecidos, as victimas de sua tyrannia e prepotencia !

(...)

Está neste momento cheio de incertezas, em verdadeira e angustiosa duvida, o espirito nacional, sobre o destino que a uns tantos homens politicos do paiz, que nem se sabe quaes são, deu o governo do Sr. Prudente de Moraes, que os reunio e recolheu a bordo de um vaso de guerra, e os fez transportar para logar, que todos ignoram qual seja e que os proprios officiaes que guarnecem o “Andrada”, talvez só o soubessem já em alto mar, ao momento de lêr a carta de prégo que contem as ordens do dictatorial, que o cathechismo legalista nos faz tolerar !<sup>28</sup>

A notícia comenta os boatos, publicados na imprensa da capital federal, de que “...a bordo do «Andrada» iam presos politicos, que a clemência do Presidente desterrará para longínguas paragens...”<sup>29</sup> Este legítimo e constitucional uso de uma nave de guerra, divide seu lugar na primeira página deste periódico curitibano (que tinha, em média, apenas 4 páginas) com uma ampla cobertura da crise cubana. Também nos oferece o “Andrada” a oportunidade de ter uma visão mais próxima do tratamento relegado à marinha nacional, neste momento...

Eis a que o governo reduziu os navios da nossa brilhante marinha, depois de a haver desmantellado vendendo os seus mais modernos especimens de construção naval : - a um presidio sujo e infecto ; condenando a sua luzida officialidade á missão de carcereiros.

---

<sup>27</sup> MAIS navios vendidos!! **A Republica**. Curitiba, 23 de mar. 1898. p.1.

<sup>28</sup> É DELÍRIO ?!... **A Republica**. Curitiba, 04 de fev. 1898. p.1.

<sup>29</sup> Id.

(...)

Para demonstrar como o dr. Prudende de Moraes pensa reduzir os seus adversarios politicos, vencendo-os pelo assassinato lento, basta dizer que o Andrada não é mais hoje que um gabinete bacteriologico com a competente cultura dos germens inficiosos [sic].

O beriberi já atacou a guarnição que baixa ás dezenas para as enfermarias.

O capitão Maranhão, por estar atacado desta enfermidade, teve de ser conduzido em padiola para o Supremo Tribunal Federal e, com certeza, dentro de poucos dias os demais desterrados estarão atacados da mesma enfermidade.<sup>30</sup>

A matéria foi extraída do jornal paulista “A Nação”, que por sua vez a obtivera do “Jornal do Brasil”, que tinha conseguido infiltrar um de seus repórteres no cruzador “em meio de varias pessoas, homens e senhoras,”<sup>31</sup> a maioria familiares dos desterrados.

O exterior é de navio sujo, proprio de barco que tomou carvão e segue viagem.

Pobre cruzador improvisado ! Há muito tempo que lhe falta um pouco de pintura, que não se regateia nem nos navios mercantes.

(...)

Em toda parte sente-se uma exalação pestilencial de logar que não é lavado, nem sequer varrido.

Tivemos, durante a visita o lenço no nariz pois que d’outra fôrma era impossivel resistir aquellas exalações pestilenciaes.

(...)

Em toda a parte há ausencia completa de hygiene, e até de limpeza mais barata e elemental.

Vimos uma toalha (...) e não pôde o nosso companheiro resistir á tentação de tomar um pedaço já despregado, como prova testemunhavel do cuidado de bordo.

(...)

A nossa digna e brilhante officialidade, tão estimada em nossa sociedade, sentar-se ali perto daquelle panno immundo e repulsivo ?

Tomamos também uma bolacha (...) a respeito da qual um dos desterrados, com grande stoicismo, nos disse : «É um novo systema de calçamento; que poderá servir para os planos da prefeitura municipal.»

(...)

Toalha e bolacha serão hoje expostos em nosso escriptorio.<sup>32</sup>

Servindo como transporte e prisão política, o “Andrada” era, na verdade, um ex-navio de passageiros, comissionado para a marinha de guerra. Mas, para os vários jornais que reproduziram o longo texto do repórter do “Jornal do Brasil,” ele podia muito bem representar o estado de um governo contra o qual se posicionavam, apesar de concluir-se o texto com garantias de uma incontestável neutralidade “e sem premeditação partidária, que não temos, pois detestamos política.”<sup>33</sup> Continuava, aqui, o navio de guerra sendo usado como exemplo de nacionalidade, até quando ambos são alvo de desprezo.

### 1.3 – CRISE E GUERRA

E enquanto a crise institucional brasileira coincidia com o momento de novas eleições presidenciais, a crise cubana continuava a receber uma cobertura quase diária.

---

<sup>30</sup> NO “ANDRADA”. **A Republica**. Curitiba, 07 de abr. 1898. p.1.

<sup>31</sup> Id.

<sup>32</sup> Id.



Nesta, em princípios de fevereiro, e em meio aos desmentidos de que uma frota americana estivesse a caminho do Caribe, existe a confirmação da entrada em cena de um personagem com uma rápida, mas marcante, passagem na encenação que se iniciava, a primeira de muitas no século que estava para começar, entre os Estados Unidos e a ilha de Cuba...

A chegada da esquadilha alemã a Havana precipitou a partida do cruzador americano “Maine” para aquele porto. Acredita-se agora ser inevitável a intervenção do presidente MacKinley, para a pacificação de Cuba.<sup>34</sup>

Esta nota encima uma outra, na qual aparecem as repercussões em Havana...

Causou grande excitação popular a notícia próxima chegada [a Havana] do cruzador americano “Maine”.

O Dr. Congosto, secretario do governo autonomo de Cuba, tem providenciado afim de impedir manifestações hostis contra os americanos.<sup>35</sup>

E em Madrid...

O ministro da marinha mandou preparar uma esquadilha que partirá para New York afim de pagar a visita do couraçado norte-americano “Maine”.

Esta resolução [sic] do governo entretanto não diminue [sic] a excitação dos hespanhoes contra o presidente MacKinley, pois julgam que a ida do poderoso vaso de guerra a Havana tem intuitos hostis.<sup>36</sup>

Lançado ao mar em 1890 e entrando em serviço em 1895, o “U.S.S. Maine” era o resultado de uma campanha jornalística que dominara a imprensa americana durante a década de oitenta do séc. XIX, lamentando a posição de inferioridade da marinha americana diante das potências européias.<sup>37</sup> Não havia implícito nenhum desafio à supremacia européia no mar, mas apenas (essa era a idéia aparente) um desejo de fortalecer a defesa continental.<sup>38</sup> Dois navios de grande porte, capazes de competir com os encouraçados europeus, foram ordenados ainda naquele ano: o “Maine” e o “Texas”.

---

<sup>33</sup> Id.

<sup>34</sup> QUESTÃO cubana. **A Republica**. Curitiba, 04 de fev. 1898. p.1.

<sup>35</sup> Id.

<sup>36</sup> Id.

<sup>37</sup> Nesta época, também a Marinha Imperial Brasileira era muito melhor equipada que a americana, tanto em número quanto na qualidade dos seus navios, o que em parte permitiria à República Velha, durante o episódio da crise em Cuba, ver-se na situação (hoje inconcebível) de ajudar os Estados Unidos com navios de guerra para fortalecer a sua posição na eventualidade de um confronto com a Espanha.

<sup>38</sup> Era uma crise semelhante àquela que, no século anterior, levava à construção das 6 fragatas de Humphreys (Joshua Humphreys, arquiteto naval de Philadelphia), construídas para proteger as rotas comerciais americanas, mas somente depois de intermináveis discussões no Congresso: “Constitution”, “President”, “United States”, “Chesapeake”, “Constellation” e “Congress”. Com elas, os Estados Unidos venceram sua campanha contra os piratas da Costa Bárbara e, depois, obtiveram vantagens na guerra de 1812 contra a Inglaterra. Mas, apesar disso, essa condição de despreparo das forças militares foi constante durante todo o dezenove e além, resultado de uma luta entre as necessidades do Estado e os desejos dos grupos conservadores em limitá-lo e negar-lhe recursos. Esse “problema” continuou recorrente no sistema

Projetados independentemente e com especificações diferentes,<sup>39</sup> eles estariam entre os primeiros da chamada “Nova Marinha”, que deveria ser construída inteiramente nos Estados Unidos, para garantir a completa auto-suficiência do país como poder naval em ascensão. Originalmente classificado como cruzador-couraçado,<sup>40</sup> o “Maine” era semelhante em seu desenho ao couraçado brasileiro “Riachuelo” (encomendado na Inglaterra, em 1883, para a Marinha Imperial), o que colocava como uma das unidades mais potentes do mundo, quando de sua construção. Ele possuía um desenho baseado no princípio das torres assimétricas, em *échelon*, desenvolvido por Benedetto Brin e inaugurado na classe de couraçados italianos “Duilio” e “Italia”.<sup>41</sup> Esta configuração teve uma efêmera popularidade mas, no final dos anos noventa do séc. XIX, já havia sido abandonada. Neste sentido, a Armada Espanhola foi beneficiada pois, sem os recursos necessários para substituir com grande frequência os seus navios, sequer havia chegado a adotar este sistema, passando direto para estruturas mais avançadas em seus couraçados do período. Mas, embora já obsoleto para confrontações diretas, e um candidato provável para ser sucateado nos anos seguintes, a construção relativamente recente<sup>42</sup> e a boa aparência do “Maine” o tornavam perfeito para missões diplomáticas ou de intimidação.

E foi nessa função que ele partira para Havana, em fins de janeiro de 1898, sob o comando do veterano capitão Charles Dwight Sigsbee<sup>43</sup> e com a missão anunciada de, em caso de necessidade, resgatar cidadãos americanos ameaçados pelas condições instáveis de Cuba. Suas ordens eram de fazer uma visita amistosa e dentro do protocolo, ainda que os tripulantes fossem proibidos de deixar o barco, e os oficiais pudessem

---

de alocação de fundos da república americana, embora tenha sido “resolvido” com o advento da Guerra Fria, pela política de “economia de guerra” permanente.

<sup>39</sup> O “Texas” deveria ser o mais pesadamente blindado e armado, enquanto o “Maine” deveria ter maior alcance, portanto possuiria mais depósitos de carvão, um detalhe de desenho que contribuiria de forma importante no futuro desenrolar dos eventos.

<sup>40</sup> Em inglês, *Armoured* ou *Protected Cruiser*, termo genérico que se referia a qualquer embarcação do tipo cruzador que tivesse ainda uma blindagem protetora significativa.

<sup>41</sup> Neste sistema, todo o armamento principal do navio podia ser apontado pela proa ou pela popa, assim como pelos costados, uma vez que as torres estavam fora da linha da meia nau e dispostas na diagonal.

<sup>42</sup> A vida útil deste tipo de embarcação, durante o séc. XIX e início do XX, era muito reduzida, devido à contínua obsolescência promovida pela corrida tecnológica. Este estado de coisas seria completamente invertido no final do séc. XX, quando os grandes navios atingiriam um tal custo que retomariam a prática ancestral do uso prolongado. O atual H.M.S. *Invincible*, por exemplo, já passou dos 30 anos de uso (e deve durar mais 10, pelo menos), enquanto seus homônimos do dezenove e começo do vinte, todos tiveram vida curta (ou sendo sucateados, ou afundados em combate). E o mesmo pode ser dito dos grandes navios americanos, todos atualmente com vida média de mais de 40 anos.

<sup>43</sup> Que, além de oficial naval, era também escritor, explorador e inventor de relativa fama, responsável por experiências acústicas no fundo do mar, patrocinadas pelo colega Alexander Graham Bell (na época, presidente da National Geographic Society).

fazê-lo apenas em trajes civis, para evitar maiores problemas. Enquanto a crise entre os dois países se acentuava com a expulsão do ministro (embaixador) espanhol nos Estados Unidos, Henrique De Lome, por alegadas ofensas ao povo americano e ao presidente McKinley, a presença do “Maine” prosseguia aparentemente tranqüila. Sem maiores provocações ou incidentes a registrar quando à presença do navio em águas cubanas, os periódicos deixaram-no de lado, uma notícia menor diante de eventos mais merecedores de atenção – o que ele talvez realmente fosse, até a noite de 15 de fevereiro.

Até esse momento, no entanto, a cobertura de que os leitores curitibanos são testemunhas era irregular. Notícias internacionais tinham muito menos peso, pelo menos no periódico “A Republica”, do que longos editoriais diários de contestação do governo Prudente de Moraes. Esta atitude, arvorando-se em defensor da dignidade do país ante os excessos do governo, é condizente com a posição deste matutino, como órgão do Partido Republicano. Assim, é compreensível que a notícia da chegada do navio ao porto de Havana só tenha sido dada no exemplar do dia 4 de fevereiro, junto da nota de sua partida de Key West,<sup>44</sup> apesar de sua chegada ter se dado no dia 25 de janeiro. Isto só vai mudar quando o que parecia uma visita cerimonial transforma-se primeiro em tragédia e, depois, em estopim para uma guerra.

Começou na noite do dia 15, quando a silhueta baixa e longa do “Maine” compunha, no dizer de um de seus oficiais: “A mais perfeita cena de paz e repouso que poderia ser imaginada.”<sup>45</sup> O navio continuava ancorado perto da bóia de atracação n<sup>o</sup> 4, em uma das mais movimentadas áreas do porto, bem próximo do cruzador espanhol “Alfonso XII” quando, às 9:40 da noite, uma violenta explosão nos seus *decks* inferiores partiu seu casco ao meio, matando instantaneamente mais de três quartos dos 354 tripulantes.<sup>46</sup> As embarcações próximas, incluindo o navio de guerra espanhol, prestaram imediato socorro às vítimas, lançando suas lanchas para recolher os sobreviventes. A maioria foi transportada para o vapor “City of Washington”, incluindo o capitão Sigsbee que, neste momento, adotou uma atitude conciliatória, escrevendo imediatamente para o secretário da marinha John D. Long e para o presidente

---

<sup>44</sup> Arquipélago mais ao Sul da Flórida, próximo de Cuba, para onde o “Maine” havia sido enviado ao final do ano anterior, a fim de ficar pronto para uma reação rápida, se necessário.

<sup>45</sup> ALLEN, Thomas B. **Remember the Maine?** In: NATIONAL GEOGRAPHIC, vol. 193, no. 2, 1998.

<sup>46</sup> Na época, foram registrados 252 mortos iniciais, com mais 8 que morreram mais tarde, nos hospitais. Mas o número cresceu para 266 com o tempo, devido ao acréscimo de pessoas como o tenente John Blandin que, apesar de ter sofrido apenas uma pancada na cabeça durante a explosão, morreu alguns meses depois, sendo o seu nome acrescentado ao das baixas (incluindo uma inscrição desajeitada no

McKinley, pedindo cautela em quaisquer acusações. Mais tarde ele admitiria que desde logo acreditou ter sido a explosão causada por uma mina, uma suspeita que não apenas era compartilhada pelos editoriais dos jornais de maior circulação nos Estados Unidos, como também foi corroborada pelos resultados das investigações realizadas pela junta de inquérito da marinha americana, enviada às pressas para Havana. Tornado conhecido em 22 de março, esse relatório declarava que o “Maine” havia sido afundado pelo uso de uma mina, embora concedesse que os culpados não podiam ser estabelecidos – exceto, é claro, que todos pareciam saber a quem culpar.

Apesar de não haver interesse por parte da Espanha em promover um conflito com os Estados Unidos, e dos únicos beneficiários possíveis serem os rebeldes cubanos, cuja causa podia vir a esvaziar-se com a autonomia concedida pelo governo espanhol. E apesar também de ser absurda a idéia de minar a parte mais movimentada de um porto importante, igualmente freqüentada por navios espanhóis e de não terem sido encontrados pelos investigadores americanos (sequer foram procurados) vestígios de tal artefato.<sup>47</sup> Tendo sido os resultados do próprio inquérito incapazes de oferecer evidências para estabelecer quaisquer culpados e, ademais, reconhecendo o quão comuns eram os acidentes nos depósitos de carvão.<sup>48</sup> Apesar de tudo isso, não houve quaisquer dúvidas de que se tratava de *treachery* por parte dos *spanish brutes*, como já vinham anunciando as manchetes na campanha promovida pelo “New York Herald” de Joseph Pulitzer e pelo “New York Journal” de William Randolph Hearst, conhecidos como *The Yellow Kids*<sup>49</sup> na imprensa americana. Esses dois periódicos americanos, rivais tanto na luta pelo público como no uso da mesma linguagem jornalística, estiveram entre os mais eloqüentes criadores de uma imagem hedionda para a Espanha, convertendo-a não em um inimigo, mas na alegoria de um monstro.

Essa prática por certo não constitui, em si, uma novidade absoluta. Mas a escala em que se deu esse processo midiático de inimização merece ser registrada, pois estabelece um momento em que é ultrapassada a fronteira do “milhão de cópias” vendidas da edição de um único periódico. Coisas como o grito de guerra americano, “Remember the Maine – To Hell with Spain!” (“Lembrem-se do Maine – ao Inferno

---

monumento) por iniciativa de sua filha, que declarou ter sido a sua morte uma decorrência daquele ferimento.

<sup>47</sup> Na época, esse tipo de arma seria um grande receptáculo de madeira, com pontões magnéticos e fios para ligá-lo ao disparador, que teria de estar nas proximidades.

<sup>48</sup> Naquele mesmo ano havia sido publicado um relatório da marinha, dando conta de acidentes que tinham sido evitados no “New York” e no “Cincinnati”.

com a Espanha!”),<sup>50</sup> usado por Hearst como frase símbolo de sua campanha pela guerra, foram também mais do que manchetes de jornal, tornando-se itens do que, em fins do século XX, seria inquestionavelmente classificado como “cultura pop”: “Everywhere, americans were remembering the «Maine». The battle cry rang from pulpits and podiums. Peppermint candies carried the message. Music hall singers crooned «My Sweetheart Went Down With the Maine.»”<sup>51</sup>

O que podia ter sido um acidente e que, mesmo não sendo, não podia ser imputado a quem quer que fosse, tornara-se uma história de sucesso nacional, produto mais vendido de uma sociedade na qual até abstrações como o patriotismo convertiam-se em objeto fabricável e comercializável. Conhecedor disso, William R. Hearst,<sup>52</sup> a quem devemos a alcunha de “brutos” para os espanhóis, proferiria com absoluta lucidez e sem fazer uso de clarividência: “Vocês providenciam os canhões, que eu providencio a guerra!”

Menos (ou mais) privilegiados, os leitores da “Republica” foram poupados do contato direto com a campanha jornalística que assolava os Estados Unidos, pois esta tinha, ainda, como ser reconhecida como o grande assunto, o verdadeiro evento a desenrolar-se naquele momento. O que poderia, muito mais tarde, ser reconhecido como propaganda, ainda não tem nome para vir a ser considerado pauta de um periódico no extremo sul do continente americano – a guerra era o assunto, e não os seus fomentadores. Assim, as notas internacionais da “Republica”, a partir de 31 de março, descrevem o pedido americano à Espanha de “20 milhões de dollars como indenização pelo desastre do «Maine»,” assim como dão conta da compra de couraçados e cruzadores por parte do governo espanhol junto à Itália,<sup>53</sup> mas nada falam da influência dos magnatas da imprensa na promoção do conflito. Esse detalhe mostra-nos um pouco da razão mesma da eficiência com que se deu a ação de Pulitzer e Hearst: a transparência da publicação jornalística, conferindo legitimidade ao que não chegava sequer a ser um mero boato, e sim uma disputa mercadológica. Isso se dá mesmo quando o próprio caráter competitivo gera um constante atrito entre os produtores desta

---

<sup>49</sup> O termo se refere à expressão *yellow press* (imprensa amarela), usado para designar os tablóides sensacionalistas do período.

<sup>50</sup> Uma citação que remete a outra guerra americana, aquela que culminou com a formação do Texas (então uma república independente): “Remember the Alamo” (“Lembrem-se do Álamo”).

<sup>51</sup> ALLEN. Op. cit., p. 109.

<sup>52</sup> Talvez mereça ser lembrado, aqui, o quão emblemático é este personagem. Mais até do que Pulitzer (que atualmente nomeia um dos mais cobiçados prêmios do jornalismo mundial), William Randolph Hearst tornou-se uma figura lendária da cultura americana a ponto de ser usado por Orson Welles para criar o personagem central de seu filme “Cidadão Kane”.

linguagem descritiva da realidade, anulando o efeito das críticas mútuas (entre a imprensa “séria” e os *yellow kids*, ou mesmo entre estes dois, isoladamente) e contribuindo para criar uma imagem caótica que é, afinal, aquilo com que os múltiplos entendimentos de mundo podem ser criados, então como hoje, inclusive na História. Assim resumido, o trabalho desses órgãos de mídia (em todas as suas variações) era e é passível de ser descrito como um direcionamento de olhares, tanto de seus contemporâneos quanto daqueles que os procuram para reconhecer fragmentos do passado. Por vezes, pode se tratar de mero ilusionismo, convergindo o foco para um ponto a fim de deixar passar o resto, mas a limitação disso decorrente não é maior do que aquela oferecida pela própria escolha do olhar, que direciona qualquer perspectiva.

Ao deixar passar o fenômeno de mídia que, posteriormente, seria considerado o verdadeiro evento dessa guerra improvável, a imprensa que recolhe à distância os estilhaços desse conflito nem por isso deixa de oferecer munição para a imaginação de seus leitores, descrevendo a possibilidade da invasão da ilha de Cuba e, no caso da extensão da ação americana às Filipinas, uma resposta provável da Espanha, provocando uma insurreição no sul dos Estados Unidos, onde a população fosse de maioria hispânica. Tal idéia exagerava em demasia o poderio espanhol, mas acertava ao mencionar o, então pacífico, arquipélago das Filipinas, como um possível alvo das ambições americanas.<sup>54</sup> A esse respeito, a “*Republica*” também informa seus leitores que, esperando uma intervenção, o governo espanhol havia já ordenado a melhoria das fortificações do porto de Manila, e se preparava para enviar tropas para fortalecer a sua guarnição nas ilhas. Medidas aparentemente lógicas, mas cuja executabilidade dependia muito mais do que simplesmente da intenção, pois envolvia a movimentação de tropas em escala global, o que, no mínimo, demandaria uma longa preparação, e tempo era algo que os Estados Unidos não dariam aos espanhóis. Depois que seu ultimato exigindo a independência de Cuba teve como resposta a expulsão do embaixador americano em Madrid, dia 21 de abril McKinley ordenou um bloqueio naval da ilha,<sup>55</sup> o que já constituía um ato de guerra, e foi amplamente aprovado pelo Congresso.

---

<sup>53</sup> NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 31 de mar. 1898. p.1.

<sup>54</sup> Desde a anexação do antigo reino do Havaí, os Estados Unidos tinham mantido uma política de expansão de sua influência no Pacífico. As Filipinas, colocadas como estavam, entre os impérios japonês, chinês e russo, dariam o controle de uma região estratégica, da qual seria possível orquestrar intervenções em quaisquer das nações menores (como o império da Coreia, ou o Sião), assim como manter uma presença visível diante das demais potências tanto regionais como coloniais.

<sup>55</sup> Uma prática que se tornaria curiosamente recorrente, ecoando crises outras em tempos futuros, como o caso da Crise dos Mísseis em 62, quando a mesma atitude foi tomada pelo então presidente Kennedy.

Já não ha mais recuo possivel entre as duas poderosas potencias, até aqui amigas, – d’ora em diante belligerantes.

Cessaram as discussões calmas e ponderadas da diplomacia, as trocas de notas e a actividade dos meios suasorios das chancellarias. Tocou a vez dos canhões fallarem, e direito se direito houver, será vomitado de envolta com os vermelhos fragmentos da metralha e estabelecido pela eloquencia brutal do mais forte.

Lamentavel !<sup>56</sup>

Uma consideração cujo tom, em breve, não encontraria mais ecos nas edições desse periódico, daí por diante dominadas pelo espírito pan-americanista.

MacKinley, o eminente estadista continuador das gloriosas e immortaes tradições do povo norte-americano, com admirável energia e decisão acaba de collocar-se ao lado de Cuba para defender sua independencia contra dominio hespanhol.

(...)

O conjuncto de nossos antecedentes historicos impõe-nos o dever de encarar toda a intervenção européa nos negocios internos das nações americanas como contraria aos interesses da Humanidade nesta parte do globo, e consideral-a ainda offensiva á moral internacional.

Nosso empenho (...) consiste em trabalharmos pelo advento da completa libertação territorial da America do predomínio europeu...

(...)

Os Estados-Unidos (...) darão por finda sua incomparavel missão quando cessar inteiramente toda a occupação européa neste continente, cabendo então ao Brazil, completar sua grande obra pelo concurso de suas forças á independencia das Guyanas.<sup>57</sup>

Formalmente a declaração de guerra viria no dia 25 de abril, pouco mais de dois meses depois de um incidente que começou com elogios ao pronto socorro das autoridades espanholas do porto de Havana, e acabou se tornando estopim para uma guerra de dimensões planetárias. Travada no Atlântico e no Pacífico, em pontos distantes dezenas de milhares de milhas uns dos outros, esta guerra mundial foi a primeira afirmação dos Estados Unidos como potência, confrontando sua recém modernizada marinha com a grande mas, em parte obsoleta, Armada Espanhola.

#### 1.4 – GUERRA MUNDIAL

As notas internacionais do dia 30 de abril informam a “Fala Do Throno” espanhol, onde a Rainha Regente, D. Maria Christina<sup>58</sup> agradecia “a intervenção do Papa e das potências amigas para resolver o conflito com os Estados-Unidos,” mas explicava que “a moderação de conducta da Hespanha e a vontade de Cuba (...) não puderam conter as paixões e odios desencadeados.”<sup>59</sup> Em sua fala, o ministro Sagasta acrescentou que: “Fizemos em relação a Cuba toda a sorte de concessões compatíveis com a honra nacional. Agora, perante os ultrages [sic] que nos atiram, precisamos da

---

<sup>56</sup> BLOQUEIO. **A Republica**. Curitiba, 24 de abr. 1898. p.1.

<sup>57</sup> A AMERICA para os americanos. **A Republica**. Curitiba, 26 de abr. 1898. p.1.

<sup>58</sup> Rainha viúva, regente para o seu filho, Alfonso XIII.

<sup>59</sup> ESTADOS-Unidos e Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 30 de abr. 1898. p.1.

união dos espanhóis.”<sup>60</sup> E este apoio não lhe faltou, pois nas ruas e praças das cidades espanholas era “extraordinario o movimento de povo (...) dando morras aos Estados-Unidos e vivas á Hespanha. A multidão pede a declaração de guerra imediata. (...) Grande numero de voluntarios tem-se alistado nos diversos corpos.”<sup>61</sup>

Mensurável por meio destas manifestações de apoio incondicional ao governo, a popularidade dessa guerra entre os espanhóis teve, no entanto, vida curta. Enquanto as unidades da Armada Espanhola estavam ainda sendo preparadas para o combate,<sup>62</sup> confiantes que as suas análogas americanas também deviam estar passando pelo mesmo processo, o “Esquadrão Asiático” do comodoro Dewey fez a sua aparição inesperada no porto de Manila. O desastre militar que se seguiu esvaziou a moral da Espanha e o apoio popular do governo Sagasta, determinando de um só golpe a direção que a guerra seguiria a partir de então.

No momento em que os leitores da “Republica” estavam ainda sendo informados do conteúdo do ultimato de McKinley, este outro elemento da estratégia americana já estava sendo posto em prática, para só fazer-se conhecido por intermédio de uma nota na seção “Telegrammas”...

Foi destruída a esquadra hespanhola das Filippinas no combate de Manilla ; em seguida os americanos intimaram o general Primo Rivera á render-se e, como se recusasse, bombardearam Manilla e Cavite.

Segundo os últimos telegrammas estas duas cidades eram vastas fogueiras ateizadas por bombas de dynamite e petroleo.<sup>63</sup>

Apenas uma semana depois os olhares periféricos teriam acesso a informações mais detalhadas do que os pragmáticos relatórios americanos, através de matérias extraídas dos jornais madrilenos:

Não restam duvidas sobre o desastre de Manilla.

A primeira notícia recebida a respeito era confusa, e enviamol-a tal qual a ouvimos em diversas redacções.

No ministerio da marinha as informações eram colhidas difficilmente. Não se negava o desastre, affirmando-se entretanto que a esquadra hespanhola lutara com heroismo, sendo de lado a lado consideraveis as perdas.

---

<sup>60</sup> Id.

<sup>61</sup> ESTADOS-Unidos e America. **A Republica**. Curitiba, 01 de mai. 1898. p.1.

<sup>62</sup> Era preciso não apenas carregar os depósitos de carvão, de munição e de suprimentos, como também garantir e despachar ordens para o reestoque dos mesmos durante o percurso (se necessário) e no ponto de destino (para garantir a utilidade dos navios, quando chegassem); além disso, os comandos e tripulações precisavam ser designados, com suas respectivas diretivas de combate e posicionamentos dentro do quadro tático das frotas; até mesmo a pintura dos navios precisava ser mudada, para as suas “cores de combate” (nessa época já padronizadas nas marinhas de todo o mundo para um cinza que visasse dificultar a aquisição de alvo por parte do inimigo), embora esse último aspecto tenha sido negligenciado pelos espanhóis – não pelos americanos.

<sup>63</sup> TELEGRAMMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de mai. 1898. p.1.



O povo, entretanto, que a pouco e pouco se fôra reunindo, lamentava o insucesso das armas hespanholas, e pelas evasivas dos boletins dos jornaes foi firmada a convicção de que se tratava de um grande desastre.<sup>64</sup>

Publicada na “Republica” em 8 de maio, esta longa matéria transcrita dos periódicos espanhóis do dia 2, oferece uma visão da imprensa de Madrid, que é totalmente diversa em relação àquela que seria de se esperar a partir da imagem previamente observada nos Estados Unidos. Não há indignação dirigida contra o que se constitui em um ataque de surpresa, de uma frota totalmente preparada, em um domínio espanhol milhares de milhas distante das costas americanas, o que poria em dúvida a honestidade de suas iniciativas de paz.<sup>65</sup> Não há edições extras com especulações, clamando pela vingança contra os americanos. Em vez disso, os próprios jornais, aparentemente sem outras fontes de informação que não o governo espanhol, contribuem para prorrogação da aceitação do desastre, com a qual o governo Sagasta procurava, talvez, ganhar tempo para pensar no que faria em seguida...

Á tarde, o governo comunicou á imprensa que no combate haviam sido avariados os cruzadores “Reina Maria Christina” e “Antonio Ulloa” ; confirmava que o “Don Juan d’Austria” perdera-se por incendio e acrescentava que os americanos tiveram grandes perdas sem aliás ennumerar-as.  
(...)

Ás 8 horas da noite, alguns jornaes affixavam em boletim telegramma dizendo que morrera heroicamente em combate o comandante do cruzador “Reina Maria Christina”, D. Luiz Cadarza. Este boletim produziu sensação e fez irromper a colera popular. O povo mais convencido ficou de que se tratava de um desastre irreparável. De todos os lados só se ouviam gritos de “abaixo Sagasta”, a quem se accusava de unico culpado da desgraça.

(...)

Á meia noite, reuniu-se o ministerio sob a presidencia da rainha regente para apresentar os telegrammas recebidos de Manilla. O Sr. Sagasta disse que na emergencia actual, diante da reviravolta da opinião, cumpria-lhe apresentar pedido de demissão collectiva, Sua Magestade [sic] respondeu que não aceitava o pedido.<sup>66</sup>

A matéria descreve dramaticamente as cenas na capital da Espanha, pontuadas hora a hora, culminando na leitura, às duas horas da madrugada, do telegrama do contra-almirante Montojo, detalhando a batalha contra as forças do comodoro Dewey:

Á meia-noite de hontem, a esquadra inimiga forçou a entrada da bahia, apesar do vivo fogo das baterias de terra que lhe não causaram nenhum mal.

---

<sup>64</sup> GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 08 de mai. 1898. p.1.

<sup>65</sup> O ataque americano em Manila deu-se apenas 5 dias depois da declaração de guerra, tempo relativamente curto até mesmo para a simples travessia até as Filipinas, supondo-se que todos os navios já estivessem reunidos e prontos, somente esperando as ordens para a partida (vale ressaltar que as frotas de então envolviam embarcações de apoio ainda mais lentas que os grandes navios de guerra do período). A própria logística de um ataque como este levaria um tempo considerável para ser planejada, denunciando que as operações efetivas de guerra, por parte dos americanos haviam começado muito antes, enquanto os espanhóis ainda depositavam confiança nas iniciativas de paz do Papa Leão XIII ou do Kaiser Guilherme II. Baseado em Nagasaki, no Japão (cidade que, em uma outra guerra, receberia uma visita diferente, por parte das forças americanas), o Esquadrão Asiático foi transferido para Hong Kong logo após o comodoro Dewey assumir o comando, em 1º. de Janeiro de 98, ficando assim em posição para realizar o ataque às Filipinas tão logo começasse a guerra.

<sup>66</sup> GUERRA hispano-americana... Op. cit.

Dentro da baía travou-se rápida a acção com os navios do meu comando, cruzadores protegidos de 1ª classe “Isla de Cuba” e “Isla de Luzon”; cruzadores de 1ª classe não protegidos “Castillo” e “Reina Cristina”; cruzadores de 2ª classe não protegidos “Antonio de Ulloa”, “Juan d’Austria” e “Velasco”; canhoneiras<sup>67</sup> de 2ª classe “Quirós”, “Villalobos”, “Manileno”, “Mariveles”, “Mindaná”, “Panay”, “Albay”, “Calamiane”, “Leyte” e “Araya”.<sup>68</sup>

Aos primeiros tiros do inimigo, que convergiram para o “Reina Christina”, onde tinha hasteado o meu pavilhão, ateou-se fogo no navio, e vendo-o perdido, passei-me para o “Isla de Cuba”.

Deste cruzador, assisti também ao incendio do cruzador “Castilla”. Ordenei então que se retirassem para a enseada de Bacollor os nossos navios avariados, afim de evitar que fossem aprisionados. Mais tarde (...) mandei pô-los a pique, preferindo esse prejuízo ao aprisionamento. Sofremos nas guarnições e officialidade perdas sensíveis, que por enquanto [sic] não posso precisar.<sup>69</sup>

Nesta descrição sucinta da batalha de Manila, o contra-almirante Montojo não fala de um engajamento direto entre seus navios e os americanos, parecendo ao contrário ter limitado sua acção à transferência das seus emblemas de comando de um navio para o outro, assim como ao afundamento de seus próprios cruzadores. Mas não é injustificável que assim fosse, pois um navio de guerra do séc. XIX não é uma máquina fácil de ser posta em movimento, e menos ainda em combate. Tão distante da zona principal de conflito, e estimando erroneamente o tempo para a chegada de qualquer frota americana, as forças espanholas foram tomadas de surpresa pelo ataque e a pouca resistência que puderam oferecer não representou nenhum risco para o “Esquadrão Asiático” de Dewey.

Com a destruição de sua frota do extremo oriente, a esperança espanhola de tornar o conflito custoso demais para os americanos, e assim levar a um eventual cessar-fogo, começava a desfazer-se. A perda dos navios propriamente ditos não era, em si, irremediável, mas representou um choque na moral do povo espanhol, logo nos primeiros dias da guerra, parecendo anunciar-lhes que a disparidade entre as duas forças não poderia ser superada. E essa sensação só seria exacerbada com as notícias do bombardeio de Manila, aumentando ainda mais os protestos e motins, e culminando com a decretação do “estado de sítio” pelo governo espanhol.

Nos dias que se seguem os jornais brasileiros publicaram, por determinação oficial, os “termos da neutralidade”, isto é, as regras de conduta esperadas,

---

<sup>67</sup> Embarcação de pequeno porte com armamento principal constituído de um ou mais canhões, cuja função era menos tática que diplomática (ver cap. 2).

<sup>68</sup> O termo “cruzador protegido” é uma tradução livre da expressão *protected cruiser* e aqui recebe um adendo classificatório que merece ser explicado: essa é uma terminologia típica do dezenove, visto que nomeia uma classe intermediária de navios, que não teria muita longevidade – ela diferenciava entre os cruzadores mais novos, que já haviam sido construídos com reforços (courças) em seus costados, daqueles mais antigos, que datavam da família tecnológica anterior. Já no séc. XX, esse jargão seria abandonado, assim como a própria designação por de 1ª e 2ª classes, substituída por *heavy* (pesado) e *light* (leve).

<sup>69</sup> GUERRA hispano-americana... Op. cit.

principalmente das cidades portuárias, quanto ao trato de nacionais pertencentes às nações beligerantes. Entre as condições especificadas está o tempo que navios de um dos países em guerra deveria esperar confinado em um porto ao qual desse entrada, caso deste porto partisse um navio de nacionalidade inimiga. São detalhes como este, enumerados na ampla lista, com dezenas de artigos e publicada em partes devido à sua extensão, que resumem para as populações de regiões relativamente pacíficas, um pouco das regras pelas quais essa guerra se exercia, sob a aparência caótica de seus combates. Ou talvez seja melhor dizer o contrário: procuram encobrir, com uma aparência de ordem civilizada, o verdadeiro caos que representam. Este é amplamente reconhecível quando começam a multiplicar-se as versões do mesmo evento, registradas ao lado uma da outra nas mesmas colunas de jornal.

Assim, a pequena vitória espanhola, evitando a primeira tentativa de desembarque em Porto Rico, recebe um grande destaque nos jornais de Madrid, onde se noticiou que

Em todas as cidades da Hespanha, fazem-se festas entusiásticas, celebrando a victoria obtida contra a esquadra americana no bombardeio da praça de S. João de Porto Rico.

A «Gazeta de Madrid» publica a parte official do comandante da praça, affirmando de maneira absoluta o triumpho completo das fortalezas.

Os jornaes celebram com artigos encomiasticos [sic] este feito de armas e cessaram por este motivo a critica acerba com que acompanhavam as operações, censurando os directores da guerra.

(...)

O governo enviou nota circular aos embaixadores das grandes potencias protestando contra o bombardeio (...) sem aviso previo, pois considera que a operação (...) é um ultrage [sic] aos principios consagrados em direito internacional.<sup>70</sup>

Os jornais americanos publicariam uma versão consideravelmente diferente, do almirante Sampson:

Comunico-vos que parte da esquadra do meu comando iniciou hontem de madrugada o bombardeio de S. João de Porto Rico. Informo-vos primeiro que antes dessa operação procurei e não encontrei a esquadra hespanhola.

O bombardeio durou tres horas e causou grandes prejuisos á praça desde as suas baterias até os pontos da cidade adjacentes aos fortes.

As fortalezas responderam ao fogo sem resultados dignos de menção. Apenas tivemos um morto e sete feridos a bordo do cruzador “New York”.

Affirmo-vos que não soffreram avarias os navios do meu comando que atacaram a praça.

(...)

As pontarias dos hespanhoes foram todas más.<sup>71</sup>

Como costumeiro, a fala do comandante americano foi pragmática, tornando vítimas em números friamente descritos e acentuando a força e a superioridade do conjunto de suas forças, sem se dar ao trabalho de falar na coragem de seus homens.

---

<sup>70</sup> GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 19 de mai. 1898. p.1.

<sup>71</sup> Id.

Esta é um mero detalhe, que parece de menor importância diante da necessidade de estabelecer a qualidade inigualável de sua tecnologia e estratégia. Não obstante, entre esses exemplares perfeitos da supremacia da indústria americana, de seu poder econômico e de sua infalível tecnologia, estavam navios como o “Albany” ou o “New Orleans”, originalmente conhecidos respectivamente como “Almirante Abreu” e “Amazonas”, cuja venda havia sido alvo de tantas críticas nos jornais brasileiros, alguns meses antes.

A disparidade entre as duas descrições é compreensível também pela diferença de perspectivas entre os americanos e espanhóis. Para estes, o encontro entre a fortaleza defensora de San Juan e as forças navais americanas pode ser lido como o símbolo de uma fútil mas heróica resistência, uma vitória solitária em meio a um conflito de resto humilhante.

No entanto, o que os porto-riquenhos celebraram ganha contornos menos glorificáveis, quando examinados mais detidamente. As origens dessa batalha em particular e dos seus resultados estão na resistência espanhola à invasão de Porto Rico. Os americanos haviam desembarcado três divisões de infantaria e cavalaria na costa sul da ilha, dirigindo-se rapidamente e praticamente sem oposição para tomar os povoados de Mayaguez, Utuado, Aibonito e Cayey. Com o controle da parte central da ilha, restava-lhes derrotar o último reduto da resistência espanhola no norte, em San Juan. O bloqueio naval do porto deveria estrangular as linhas de suprimentos dos defensores espanhóis, evitando a necessidade de um ataque direto que causaria muitas baixas. Sitiada, a cidade poderia ser levada à rendição pela simples tática da ameaça de bombardeamento ou, se necessário, pela aplicação sistemática deste recurso, garantindo uma vitória fácil graças à superioridade numérica e tecnológica. A única coisa que impedia o início imediato desta operação e a destruição da cidade histórica de San Juan, era a grande fortaleza que protegia o porto, o “Castilho de San Felipe del Moro”, cujos canhões mantinham os navios americanos ao largo e adiavam a queda da cidade. Datado da época da colonização (sua construção se iniciara em 1539) esse forte não era uma mera relíquia do passado, possuindo grandes e modernos canhões, além de um desenho atualizado que lhe garantiria pelo menos alguma chance de sucesso diante dos navios de guerra americanos – o suficiente para que o cálculo de custo-benefício alterasse a estratégia americana, pelo menos enquanto durasse a munição dos espanhóis.

Para conseguir esse adiamento do inevitável e comprar para a Espanha algum trunfo para as negociações de paz, o navio de suprimentos “Antonio Lopez” partiu de

Sevilla em 16 de junho de 1898. Ele era um “atravessador de bloqueios” de desenho clássico,<sup>72</sup> possuidor de uma certa notoriedade na marinha espanhola por ter sido o primeiro navio construído com casco de aço e um sistema de iluminação elétrica. Carregado de munições e suprimentos para guarnecer o forte, ele chegou à costa norte da ilha no dia 27 de junho, sendo imediatamente engajado pelo cruzador americano “U.S.S. Yosemite”, que estava em patrulha na entrada do porto. Para escapar do seu perseguidor, o capitão do “Antonio Lopez” decidiu-se por uma manobra arriscada: ele seguiu um curso que o levaria próximo de um perigoso recife próximo da entrada do porto, esperando que o maior calado do navio americano o impedisse de segui-lo. A ameaça realmente manteve os americanos à distância mas, como parece ter sido com tudo o mais nessa guerra, a sorte não favoreceu os espanhóis: navegando a todo vapor, o “Antonio Lopez” rasgou-se na ponta noroeste da Rocha Angelina, a ponta aparente do recife, visível sobre a arrebentação. Encalhando a apenas 800 metros da praia, o navio era um alvo fácil para os canhões do cruzador americano, mas a guarnição da fortaleza foi alertada pelo som da batalha no mar e respondeu ao fogo do “Yosemite”, forçando o navio americano a recuar. Nos três dias seguintes, o “Antonio Lopez” permaneceu ali encalhado e, durante esse tempo, soldados, marinheiros e moradores da cidade enfrentaram a arrebentação e a proximidade dos recifes para salvar a munição para “El Moro”. Em todos os barcos disponíveis, eles resgataram os canhões e balas, descarregando as caixas de armas e suprimentos em meio à maré e às ondas sobre chatas fluviais ou sobre os pequenos botes a remo dos pescadores locais.

Esta vitória, a missão cumprida do “Antonio Lopez”, que entregou as armas e salvou a cidade de San Juan de um ataque direto das forças americanas, continua a ser lembrada em Porto Rico até os dias de hoje, a despeito da posição da ilha, que permanece como uma possessão *de facto* dos Estados Unidos. Mas o que se apresenta com as cores da vitória para a resistência espanhola, pode parecer bem diferente para os “libertadores” americanos, que realmente não veriam nesse episódio nada mais do que um arranhão na esplêndida e brilhante couraça de seus navios, um mero senão na sua campanha triunfal. Mesmo assim, constitui um símbolo importante para o povo de Porto

---

<sup>72</sup> Em inglês, *Blockade Runner*, um tipo de embarcação muito bem sucedido nas guerras do séc. XIX, usado para atravessar as brechas nas frotas de bloqueio e manter os suprimentos para as guarnições defensoras de portos importantes. Como regra, seu desenho era esguio, com propulsão normalmente mista, a carvão e a vela, e com pouco armamento para garantir a um só tempo a velocidade, necessária à sua função, e o espaço para a carga. Embora tenham sido usados desde o início dos bloqueios navais como tática de guerra, esse tipo de navio ganhou popularidade nas guerras do Dezenove, graças à

Rico e marca a única vitória espanhola em uma guerra de resto sem esperança. Quanto ao navio responsável por esse efêmero momento de júbilo, ele ficou no recife mais alguns dias, até que outro cruzador americano terminou o trabalho iniciado pelo “Yosemite”; desta feita, tratava-se daquele que já havia sido o “Amazonas”, sob o seu novo nome: “New Orleans”.

Por menor que fosse, e não obstante sua pouca influência nas negociações que se seguiriam, esse momento de vitória foi, para a Espanha, merecedor de atenção pois demonstrava algo mais do que a constante sucessão de desastres militares daquela guerra indesejada; um alívio temporário para o orgulho nacional que, se não contribuiu realmente para deter o avanço do inimigo, pelo menos fez algo para erguer a moral das suas tropas e alimentar o mito da sua heróica resistência. De qualquer modo, já há algum tempo os telegramas que ofereciam informações sobre a luta haviam escasseado, e as notas que se referem a esta batalha perdem-se em meio às demais.

No campo dos olhares informados à distância, a guerra pareceu, neste momento, estabilizar-se sob o manto da eficiente tática de bombardeio e submissão, empregada já como hábito pelos americanos, fazendo frente à incapacidade espanhola de qualquer outra coisa que não a defesa sem muitas chances. Esta diminuição no ritmo das notas é análoga não a uma redução nos confrontos, mas a um desgaste midiático: uma superexposição do tema, exigindo uma correspondente mudança tática no âmbito da cobertura jornalística. Processos semelhantes deste ritmo flutuante de cobertura podem ser identificados em muitos outros conflitos igualmente midiaticizados, normalmente derivando suas manifestações de desinteresse não da intensidade dos combates, mas da sua repetitividade e da monotonia adicional de uma constante vitória. Sem as perdas que ajudariam a reinflamar a opinião pública, ou pelo menos que renderiam emocionantes manchetes, os jornais calam sobre esse assunto. Talvez fosse mais uma vez melhor inverter a equação, afirmando que, de fato, o que ocorre é um excesso durante a primeira fase, seguido de um período normal durante esses momentos de cobertura mais rarefeita.

Em todo caso, no paradigma de guerra americano, inaugurado na “Guerra Hispano-Americana”, ocorre um elemento adicional: a guerra é aqui um produto como outro qualquer, mensurável na qualidade e quantidade de suas vitórias, mais fácil de vender por elas, mas também sujeito às regras normais de publicidade. Se o número de

---

qualidade narrativa de suas empreitadas que, notadamente, envolviam uma luta solitária contra forças muito superiores e tinham ainda como objetivo trazer alguma forma de alívio às populações sob sítio.

mortos do inimigo é a medida do sucesso deste produto industrializado (a guerra) também é preciso lembrar do caráter familiar pelo qual o público alvo é visto, que torna impróprio uma constante repetição de imagens excessivamente violentas. Por outro lado, o produto em questão também apela para uma outra parcela da população, admitidamente “minonitária”, que deseja essa descritividade gráfica (a palavra aqui é usada no sentido da expressão inglesa: *graphic*), portanto, torna-se necessário mantê-la satisfeita.<sup>73</sup> Isso justifica registros advindos de fins de maio, que ofereciam, pela primeira vez, uma imagem mais clara da destruição causada neste conflito...

Os jornaes [de New-York] publicam pormenores sobre o bombardeio de Cardenas pela esquadra americana.

Aquella cidade soffreu enormes damnos.

O cruzador “Wilmington” operou um desembarque. As forças americanas encontraram muitas casas em ruinas, achando insepultos centenas de cadaveres.

Só nas ruinas de uma fortaleza estavam mortos 112 soldados.<sup>74</sup>

Mais adiante, na mesma coluna, as estimativas, só nesta operação, dão conta de mais de 400 mortos – mais, em uma única luta, do que os americanos teriam em toda a guerra. Na Europa, essa situação não passa despercebida, valendo uma resposta da França, como aliada moral da Espanha:

Commentando esses successos, que são transmitidos em telegrammas as mais das vezes contradictorios, conforme a sua procedencia, os jornaes desta capital [Paris] enaltecem a bravura dos hespanhoes e a heroica resistencia que as colonias têm sabido oppôr aos repetidos ataques da esquadra norte-americana.<sup>75</sup>

Nas diminutas notas, advindas inclusive de Madrid, continua a ser possível ler sobre pequenas vitórias espanholas, inexistentes na versão americana da guerra, mas em tudo se percebe o ritmo narrativo de uma inevitabilidade anunciada. Ainda há tempo para algumas surpresas, mas estas não seriam, necessariamente, militares. Aproveitando essa expectativa de um clímax próximo, a “Republica” surpreendeu seus leitores naqueles dias de maio de 1898 com algo, até então, inaudito: imagens. Em três ocasiões distintas, nos dias 22, 24 e 26, o jornal decorou sua primeira página com desenhos reproduzindo as feições do almirante Sampson e do secretário de estado Long, além de

---

<sup>73</sup> Algo semelhante pôde ser observado durante a Guerra do Vietnã, quando a imprensa americana viu-se prisioneira de uma lógica que não lhe permitia negar o caráter sensacional da cobertura *in loco* do conflito, mas que acabou alimentando, juntamente com as derrotas táticas das tropas americanas, o sentimento pacifista e a repulsa à matança. O Vietnã acabou tornando-se uma guerra da qual é permissível falar das atrocidades praticadas pelas tropas americanas, coisa na melhor das hipóteses desencorajada no que se refere a outros conflitos. Outras guerras dividiram com essa os mesmos elementos, inclusive a mesma violência, não obstante tenha sido muito mais difícil, no que se refere ao Vietnã, obter uma apropriada “demonização” do inimigo, no rastro da multiplicação das imagens das vítimas do *napalm*.

<sup>74</sup> GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 21 de mai. 1898. p.1.

<sup>75</sup> GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 22 de mai. 1898. p.1.

uma composição detalhando as fortificações da ilha de Cuba. Modestas, essas gravuras estão entre as primeiras referências visuais apresentadas em um periódico de publicação diária em Curitiba, oferecendo algo mais do que texto como informação.

Em 1º de julho, o ex-Secretário Assistente da Marinha, e futuro presidente, Theodore Roosevelt, que renunciara ao seu posto no governo para poder participar do conflito, liderava os *Rough Riders* no ataque ao morro de San Juan, onde derrotou as tropas espanholas. A partir de então restou ao exército americano realizar o cerco de Santiago de Cuba, que duraria duas semanas. Poucos dias depois da queda da cidade, a 26 daquele mês, o governo espanhol pediria a paz, entregando aos Estados Unidos por tratado, no final das negociações, a administração do que restava de seus territórios, tanto na América quanto na Ásia.

## 1.5 – IMPÉRIOS TROCADOS

No total, a guerra durara pouco mais de três meses, com cerca de 300 baixas do lado americano, sendo que, vale lembrar, só no “Maine” haviam morrido mais de 250 – o maior número de americanos mortos em um navio de guerra até o ataque a Pearl Harbor;<sup>76</sup> já a Espanha contou seus mortos em silêncio. Por promover a libertação de Cuba do domínio europeu os Estados Unidos ganharam sem muito esforço um império... Porto Rico, Guam, as Filipinas e o direito de manter uma base militar na ilha de Cuba (Guantanamo Bay, uma das maiores bases militares americanas fora dos EUA, incluindo a cidade de mesmo nome, e que permanece lá até hoje, a despeito da Revolução Cubana).<sup>77</sup>

O “Maine” foi retirado da baía mais de dez anos depois do fim do conflito, em 1911, quando seu casco foi recuperado e uma nova investigação confirmou as conclusões da primeira, ainda que questionando o tamanho do artefato explosivo que teria sido usado. Em fevereiro de 1912, ele foi novamente preparado para flutuar e, no dia 16 de março daquele ano, foi rebocado para ser enterrado no mar (o primeiro enterro

---

<sup>76</sup> O maior em toda a história, foi no “U.S.S. Indianapolis” afundado ao final da II Guerra Mundial pelo submarino japonês I-58, onde perderam-se 883 vidas. Números irrisórios quando comparados com as perdas que quaisquer potências navais européias podem citar... desde as guerras napoleônicas e mesmo antes (só para ficar na II Guerra Mundial, no caso de uma única ação militar, em um apenas um dos confrontos ocorridos durante a perseguição ao couraçado alemão “D.K.M. Bismark,” salvaram-se apenas três dos 1.397 tripulantes do cruzador de batalha inglês “H.M.S Hood”).

<sup>77</sup> Em uma das inúmeras bizarras do “Século Americano,” durante todo o tempo de seu governo, Fidel Castro recebeu, sem jamais descontinuar, os cheques enviados pelo governo americano, em pagamento pelo território cubano reservado por tratado para o uso dos Estados Unidos. (Ver a respeito: CUBA, águas de destino. Direção de Jacques Y. Cousteau. Monte Carlo: Cousteau society inc. & Turner-Warner Bros. International, 1986. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS NTSC.)



formal no mar de uma embarcação americana). Ao mesmo tempo, os 67 corpos achados em seu interior foram levados em uma cerimônia solene em Havana ao couraçado “North Carolina,” que os levou de volta aos Estados Unidos para serem enterrados em Arlington. Em Havana, um gigantesco monumento foi erigido em homenagem ao navio, cuja destruição marcou o início de sua atribulada independência.<sup>78</sup> A explicação oficial para o afundamento do navio permaneceu incontestada por décadas, pois satisfazia aos interesses americanos. A idéia da mina, por improvável que pudesse parecer, isentava o capitão (assim como seus oficiais, que teriam agido corretamente), a marinha (seus navios não tinham nenhum defeito de construção) e o governo (que só tentara obter uma justa indenização). Com isso, criou-se a imagem de uma guerra justa e limpa, tanto mais porque são discretamente ignorados os mortos do lado espanhol, assim como as repercussões imediatas da invasão americana (a fome, degradação econômica, agravamento do empobrecimento, etc.).

Em tudo, o que se procurou construir sobre a “Guerra Hispano-Americana”, é a aparência de uma confrontação que se resolve pela dinâmica de uma *replica* insuficiente, ecoando o paradigma do conflito gerenciador e a lógica da superação dos decadentes pelos enérgicos renovadores. Corroborando essa idéia, uma tradução, extraída do “Revue des Revues” de 1º de Maio, afirma sem rodeios: “A guerra tem algumas vezes surpresas [sic] aterradoras, mas ella dá sempre ganho de causa ás nações jovens, ricas, poderosas e cheias de vigor, contra os organismos enfraquecidos e velhos.”<sup>79</sup> Mas é a explicação aqui que é insuficiente, pois inverte papéis, vitimizando o agressor americano para aviltar a Espanha agredida. Mais ainda, ela não examina as condições da guerra por ela mesma, mas a partir de uma interpretação progrecêntrica, na qual a sucessão pelos Estados Unidos como potência dominante sobre as regiões do mundo anteriormente sob domínio espanhol, faz-se de corolário inevitável de sua evolução histórica. Esta imagem tradicional, mostra-nos uma América triunfante e moderna derrotando a arcaica Espanha, agarrada mesquinhamente aos restos miseráveis de seu antigo império mundial, e culpada de um ato de agressão ignominioso e fútil. É uma história tirada sem críticas dos editoriais de William Hearst – jornalismo ufanista convertido em escrita da História.

---

<sup>78</sup> A grande águia americana, que encimava o monumento com colunas jônicas, foi derrubada durante o episódio da “Bahia dos Porcos,” em 61, e hoje seus pedaços estão espalhados pela cidade (a cabeça encontra-se em uma *cafeteria*).

<sup>79</sup> GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 05 de jun. 1898. p.1.

Mas os índices de modernidade mudam, assim como são questionadas as justificativas para guerras e missões punitivas. O olhar distante julga com menos rigor as tentativas, por canhestras e insuficientes que fossem, do governo espanhol em pacificar pela autonomia as suas possessões caribenhas; e é possível ser muito menos condescendente com a política americana, uma vez que sejam despidas as cores do pan-americanismo. A testemunha ocular do século XX, e além, reconhece a parcial veracidade de uma profecia do dezenove, de que a “incubação da guerra dará ao mundo dous filhos adoráveis (...) duas republicas : a cubana e a hespanhola,”<sup>80</sup> mas sabe o que fazer com a adjetivação de “adoráveis” pois, ao contrário do homem do dezenove, não as projeta no futuro... já as conhece como passado. Com efeito, ambas tiveram ocasião de constituírem-se em adoráveis frutos de um projeto de futuro sem lugar para o passado, onde o antigo é tomado como signo de decrepitude e o novo como imagem irresistível, virtude em si e impossível de ser criticada.

Mesmo nos Estados Unidos, esta linha interpretativa foi, no que concerne à “Guerra Hispano-Americana”, há muito questionada. Um relatório, publicado em 76, pelo almirante americano Hyman Rickover<sup>81</sup> contribuiu para desmascarar a versão heróica dessa guerra, investigando os restos do “Maine” e declarando falsa a interpretação que o reportava vítima de uma mina. Em sua investigação, que se iniciara em 74 e fizera uso do amplo material fotográfico feito em 1911, Rickover determinou que foi uma explosão dos magazines de pólvora, causada por ignição espontânea do carvão dos depósitos, que destruíra o couraçado.<sup>82</sup> Mais recentemente, uma equipe da “National Geographic” retomou o assunto, investigando por intermédio de simulações feitas com computador, e também foi incapaz de confirmar a hipótese da mina, considerando-a muito improvável até pela precisão da sua eventual colocação, que exigiria um conhecimento das plantas originais do navio ou uma sorte considerável. Aprofundando as pesquisas anteriores por intermédio das simulações, este trabalho não

---

<sup>80</sup> Id.

<sup>81</sup> Figura lendária da marinha americana, Rickover fôra o responsável pela criação do primeiro submarino atômico, o U.S.S. Nautilus e, como convinha a um personagem verniano, usara-o para circunavegar a Terra e atravessar a calota polar ártica. Só mesmo a sua importância pode ser creditada como responsável pela aceitação tácita dos resultados de sua investigação que, por dois anos, inspecionou todos os registros fotográficos e depoimentos. Nem por isso, jamais foi a Espanha ressarcida, sequer moralmente, pelas perdas nesta guerra que ela nunca desejara.

<sup>82</sup> O que era um perigo ainda maior no “Maine” pois, devido ao seu projeto, que previa um maior alcance, ele tinha seus magazines de reserva colocados exatamente do lado dos depósitos de carvão, coisa que foi ignorada nas primeiras investigações, assim como os resultados dos mergulhos de investigadores espanhóis, que não conseguiram recuperar nenhuma evidência da mina em questão, nem mesmo os pesados cabos que teriam de ligá-la à terra firme.

descartou uma possível origem externa para a explosão, mas apontou para a possibilidade de uma ação por parte dos revolucionários cubanos ou por grupos anti-americanos que o governo local tentara controlar. Com isso, o grito de guerra americano acabou servindo como ferramenta para a sua própria crítica. Por “lembrarem-se do «Maine»” os próprios historiadores americanos, com o tempo, esvaziaram o sentido do que um dia foi um clamor patriótico, transformando-o em testemunho eloquente de algo distinto: uma nova *praxis* da guerra, apropriada para um novo século.

## 1.6 – DUELO TEMPORAL

Manchetes da época desta guerra distante tornam perceptível a mudança das linguagens, comunicando assim o embate não apenas de potências rivais, mas de mundos e temporalidades diferentes. A clareza clínica das exigências, e depois do ultimato do presidente McKinley, contrastam com as respostas espanholas, que demonstram ultraje diante do que consideram uma inexplicável quebra do que não pode ser outra coisa que não a etiqueta. Isso já ficara claro ainda antes de iniciar-se a guerra, por uma resposta do embaixador espanhol em Viena, explicando que “o seu governo prefere declarar guerra á grande Republica norte americana a pagar indemnização pelo sinistro do cruzador «Maine,» porque se o fizesse, reconheceria a sua culpabilidade no delicto e riscaria a Hespanha do rol das nações civilizadas.”<sup>83</sup>

Com o agravamento da situação, uma outra nota dá-nos um depoimento igualmente denunciador deste embate diferente, que se dava alhures, sem tomar conhecimento da estatística do desenvolvimento econômico, ou ainda do levantamento dos arsenais e dos cálculos comparativos da espessura de couraças e do calibre dos canhões. É uma declaração sucinta do presidente do governo espanhol, o 1º Ministro Sagasta, depois de uma visita ao palácio real, para uma audiência com a Rainha Regente. Buscando conhecer os ânimos da Chefe de Estado diante da perspectiva de uma guerra para a qual seu país não se encontrava preparado, ele teria comentado, ao sair... “Éramos sete homens quando fomos ao palacio conferenciar com a rainha, vimos uma mulher e sahimos como se fossemos sete mulheres, deixando no palacio um verdadeiro homem!”<sup>84</sup>

Este encontro se dá em uma dimensão temporal que não é a mesma da americana, mas isso não é por se tratar da ida ao sóbrio palácio real de Madrid, ou da

---

<sup>83</sup> OS ESTADOS-Unidos e a Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 01 de abr. 1898. p.1.

<sup>84</sup> NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 20 de abr. 1898. p.1.

audiência com a Rainha Regente. A indecisão do governo de Sagasta, enquanto o povo “canta pelas ruas o hymno de Riega e apinha-se á porta dos jornaes á espera de telegrammas,”<sup>85</sup> ou enquanto “a multidão em frente (...) da embaixada norte-americana (...) vocifera contra os Estados-Unidos,” fala-nos de um tempo onde os ditames do progresso, ao qual tudo se sacrifica, são meros rumores aos quais dar-se-iam ouvidos no devido tempo, mas não ainda. A aceitação da guerra, então, nada teria a ver com a possibilidade de vitória, mas sim com a necessidade de responder ao ultraje do que lhes parecia uma acusação vil.

Nem era assim tão disparatada, a aceitação de uma guerra com os Estados Unidos, pelo menos do ponto de vista de uma potência militar do dezenove julgando estar diante de outra igualmente datada. Embora tal confronto possa parecer inconcebível ao olhar que fita o seu desenrolar *a posteriori*, é a instrumentação deste que precisa ser mais bem calibrada. Contrariamente à imagem tradicional desta guerra, a Espanha estava longe de ser um poder naval medíocre, incapaz de responder ao desafio da ascendente marinha americana. Esta não era a rigor incrivelmente superior à espanhola, nem mesmo no número de embarcações, como aliás fica claro com a aquisição de navios brasileiros para fortalecê-la. Do mesmo modo, a relação de poder não pareceria desproporcional para o público contemporâneo daquele momento, como se pode constatar através de uma matéria extraída dos jornais do Rio de Janeiro e transcrita na “Republica,” trazendo uma comparação dos “recursos bellicos” das duas potências: 83 navios de guerra de diversos tamanhos para os americanos, contra 77 para os espanhóis que, todavia, possuíam um exército em atividade com mais 1 milhão e meio de homens, contra apenas algumas dezenas de milhares dos Estados Unidos, forçando-os a contar com os reservistas e com a “Guarda Nacional.”<sup>86</sup>

Esses números comunicavam uma guerra diferente daquela que a historiografia americana iria descrever, onde a insignificante Espanha teria sido expulsa sem maiores dificuldades, dada a decadência de seu poderio militar. A imagem mítica da superioridade americana não é tão visível ao leitor despreocupado de jornais brasileiros, para quem o cenário para uma longa luta parecia muito mais evidente. Se necessário, e possível, o total das forças envolvidas diretamente no conflito do lado espanhol, poderia ter-se multiplicado várias vezes para uma eventual defesa de suas colônias remanescentes. Mas, para tal, seria necessária uma mobilidade que lhe foi negada desde

---

<sup>85</sup> NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 19 de abr. 1898. p.1.

<sup>86</sup> HESPANHA e Estados-Unidos. **A Republica**. Curitiba, 23 de abr. 1898. p.1.

o início. Segura em uma paz internacional relativamente longa, e enfraquecida pela desintegração do seu império colonial, a Espanha não mantinha vastos contingentes militares, e muito menos dispendiosas presenças navais, em suas províncias remanescentes, ainda mais quando eram distantes, como no caso das Filipinas.<sup>87</sup> Sua grande marinha de guerra, que incluía alguns navios tão poderosos quanto qualquer um dos couraçados americanos, não estava tampouco mobilizada para um conflito absolutamente imprevisto. As complicações logísticas, para não dizer burocráticas,<sup>88</sup> somadas às dificuldades inerentes às ações defensivas em uma época sem comunicações eficientes, deixavam o uso do poder militar espanhol à mercê da estratégia americana, diante da qual só podiam reagir. Mas não podia saber disso, em Madrid, a “massa popular que dá morras aos «yankees», cantando hymnos patrióticos,” ou em Valencia o “populacho [que] apedrejou o consulado dos Estados-Unidos, inutilizando o respectivo escudo,” ou ainda, em Cadiz, o “povo [que] percorre as ruas dando morra aos americanos.”<sup>89</sup> Essas manifestações apresentam a face de uma guerra que começa popular, mas cujos reveses logo desarmariam o governo diante do povo espanhol. Assim, depois da invasão das Filipinas, conquanto os jornais anunciem categóricos “que o governo hespanhol mandará uma esquadra para reconquistar Manilla...,”<sup>90</sup> esta operação, que envolveria a mobilização de dezenas de navios e sua preparação para o que, na prática, seria uma circunavegação, nunca se realizaria. Qualquer iniciativa neste sentido levaria muitos meses para ser posta em movimento, e o regime espanhol, incapaz de exercer qualquer controle propagandístico sobre a situação, viu o seu apoio popular extinguir-se logo depois dessa primeira derrota, já no início mesmo da luta, ouvindo “o povo Madrileno [que] estula contra Sagasta vociferando abaixo ! abaixo ! abaixo !”<sup>91</sup>

É esta a chave dessa linguagem de guerra americana, guerra do séc. XX: uma guerra de movimento estratégico – não apenas mobilidade, capacidade de mover com eficiência os seus efetivos, mas uma cuidadosa orquestração de forças, começando

---

<sup>87</sup> Daí ter sido este o primeiro alvo dos Estados Unidos, garantindo uma vitória fácil e a conseqüente desmoralização do muito maior contingente espanhol da guarnição de Cuba.

<sup>88</sup> É preciso lembrar que estamos tratando do governo espanhol, notoriamente imerso em uma vasta rede burocrática.

<sup>89</sup> ESTADOS-Unidos e a Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 28 de abr. 1898. p.1.

<sup>90</sup> TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 13 de mai. 1898. p.1.

<sup>91</sup> TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de mai. 1898. p.1.

muito antes de qualquer declaração de guerra,<sup>92</sup> e envolvendo todos os setores da nação através de uma rede midiática. Desde a “Guerra Hispano-Americana”, jamais os Estados Unidos voltaram a entrar em uma guerra sem essas condições pré-estabelecidas, com a possível exceção da II Guerra Mundial,<sup>93</sup> que forneceu, ela própria, a munição para a idéia de nunca mais voltar a ser pegos desprevenidos, alimento inicial para a política da preparação constante para a guerra que durou por toda a guerra fria.<sup>94</sup>

É neste contexto que a “Guerra Hispano-Americana” anunciou, em pleno dezenove, uma nova temporalidade, podendo ser eleita, se assim desejarmos, para inaugurar o “Século Americano” ou, talvez, o “Século das Guerras Mundiais.” Outros tempos viram operações semelhantes envolvendo o movimento de tropas e navios aos antípodas da Terra,<sup>95</sup> mas não se confundem com as guerras do séc. XX: a maciça concentração e movimentação de tropas, em excesso de qualquer necessidade, visando a miragem de uma “*splendid little war*”<sup>96</sup> e a derrota total do inimigo;<sup>97</sup> a política de terra arrasada, visando a aniquilação da capacidade produtiva do inimigo, quando se torna visível que a sua derrota total é mais difícil do que parecia;<sup>98</sup> o uso de bombardeios à distância, com navios ou quaisquer outros métodos à disposição (como aviões *stealth*), na tentativa de obter a submissão do inimigo sem a necessidade de uma confrontação onde houvesse a possibilidade de muitas baixas (do lado agressor); mas, principalmente,

---

<sup>92</sup> Única explicação possível para o ataque relâmpago ao arquipélago filipino, distante mais de 12.000 km. da costa americana, com um esquadrão inteiramente equipado e preparado para operações de bombardeio e suporte de desembarque.

<sup>93</sup> Embora a famosa *battleship row* (fileira de couraçados), convenientemente desprotegida em Pearl Harbour, não deixe de ter sido um alvo sedutor que, como o “Maine”, forçou uma potência estrangeira, desta feita o Japão, a assumir a culpa por iniciar o conflito, eliminando quaisquer oposição interna à guerra e fortalecendo a campanha midiática que se seguiu. haja indícios de que o ataque a tenha sido não apenas previsto, mas intencionalmente preparado – um para forçar o Japão.

<sup>94</sup> Incluindo a votação, contínua desde o governo Eisenhower, de um orçamento militar sempre crescente, exceto pelo último governo do séc. XX, do presidente Clinton, o primeiro a romper com a lógica de uma “economia de guerra”, mas que nem assim conseguiu reduzir significativamente um investimento que, sozinho, continuava a representar, nas palavras daquele presidente: “Mais do que a soma de todos os investimentos militares de todas as demais nações do planeta... juntas.” Ainda assim, seu sucessor, George W. Bush, na seqüência da “Guerra contra o Terrorismo” anunciou que seu próximo orçamento militar, a despeito da recessão, seria o maior desde a era de Ronald Reagan.

<sup>95</sup> As próprias guerras napoleônicas ou, ainda mais recuadas, as várias guerras travadas entre a Holanda e suas potências rivais, primeiro Portugal e depois a Inglaterra, durante o período mercantilista. Todas são guerras que podem, a rigor, ser descritas como “mundiais”.

<sup>96</sup> Expressão usada pelo Secretário de Estado John Haigh, para descrever a guerra contra a Espanha.

<sup>97</sup> Muitos seguiram este paradigma no séc. XX, do Czar Nicolau II e Adolph Hitler (com trágicas conseqüências para ambos) até o presidente Bush (o pai) na sua “Guerra do Golfo”. Mas esse elemento sozinho não comunica esta forma de guerra, pois Napoleão já o usara, em suas muitas campanhas, culminando na formidável (e desastrosa) campanha da Rússia, onde um exército de 1.000.000 de homens viu-se reduzido a menos de 200.000 em nome da estratégia dos números.

a presença de uma estratégia tanto no uso da mídia quanto no das frotas ou tropas, com a organização de um cenário de guerra em amplos *fronts*, uma guerra de dimensão industrial mais do que apenas militar, e julgada pelos mesmos atributos de qualquer produto fabril... a partir da relação estatística entre gasto e lucro, onde a produtividade é medida pelo balanço das mortes e as perdas são reconhecidas dentro de uma lógica das estimativas.

Contra a força desse novo modo de fazer a guerra, onde a honra é substituída pela eficiência e não há lugar para os gentis-homens nem como presença alegórica,<sup>99</sup> o poder destrutivo potencial dos grandes navios de guerra espanhóis não tem como se fazer aplicar – falta-lhes na linguagem o que lhes sobra na tecnologia. A frota espanhola partira para uma guerra diferente daquela para qual havia sido construída, uma guerra distante das perspectivas de evolução política das alianças européias. Do ponto de vista da realidade temporal, que circunscrevia o entendimento de seus oficiais e do país pelo qual lutavam, esta “Armada” movia-se contra uma nação que agia nos limites da legalidade internacional, pretendendo “herdar” pela força um domínio que não lhe pertencia. Contra esta grande máquina política, social e militar, outras muito menores, ostentando seus nomes sonoros, partiram em um cortejo que, para o seu império, seria funerário.

Eram eles os cruzadores-couraçados “Vizcaya,” “Infanta Maria Teresa,” “Cristobal Colon” e “Almirante Oquendo,” e os destróieres “Furor” e “Pluton.” Entre estes ícones, então ativados, do poder nacional da Espanha, um chama a atenção do historiador, mais do que chamou aos jornalistas seus contemporâneos: o “Colombo” (“Cristobal Colon”), cuja fugaz participação nesta guerra é simbólica do encontro de temporalidades que a define. Um dos maiores e mais modernos navios envolvidos na guerra, o “Colombo” havia sido encomendado à Itália como parte do programa de

---

<sup>98</sup> Já usada, e aperfeiçoada, pelo Norte na “Guerra da Secessão”, e também tendo sido, a seu modo, empregada pelo Brasil durante a “Guerra do Paraguai”, mas também passível de ser muito mais antiga, com origens que remontam às campanhas assírias.

<sup>99</sup> Naturalmente não se pretende, aqui, defender esta cultura, onde o cavalheirismo era capaz, por certo, de mascarar a violência de homens como o general Valeriano Weyler, cujas medidas repressivas em Cuba foram, elas próprias, usadas como justificativa para a pretensão americana de intervir para pacificar a ilha. Tal brutalidade (que seria “justificável” a um “cavalheiro” por serem suas vítimas meros rebeldes e, ademais, camponeses) é, no entanto, parte da cultura do dezanove, que nos conferiu episódios semelhantes por parte dos próprios americanos, tais como o genocídio das populações indígenas (meros “selvagens” e, ademais, belicosos). Mas qualquer esforço de legitimação do governo americano, ou de sua forma de guerra, cai por terra quando se revisita o incêndio de Charlestown, durante a “Guerra da Secessão” ou mesmo quando as conseqüências da conquista americana dos territórios espanhóis são conhecidas, e passamos a saber da fome e da destruição como os legados da ação libertadora que, no caso

modernização da Armada, tendo sido lançado ao mar em 1896. No entanto, apesar de recém incorporado, ele ainda não recebera seu armamento principal, os grandes canhões de 10 polegadas das suas torres de vante e de ré, o que o deixava inteiramente indefeso em qualquer situação de combate. Mesmo assim ele partiu orgulhoso para Cuba, onde sua chegada, junto da última frota de seu país no hemisfério ocidental, pode ter sido recebida como um bom auspício para as forças militares espanholas na ilha, que veriam sua elegante e moderna silhueta como uma reafirmação da fé em seu país, sem poder perceber, à distância, os montantes vazios onde deveriam estar seus poderosos canhões. Sua tripulação seguiu sob a sombra daquelas aberturas funestas para uma luta que, a essa altura, já havia adquirido os contornos da derrota... mas o mundo da honra tinha promessas a cumprir.

Em 3 de julho, na enseada de Santiago de Cuba, sob as muralhas do forte que protegia a baía, a derradeira batalha naval da guerra ocorreu, quando os espanhóis tentaram atravessar o bloqueio americano, escapando para o mar aberto. A decisão desesperada colocou-os ao alcance dos canhões americanos antes que pudessem chegar a uma área com espaço de manobra suficiente para habilitá-los a usar seus próprios canhões. Formando um semicírculo<sup>100</sup> na entrada da baía, os navios do almirante Sampson destruíram, um a um, todos os navios espanhóis. Antes das onze horas da manhã, somente um navio restava da Armada Real, conseguindo o intento em que todos os demais haviam falhado. Ele furou o bloqueio e adiou seu destino, relutando em aceitar o ultraje daquela derrota sem luta, para entregar-se por fim a uma luta sem esperança de vitória. Este último navio foi o “Colombo”, último onde o seu homônimo tinha sido o primeiro, perseguido e afundado em uma fútil corrida, assim como o país que ele representava e o tempo ao qual pertencia, ambos engolfados na lógica, para eles ainda incompreensível, de um tempo novo.

Em um outro hemisfério, o seu fim mereceria apenas um pequeno registro: “No combate travado nas águas de Santiago de Cuba, quatro fortalezas foram destruídas e bem assim o cruzador «Cristobal Colombo».”<sup>101</sup> De seus mortos não há menção, nem tampouco de seus colegas de infortúnio. Em uma linha o periódico curitibano informou a perda de mais um navio entre tantos... “Vizcaya”, “Lepanto”, “Reina Mercedes”...

---

das Filipinas (cuja tragédia iria ainda muito longe), não fôra sequer desejada (a rebelião, vale lembrar, era em Cuba e não em Manila).

<sup>100</sup> Curiosa ironia, pois era a tradicional formação espanhola, tornada famosa durante o episódio da “Invencível Armada”.

<sup>101</sup> TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de jun. 1898. p.1.



um outro nome para uma lista que já não contribuía para tornar atraente a notícia de uma guerra resolvida, à espera de uma rendição formal. Quando as negociações de paz começaram, no final de julho, pouco delas mereceu ser citado nas matérias que haviam ficado cada vez mais escassas.

Assim, a aventura que começara com um Colombo em 1492, se encerrou com outro em 1898. E talvez agora possamos deixar de lado, por um tempo, o paradigma toynbeeano, pois aqui uma guerra encerra o que foi desencadeado não por outra, mas por um sonho. Sem dúvida a guerra viria a reboque da frota daquele primeiro Colombo, e não serão aqui defendidos os extermínios e genocídios, ou a longa tragédia da América Latina que se seguiu à esta ocupação, e que prosseguiu (ainda prossegue) mesmo depois do fim desta. Mas aqui, pelo menos uma vez, o conflito se instala a *posteriori* do movimento, desencadeado pelo mesmo e não seu instigador. É um argumento questionável, naturalmente, pois se pode tentar um exercício de macro-História, pautado em interpretações mais tradicionais, afirmando que todo esse processo (a descoberta da América) foi desencadeado pela queda do Império Bizantino, sendo este o motor, o *repto*, gerador da *replica* das navegações. Não é, no entanto, essa história que nos informa, onde as causas claramente definidas gerem os eventos rigorosamente dados. Assim como o sonho de voar precede, em séculos na verdade, o uso militar da aviação, reconhece-se uma possível inevitabilidade do conflito, mas não sua primazia como gerenciador da História, possível apenas para olhar daqueles que o elegem para essa função. Tais causas primais fascinam, porém não cerceiam, pois a História que definem é vasta mas, no mínimo, incompleta. Nela são criadas ficções de glória, onde as histórias de ascensão e decadência mascaram a transformação da força em virtude por excelência, conferindo a superioridade moral ao agressor vitorioso, transformado em executor incontestável da direção única da História. Satisfaz-nos mais a simplicidade do conto de dois Colombos, o navegador e o corajoso, em vez do épico, ou talvez tragédia, da Conquista da América. Literariamente, pelo menos no primeiro o narrador encontra... alguma simetria.

## 2. MITO A DESCOBERTO

*He who lights a candle, also casts a shadow.*  
U.L.<sup>102</sup>

### 2.1 – GRANDEZA FICTÍCIA

O universo tecnológico gerou para si uma considerável coleção de objetos que partilhavam, entre as mais diversas características, a de terem sido construídos com um objetivo comum: uma corrida constante na qual o tamanho era, no mínimo, tão importante quanto à complexidade. A sobrevivência dessas realizações no imaginário tem muito a ver com a excelência de seu projeto; a qualidade da engenharia caminhando assim em paralelo com o tamanho das obras no que se refere à sua capacidade de resistir ao tempo, por um lado, e de adquirir configurações mitológicas, por outro.<sup>103</sup> Mas, uma vez constituídos, esses mitos tecnológicos continuam muito além da permanência física dos objetos reais que, para conservarmos a mesma analogia, podemos dizer que foram um dia os seus “avatares”.<sup>104</sup> Assim como no mundo antigo,<sup>105</sup> esse processo repete-se na modernidade incessantemente, com uma constante renovação de mitos envelhecidos<sup>106</sup> e a agregação de novos.<sup>107</sup> Essa mitogênese tecnológica, de caráter permanente, possui períodos de clara aceleração, nos quais sucessões contínuas de objetos icônicos, às vezes da mesma linhagem técnica, são produzidas, cada qual superando a anterior e, ao mesmo tempo, mitigando-lhe (e a si mesma) a porção de fama em sua própria tentativa de eternização.<sup>108</sup>

---

<sup>102</sup> “The Earthsea Trilogy”, Ursula K. Leguin.

<sup>103</sup> Tal como as pirâmides do Egito, que são muito mais numerosas do que as três solitárias representantes desse desenho arquitetônico que se localizam em Gisé, próximo do Cairo. Não obstante, apenas essas três, as maiores, associam o tamanho à genialidade de seu conceito e execução. Como resultado, estas são as sobreviventes no imaginário, enquanto as demais, tão fisicamente reais agora como há 4.000 anos (quando foram construídas) mergulharam na mesma nebulosidade cultural e histórica na qual outros grandes projetos encontram-se diluídos.

<sup>104</sup> O termo refere-se à mitologia hindu, sendo a designação das encarnações terrestres dos deuses, mas tendo sido correlacionado, modernamente, à encarnação dos usuários de computador no mundo virtual.

<sup>105</sup> De cujas “Sete Maravilhas”, mais uma vez, só foram sobreviventes as pirâmides do Egito, embora as demais continuem sendo até hoje ensinadas nas escolas, muito além do tempo em que a importância possível do Rei Mausolo, ou do porto de Rodes, pudessem justificar sua continuidade como dados culturais.

<sup>106</sup> Ocorrida recentemente com o “R.M.S. Titanic”, por intermédio do filme de John Carpenter.

<sup>107</sup> Caso da “I.S.S.” (*International Space Station*), batizada de “Alpha”, por seus primeiros tripulantes, que repete nas descrições de sua construção a mesma conhecida sucessão de superlativos (o melhor isso, a maior aquilo...) com a qual certifica-se a sua inscrição como candidata a mito tecnológico, talvez o primeiro do novo milênio (mas por certo não o último).

<sup>108</sup> Tal como com as torres gêmeas de Kuala Lumpur, na Malásia, cujas dimensões as colocam, no momento em que essas palavras são escritas, como o maior edifício do mundo, mas cuja fama está longe de exceder à do antigo “World Trade Center” (mesmo antes de sua destruição) ou do “Empire State Building de New York” (ambos já tentos, a propósito, sido superados em tamanho pela ainda menos famosa “Sears Tower” de Chicago).

Talvez mais do que em qualquer outro momento, a era industrial foi pródiga em semelhantes realizações da engenharia, normalmente associadas a períodos de grande esperança no futuro, ou desencadeadoras dos mesmos. As formas pelas quais expressou-se essa linguagem do otimismo, voltada à concretização de sonhos da tecnologia, ganharam cada qual os contornos do estilo de sua época, mas seu desenho é também eminentemente resultante de uma soma de princípios e limitações da engenharia dos momentos específicos em que foram construídos. A era de aço e rebites, de motores a vapor e impérios coloniais, criou simultaneamente grandes edifícios de incomparável leveza como o “Crystal Palace” ou o “Palais de l’Exposition”, e máquinas desajeitadas como as grandes locomotivas e os grandes navios de guerra, cuja alegada beleza depende inteiramente do fascínio que exercem sobre o observador. Estes exemplos não se explicam exclusivamente, mas apenas mutuamente, pois existem dentro de uma linhagem lingüística, assim como no círculo fechado de uma estrutura cultural, técnica e fabril, onde cada elemento possibilita o outro, sem o qual não poderia dar-se.

Neste contexto, algo muito especial acontecia na Inglaterra, em meados do século XIX. Às margens do Tâmsa, uma forma para o Oriente estava sendo forjada com aço e arrogância, os materiais de escolha da civilização industrial. Mas não eram as fronteiras internacionais que estavam sendo decididas nos corredores do Parlamento, ou nos salões do Almirantado inglês. O Oriente que tomava forma aos poucos na capital britânica era um sonho vitoriano: a maior máquina do mundo, um navio: o “Great Eastern”. Seu projetista era o já célebre engenheiro Isambard Brunel,<sup>109</sup> e o objetivo deste “Oriente” era o transporte sem escalas a nível global. Construído nos estaleiros John Scott Russel & Co., na “Isle of Dogs”, ele teve sua quilha batida no primeiro de maio de 1854, mas só foi lançado ao mar em 1858, um ano antes da morte de seu criador. Originalmente, o seu nome deveria ter sido “Leviathan”, apropriado para um engenho cujas descrições passariam a resultar no lugar comum de uma série de superlativos. Não nos furtaremos a repeti-la, juntando nossa voz ao coro e enumerando os mitemas religiosamente, como convém à fórmula de uma apoteose: tinha 210 metros de comprimento e deslocava 27.400 toneladas, mais de 100 metros mais longo e 8 vezes maior que o distante segundo colocado;<sup>110</sup> ele tinha seis mastros para um total de

---

<sup>109</sup> Isambard K. Brunel (1806-59) conhecido em seu tempo como o “pequeno gigante”, por sua pequena estatura e pela grandeza de seus projetos, dos quais este foi o maior.

<sup>110</sup> O “Himalaya”, que tinha 105 metros e deslocava 3.500 toneladas.

5.435m<sup>2</sup> de velas;<sup>111</sup> cinco chaminés para 10 caldeiras, que consumiam um estoque de 12.000 toneladas de carvão (o suficiente, segundo seus projetistas, para que o navio pudesse ir da Inglaterra à Austrália ou ao Ceilão, sem ter de parar para reabastecer-se); rodas de pás laterais e hélice,<sup>112</sup> esta sendo a maior até então construída, com 7 metros de diâmetro e pesando 36 toneladas (o eixo tinha 42 metros de comprimento e, para girar, precisava da força de seis caldeiras); até os cilindros das máquinas a vapor eram os maiores que já tinham sido vistos, pesando 38 toneladas cada um; tinha ainda uma tripulação de 400 homens e alojamentos para mais de 4.000 passageiros, o maior número jamais planejado para um navio (até hoje); sendo que, em uma disposição curiosa, seriam 800 na primeira classe, 2000 na segunda e 1200 na terceira, embora ele nunca tenha levado nem mesmo a metade desse número. Estes números dão margem para se reconhecer em Brunel mais um aspecto visionário, pois fez do seu, um navio de classe média, apostando em um público então ainda inexistente em quantidade suficiente para sustentar a megalomania de seu projeto. Só ao final do século XX seria a classe média resgatada como público consumidor de viagens navais, mas desta feita como farsa, pois o destino da viagem deixaria de ser um ponto geograficamente dado, para tornar-se o próprio navio – ferramenta de transporte tornada em monumento móvel da era da indústria e passível de travestir-se de atração turística.

De dimensões vernianas, este navio conservou por 50 anos o título de maior objeto móvel do mundo, só sendo superado pouco tempo antes da morte da rainha que nomeou a sua época, já em pleno século XX. Neste novo tempo o seu tamanho seria superado muitas vezes, mas nenhum outro navio conservaria por um intervalo tão extenso o lugar, não de todo confortável, que o “Great Eastern” ocupou. Ele foi o primeiro dessa raça de gigantes, mas também foi o primeiro projeto náutico de uma era de aço que geraria o “Titanic”, o “Lusitânia”, o “Queen Elizabeth”, o “Normandie” e tantos outros (a escolha desses exemplos não é aleatória, pois todos são grandes transatlânticos que tiveram fins catastróficos). Mas, foi mais do que apenas a era dos grandes transatlânticos que o “Great Eastern” inaugurou. Ele foi o primeiro de uma linguagem de engenharia, o “elo perdido” de uma linhagem tecnológica. Nele podem ser encontrados, exagerados e deformados mas ainda reconhecíveis, os elementos que

---

<sup>111</sup> O maior número de mastros já colocado em um navio, levando a uma anedota de seus tripulantes, que os batizaram com os nomes dos dias da semana, menos o domingo... “pois não há domingos no mar.”

<sup>112</sup> Uma combinação que visava otimizar a propulsão, mas que foi tão complicada que nunca mais foi tentada.

constituiriam todos os grandes navios que se seguiriam a ele, civis ou militares.<sup>113</sup> Foi o primeiro a sair em uma corrida tecnológica que ainda não deixou de ser disputada, mas, para usar o jargão apropriado, podemos dizer que ele “queimou a largada”, e isso lhe acarretou uma punição à altura.

Na verdade, o mais importante recorde do “Great Eastern” foi o de ser também o maior fracasso na história dos empreendimentos navais, tendo realizado apenas uma obra significativa em toda a sua carreira.<sup>114</sup> Pagando o preço de sua idéia revolucionária, Brunel não considerara o tamanho das instalações portuárias quando construía o navio, e o resultado foi que não havia em nenhum lugar do mundo, e muito menos no Oriente, portos com cais grandes o bastante para receber o seu gigante – a maioria não tinha nem calado suficiente para que ele entrasse na enseada. Ademais, o custo operacional do navio excedia em muito qualquer lucratividade que ele pudesse ter, a menos que viajasse lotado, sendo que, em sua viagem inaugural, apenas 40 passageiros estavam a bordo, pagando 75 libras cada (o custo do navio, em dinheiro da época, fora de 160.000 libras e ele gastava muitos milhares de libras por viagem, só em carvão). A longa tragédia tecnológica de sua futilidade foi um episódio eminentemente moderno, mas não possuía uma dimensão humana, exceto para seus investidores. Por isso o “elefante branco” de Brunel foi esquecido, uma ruína anunciada a mais, enferrujando como os trilhos da estrada de ferro “Madeira Mamoré”<sup>115</sup> ou tantos outros exemplos, contando à sua maneira a história do Ocidente, de uma modernidade que talvez não seja tão análoga ao progresso.

Através deste personagem icônico ignorado em um futuro que antecipava, pretendia mesmo antecipar (Brunel inúmeras vezes afirmou ser este o primeiro de uma nova classe de navios para um novo mundo), vemo-nos diante de um fragmento deste olhar que, como Nicolau Sevcenko, podemos chamar de “extático”, dirigido à máquina em todas as suas formas<sup>116</sup> mas que, aqui, é também um olhar que revela uma decepção

---

<sup>113</sup> Seu conceito era tão inédito (um navio gigantesco, construído de chapas de aço rebitadas) que ninguém sabia se flutuaria (e, de fato, não flutuou a princípio, tendo sido necessário mais de um ano, depois de seu lançamento ao mar, para que os engenheiros do projeto conseguissem fazer seu imenso casco boiar).

<sup>114</sup> A instalação dos cabos transatlânticos entre 1864-66, cobrindo mil milhas em cada viagem, o único navio do mundo grande o bastante para poder fazê-lo, tornando viável este empreendimento que, pela primeira vez, tornou a ligação entre o velho e o novo continentes uma questão de segundos, no que se referia à comunicação. Com isso o “Great Eastern” contribuiria para mudar para sempre a experiência de mundo de pessoas com acesso à informação, assim como das demais que fossem alvo das políticas de nações e empresas, também mudadas pela recém conquistada flexibilidade das linhas telegráficas.

<sup>115</sup> Ver a respeito: FOOT HARDMAN, Francisco. **O trem fantasma**. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.

<sup>116</sup> SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

oculta dentro do mito tecnológico. Do mesmo modo, os descendentes militares do “Great Eastern”, os grandes navios de guerra construídos a partir do fim do dezenove, como o “Maine” ou o “Colombo”, com suas couraças de aço, possuíam a imagem indestrutível do progresso e concediam uma forma móvel à grandeza de suas nações. Mas guardavam também uma outra dimensão oculta da tecnologia, cujo potencial destruidor só se revela na guerra e que, antes desta, aparece adornado em meio às alegorias que lhe são emprestadas por descrições sempre elogiosas, mesmo quando se demonstram intimidadas. E se o olhar que fita o fracasso do “Great Eastern” talvez testemunhe um momento prematuro de futuro, há outros que capturam a imagem do objeto tecnológico na contradição expressa por sua função indefinida. São olhares que revelam esta dicotomia, onde ambas as faces do fenômeno parecem mostrar-se simultaneamente, confundindo o observador. É o progresso realizador e destruidor, que Marshall Berman descreve como Fáustico, preso a um ritual de repúdio e adoração, desejo e decepção, no qual a máquina é peça-chave do cenário em ambos os momentos: de criação e de demolição.<sup>117</sup>

O período do final do século XIX e início do XX é profícuo nestes instantes, em que se apresentam ao olhar as múltiplas faces da tecnologia. É um período em que a acirrada corrida tecnológica, fazia-se em paralelo de uma corrida expansionista por territórios de além-mar que chegava ao que pode ser considerada sua reta final. O desafio tecnológico não se dava, por certo, somente no campo dos instrumentos de destruição, mas neste cenário a grande estrela, a máquina por excelência, era o navio de guerra. Hobsbawn nos descreve esse mundo como prisioneiro de uma lógica que o levou a um desenvolvimento tecnológico sem precedentes, mas que também culminou com uma carnificina igualmente inédita.<sup>118</sup> Em Virilio, ambas as coisas aparecem como elementos auto-reflexivos, complementares e essenciais, a partir de uma análise que delimita o campo do avanço tecnológico aos interesses de um estado militarizado – de uma cultura e civilização militarizadas, que podem não ver outro caminho senão o de realizar na prática o potencial destrutivo de suas tecnologias.<sup>119</sup> Mas, para ele, ao contrário de Berman, não é apenas a modernidade que se encontra neste dilema *homo-faber/homo-destructor*. Em ambos, no entanto, o potencial criativo mostra-se impregnado de destrutividade, mesmo no momento de seu exercício. E, embora

---

<sup>117</sup> BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.

<sup>118</sup> HOBSBAWN, Eric J. **A era dos impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

<sup>119</sup> VIRILIO, Paul. **Guerra pura, a militarização do cotidiano**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

considere o fazer como um todo, desde os tempos pré-históricos, como direcionado para um desfazer, também é na modernidade que Virilio fecha seu cerco aos elementos de um militarismo como forma realizadora deste mundo, oculta sob um véu de dissimulações. Benjaminianamente, ele também reconhece o moderno como uma experiência de perda, aqui uma necessária destruição do mundo, revelada por uma sociedade que acaba por envolver de *glamour* os meios de destruição, culminando nos grandes navios de guerra.

Este olhar, que reveste estes instrumentos de destruição com trajes majestáticos, está também presente nas sociedades descritas por Hobsbawn quando nos fala do final do séc. XIX; desta era que, nas palavras de um contemporâneo deste momento singular, fez o século XX nascer

...ainda envolto em a clamyde purpurea do seculo passado, reboando a voz do aço e do bronze... terá de assistir nestes primeiros annos terrivel esboroar de civilizações, luctas fraticidas, extertores e agonias; mas, apoz esse fatal succumbir de gerações e instituições decrépitas, apoz esse ruir de espectros macabros... a Renascença (...) clangorará nas tubas da Victoria a Era nova do Amor e da Esperança; ... sob o signo resplandecente da Verdade Immutável, entrarão os solios da Paz...<sup>120</sup>

Este registro, produto de uma intelectualidade distante dos grandes centros industriais, mas não das idéias geradas nos mesmos, revela uma expectativa escatológica, cujo agente não será outro que não o bronze das armas: a máquina como portador da destruição mas, igualmente, como anunciador de uma redenção. Descrições semelhantes podem ser encontradas em registros mais cotidianos, espalhados nos periódicos locais e nacionais entre notas sobre a política e a economia. Não somente “A Republica” e o “Diario da Tarde”, mas também seus equivalentes da então Capital Federal (Rio de Janeiro) testemunham este olhar que, de uma forma ou de outra, era compartilhado por aqueles que informavam as comunidades do mundo, no começo do século XX, fitando os exemplos visíveis e poderosos das máquinas de destruição com uma admiração que mascarava o temor.

## 2.2 – CONTATO IMEDIATO

Em Curitiba, um fragmento advindo do distante ano de 1905 descreve o que, a princípio, parece apenas outro encontro, como tantos outros, com os navios de guerra, esses refinados representantes da cultura e da civilização. Este novo visitante experimentou uma breve notoriedade, breve em demasia para sobreviver em retinas que

---

<sup>120</sup> VELLOZO, Dario. O seculo XX. **A Esphinge**, Curitiba, 18 jan. 1900. p.1-4.

contemplaram, ou leram sobre, outros navios e personagens notórios, em um século que teve mais do que a sua cota dos mesmos.

Em meio a este contexto, o ano de 1905 teve uma importância singular na formação do conteúdo imagético do olhar de todos quantos tivessem acesso à informação. Desde o seu início este ano viu esboçar-se uma ênfase ainda maior no que se refere à tecnologia militar naval, devido ao conjunto de eventos nele desencadeados. O ataque surpresa à guarnição russa de Port Arthur pela Marinha Imperial Japonesa no ano anterior dera início a uma inesperada guerra entre um dos grandes poderes europeus e a recém-nascida potência oriental. Os primeiros momentos de espanto ante a audácia do ataque surpresa (enquanto negociações estavam sendo feitas pelos japoneses em São Petersburgo) logo deram lugar ao ultraje e ao orgulho ferido dos russos, cuja resposta foi veemente, mas pouco eficiente. O cerco da fortaleza não pôde ser rompido, e o Primeiro Esquadrão do Pacífico, sob o comando do vice-almirante Stepan Makarov foi esmagado nos meses seguintes, surpreendendo o mundo com um resultado não apenas imprevisível, mas também completamente inacreditável, pois o embate se dava entre uma potência europeia e um estado que, até menos de cinquenta anos antes, estava ainda preso à uma economia fechada com características feudais.<sup>121</sup>

A resposta russa foi o envio da maior frota reunida desde a última grande batalha naval.<sup>122</sup> Sob o comando do vice-almirante Rozhdestvenski,<sup>123</sup> o denominado Segundo Esquadrão do Pacífico partiu em outubro de 1904 para uma viagem que, para uma frota daquelas dimensões, era sem precedentes na história náutica, cobrindo mais de 18.000

---

<sup>121</sup> O Japão, que havia rompido o seu isolamento de séculos depois da queda do Xogunato e da restauração do poder do Imperador, causada pela ação do comodoro Perry em 1854, passara por uma fase de expansão industrial sem paralelo no mundo. A chamada era Meiji (1868-1912), ou era do “governo esclarecido”, inaugurada pelo Imperador Mutsushito, conduziu o país à industrialização em poucas décadas, assim como uma “atualização” da sua tradição *samurai* e uma modernização militar, principalmente na área naval. Não obstante, a idéia de que este país pudesse ameaçar uma potência europeia era completamente descartada, e os leitores acompanhavam as notícias do avanço russo com um interesse explicável. (Ver a respeito: HUMBLE, Richard. **A marinha do Japão**. Rio de Janeiro: Rennes, 1975.)

<sup>122</sup> Estou me referindo à Batalha de Lissa, em que se encontraram as frotas austríaca e italiana, no Adriático, durante a III Guerra da Independência contra a Áustria. Ocorrida em 20 de junho de 1866, a batalha foi a primeira a envolver navios com couraça de ferro entre países europeus, ainda que fossem todos navios mistos, à vela e vapor. Curiosamente, nesta batalha vencida pelos austríacos, o canhão não foi a arma vitoriosa. Em vez disso, a tecnologia naval deu um salto de milhares de anos, para o passado, reutilizando o esporão greco-romano, sob uma forma reatualizada, para abalroar os seus alvos. (ver a este respeito: HOUGH, Richard. **A history of fighting ships**. Hong Kong: Mandarin, 1975.)

<sup>123</sup> Zinovi Petrovich Rozhdestvenski (1848-1909): vice-almirante da Marinha Imperial Russa, ele comandava a frota do Báltico quando foi encarregado de liderar a frota para o Extremo Oriente afim de proteger a base de Port Arthur contra o ataque japonês. Ferido na batalha, ele se recuperou e foi levado a julgamento em 1906, declarando-se culpado pela derrota.



milhas e três oceanos com uma coleção de modernos couraçados (dentre os quais estavam alguns dos mais modernos navios da marinha russa) e velhos cruzadores blindados e canhoneiras. Para garantir a superioridade numérica, foram incluídas embarcações mais antigas, algumas das quais já não serviam mais para nada além da defesa costeira, junto de navios construídos mais recentemente. Mesmo assim, a mobilização desta armada constituiu um dos grandes feitos navais do século, merecedor da atenção que a imprensa do período, incluindo a curitibana, lhe concedeu durante os meses em que durou a viagem até o Pacífico.<sup>124</sup>

A cobertura era por vezes diária, em notas que detalhavam os progressos da frota enquanto descreviam as derrotas russas no *front* terrestre. Quando as defesas de Port Arthur cederam, em fevereiro de 1905, as notas internacionais dos jornais curitibanos, assim como as dos seus afins em todo o mundo ocidental, manifestaram estupefação... mas logo sobreviria um choque ainda maior, com a derrota da armada russa no estreito de Tsushima,<sup>125</sup> em maio, diante da armada do almirante Togo.<sup>126</sup> Depois deste golpe, em poucas semanas a guerra terminava com a assinatura de um tratado de paz que faria o governo russo perder territórios e o pouco apoio popular que ainda mantinha...

A paz ainda não produziu seus efeitos benéficos (...) E as finanças do imperio ainda não melhoraram. A dívida da Rússia eleva-se agora a 500 bilhões de marcos, segundo o recente (...) estudo do Sr. Rudolf Marten, eminente financista alemão.

(...)

Os serviços das dívidas estrangeira precisam de 525 milhões (...) A Rússia não tem capitães no estrangeiro rendendo juros. Necessita (...) pagar (...) com o excedente de exportações (...) esse excedente (...) tem sido de 400 milhões (...) insuficiente para pagar o juro dos empréstimos...<sup>127</sup>

Matérias detalhadas como esta não eram exceções nas notas internacionais dos periódicos locais, revelando para o seu público leitor um estado de coisas no império russo que, curiosamente, não parece ser tão merecedor de surpresa quanto a sua derrota

---

<sup>124</sup> Novamente, é o telégrafo que traz essas cenas ao olhar de um público desejoso de sentir-se parte de algo diante do que se sente, compreensivelmente, distante. Transcorridos vinte anos do lançamento, com a ajuda do “Great Eastern”, do cabo transatlântico, esse desejo de ubiquidade fazia-se satisfeito pelas coberturas jornalísticas que, embora não fossem acompanhadas de imagens, ajudavam a construir, por sua descritividade, uma imagem do mundo – por incompleta que fosse.

<sup>125</sup> O primeiro grande confronto naval do século XX, antecipando táticas e conceitos que seriam mais tarde empregados durante a I Guerra Mundial. (Ver a este respeito: PRESTON, Antony. Encouraçados. Rio de Janeiro: Livro Técnico, 1983. ; HUMBLE, R. Op. cit., 1975.)

<sup>126</sup> Togo Heihachiro (1846-1934): participou quando jovem das guerras que marcaram o fim do Xogunato, depois estudaria em Cambridge e, durante a Guerra Sino-Japonesa, seria comandante do cruzador “Naniwa”. Em 1903, como vice-almirante, ele seria nomeado comandante da Frota Combinada da Marinha Imperial Japonesa e lideraria a mesma durante a Guerra Russo-Japonesa. Depois da vitória ele receberia cargos e honrarias, inclusive um título de nobreza e a tarefa de cuidar da educação do futuro imperador Hirohito. Em 1940 um santuário foi erguido em sua honra, e ele passou a ser reverenciado como um “kami” da religião xintoísta.

<sup>127</sup> REVOLUÇÃO na Rússia. **Diário Da Tarde**, Curitiba, 31 out. 1905. p.2.

naval havia sido. Na verdade, as extensas descrições das revoltas, exaustivamente listadas e localizadas geograficamente, revelavam uma condição onde as perspectivas revolucionárias pareciam ser irreversíveis.

E este caos da Rússia levaria a mais um episódio que traria a imagem dos grandes navios de guerra, descritas nos periódicos, diante dos olhares de leitores do mundo todo: a revolta do Mar Negro, epitomizada pelo seu mais famoso (ou infame) representante, o encouraçado “Potemkin”. Acompanhando não apenas, esse, mas ainda os outros episódios deste conturbado ano para o império russo, os observadores distantes ouviam nomes sonoros de navios e cidades, tomando conhecimento dos massacres em Odessa, e do motim a bordo do encouraçado “Kniaz Potemkin Tavricheskii”.<sup>128</sup> Este navio receberia do cineasta soviético Eissenstein um caráter emblemático,<sup>129</sup> ainda que eventos em São Petersburgo, como a assinatura da lei que garantia as liberdades civis aos cidadãos do império, assim como as revoltas das guarnições terrestres, fossem muito mais significativos para a imprensa do período, que devotava amplos espaços diários à cobertura destes e de outros “sucessos” na Rússia.<sup>130</sup> Mas o episódio desta revolta de marinheiros se tornaria mais merecedor de atenção, na medida em que os demais eventos escasseassem, deixando de constituir-se em material jornalístico freqüente. Quanto mais o cotidiano se normalizasse, tanto maior seria a impressão causada por uma revolta dos manipuladores da máquina simbólica não apenas do poder militar, mas do próprio desenvolvimento e da civilização de uma nação, como pode ser constatado neste fragmento extraído do “Diario da Tarde”:

As naves de combate (...) servem (...) em tempos de paz (...) como exemplos vivos da nossa cultura e do nosso evoluir.

(...)

... a esquadra serve (...) para transportar (...) toda a corrente de progresso do mundo e estreitar cada vez mais as relações dos povos...<sup>131</sup>

Que os operadores de um tão acabado exemplo do progresso e da cultura de uma sociedade possam rebelar-se só poderia ser compreendido como uma inominável insensatez, e é assim que os jornais de Curitiba a apresentaram. Pelo menos é o que se

---

<sup>128</sup> Batizado em honra ao príncipe Grigory Aleksandrovich Potemkin (1739-1791), marechal de campo e favorito de Catarina II a Grande. Anexou a Criméia, fundou várias cidades, incluindo Sebastopol, e construiu a primeira frota russa do Mar Negro.

<sup>129</sup> Refiro-me ao filme “O encouraçado “Potemkin””, produção que trata dos eventos a bordo deste navio de guerra, onde um motim ocorrido em 1905 é apresentado como um evento revolucionário simbólico.

<sup>130</sup> O termo “sucesso” aparece aqui tal como é usado nos artigos do período, como acontecido, sucedido, sem conotações de vitória.

<sup>131</sup> MARINHA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 25 mar. 1904. p.1.

percebe nesta nota, que revela muito do imaginário da época, através de uma comparação, feita pelo jornal “A Republica”, entre uma revolta armada ocorrida na fortaleza de Santa Cruz, no Nordeste, em novembro de 1905, e o episódio do “Potemkin”:

Facto igual só presenciamos, neste anno, n'aquella sanguinosa odyssea do Mar Negro, quando o facinoroso Matiutschenko sublevou seus camaradas da guarnição do “Potemkin” para metralhar a população de Odessa, assassinando seus superiores hierarchicos, infundindo todo um panico mortifero naquella pacifica sociedade burgueza e laboriosa dos confins meridionaes da Russia...<sup>132</sup>

Indubitavelmente, esta é uma versão muito diferente daquela que se tornou universalmente conhecida através do já citado filme de Eisenstein.<sup>133</sup> Mas a escolha deste episódio para servir de ponto focal do célebre filme sobre a Revolução de 1905 não foi gratuita. Um recurso ideal para o cineasta conseguiria construir uma imagem mais incisiva da necessidade histórica do movimento revolucionário, como decorrência inevitável do desenvolvimento econômico e do agudizamento da luta de classes a partir da industrialização. O grande navio de guerra, como símbolo da era tecnológica, sua mais valiosa mercadoria, configuraria um palco perfeito para esta encenação.

Mas os meses finais do ano de 1905 trariam à população do sul do Brasil ainda um outro exemplo, desta feita mais próximo, no qual essa própria região seria palco de uma outra encenação envolvendo a imagem de um navio de guerra: uma atribulada visita, alvo de extensa cobertura nos periódicos curitibanos, cujo inesperado desfecho, nos possibilita investigar a intrincada trama de construções que determina o entendimento expresso acerca do objeto tecnológico neste período. A natureza múltipla, polimórfica, do olhar dirigido, neste caso, à presença de um navio de guerra, oferece-se agudizada devido ao transcorrer dessa comédia de dimensões improváveis, encenada em

---

<sup>132</sup> REVOLTA. **A Republica**, Curitiba, 11 nov. 1905. p.1.

<sup>133</sup> Na verdade, a própria versão de Eisenstein também merece reparos. Seu final, embora simbólico é, no mínimo, inacurado. Quando partiu do porto de Odessa para enfrentar o Esquadrão do Mar Negro, que vinha em sua perseguição, o “Potemkin” não encontrou necessariamente irmãos revoltosos, hasteando a bandeira vermelha. O comandante da flotilha, vice-almirante Krieger, não atacou o “Potemkin” por que o mesmo não tinha para onde ir e suas ordens determinavam que ele atacasse somente se necessário, evitando causar danos em um dos poucos navios de grande porte que a Rússia ainda tinha, depois da derrota em Tsushima. Tendo lhes sido negada a morte de mártires revolucionários, os marinheiros do “Potemkin”, com pouco carvão, percorreram os portos das redondezas, tentando reabastecer-se... em vão. Por fim eles se renderam à guarnição romena do porto de Constanza. Em 1907, o Czar perdoou-os e eles puderam voltar à Rússia, mas Afanasy Matushenko foi preso quando atravessou a fronteira e fuzilado sumariamente. Quanto ao navio, ele foi recuperado, rebatizado de “Panteleimon”, e continuou na ativa até depois da Revolução, quando voltou a chamar-se “Potemkin”. (Ver a este respeito: WOODMAN, Harry. Prince “Potemkin” of Taurida. In : **Military Modelling**. London, vol. 3, n. 5, 1973. p. 306-311. ; GALUPPINI, Gino. **Warships of the world**. New York: Military Press, 1986.)

palcos tão díspares quanto as cidades costeiras do litoral do Paraná e Santa Catarina, os corredores do poder na Capital Federal e o próprio “Reichstag”, em Berlim.

Como cabe ao olhar que se desloca em direção ao passado, não temos senão os contornos esboçados nas colunas jornalísticas para construir uma imagem nossa deste episódio. Mas isso não nos distancia tanto assim de leitores dos periódicos de então que, embora contemporâneos do episódio, o acompanharam apenas através de uma rápida *dramaetis personae* em que foram apresentados pessoalmente a alguns dos personagens da trama, seguida somente pelos sumários dos atos seguintes, encenados em palcos distantes.

Se é preciso datar o início deste episódio esquecido, tomemos o mês de novembro, quando os jornais de Curitiba começaram a anunciar a passagem, pelo porto de Paranaguá, da canhoneira alemã “Panther”, cuja chegada se deu sem muito alarde, em 28 de outubro: “A canhoneira «Panther», alemã, que anda em visita aos porto do Brasil, deu entrada hoje em Paranaguá...”.<sup>134</sup>

A visita já havia sido antecipadamente anunciada, começando a receber a atenção da imprensa local alguns dias antes e gerando uma grande expectativa. Mas, somente após a sua discreta chegada, poderia ter início o ritual da recepção. Este, longe de constituir uma ação relegada apenas aos grupos organizados da colônia alemã, envolvia a presença de autoridades locais e regionais e movimentava os ânimos de toda a cidade. E não se tratava de reação extemporânea, resultado da pouca frequência com que tais visitas ocorriam.<sup>135</sup> Com efeito, em outras notícias pode-se acompanhar a visita de um navio semelhante atraindo idênticas atenções, tanto por parte das autoridades locais (no caso, de Florianópolis), como também dos jornais de Curitiba e até da capital federal. É o que se percebe por esta nota, extraída de “O Paiz”:

Arribou hontem à barra do norte... a canhoneira portugueza «Patria», que veio hoje fundear em frente à cidade.

O governador do Estado mandou dar as boas vindas à officialidade lusitana.

O comandante Silva Ribeiro desembarcou, visitando o governador do Estado, o capitão do porto, comandante da guarnição e superintendente municipal

O governador do Estado retribuiu hoje mesmo a visita...<sup>136</sup>

---

<sup>134</sup> CANHONEIRA «Panther». **Diário da Tarde**, Curitiba, 28 nov. 1905. p.2.

<sup>135</sup> A vinda de grandes navios de guerra estrangeiros, normalmente em viagens diplomáticas, era muito comum ao porto de Paranaguá, comumente sendo então recepcionados seus tripulantes e oficiais na capital do Estado, em Curitiba. Um episódio também memorável ocorrera em 1903, com o cruzador austro-húngaro “Zenta”, que seria lembrado, anos mais tarde (ver cap. 2) com bastante afeto. Sua visita, assim como muitas outras, não será assunto do presente trabalho visto que, no binômio fascínio/terror, ela constituiria exemplo mais do primeiro que do segundo.

<sup>136</sup> CANHONEIRA «Patria» arribada a Florianopolis. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 19 nov. 1905. p. 1.

O mesmo número deste jornal carioca dá conta das “sumptuosas festas” com as quais este mesmo navio é esperado no porto do Rio Grande,<sup>137</sup> e notas semelhantes podem também ser encontradas em periódicos paranaenses. De fato, estas formalidades, com toda a atenção que elas demandavam dos setores públicos, mais que justificariam a cobertura por parte da imprensa destas passagens de navios de guerra por portos brasileiros. Por si só, tais registros não revelariam mais do que a escrupulosa descrição das atividades que envolvessem personalidades públicas, não merecendo ser levadas em conta como testemunho de um interesse nos objetos tecnológicos – naquelas máquinas de guerra. Mas, o que justificaria a cobertura da imprensa local, relativa a atividades envolvendo autoridades e figuras públicas de lugares distantes? O que tornaria a chegada de um navio no porto do Rio Grande um assunto merecedor de destaque, em meio à Revolução na Rússia, ou ao Orçamento da União sendo votado na Câmara Federal, em Petrópolis? Mais ainda, o que tornaria assunto (durante mais de um ano) as idas e vindas de um navio-escola brasileiro, o cruzador “Benjamin Constant”, pelos portos da Europa – em descrições tão sistemáticas, que chegam ao ponto de, em um jornal provinciano de uma cidade não litorânea, como o “Diário da Tarde”, registrar suas entradas e saídas, e até mesmo suas permanências, como em agosto de 1905, no porto de Cherburg, devido à “neurasthenia grave” do capitão?<sup>138</sup> Nosso olhar mal se deteria sobre estes fragmentos que não parecem constituir um assunto significativo, mas o detalhe destas notas quase perdidas revela mais do que diz. É preciso redimensionar o olhar, calibrá-lo para um momento onde ele não vê similares para os grandes navios de guerra, um momento no qual estes estão no ponto mais alto de uma imaginária árvore evolutiva da tecnologia. O trem pode ter sido seu superior, como quer Hobsbawn,<sup>139</sup> tanto numérica quanto qualitativamente, enquanto máquina criadora e modificadora do mundo, mas os rastros deixados por aqueles que foram contemporâneos deste momento não nos autorizam a reconhecer esta superioridade com tanta facilidade. A atenção que lhes era dedicada, mesmo no contexto da mais mundana das ações, é eloqüente quanto ao significado simbólico de que estas máquinas, não importando suas dimensões, gozavam.

---

<sup>137</sup> Id.

<sup>138</sup> BENJAMIN Constant. **Diário da Tarde**, Curitiba, 19 ago. 1905. p.2.

<sup>139</sup> HOBBSAWN, E. Op.cit., p. 48.

Mas talvez seja preciso instrumentalizar o olhar, para que ele possa abarcar o objeto sobre o qual se foca. É conveniente, então, perguntar: que navio é este, a canhoneira “Panther”?

## 2.2 – ANATOMIA DA MÁQUINA

Em uma nota, publicada pouco depois de sua chegada em Paranaguá, temos uma rápida descrição: “O bello navio que ora visita o nosso Estado, tem 970 toneladas e 128 tripolantes [sic]”.<sup>140</sup> Trata-se, portanto, de um navio de menos de mil toneladas, pequeno se comparado com os couraçados e cruzadores que normalmente tinham suas atividades transformadas em assunto de meticulosas coberturas jornalísticas. Mesmo assim, também esse tipo de embarcação é merecedor de atenção, com um constante acompanhamento das atividades destes navios nos portos do país e, em alguns casos, dos países vizinhos.

A razão para esta atenção pode ser procurada em uma tentativa de descrever a historicidade do termo “canhoneira”, hoje despido de uma especificidade técnica mas que, até o início deste século, descrevia um, e apenas um, tipo característico de embarcação armada. A introdução desta expressão no jargão militar naval foi gradual, aparecendo inicialmente nas décadas que se seguiram às guerras Napoleônicas, quando as marinhas européias passariam por um processo de especialização cada vez maior, com o aprimoramento de inúmeros tipos diferentes de embarcação destinados a ocupar nichos táticos, tais como a defesa dos grandes navios de linha de batalha,<sup>141</sup> a patrulha do estuário de rios e das regiões costeiras, assim como outras funções menores, que não demandavam um grande poder de fogo, mas sim a capacidade de movimentar-se com

---

<sup>140</sup> EIS-ME aqui, são e salvo. **Diário da Tarde**, Curitiba, 31 out. 1905. p.1.

<sup>141</sup> Nas décadas que antecederam o século XIX, o desenvolvimento da tecnologia de construção naval, assim como a modificação do panorama político das colônias, com a independência dos Estados Unidos e o seu crescimento como potência regional, haviam alterado as condições pelas quais deveria dar-se a reação e a resposta necessárias por parte das potências européias, no que se referia a quaisquer desafios à sua autoridade, tanto por problemas localizados quanto por iniciativa de potências rivais. É esta realidade em processo de mudança que direciona o desenvolvimento das próprias tecnologias navais, assim como é este desenvolvimento que vai acelerar a mudança daquela realidade. As marinhas européias orientavam-se então pela chamada doutrina das classes de linha, dentro da qual as embarcações destinadas ao confronto propriamente dito eram as de 1ª. a 3ª. classes, os grandes e fortemente armados navios de linha de batalha, ficando a tarefa de patrulhar as linhas de comércio para as de 4ª. e 5ª. classes, denominadas geralmente “fragatas”, que possuíam dimensões reduzidas mas conservavam um poder de fogo capaz de enfrentar investidas contra a ainda existente ameaça da pirataria além do desafio oferecido pela longas linhas de transporte marítimo. Esta situação, que pouco havia evoluído desde os primeiros dois séculos da colonização, logo se alteraria com o estabelecimento de rotas seguras, ainda que extensas. Foi neste contexto tecnológico e geo-político que se desenrolaram as “Guerras Napoleônicas”, nas quais a participação do conflito naval, mesmo que menos expressiva que a sua correlata terrestre, teve

grande rapidez. A maioria destas novas classes de navios de guerra era de tamanho limitado, possuindo no geral apenas um canhão de grande porte e, às vezes, algumas “colubrinhas”.<sup>142</sup> Genericamente, estas embarcações eram conhecidas como “canhoneiras” (em inglês, *gunboat*), e o seu uso tornou-se generalizado por todas as marinhas do mundo ocidental.

Inicialmente eram *cutters* (navios de dimensões reduzidas e armados com até quatro canhões de calibre intermediário) ou mesmo *whaleboats* (pouco mais que escaleres, armados normalmente com apenas um canhão retirado de um navio maior e firmemente montado no centro do barco, para que este não virasse quando do disparo). No entanto, as limitações destas primeiras tentativas foram sendo gradualmente reconhecidas nas primeiras décadas do dezenove, levando a alterações cada vez mais significativas do seu desenho. Questões, como o pequeno alcance dos canhões que, mesmo quando numerosos, pouco podiam fazer quanto a navios maiores, determinaram o uso de cascos mais longos, ainda que se mantivesse um perfil delgado para não prejudicar a sua principal característica: a velocidade e a agilidade. Para dar-lhes algum tipo de eficiência contra classes mais bem armadas de navios foi instalado apenas um grande canhão giratório (no máximo dois) no centro do convés principal (para garantir a estabilidade), conservando assim a solução original dos seus primeiros antecessores tecnológicos. Este desenho atingiu a sua maturidade nas assim chamadas “Canhoneiras da Guerra da Criméia”,<sup>143</sup> que já incluíam o vapor e a hélice propulsora, inovações que contribuíam para torná-las o instrumento de execução daquilo que, Hobsbawn nos lembra, era conhecido como “diplomacia de canhoneira”.<sup>144</sup> De fato, no Império Britânico, mas não só nele, a expressão “*send a gunboat*” (“envie uma canhoneira”) tornou-se um termo comumente usado nos telegramas das autoridades coloniais para o governo central, com a intenção de reforçar os interesses das potências europeias no além-mar. Muito mais do que os grandes navios, cujos alcances podiam ser estendidos apenas a custos proibitivos, era a canhoneira que realizava a importante tarefa de “mostrar a bandeira”, tanto para súditos quanto para possíveis adversários. Foi neste

---

ainda uma grande importância no resultado final. (Ver a esse respeito: HAWLS, Duncan. **Los buques y el mar**: Revision Cronologica. Madrid: Centropress, 1978.)

<sup>142</sup> A “colubrina” e a “demi-colubrina” eram canhões respectivamente de 18 libras (8 kg) e 9 libras (4 kg) – isto é: podiam disparar projéteis com essa delimitação. (Id.)

<sup>143</sup> A canhoneira foi, talvez, o mais bem sucedido tipo de navio de guerra utilizado durante essa guerra, com destaque para as de construção inglesa, que totalizavam mais de uma centena de navios. (Ver a esse respeito: PRESTON, Anthony; MAJOR, John. **Send a gunboat**. London: Longmans, Green and Co., 1967.)

<sup>144</sup> HOBBSAWN, E. Op. cit. p. 33.

período que o *design* da canhoneira atingiu sua maturidade, conservando suas características pelas décadas seguintes e sofrendo apenas o acréscimo da blindagem de ferro (que gerara o termo em inglês *ironclad*, usado para os navios de guerra desta época), desenvolvida e testada com sucesso durante “Guerra da Secessão”.<sup>145</sup> As marinhas européias adaptaram os ensinamentos da guerra americana, juntamente com a sua própria experiência na Criméia, e o resultado foi tanto o desenvolvimento do couraçado quanto da evolução final da canhoneira em seu descendente que se tornaria uma visão comum nos portos de todo o mundo na virada do século, sempre representando não tanto a força apenas, mas principalmente o poder de reação das suas nações de origem. Além disso, por constituírem realizações tecnológicas, elas também demonstravam a amplitude do desenvolvimento científico e, por intermédio deste, da própria civilização.

No final do séc. XIX, a marinha que mais possuía este tipo de embarcações (ou qualquer outro tipo, na verdade), era a inglesa,<sup>146</sup> contando com mais do triplo do que a marinha alemã.<sup>147</sup> Não obstante sua obsolescência, a canhoneira continuava a desempenhar um papel central nas operações de ambas as frotas, assim como nas de outros países e, principalmente, nas estratégias diplomáticas dos mesmos, fornecendo a face clara da presença militar dos estados-nação europeus através de um ícone tecnológico.

---

<sup>145</sup> Este conflito representou o mais importante momento no contexto do desenvolvimento tecnológico do desenho naval na segunda metade do século passado, com o surgimento de inúmeros conceitos utilizados até os dias atuais, assim como a configuração final de fórmulas até então bem sucedidas, mas que viram o seu ocaso. Muito embora já estivesse entrando em desuso, o antigo sistema de “classes de linha” ainda via-se representado pela presença, nas marinhas de todo o mundo, de diversas embarcações, algumas destas com décadas de uso, que ainda seguiam as suas linhas básicas. Mas, enquanto as grandes armadas européias levavam tempo para serem modernizadas, tanto os estados do Sul como os do Norte dos Estados Unidos experimentavam as novas tecnologias do uso do ferro como blindagem. Muitos navios atingiram status lendários durante os anos da guerra. O “C.S.S. Alabama” constituía um exemplo de desenho adaptado, utilizando os princípios da canhoneira inglesa da Criméia. Construído na Inglaterra, o navio foi denominado de *raider* pelos confederados devido ao seu uso contra as rotas mercantes da União, mas tratava-se de uma canhoneira super desenvolvida. Outro exemplo era o “Monitor” dos *yankees*, uma plataforma chata, com uma torre giratória armada com apenas dois canhões de grande calibre. Seu desenho teve muita influência na engenharia naval do final do XIX e, embora seja comumente associado com o conceito de couraçado, seu pequeno tamanho o aproxima mais de uma canhoneira despida do aparelho necessário para a navegação à vela e, por seu desenho, da sua principal função: a velocidade (Vera esse respeito: HAWLS, op. cit., p. 119-169)

<sup>146</sup> JANE, Fred T. **Jane’s all the worlds fighting ships (1898)**. New York: Arco Publishing Co., 1969.

<sup>147</sup> Enquanto a marinha alemã possuía um total de 20 canhoneiras de diferentes classes com já 14 dos novos *Destroyers* (uma classe de navios de guerra recém constituída), a marinha inglesa contava com 74 *gunboats* de diversas classes, já em processo de obsolescência, também sendo substituídos pelos *Destroyers* que já haviam atingido o número de 96. (Id.)



Os registros da marinha alemã do período nos informam mais acerca desta embarcação específica, corrigindo em alguns casos os dados apressadamente recolhidos pelo “Diário da Tarde”. A “Panther” era a quinta de uma série de seis canhoneiras, denominada classe “Iltis”,<sup>148</sup> construídas para substituir a antiga classe “Wolf” e lançadas ao mar a partir de 1897 nos estaleiros de Danzig (atual Gdansk). O deslocamento oficial da classe era de 1.048 toneladas, para um casco de 65,2m. de comprimento, 9.1 m. de largura. e apenas 3.63m. de calado. Eram ainda armadas com 4 metralhadoras (na verdade, canhões de tiro rápido) de 88mm. e 6 de 37mm., sendo que as quatro últimas da classe, incluindo a “Panther”, haviam tido seus canhões de 88mm. substituídos por armas superiores, de 105mm., mas conservando a mesma velocidade de 14 nós. Esta última informação não parece autorizar-nos a descrevê-la como uma embarcação rápida, não fosse o fato de que o que se mede, quando se fala de velocidade das canhoneiras, é a sua mobilidade, isto é, a capacidade de serem deslocadas sem grandes preparações ou custos, e para lugares distantes,<sup>149</sup> onde sua presença era suficiente para servir aos propósitos militares (intimidação) e políticos (diplomacia) de suas nações.

E era para cumprir esta última função que aquele “bello navio” viera tão longe, para o que era ainda mais apropriado que fosse um representante de uma classe recém incorporada, tanto por questões de aparência quanto pela dinâmica de progresso expressa nas suas linhas avançadas, resultantes da aplicação das mais recentes evoluções do desenho técnico naval. Por estranhas que pareçam, estas viagens até hoje constituem praxe nas marinhas de todo mundo, sendo normalmente descritas como missões de treinamento, mas cumprindo ainda a dupla função de servir como embaixadores peculiares, para cujas armas (em especial o tamanho) devem atentar os olhares dos povos que visitam, assim como para suas belas linhas modernas. Pouco mudou neste aspecto, mas não se trata apenas de ostentação, e sim de uma lógica embutida na própria razão de ser das marinhas nacionais. Na verdade, excetuando pela

---

<sup>148</sup> Por ordem de lançamento, elas eram: Iltis, Jaguar, Tiger, Luchs, Panther e Eber. (Ver, a respeito: SCHOECK, Heinz-Gerhard. **The evolution of military naval technologies**. Disponível em: <<http://hera.mni.fh-giessen.de/~hg6339/index.htm>> Acesso em: 10 jan. 2000.)

<sup>149</sup> Uma alternativa fácil, principalmente pela relação custo-benefício, visto que sua taxa de consumo de carvão por tonelagem era muito inferior à de outros barcos com armamento semelhante ou maior. No caso da “Panther”, uma vez comissionada, sua primeira incumbência foi dirigir-se para a América do Sul e, dali, para as possessões alemãs na África.

alternativa da “reserva”,<sup>150</sup> pouco resta como opção aos planejadores do poder naval, visto que a demanda por novos navios não atende à uma lógica utilitária, e sim simbólica.<sup>151</sup> Uma vez construídos, torna-se necessário ocupar estas máquinas preciosas, bem como treinar seus operadores,<sup>152</sup> para o que um permanente fluxo de viagens internacionais com objetivos diplomáticos constitui uma alternativa barata e útil, não obstante o espectro de catástrofes como a do “Maine” e de muitas outras que continuam a ocorrer.<sup>153</sup>

### 2.3 – ENCANTAMENTO E DESILUSÃO

Neste contexto, a visita da “Panther” em 1905 não constituiu surpresa alguma para a população de Curitiba, acostumada que estava em testemunhar, ainda que pelas notas de jornais, as visitas constantes de barcos semelhantes a outros portos, e suas ocasionais passagens pelo porto de Paranaguá. Mas, por numerosas que fossem, sempre seriam notícia aos olhos do público de então, fascinados que eram pelos embaixadores armados e itinerantes das cores das nações em águas distantes, para os quais cumpria às autoridades das cidades organizarem os rituais de recepção...

A's 11 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> começaram a affluir á praça Euphrasio Correia grandes massas populares, umas antecedendo outras acompanhando as escolas da Communa e dos Franciscanos, que encorporadas, com commissões das sociedades Saengerbund e Thalia... formaram em dupla ala em frente á estação. A fanfarra do 14<sup>o</sup> regimento de cavalaria puchava o prestito.

Na gare aguardavam a chegada do trem os Srs. (...) representante do sr. Vice-governador do Estado, o representante do sr. General comandante do districto, o (...) consul imperial da

---

<sup>150</sup> A colocação de todos os navios, sem uso ou função efetivos, em locais apropriados para a sua manutenção, mas desmobilizados (retirados dos inventários navais), mantidos sem tripulação mas em bom estado, à espera de serem realmente necessários novamente.

<sup>151</sup> Aqui, o número de navios não é medido pelas necessidades de patrulha das áreas costeiras, ou qualquer outra causa “oficial”, mas por “doutrinas” navais estabelecidas através de um conjunto de comparações com outras nações, eleitas arbitrariamente como “inimigos prováveis” ou “potencialmente hostis”. Do mesmo modo, aprimoramentos ainda são decretados na medida de uma contínua corrida tecnológica, que não deixa de obedecer aos mesmos princípios daquelas em que as potências do dezenove esbanjavam os seus recursos, construindo com entusiasmo as armas com que enfrentariam inimigos, sem reconhecer que eram essas mesmas armas que geravam o clima para tais inimizades.

<sup>152</sup> É recorrente, aqui, a imagem atual dos imensos depósitos ao ar livre onde, nos desertos do meio-oeste americano, são mantidos na “reserva” milhares de aviões, helicópteros e blindados... fileiras atrás de fileiras de aparelhos novos, alguns saídos de suas fábricas para estes lugares, resultado de uma política de construção em grande escala que continuou no pós II Guerra e também no pós Guerra Fria. (Ver a respeito: GALBRAITH, J. K. **A era da incerteza**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1982.) Mas tal destino não é viável para os grandes navios de guerra, seu custo e tempo de construção (mais de meia década para um dos grandes porta-aviões americanos) torna impossível construir para guardar. No entanto, prosseguem as substituições regulares dos modelos antigos, sendo que estes são, então, destinados à “reserva”. Atualmente, 6 desses gigantes dos anos cinqüenta estão nestas condições nos Estados Unidos (dois da classe “Coral Sea” e mais os quatro “Forestal” que, à sua época, foram os maiores navios do mundo).

<sup>153</sup> Caso do USS Cole, destroyer americano danificado por uma explosão em um ataque suicida, realizado durante uma visita ao porto de Aden, no Iêmen em 12 de outubro de 2000.

Allemanha, representantes consulares de outras nações, altos funcionarios civis e militares e uma comissão da Camara Municipal.<sup>154</sup>

Não se tratou, no entanto, de uma mera recepção festiva. As solenidades seguiram pelo restante do dia:

Ao meio dia numeroso prestito começa a desfilar...

(...)

Em seguida alguns officiaes visitaram o edificio do consulado allemão, continuando o desfile pelas ruas da Liberdade, 15 de Novembro, 1<sup>o</sup> de Março, José Bonifacio e travessa da Ordem, passando o percurso pelas praças Tiradentes e da Ordem, indo estacionar no Theatro Hauer (...)

Depois (...) os officiaes fizeram (...) as visitas da pragmatica, indo ao palacio do governo, quartel general e camara municipal, onde foram gentilmente acolhidos.

Era grande o regosijo da laboriosa colonia allemã, notando-se nos semblantes dos subtidos [sic] do Kaiser, visivel satisfação.<sup>155</sup>

Estes súditos, que não estavam sozinhos nas comemorações, haviam já sido alvos de extensas e elogiosas colunas que, com o pretexto da visita, podiam veicular opiniões sobre o povo allemão e a sua nação de origem...

A historia do poderoso imperio da Allemanha (...) é como a propagação da luz...desprende seus raios luminosos rectiliniamente e alcança os fins pacificos que visa.

(...)

Um sol sem manchas, o ideal supremo dos bárbaros (...) que lançaram sobre as ruinas do imperio dos cesares os alicerces dos estados modernos...

(...)

Quem há de negar que o povo allemão é o mais filosofico da idade moderna?

(...)

A Germania é a terra do Saber e da Industria: nós a amamos e della queremos a lição dos seus livros, os braços dos seus filhos e os productos das suas fabricas...<sup>156</sup>

O longo editorial do “Diario da Tarde”, que ocupa boa parte da primeira página e termina com saudações aos marinheiros da “Panther”,<sup>157</sup> não é o único a celebrar as glórias germânicas. Quase todo o restante da mesma primeira página desta edição do jornal é ocupada pelo primeiro de uma série de artigos, destinados a louvar as virtudes da imigração allemã, sob a ótica de suas vantagens raciais...

A colonia allemã, numerosa, intelligente, emprehendedora, profundamente sympatica ao meio brasileiro, mas mantendo sempre seus habitos em geral era e é a que se destina, no futuro dos Estados do Sul, a deixar vestigios da sua influencia.

É sabido que o inglês (...) degenera na Índia (...) independente de qualquer cruzamento e a despeito da escrupulosa conservação de todos os habitos moraes, intellectuais e practicos...

(...)

O allemão, nos Estados do sul do Brazil (...) conserva-se moral e physicamente um perfeito allemão.<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> CANHONEIRA «Panther». **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 nov. 1905. p.2.

<sup>155</sup> Id.

<sup>156</sup> GERMANIA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 nov. 1905. p.1.

<sup>157</sup> Id.

<sup>158</sup> ALLEMÃES nos estados do sul do Brazil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04-07 nov. 1905. p.1.

Assim, a passagem simbólica de um navio de guerra alemão torna-se pretexto para afirmar não apenas a superioridade germânica, mas também aquela que os germânicos conferem a todas as regiões que escolhem ir habitar. Nos dias seguintes novas comemorações, visitas ao palácio e até mesmo *picnics* dariam ainda mais motivos para a imprensa curitibana cobrir a passagem da “Panther”.

Deslumbrantes festejos (...) á brioza officialidade e maruja do vaso de guerra «Panther», que ora honram a nossa capital com a sua visita.

Dentre as festas a que mais destaque tomou foi o sarau que teve logar (...) no vasto salão Hauer...

Extraordinaria, a affluencia de convidados...

Nos camarotes (...) as cores vivas dos toilettes das senhoras davam um aspecto polychromo ao theatro, onde as flavas cabelleiras de gentis tedescas se agitavam...

Os officiaes e marujos (...) eram alvos de manifestações carinhosas...<sup>159</sup>

A descrição, que ocupa várias colunas, estendendo-se por duas páginas, descreve um elaborado conjunto de representações, incluindo “quadros vivos” e números de dança folclórica, todos tendo como assistentes privilegiados o capitão da “Panther”, o conde de Sowmajeltsch,<sup>160</sup> e o cônsul alemão, o Sr. Baerecke, cujos brindes ao Brasil e ao Kaiser constituem o momento alto da festa.

A partida dos oficiais e marujos visitantes traz de novo a normalidade à imprensa curitibana, que pouco retoma o assunto, apesar da continuada presença do navio em Paranaguá, exceto por uma nota de estranheza que revela algo, até então, totalmente oculto sob o véu dos fervorosos elogios: “Os nossos patricios andavam assustados com a permanencia da «Panther», no nosso porto. Diziam elles que o bello navio germanico andava «pegando gente p’ra guerra» e com isso não se animavam de trazer os seus productos ao nosso mercado...”<sup>161</sup> Essa nota comunica bem a outra dimensão do olhar dirigido ao navio de guerra, simultaneamente objeto tecnológico, gerador de assombro, e instrumento de morte, provocador de receios... uma dimensão destruidora, que evoca o espectro da guerra em tempos de paz, assim como anuncia a possibilidade da paz da vitória em época de guerra. Uma dupla natureza, análoga à face criadora/destruidora da própria modernidade, e que pode bem configurar a razão mesma do uso de tais objetos como porta-vozes de todas as nações que aspirem uma posição de destaque em meio à civilização tecnológica. Mas o registro rápido que estranha a permanência excessiva do navio revela mais, pois sua condição solitária em meio às

---

<sup>159</sup> CANHONEIRA «Panther». **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 nov. 1905. p.1-2.

<sup>160</sup> Infelizmente a grafia original do nome do oficial em questão não pôde ser estabelecida com segurança, pois aparece de diferentes formas nos registros seguintes. Mesmo assim, a sua origem aristocrática torna a sua descrição ainda mais carregada de alusões românticas nos periódicos curitibanos.

<sup>161</sup> CARTAS da marinha. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 nov. 1905. p.1.

efusivas e extensas descrições, que o exaltavam e só lamentavam a sua partida, causa estranheza ao observador que a recolhe como fragmento, décadas depois. O olhar que se volta para o passado não tem contato direto com a sensibilidade de uma época, se não pela presença de tais registros, que oferecem tênues indícios, alguns traços de uma cena que terá de ter os espaços vazios preenchidos *a posteriori*. E, quando tão poucas coisas nos são ditas, ou escritas, que nos ofereçam a imagem destruidora do artefato técnico, há que se perguntar até que ponto esta percepção não é datada, resultado de um século de guerras tecnológicas, e imposta mais à interpretação das documentações menos do que revelada pelas mesmas. Uma questão que no entanto, vai dissipar-se, pois a imprensa curitibana ainda iria conhecer outros motivos para cobrir a passagem da “Panther” pelo sul do Brasil. Motivos que se revelariam somente depois do navio deixar as águas paranaenses.

No dia 5 do mês de dezembro, os jornais do Rio de Janeiro registravam a saída da canhoneira do porto de Florianópolis, aparentemente sem incidentes, um fato como sempre digno de nota mesmo para constar em periódicos da distante capital federal:

A canhoneira «Panther» zarpou hoje às 8 horas.  
Hontem, na residência do consul, houve banquete comparecendo o governador.  
O comandante e officiaes assistiram ao concerto e baile no teatro, promovido pelo gremio Violeta, manifestando-se agradavelmente impressionados pela agradável festa.  
(...)  
O médico da «Panther» visitou os hospitaes militar e de caridade fazendo elogiosas referencias...<sup>162</sup>

Com isso parecia encerrar-se mais uma passagem festiva e, até então, tida como tranqüila.<sup>163</sup> Ninguém poderia, por meio deste fragmento, antecipar o que viria a ser noticiado dois dias depois no “Jornal do Comercio”,<sup>164</sup> chegando imediatamente, como sempre via telégrafo, até os leitores de periódicos curitibanos e

comunicando que os officiaes e marinheiros da canhoneira «Panther» (...) ora fundeada no porto de Itajahy, prenderão [sic] Frederiko Steinoff, de origem allemã, sob o pretexto de Ter auxiliado a deserção de um dos tripulantes do navio...  
Frederiko Steinoff foi seqüestrado pelos marinheiros allemães.  
O governador de Sancta Catharina reclamou (...) ao Sr. Barão do Rio Branco.<sup>165</sup>

---

<sup>162</sup> PARTIDA da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 05 dez. 1905. p. 1.

<sup>163</sup> Vale insistir: não se trata de uma cobertura extemporânea. Apenas durante este mesmo mês do ano de 1905, pode-se acompanhar as peripécias de uma outra canhoneira, a já citada “Patria”, do cruzador italiano “Fieramosca” e o retorno do cruzador “Benjamim Constant”, navio-escola, da sua viagem pelos portos europeus, sendo que este ainda iria ter um lugar garantido nos atos seguintes desta improvável encenação.

<sup>164</sup> DESACATO ao Brazil. **Jornal do Comercio**, Rio de Janeiro, 07 dez. 1905. p.1.

<sup>165</sup> DESACATO ao Brazil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 de dez. 1905. p.2.

Os telegramas enviados de Florianópolis descrevem que o seqüestrado, aqui denominado Fritz Steinhoff: "...foi espancado por um grupo de officiaes e marinheiros, que tinham andado em correrias pelas chácaras (...) os officiaes eram em número de 3 e eram acompanhados de 12 marinheiros... não estavam fardados...".<sup>166</sup> E, ecoando inadvertidamente as suspeitas levantadas pelo articulista do "Diario da Tarde" alguns dias antes, o periódico carioca afirma que: "Parece averiguado que (...) a prisão de Steinhoff teve por motivo forçal-o a prestar o serviço militar à Allemanha, a que é obrigado como subtido [sic] que é do Imperador Guilherme II".<sup>167</sup> E os detalhes vão acumulando-se, com a descrição da invasão de propriedades e violências praticadas contra cidadãos brasileiros, seguindo-se a publicação do discurso de Barboza Lima, que inicia a sua campanha na Câmara para obter uma enérgica resposta do governo brasileiro: "...aconteceu (...) em um paiz soberano e independente como é o Brazil (...) [algo que] só poderia passar nas regiões submetidas ao regimen das capitulações do Oriente...".<sup>168</sup> Este parlamentar opositor será o grande responsável pelo registro da indignação causada pelo incidente, e seus discursos veementes encontrarão eco nos editoriais do "Diario da Tarde", que se apressa em esquecer seus elogios à "germanidade": "Exercendo actos de **imperium** [grifado no original] em uma cidade brasileira, os officiaes da «Panther» mostraram (...) desconhecer os mais cominhos principios do Direito Internacional, dando testemunho da sua cultura...".<sup>169</sup>

A máquina, ainda a pouco um testemunho de uma "terra do Saber e da Industria", de uma nação cujo crescimento era a própria "propagação da luz", de um "Sol sem manchas", de um povo que era "o mais philosophico da Terra" – agora se convertera em instrumento de revelação de uma verdadeira "natureza oculta" do mesmo. A sensibilidade que, a princípio, velara quaisquer sinais de uma percepção menos positiva de um objeto criado para a guerra, agora se vingava. E mais ainda, o editorial, em certo momento, conservou o fôlego para aludir a uma possibilidade que parece, hoje, soar descabida:

No proprio gabinete de Berlin deve estar archivada a nota com que (...) o então ministro dos estrangeiros, respondeu a uma reclamação descortez do glorioso Bismark, fazendo ver que a guerra entre os dous paizes poderia ser comparada à luta do cordeiro com o leão, mas nem por isso, nos nossos portos, ficariam calados os nossos canhões...

(...)

---

<sup>166</sup> CASO «Panther», inqueritos e providências, discurso na câmara. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 08 dez. 1905. p.1.

<sup>167</sup> Id.

<sup>168</sup> Id.

<sup>169</sup> INCIDENTE em Itajahy. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 dez. 1905. p.1.

Armemo-nos pois (...) já que o estado belicoso é o unico caminho que conduz ao ideal supremo dos povos (...) armemo-nos, fazendo dos nossos navios e das nossas legiões não um meio para levar a guerra (...) mas o caminho capaz e recto que conduz á suprema aspiração – a Paz!<sup>170</sup>

Com o que, então, o caminho belicoso é o único a conduzir à paz (!). Seria esta uma bravata simplória, advinda de um jornal provinciano? Não é o que parece quando, no dia seguinte, “O Paiz” anuncia que:

O Sr. Ministro da marinha recebeu telegramas do (...) capitão do porto do Rio Grande, confirmação da chegada da famosa canhoneira...

O almirante (...) conservou-se em sua secretaria (...) ordenando (...) medidas para a mobilização da esquadra. Os cruzadores Barrozo, Tamandaré e Benjamin Constant receberam ordens de aprestar-se (...) O Barrozo partiu hontem, cerca de meia noite, para o sul. O Tamandaré e o Benjamin (...) à noite estavam abarrotando as carvoeiras. O couraçado Floriano deixará hoje o dique da Saúde, para onde entrará o Deodoro.<sup>171</sup>

Tão somente uma força-tarefa (!) composta de nada menos que três cruzadores e, pelo menos, um couraçado, com mais um sendo mandado para reformas em dique seco, com outro ainda apressando-se para juntar-se à flotilha, como é declarado em nota do dia 10. Assim, enquanto se registra que os representantes do governo pedem prudência, na mesma página o público leitor fica sabendo da mobilização geral da armada, incluindo a retirada do “Benjamin Constant”, cuja presença constante nas publicações periódicas fá-lo-ia necessariamente conhecido, da posição de navio-escola para uma inconcebível linha de frente.

Já então o caso ultrapassou fronteiras, com notas no “Paiz” dando conta do apoio unânime das nações da América Latina ao Brasil, bem como o do Secretário de Estado Americano, Elihu Rool (sic.),<sup>172</sup> representando o governo Roosevelt, que teria sido informado pelo próprio embaixador brasileiro em Washington, Joaquim Nabuco, sobre a gravidade do incidente.<sup>173</sup> O crescimento da tensão favorece o aparecimento de críticas que já começam a estender-se para além da questão com a própria Alemanha... “Nós sabemos que, não de agora, há entre as grandes potencias conquistadoras o veso de considerarem as nações da America do Sul como nações debeis, cuja independencia é (...) uma merçê da força...”<sup>174</sup>

A indignação, a esta altura, já atingira dimensões suficientes para influenciar mesmo jornais que, no início, procuram manter os ânimos sob controle. No periódico

---

<sup>170</sup> Id.

<sup>171</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 09 dez. 1905. p.1.

<sup>172</sup> Elihu Root (1845-1937), foi Secretário da Guerra de Mckinley entre 1899-1903 e depois Secretário de Estado entre 1905-1909 – recebeu o prêmio Nobel da Paz em 1912, quando era senador pelo Partido Republicano.

<sup>173</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 10 dez. 1905. p.1.

<sup>174</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 11 dez. 1905. p.1.

curitibano “A Republica”, que noticiara o incidente de forma apenas sumária, aparece no dia 12 a transcrição de telegramas de apoio dos países vizinhos, incluindo um, enviado de Buenos Aires, com texto extraído do editorial do jornal “La Nación”:

“...deve existir uma sorte de direito para as potencias de muitos canhões e exercitos poderosos, e outra para as republiquetas doentias e semi-selvagens. Estas (...) devem esperar do sabre europeu o ensinamento secreto da civilização e as lições de progresso de que necessitam...”<sup>175</sup>

Um telegrama de explicações enviado pelo comandante da canhoneira, internada no porto do Rio Grande, expõe novos detalhes aos leitores, informando-os que o objetivo das agressões teria sido o de recuperar um tripulante desertor, para o que teria se oferecido voluntariamente o sr. Steinhoff, de cujo paradeiro o oficial alemão negava ter conhecimento. Mas tais esforços de apaziguamento mostram-se infrutíferos, tanto mais quando, ainda no dia 12, a dimensão da crise aumenta com a revelação de que, além do caso de Steinhoff, a tripulação da “Panther” teria também invadido a casa de um colono, Jacob Zimmerman, e forçado o filho deste, Julio, a acompanhá-los sob ameaças na referida busca do seu desertor. Pouco ajuda a nota advinda do porto do Rio Grande, onde se registram desordens entre os marinheiros da “Panther” e os do cruzador “Barrozo”, o primeiro da flotilha a chegar na região.

Também nas notas internacionais o incidente ganha destaque, com a reação da Inglaterra, extraída do editorial do *Morning Post*, na qual afirmava-se que a postura brasileira caracterizava uma aceitação tácita da “Doutrina de Monroe”, portanto inaceitável, e que conduziria ao seu isolamento em relação às nações européias. De Berlin, telegramas publicados na íntegra pelos periódicos da capital federal, descrevem os contatos entre o embaixador brasileiro Costa Motta e o ministro do Reich, Barão Von Richtofen,<sup>176</sup> para os quais teriam também sido chamados o almirante Von Tirpidz, ministro da marinha, e o comandante geral da Esquadra de Alto Mar, almirante Buckshel.

Surpreendentemente, somente a esta altura é que são definitivamente canceladas as festividades organizadas no porto do Rio Grande para recepcionar a canhoneira.<sup>177</sup>

---

<sup>175</sup> «PANTHER». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 12 dez. 1905. p.1.

<sup>176</sup> Vale esclarecer: não se trata do famoso “ás” alemão da I Guerra Mundial, Manfred Von Richtofen, o “Barão Vermelho”, detentor do maior escore de vitórias aéreas daquela guerra, 80 vitórias aéreas (o maior escore de todas as guerras pertence também a um piloto alemão, o “ás” da II Guerra Mundial, Erich Hartmann, que teve 352 vitórias).

<sup>177</sup> CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 13 dez. 1905. p.1.



Os jornais da capital continuam a dar destaque para a reação veemente do parlamentar Barboza Lima, que repudia a aceitação, pelo governo brasileiro, de qualquer apoio americano. Suas exigências de uma maior firmeza por parte do governo e do Itamaraty deram margem a inúmeras discussões com o líder da Câmara, deputado Carlos Peixoto, culminando com o pedido da formação de uma comissão de inquérito para apurar: “...a respeito do incidente internacional de Itajahy”<sup>178</sup> e das movimentações da esquadra que, segundo outras notas publicadas no mesmo dia, constituiriam “...exercícios nos mares do sul...” para “...comemorar a batalha do Riachuelo”.<sup>179</sup>

No dia 15, uma nota traz fragmentos de um editorial do “El Heraldo” do Chile, onde se afirma a crença na integridade das respostas alemãs, declarando que “...o contrario seria pedir por uma aliança defensiva sul-americana”.<sup>180</sup> Esta última idéia, que chega a aventar a possibilidade de um acordo militar entre nações rivais, é rapidamente descartada em uma resposta do ministério argentino logo no dia seguinte.<sup>181</sup> Mas são respostas como esta, e como as movimentações entre os embaixadores e ministros de vários estados, todas estas vindas de setores governamentais e não apenas da mídia, que nos oferecem uma percepção da extensão com a qual incidentes envolvendo navios de guerra podem ver-se representados no imaginário do período.

O caso do “Potemkin” é exemplar, mas é sempre recorrente voltar ao incidente com o couraçado americano “U.S.S. Maine”, que começou de forma semelhante, com o que, atualmente se revelou um acidente, mas que então serviu de estopim da “Guerra Hispano-Americana” por intermédio da campanha promovida pelos jornais de William Hearst, ela própria muito semelhante à ampla reação da imprensa brasileira ao “Incidente Internacional de Itajahy”.

O alerta de episódios então recentes como a “Guerra Hispano-Americana” explica os esforços do governo brasileiro para baixar o tom dos protestos, tentando com isso evitar tornar-se, como havia sido a Espanha, um observador atônito de uma escalada de eventos que lhe escapasse do controle e que o poria diante de uma indesejável confrontação que, neste caso, apenas a presença do vizinho norte-americano poderia evitar. Ainda que o Brasil fosse uma potência naval regional, a sua marinha, em 1905, constituía mais um assunto apto a decorar as páginas dos relatórios de orçamento e projetos do ministério (ambos detalhadamente discutidos em matérias nos jornais do

---

<sup>178</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 14 dez. 1905. p.1.

<sup>179</sup> MOVIMENTO da esquadra. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 14 dez. 1905. p.2.

<sup>180</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 15 dez. 1905. p.1.

<sup>181</sup> CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 16 dez. 1905. p.1.

período),<sup>182</sup> do que a produzir o temor das potências europeias. Quaisquer pretensões de auto suficiência, neste contexto, seriam mera ficção. E no entanto, já tendo se manifestado desde o dia 11 daquele mês pela aplicação imediata da “doutrina de Monroe”, o governo Roosevelt era, ele próprio, alvo de críticas ferozes tanto da parte dos parlamentares quanto da mídia...

A intervenção espontânea dos Estados Unidos (...) não se legitima. (...) Tal conducta importa um protectorado que o povo brasileiro, cioso da sua independência, naturalmente agradece, dispensando.

Queremos solver os nossos litígios (...) de igual para igual, promovendo a reparação dos desacatos feitos á soberania nacional sem que uma potencia estranha venha interpor-se entre os dous governos (...) consideramo-nos potencia igual aos Estados Unidos...<sup>183</sup>

No dia 17, as primeiras notas conciliadoras vêm, não do Itamaraty, mas de Washington, onde o embaixador alemão... “...acaba de participar ao Sr. Elihu Root que o incidente da canhoneira «Panther», em Itajahy, foi resolvido de forma amistosa...”.<sup>184</sup> Tratava-se da exposição, por parte do embaixador alemão ao secretário americano do conteúdo do relatório recebido do comandante da “Panther”, onde o mesmo afirmava que, tendo se esgotado a licença concedida ao marinheiro Hasmann

autorizara alguns officiaes, vestidos á paizana, e 12 inferiores em uniforme de passeio, a desembarcarem a procura do desertor (...) [que] (...) por elles não fora praticado nenhum acto de caracter militar (...) [que] (...)muitos moradores (...) [incluindo] Steinhoff, juntaram-se aos marinheiros, auxiliando-os (...) [que] (...) Hasmann voltara de molu [sic] proprio e sem constrangimento (...) [e que] (...) nem Steinhoff fora preso, nem maltratado, nem levado para bordo da «Panther».<sup>185</sup>

A apresentação desta versão chegou ao ministério do exterior brasileiro apenas um dia antes dos dois volumes que compunham o inquérito feito em Itajahy, no qual se reafirmava a caracterização de desacato à soberania nacional.<sup>186</sup> De resto, ela é pretexto para mais acusações: “O telegrama do conde de Saurna é uma confirmação directa dos sucessos, pois confessa que 12 inferiores e officiaes a paizana exerceram actos de policia n’uma cidade brasileira...”.<sup>187</sup>

Mas se o desmentido alemão não faz nada para satisfazer a imprensa brasileira, ele é mais que suficiente para encerrar o que já se configurava como um constrangimento mais para o governo brasileiro que para o alemão, pois aquele havia se colocado entre dois “imperialismos”, o americano e o germânico, igualmente

---

<sup>182</sup> COURAÇADOS brasileiros. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 08 dez. 1905. p. 3.

<sup>183</sup> «PANTHER» e o Monroeismo. **Diario da Tarde**, Rio de Janeiro, 12 dez. 1905. p.1.

<sup>184</sup> CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 17 dez. 1905. p. 1.

<sup>185</sup> Id.

<sup>186</sup> CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 20 dez. 1905. p.1.

<sup>187</sup> «PANTHER». **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 dez. 1905. p.2.

indesejáveis à sua mídia e denunciados em seu legislativo, mas contra os quais não poderia reagir senão por meio de desconfortáveis protestos.

Os jornais da capital federal do dia 21 já se mostram menos exaltados, o mesmo acontecendo com o periódico local “A Republica”, ironicamente descrita como “...aquelle organ governamental...” pelo “Diario da Tarde”, que dá continuidade à sua indignação agora trazendo à luz toda a sorte de descortesias que teriam sido praticadas pela “Panther”, logo a partir de sua entrada no porto de Paranaguá... “...quando deixou de saudar a fortaleza de Paranaguá, como determina o cerimonial marítimo e preceitos clarísimos do Direito Internacional.”<sup>188</sup> Além disso, mesmo quando, em alguns momentos, o conteúdo dos depoimentos do inquérito de Itajahy apareça de forma ambígua, permitindo interpretações que viessem a confirmar certas partes das declarações do comandante alemão, o “Diario da Tarde” dá ênfase às descrições de ameaças de arrombamentos, surras e prisões, efetuadas em desafio às autoridades locais.

Em resposta, a “Republica”, oferece longas matérias, incluindo o depoimento do comandante do distrito militar, o general Bormann. Com isso, o jornal pretende declarar-se neutro, chegando a declarar não tendo tomado a defesa da “...estúpida marinhagem da «Panther»”.<sup>189</sup> Eis que os tripulantes, cuja cortesia e elegância haviam sido a tônica de inúmeras descrições passadas, reduzem-se a um bando de “estúpidos”, mesmo sob a pena de um articulista que procura dar por encerrada a questão. Quanto à civilização criadora deste prodígio tecnológico, tal como ela havia sido descrita há apenas alguns dias:

Eis ahi (...)a tão esperada satisfação com a qual o governo germanico pretende resolver **honrosamente** a questão provocada pelos seus indisciplinados officiaes e marinheiros. (...) o governo allemão (...) sinceramente lamentou o incidente (...) E o povo brasileiro (...) ante o ignominioso insulto que lhe foi assacado pelo quixotesco conde de Saurna, que se considere demasiadamente satisfeito até, só com o facto altamente honroso de ser lamentado pelo poderoso **Kaiser**, o qual é muito provavel tivesse mesmo derramado sobre o succedido copiosas lagrimas de (...) crocodillo!<sup>190</sup>

Assim o “Diario da Tarde”, dava por encerrada a sua cobertura diária do “caso”, agora relegado a segundo plano devido à lentidão inevitável das leituras processuais, bem como à aproximação do fim do ano. Talvez, não mantendo mais relações imediatas com o objeto que o deflagrou, cujas dimensões imaginárias muito superavam as reais, o assunto houvesse adquirido a aridez da leitura despida da imaginação.

---

<sup>188</sup> «PANTHER» e a Republica. **Diario da Tarde**, Curitiba, 21 dez. 1905. p.1.

<sup>189</sup> «DIARIO» e a «Panther». **A Republica**, Curitiba, 22 dez. 1905. p.1.

<sup>190</sup> REPAROS.... **Diario da Tarde**, Curitiba, 21 dez. 1905. p. 1.

## 2. 4 – EPÍLOGO INSATISFATÓRIO

Discretamente, os personagens retiraram-se do amplo palco, deixando público e críticos insatisfeitos com a conclusão, embora esta pareça-nos muito preferível àquela que os ânimos exaltados pudessem julgar melhor. Aqui, a perspectiva pacifista talvez seja enganadora, confundindo qualquer tentativa de interpretação do distante olhar expresso pelos textos jornalísticos de outros tempos. O que pode ser julgado inconcebível, a defesa de uma guerra com a Alemanha, talvez mereça uma análise com mais frieza, recordando não apenas a função jornalística, mas o modo literário de sua voz (ou texto). Nesta não pode haver contradição sem que haja, do ponto de vista mercadológico, uma correspondente incapacidade de despertar o interesse do público leitor. Assim sendo, este tipo de texto é um registro notadamente incisivo, mascarando eventuais incoerências com uma absoluta clareza de posições, fortalecida por afirmações peremptórias que leituras futuras poderão considerar excessivas.

No caso “Panther”, as duas imagens da Alemanha, são exemplos dessa incoerência negada pela forma autoritária, bombástica, de falar. Como registro, esse exemplo descreve uma conexão entre um entendimento dos valores da civilização, representados pela Alemanha,<sup>191</sup> e um entendimento diferenciado da mesma nação, pleno de referências, como a imagem do navio alemão que veio buscar soldados para “lutar na guerra” (uma guerra que sequer é especificada). A germanidade, representando a civilização europeia, deixa de ser motivo de elogios, convertendo-se de foco do olhar que procura cunhar heróis para outro, que deseja nomear vilões, sendo estes os estados imperialistas europeus, que antes eram exemplares dos píncaros atingíveis pela humanidade. A tecnologia também é agora motivo de uma crítica que revela o quanto é fina a camada construída no imaginário entre percepções aparentemente opostas, no mesmo discurso. O verniz esmaeceu, as cores vivas que decoravam o casco do navio de guerra (e que em 1914 seriam substituídas pelo cinza) perderam sua capacidade de encantar os olhares da mídia, mesmo que não por muito tempo.<sup>192</sup> Não há coerência aparente de sentido no olhar que reconhece o caráter triunfante da realização tecnológica e naquele que denuncia sua dimensão destruidora. Os dois parecem separados por um desapontamento, um desencanto. Mas as diferenças são enganadoras,

---

<sup>191</sup> Não se faz presente aqui a distinção entre a noção germânica de “cultura” em oposição à de “civilização”, identificada com uma identidade anglo-francesa.

<sup>192</sup> No caso da “Panther” seriam as cores tradicionais da maioria das marinhas do mundo, no período: casco branco (até a altura do convés) e chaminés amarelas (os ingleses conservavam a cor das chaminés, mas pintavam os cascos de preto). (ver a esse respeito: GALUPPINI, op. cit., 1986.)

pois ambos advém dos mesmos observadores, sendo portanto, coexistentes nestes. Como Virilio, talvez seja necessário reconhecer que são olhares eqüidistantes, análogos, oferecendo expressões distintas do mesmo rosto: a face polimórfica do fenômeno tecnológico.

O registro buscado pode não representar senão um fragmento, visto que não revela outros olhares e sensibilidades que não as expressas por aqueles que tem o poder de informar, silenciando sobre os demais. Como Virilio, no entanto, renunciamos a tentar aprender tudo em torno de uma questão, aceitando que “...apenas existem perspectivas sucessivas”.<sup>193</sup> Reconhecemos que, longe de constituir um elemento à parte, o texto jornalístico aparece como aquele que oferece ao observador distante um válido (às vezes, único) contato, por parcial que seja e não tenha como deixar de ser, com algo que não é a realidade em dimensões absolutas, mas a perspectiva da colagem de elementos que lhe descrevem sua contemporaneidade, sob a forma de simulacro, de decupagem.

...nossa consciência (...) (...) é um efeito de montagem. Não existe consciência contínua, existem apenas composições de consciência (...) voluntárias e involuntárias.

(...)

É uma colagem. Há apenas colagem, decupagem (...)

(...)

Estamos na era das micronarrativas, a arte do fragmento.<sup>194</sup>

Tal como o olhar dos leitores de então, contemporâneos do que para nós é passado, procurava decifrar o enigma de seu presente, construindo o mesmo por intermédio de retalhos esparsamente colhidos, assim também é o olhar daquele que se volta para trás recolhe fragmentos para responder os diferentes enigmas que o passado lhe apresenta. Responder ao enigma da tecnologia é a necessidade afirmada por Virilio, um enigma que ele considera tanto mais importante pois “A ciência e a tecnologia vêm do questionamento do homem sobre a natureza. A partir do (...) enigma da natureza é que a tecnologia foi produzida (...) o enigma da ciência e da tecnologia tende a substituir o enigma da natureza... [a tecnologia] é a nossa natureza.”.<sup>195</sup> Logo, seria preciso “...tomar o enigma da tecnologia e pô-lo sobre a mesa, como os filósofos e cientistas antigos puseram (...) o enigma da natureza, uma vez que os dois se sobrepõem.”.<sup>196</sup> Uma sobreposição que se dá, pois o próprio pensar operaria em uma

---

<sup>193</sup> VIRILIO, P. **Guerra pura**. Op. cit., p.46.

<sup>194</sup> Ibid., p. 43.

<sup>195</sup> Ibid., p. 29.

<sup>196</sup> Ibid., p. 36.

dimensão tecnológica, fazendo do elemento técnico a interface pela qual relaciona-se com a natureza. Esta já não se opõe ao homem, pois é ele quem a nomeia, distingue e delimita, visto que não pode conhecê-la fora de si, excluindo-se da equação para olhá-la como que pela primeira vez.

O que muda a partir do XIX não é a tomada da tecnologia como credo, mas a alteração de sua direção. Até o século XIX a sociedade que Virilio nos descreve estava fundada no freio: sua tecnologia construía obstáculos e linhas de ligação entre os mesmos – da parede à muralha, da morada à cidade – obstáculos ao seu movimento.<sup>197</sup> É um mundo em que não havia produção de velocidade: “E então, repentinamente, há a grande revolução (...) eu a chamo de revolução “dromocrática”,<sup>198</sup> que inaugura a era onde a velocidade é a medida do mundo. Menos que um estudo do fenômeno da tecnologia, é esta sua especificidade que reclama entendimento, a busca da desrealização do espaço em sua extensão temporal: “A história como extensibilidade do tempo (...) está desaparecendo em prol do instante, como se o fim da história fosse o fim da duração em prol da instantaneidade e (...) da ubiqüidade.”<sup>199</sup> A partir desse ponto de vista, o que ligaria os 22 mil navios a vapor que navegavam em 1882,<sup>200</sup> às suas adversárias tecnológicas, as locomotivas (ou aos automóveis e todos os seus descendentes) seria menos sua natureza mecânica que a função à qual se destinaram cada qual em seu momento: atravessar uma ou mais das dimensões do espaço.

Vemo-nos diante, mais uma vez, de uma perspectiva que recupera a visão toynbeeana, pois restabelece o primado do obstáculo e da sua superação como as matrizes de um conceito de história. Aqui, o conflito está posto na dinâmica dos paradigmas tecnológicos, dentro da qual máquinas estáticas são superadas por outras de natureza dinâmica. Mas ambas estas linhagens tecnológicas tem suas raízes no mesmo princípio estratégico: tanto cidades como navios, tudo toynbeeamente criado dentro de necessidades táticas onde a superação do obstáculo é o objetivo principal. Esta interpretação é comumente confundida com uma forma velada de admiração da guerra, assim como uma justificativa generalizada para quaisquer imperialismos. Mas Virilio não pode ser qualificado tão facilmente, pois em sua obra a guerra aparece como a

---

<sup>197</sup> Talvez fosse mais adequado pensar em um contexto mais amplo, que envolvesse todo esse período histórico convencionalmente denominado de “Modernidade”, cujas balizas tradicionais não poderiam ser mais características desse modelo de interpretação “viriliana”: a ruptura de um obstáculo ícone (as muralhas de Constantinopla) e o início de um movimento (as navegações).

<sup>198</sup> VIRILIO, P. Op. cit., p. 50.

<sup>199</sup> Ibid., p.52.

<sup>200</sup> HOBSBAWN, E. Op. cit., p. 48.

derradeira sobrevivente de uma era de criação de obstáculos, o limite final que opera como estímulo para o avanço técnico e como direcionador de suas conquistas – gerador de fronteiras físicas para as abstrações políticas dos estados-nação e de regras cujo rompimento invoca a ameaça de destruição. Não fica claro até que ponto Virílio julga possível superar este obstáculo limite pois, em sua obra, ele por vezes ignora quaisquer resistências ao jogo de superação oferecido por esta lógica. Mas talvez seja perigoso fazê-lo.

Assim como o séc. XX assistiu no seu decorrer a muitos deslumbramentos tecnológicos que não tinham caráter explicitamente destrutivo, também do seu início pode-se dizer o mesmo. Nas mesmas páginas que seguiam de perto os movimentos do cruzador Benjamin Constant, vistosa estrela da marinha de guerra brasileira, em seu retorno da incursão ao sul, causada (ou não) pela “Panther”, notas similares acompanhavam os feitos de outras máquinas e seus criadores, como esta, datada de Paris, no dia 06 de janeiro de 1906: “O aeronauta brasileiro Santos Dumont vae realizar em Neiulbj, brevemente, ensaios com o seu novo aparelho(...) a fim de concorrer ao prêmio do mais pesado que o ar...”<sup>201</sup>

Este fragmento, vindo à luz no mesmo dia em que o último artigo sobre a canhoneira “Panther” é publicado no jornal que mais veementemente cobriu a sua atribulada visita, não constitui um exemplo isolado, mas sim uma constante que revela um olhar diferente dirigido a outro objeto tecnológico. E embora o mesmo também vá ser militarizado, sua imagem produz um espanto que não decorre de respeito por seu potencial destruidor ainda inexistente. Talvez ambos, olhar e imagem, estivessem igualmente prisioneiros da lógica de substituição da natureza e do tempo, apontada por Virílio, mas já não se encontram necessariamente imersos em uma mecânica escatológica. Também a dimensão temporal talvez ofereça, aqui, mais do que uma mera função matemática, por intermédio da qual é mensurável a velocidade das máquinas no alcançar de objetivos mutantes. Em todo o caso, o “enigma tecnológico”, assim como o “Caso da Panther”, não nos apresenta soluções satisfatórias; há nele, ainda, muito a se explorar.

Como *post-scriptum*, um adendo histórico pode ser acrescentado: aquela não seria a última vez que essa canhoneira se faria notar. Em 1911 ela voltaria a ser o centro das atenções, desta feita como *pivot* da chamada Segunda Crise Marroquina (a primeira

---

<sup>201</sup> SANTOS Dumont. **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 jan. 1906. p.2.

havia ocorrido em 1905).<sup>202</sup> Este episódio de fama efêmera, quase esquecido entre outros no início do séc. XX, começou quando a França ocupou a cidade de Fez para debelar uma rebelião contra o Sultão do Marrocos e proteger os interesses europeus. O Kaiser protestou, afirmando que os franceses preparavam-se para declarar um protetorado sobre o Marrocos e, para evitar isso, por conselho do Ministro do Exterior Alfred von Kiderlen-Wächter, ele decidiu despachar uma canhoneira para Agadir... e a escolhida não foi outra senão a própria “Panther”.<sup>203</sup>

A intenção era de humilhar a França e demonstrar a superioridade germânica, expondo a fraqueza dos franceses aos seus aliados e comprometendo a posição da Tríplice Entente. No entanto, o “Incidente de Agadir”<sup>204</sup> acabou causando indignação internacional e teve graves conseqüências, ainda que as exigências alemãs fossem atendidas (o Kaiser ganhou partes do território do Congo francês e dos Camarões, aceitando em troca a dominação francesa no Marrocos, que se tornou protetorado em 1912). A chegada da “Panther” acabou por eliminar as aproximações com os franceses e convencer os ingleses da ameaça da expansão do poder naval alemão, além de ser considerada um ato hostil à Inglaterra, dada a proximidade com Gibraltar. Com isso, a “Panther” também foi responsável por findar quaisquer aproximações com os ingleses e incrementar ainda mais a corrida naval, fortalecendo as relações franco-inglesas e levando, pela primeira vez, à formalização de uma cooperação militar (o tratado naval de 1912).

No fim, a “Panther”, um pequeno navio que não seria facilmente ignorado, ainda serviu de desculpa para o acirramento dos sentimentos nacionalistas franceses, através de uma clara hostilização aos alemães. As preparações para a guerra foram iniciadas,

---

<sup>202</sup> Desencadeada pelo famoso seqüestro de Perdicaris por Mulay Ahmed ibn-Muhammed el Raisuli, Xerif do Rif. Esse episódio, intensamente popular na época, serviu de trampolim (desnecessário) para garantir a vitória de Theodore Roosevelt nas primárias para a presidência americana, e representou o primeiro passo para a desestabilização do Marrocos, que até então era a última nação muçulmana independente à oeste de Istambul. Levado ao cinema em 1975 (“O Vento e o Leão”, do diretor americano John Milius), o incidente (e a Primeira Crise Marroquina) concluiu-se com a libertação de Perdicaris, a ascensão de Raisuli à posição de governador de Tanger, o enfraquecimento (e eventual substituição) do Sultão Abdul-Aziz e a concessão à França do direito de policiamento do Marrocos. (Ver a esse respeito: TUCHMAN, Barbara. **Perdicaris vivo ou Raisuli morto**. In: \_\_\_\_\_. **A prática da história**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1989).

<sup>203</sup> Antes disso, a “Panther” mostrara o que, no folclore do mar, serviria para qualificá-la como navio de má sorte, encalhando na baía de Walfish e tendo de ser socorrida por um cargueiro. Já durante a Grande Guerra, ela serviria no Báltico, sob o comando do Conde Von Luckner (futuro comandante do famoso *raider* alemão “S.M.S. Seeadler”) e, depois do fim do conflito passou anos tranquilos até ser sucateada em 1931. Em um detalhe curioso, sua gêmea, a “Eber”, também foi alvo de um episódio envolvendo o Brasil, tendo sido “internada” pelo governo brasileiro em 1917, logo depois da declaração de Guerra com a Alemanha, e sendo afundada pelos seus próprios tripulantes para não ser entregue ao inimigo, seguindo portanto a tradição naval alemã. (SCHOECK, Heinz-Gerhard. Op. cit.)



voltaram a ser realizadas paradas militares, o alto-comando foi reorganizado, a força aérea foi criada e, em 1913, um protocolo militar foi assinado com a Rússia, segundo o qual ambas as nações se comprometiam a mobilizar-se caso a outra fosse atacado pela Alemanha. Além disso, o crescimento da presença militar francesa na África incitou a invasão italiana nas possessões turcas na Tripolitânia (onde houve o primeiro uso da aviação) e isso, por sua vez, enfraqueceu a Sublime Porta (o Império Otomano) e permitiu aos estados balcânicos rebelar-se. Em rápida sucessão, as guerras balcânicas daí resultantes abalariam a supremacia Austro-húngara na região, o que culminaria, se nos permitirmos a indulgência de continuar esse raciocínio até o fim, no encontro de dois príncipes, Francisco Ferdinando<sup>205</sup> e Gravrilo,<sup>206</sup> e na encruzilhada de Sarajevo.

---

<sup>204</sup> Ou "Panthersprung", como ficou conhecido pelos alemães.

<sup>205</sup> Franz Ferdinand von Habsburg (1863-1914) Arquiduque da Áustria e herdeiro do trono do Império austro-húngaro depois do suicídio do seu primo Rudolph (1889) e da morte do seu pai Karl Ludwig (1896).

<sup>206</sup> Gavrilo Princip (1894-1918), nacionalista radical, matou o Arquiduque Francisco Ferdinando da Áustria e sua esposa a condessa Sofia, episódio usado como desculpa pelo governo austro-húngaro para invadir a Sérvia, começando a I Guerra Mundial.

### 3. SONHO E MÁQUINA

*We make dragons as we make gods,  
because we need them, because we recognize that  
a world without them is not worth living in.  
R. A. Salvatore<sup>207</sup>*

#### 3. 1 – DISPUTA DE PERSPECTIVAS

No universo tecnológico contemporâneo existe uma incessante preocupação em nomear inventores. Isso se dá, entre outros motivos, pela necessidade de estabelecer as relações de benefício resultantes do invento em si, a partir do momento que o mesmo alcança a algum potencial mercadológico.<sup>208</sup> Neste sentido, essa pode ser descrita como uma preocupação da sociedade industrial burguesa, não que a nomeação de inventores seja ela própria uma “invenção” desta sociedade, mas sim que este particular motivo para a “culpabilização” de um indivíduo tem sua expressão mais acabada na civilização engendrada depois da Revolução Industrial, com a proliferação de patentes e inventores, assim como de obras e autores. Mas há uma dificuldade presente neste mesmo processo pois, conquanto seja fácil identificar uma invenção, nem sempre é igualmente simples determinar seu inventor.

Mesmo a partir do momento em que o próprio processo do registro de eventos parece ter se automatizado, cercado-se de uma estrutura industrial dentro das empresas responsáveis pela divulgação de notícias, ainda assim não se pode contar com a identificação imediata dos responsáveis pelas muitas realizações técnicas que se avolumam à nossa volta. Antes, essa incapacidade podia ser atribuída ao isolamento de um mundo não interligado por redes de informação, fossem elas físicas ou não. Mas, essa razão é insuficiente para explicar o fenômeno no mundo que se descortina a partir do Dezenove, onde a integração física propiciada pela proliferação de estradas e rotas marítimas soma-se àquela que já é uma forma de comunicação virtual, através do telégrafo. Como já foi demonstrado alhures neste texto, o entendimento de mundo propiciado aos leitores de jornais e periódicos do século XIX atingira, em muitos casos, uma simultaneidade que surpreende ao olhar do início do século XXI, acostumado que está a reconhecer nesta urgência da informação um dos aspectos diferenciadores do seu

---

<sup>207</sup> “Streams of Silver”, R. A. Salvatore.

<sup>208</sup> Existem, por certo, outros motivos, menos vulgares, ainda que não menos tendenciosos, tais como a criação de heróis ou, pelo menos, protagonistas viáveis tanto para as crônicas que procuram registrar o desenvolvimento do invento em si (no jornalismo, mas também na história), como para os trabalhos literários (contos, novelas e romances).

momento histórico, verdadeira definição da sua forma de modernidade (ou pós-modernidade) e expressão maior de sua civilização.

Assim, tornar-se-ia incomparavelmente mais fácil ao inventor fazer o registro imediato do produto de sua engenhosidade e, no entanto, não é necessariamente o que ocorre. O mesmo processo que vai viabilizar a multiplicação de patentes, favorecerá também a apropriação indevida das mesmas, forçando o inventor a um necessário isolamento. Comparativamente, tais considerações demorariam a vingar na Europa, mas nos Estados Unidos isso já era perceptível em plena era de Edison, maior usuário do escritório de patentes de seu país, e também responsável por um variado número de episódios questionáveis. Um desses, ainda no século XIX, é o caso de Nicolas Tesla, um dos maiores inventores de seu tempo, responsável por grandes *insights* no campo da eletricidade (entre os quais o conceito da corrente contínua e o instrumental apropriado para fazer uso da mesma), e que se viu preterido por Edison (cujas patentes já haviam dominado o mercado). Alvo de técnicas de competição discutíveis, Tesla é um exemplo da forma como as determinações mercadológicas cedo tomaram conta do processo inventivo nos Estados Unidos. Enquanto isso, na Europa, é preciso esperar até o início do século XX, para encontrar casos semelhantes, como o de Meliès, cineasta cujas inovações no campo da edição e do uso da câmera o colocam entre os grandes inventores contemporâneos (e, ademais, um gênio do cinema), mas que produzia como Tesla fazendo alarde de suas conquistas e sem preocupações de garantir-se na autoria das mesmas. Ele tornar-se-ia outra vítima de Edison, que copiaria seu filme “La Voyage dans le Lune” para exibi-lo nos Estados Unidos, ganhando milhões e condenando Meliès, como Tesla antes dele, à miserabilidade.

Por tudo isso é compreensível que, quando Wilbur e Orville Wright decidiram-se a resolver o problema do vôo motorizado, eles o fizeram no mais absoluto sigilo, o que mais tarde levaria a comentários como esse, da parte de seu mais duradouro rival...

A quem a humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas (eles são os próprios a dizer que fizeram todo o possível para que não transpirasse nada dos resultados de suas experiências) e que estavam tão ignorados no mundo que vemos todos qualificarem os meus 250 metros de “minuto memorável na história da aviação”, ou é aos Farman, Bleriot e a mim, que fizemos todas as nossas demonstrações diante de comissões científicas e em plena *luz do sol*?<sup>209</sup>

Santos Dumont, que proferiu essa crítica aos Wright em obra datada de 1918, não poderia compreender o que animava os dois fabricantes de bicicleta na sua busca de sigilo. Possuidor de consideráveis recursos, o “Pai da Aviação” brasileiro não fazia caso

sequer das premiações que ganhava, como demonstrou com sua atitude no episódio do “Prêmio Deutsch”, que fôra estabelecido pelo milionário e entusiasta da aviação Deutsch de la Meurthe, e seria concedido a quem, no prazo de trinta minutos, conseguisse contornar a Torre Eifel, saindo de Saint Cloud (onde se localizava o parque do Aero Club de França<sup>210</sup>) e para lá retornando – um percurso de 11 km – sendo convocada uma comissão científica para julgar o feito. Isso implicava inúmeras dificuldades técnicas, tais como o vôo controlado tanto a favor como contra o vento, o que demonstraria em definitivo que se passara da era dos balões motorizados para a dos verdadeiros balões dirigíveis. Apesar de ter havido pequena controvérsia quanto à duração (que foi resolvida pela Comissão Científica presidida pelo Príncipe Roland Bonaparte), Santos Dumont alcançou essa famosa conquista, a bordo de seu balão “Nº 6”,<sup>211</sup> em 19 de outubro de 1901 – e imediatamente abriu mão dos 129 mil francos

...que foram assim destinados: 50 mil francos aos meus mecânicos e operários das usinas que me tinham auxiliado; e o restante a mais de 3950 pobres de Paris, distribuídos, a pedido meu, pelo sr. Lepine, chefe de Polícia, em donativos de menos de vinte francos.<sup>212</sup>

Ao seu temperamento não parecia que se pudesse justificar realizar em segredo um empreendimento tão significativo como a invenção do mais pesado que o ar, um ponto de vista reforçado pelo estilo da competitividade européia, ainda desfrutando de algo que, por falta de termo melhor, podemos chamar de cavalheirismo. O que inspirava Santos Dumont era ainda uma verniana concepção de realização científica, plena das premissas do Dezenove. Pode-se dizer que ele vivia em um mundo sem pragmatismos onde o que se disputava era a honra da vitória e não os despojos da mesma. Assim como Blériot, Farman e muitos outros, o abastado sonhador brasileiro queria dividir o lugar de Ícaro e Dédalo no panteão dos heróis; já os irmãos Wright, fabricantes de bicicleta, desejavam resolver um problema de engenharia e, ainda mais importante, garantir que a sua solução e os seus direitos como inventores fossem firmemente defendidos por uma patente inquestionável.<sup>213</sup>

---

<sup>209</sup> DUMONT, Santos. **O que eu vi. O que nós veremos.** São Paulo: Hedra, 2000. p. 79.

<sup>210</sup> Fundado a 20 de outubro de 1898, um mês depois da ascensão bem sucedida do modelo “nº 1” de Santos Dumont.

<sup>211</sup> O “Nº 6” tinha 33 metros de comprimento, 6 metros de diâmetro e um volume total de 630 metros cúbicos; sua hélice de 4 metros era acionada por um motor de 4 cilindros e 12 cavalos.

<sup>212</sup> DUMONT, S. Op. cit., p.55-56.

<sup>213</sup> Nos Estados Unidos, uma figura semelhante, com quem os irmãos Wright se correspondiam mas que acabou sendo seu primeiro rival, era Samuel Pierpoint Langley, milionário envolvido com investigações científicas (foi um dos fundadores do Smithsonian Institute), cujo aparelho, que tinha uma envergadura de 48 pés e era movido por um motor radial de 52.4 hp., realizou uma tentativa mal sucedida de alçar vôo apenas duas semanas antes dos irmãos Wright. Por muitos anos, não obstante seu insucesso, o Smithsonian defendeu a Langley como sendo o verdadeiro inventor do vôo controlado, considerando

Wilbur e Orville tornaram-se entusiastas da aviação no final do século XIX, mas seu interesse não passou pela aerostação. Desde o início, sua preocupação foi a de obter o vôo controlado do mais pesado que o ar, partindo de estudos dos projetos de planadores do pioneiro alemão Lilienthal.<sup>214</sup> Trabalhando em sua loja de bicicletas em Dayton, Ohio, eles construíram o seu primeiro planador em 1898; com este aparelho, iniciariam seus experimentos nas hoje famosas dunas das praias de Kitty Hawk, na Carolina do Norte.

Na época, haviam sido feitos grandes progressos no desenvolvimento dos mais leves que o ar, sobretudo devido ao aperfeiçoamento dos motores de combustão interna e às iniciativas de Santos Dumont, em Paris:

Comprei um dia um triciclo a petróleo. Levei-o ao Bois de Bologne e, por três cordas, pendurei-o num galho horizontal de uma grande árvore, suspendendo-o a alguns centímetros do chão. É difícil explicar o meu contentamento ao verificar que, ao contrário do que se dava em terra, o motor de meu triciclo, suspenso, vibrava tão agradavelmente que quase parecia parado.

Nesse dia começou a minha vida de inventor.

Corri a casa, iniciei os cálculos e os desenhos do meu balão no. 1.<sup>215</sup>

Ao olhar pré-informado pode parecer uma óbvia evolução, mas a descrição que o inventor faz de sua primeira experiência nos revela a dimensão histórica do processo criativo, dentro de uma sociedade sujeita ao paradigma técnico-científico: a própria funcionalidade deste tipo de máquina, nas condições de vôo de aeróstato, tinha de ser inicialmente testada, gerando imediatamente as objeções típicas de que o mesmo não poderia dar-se devido à fragilidade do motor (que se despedaçaria ao ser alçado do solo) ou à própria fragilidade do conjunto aerostático (que se desfaria quando fosse acionado o motor). E ademais:

Nas reuniões do Automóvel Club – pois o Aero Club não existia ainda – disse aos meus amigos que pretendia subir aos ares levando um motor de explosão sob um balão fusiforme. Foi geral o espanto; chamavam de loucura o meu projeto. O hidrogênio era o que havia de mais explosivo!

(...)

Não encontrei ninguém que me encorajasse.<sup>216</sup>

---

que seu aparelho era superior em conceito ao “Flyer” de Wilbur e Orville. Somente décadas depois o Smithsonian aceitou exibir o “Flyer” dos Wright e concedeu-lhes o reconhecimento pelos seus vôos em 1903. Até então, esta instituição, umas das mais respeitadas dos Estados Unidos, não dava crédito aos irmãos pela invenção de avião, embora também não reconhecesse os vôos tardios de Santos Dumont na Europa. (Ver a Respeito: DREAMS OF FLIGHT. Direção de Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (45min.): son., color.; VHS NTSC.)

<sup>214</sup> Oto Lilienthal, 1848-1896, engenheiro alemão responsável pelo desenvolvimento dos primeiros modelos de planadores realmente funcionais. Seus aparelhos, embora não fossem os primeiros a alcançar o vôo, honra que cabe ao inglês Sir George Cayley, foi Lilienthal que estabeleceu os princípios que determinariam o futuro das experiências de vôo (tanto planado como motorizado), além de ter sido uma das figuras mais visíveis de todas quantas investigavam essas idéias.

<sup>215</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 30-31.

<sup>216</sup> Ibid. p. 32-33.

Esta outra objeção, igualmente estranha a quem a ouve, decorridos cem anos, devia sua pertinência às fagulhas resultantes do próprio processo de combustão

que (...) partiam em todas as direções e poderiam atingir o balão.

Veio-me a idéia de suprimir o silencioso e curvar os tubos de escapamento para o chão.

(...)

Estava, pois, resolvido este problema: o motor não poria fogo ao balão.<sup>217</sup>

O entusiasmo pelo “motor a petróleo” acompanhou Santos Dumont desde os tempos em que seu contato com a ciência dava-se através da literatura verniana, que lhe ofereceu, assim como a toda a sua época, um campo potencial aberto, onde o universo tecnológico aparecia como uma possibilidade de realização não apenas da ciência como espaço da descoberta mas, talvez ainda mais importante, da ciência como espaço da aventura.

As primeiras lições que recebi de aeronáutica foram-me dadas pelo nosso grande visionário: Júlio Verne. (...) Algumas vezes, no verdor dos meus anos, acreditei na possibilidade de realização do que contava o fértil e genial romancista; momentos após, porém, despertava-se o espírito prático, que via o peso absurdo do motor a vapor.

(...)

Estava em Paris quando (...) fui, com meu pai, visitar uma exposição de máquinas no desaparecido “Palácio da Indústria”. Qual não foi o meu espanto quando vi, pela primeira vez, um motor a petróleo, da força de um cavalo, muito compacto, e leve, em comparação aos que eu conhecia, e... funcionando! Parei diante dele como que pregado pelo Destino.<sup>218</sup>

A descoberta dessa máquina, a pena de Santos Dumont tingida com as cores clássicas de um encontro místico entre o herói e o instrumento da sua conquista:

Diante do motor a petróleo, tinha sentido a possibilidade de tornar reais as fantasias de Júlio Verne.

Ao motor a petróleo devi, mais tarde, todo inteiro, o meu êxito.

Tive a felicidade de ser o primeiro a empregá-lo nos ares.

Os meus antecessores nunca o usaram. Giffard<sup>219</sup> adotou o motor a vapor. Tissandier<sup>220</sup> levou consigo um motor elétrico. A experiência demonstrou, mais tarde, que tinham seguido caminho errado.<sup>221</sup>

Com efeito, tanto o dirigível a vapor quanto o elétrico não se firmaram, o primeiro pelo enorme volume necessário ao motor (e ao seu combustível) e o segundo pela pouca duração das baterias disponíveis.<sup>222</sup> Mas é curioso que Santos Dumont não faça referência a outro grande inventor, o Conde Von Zeppelin, da Alemanha; talvez

---

<sup>217</sup> Ibid. p. 70.

<sup>218</sup> Ibid. p. 17-19.

<sup>219</sup> Henri Giffard, 1825-1882, que realizou o primeiro vôo de dirigível em 1852, já dotando o seu balão de uma forma de charuto com um motor a vapor de 2,2 cavalos de força, voando sobre Paris a uma velocidade de 10 km por hora.

<sup>220</sup> Gaston Tissandier, 1843-1899, aeronauta e cientista francês, tentou em suas experiências com dirigíveis, a instalação de um motor movido a energia elétrica.

<sup>221</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 20.

<sup>222</sup> Santos Dumont se declara o “primeiro a empregá-lo [o motor a petróleo] nos ares” (ibid. p.20), mas seria melhor dizer que foi o primeiro a obter sucesso, o alemão Frederick H. Wölfert já havia realizado experiências nesse sentido desde 1888.

seja o resultado do seu olhar ser dominado pela perspectiva de um parisiense, onde a rivalidade galo-germânica seria muito sensível.<sup>223</sup> O aristocrata alemão já havia, em 1901, concluído e voado o seu primeiro modelo de dirigível rígido (o “LZ-1”<sup>224</sup> voara em 1900); mas sua base às margens do lago Constanza, em Friedrichshafen, estava distante da agitação parisiense e de suas competições. Seu primeiro modelo já era muito maior e muito mais sofisticado que o nº 6 de Santos Dumond, mas ele tinha interesses mais pragmáticos do que ganhar prêmios: sua máquina fora, desde o início, planejada como uma embarcação e com as dimensões e o propósito de executar, no ar, o mesmo tipo de atividade que um barco ou navio realizaria no mar. Aqui, torna-se visível outra distinção que, assim como o binômio Dumont/Wright, merece ser esclarecida: Von Zeppelin desejava criar a máquina aérea definitiva, desde a sua concepção – aperfeiçoável sim, mas, em conceito, completa – destinada a navegar os ares, já Santos Dumont desejava criar um balão que solucionasse os problemas da dirigibilidade, permitindo-lhe realizar excursões curtas com objetivos pré-determinados. Um deseja conquistar a “Icária Aérea” (no dizer do Robur de Verne),<sup>225</sup> o outro quer apenas aventurar-se por ela, realizando proezas e retornando para auferir as glórias pelas mesmas.

Será, talvez, o caso de reconhecer algo como o espírito das nações? A determinação empreendedora e a ambição germânicas opondo-se ao *panache* francês, em cujo mundo o inventor brasileiro estaria mergulhado? Pode não ser inteiramente necessário, basta reafirmar a direção e a perspectiva dos olhares: a Alemanha do conde Von Zeppelin é uma das grandes potências do mundo, mas a sua industrialização é, no mínimo, tão recente como sua própria existência enquanto nação unificada (1870).<sup>226</sup> Como os irmãos Wright, mas com muito mais recursos, o inventor alemão tem uma perspectiva que procura solucionar o problema da navegabilidade aérea em sua totalidade, incluindo em seu caso a aplicabilidade do invento dentro do ponto de vista prático. Não se trata, então, de opor identidades nacionais, sejam elas reais ou imaginárias, mas sim de encontrar pontos de partida individuais, relacionados com as particularidades dos inventores. Aqui, terá de ser o invento a nos informar o olhar de

---

<sup>223</sup> Isso tornar-se-ia ainda mais verdade devido ao momento em que ele vai registrar esses comentários, quando já corria o quarto ano da guerra com a Alemanha e os zepelins já haviam migrado da posição de maravilhas tecnológicas para a de *baby killers* (matadores de bebês), como os jornais ingleses os chamavam.

<sup>224</sup> O prefixo LZ significava Aeronave Zeppelin, em alemão: *Luftschiff Zeppelin*.

<sup>225</sup> VERNE, Júlio. **Robur, o conquistador**. Rio de Janeiro: Fase, 1982.

seu criador, retrospectivamente: o resultado por eles obtido sugerindo o objetivo que almejavam.

Para seu projeto de dirigível, Von Zeppelin desdenhou o conceito do balão fusiforme, preferindo obter esse formato (que permitiria a navegabilidade) através de uma armação rígida que circunscreveria um conjunto de balões convencionais. Ao final, ele ficou com um autêntico “barco aéreo”, sacrificando a agilidade pela resistência e pela capacidade. Os zepelins, desde sua concepção, parecem projetados para a navegação do espaço aéreo em grande escala. Seu desenho muito mais sólido do que o dos dirigíveis de Santos Dumont comunica uma objetividade diferente: são navios que haverão de mover-se entre distâncias muito maiores, ligando cidades (e depois continentes) e transportando carga e passageiros.<sup>227</sup> O resultado obtido foi uma máquina desajeitada, excessivamente grande e difícil de manobrar, mas capaz de realizar os objetivos determinados pelo seu inventor. O sonho do conde negou a cada passo qualquer concessão, sujeitando-as aos ditames de sua própria visão de futuro, onde voar teria que ser mais do que uma forma de transporte e onde a simples solução do problema da fluabilidade e da manobrabilidade não eram dominantes. No fim, o que o aristocrata alemão projetou e construiu foi o mais próximo que a humanidade chegou do “Albatros” de Robur, a máquina voadora imaginada por Júlio Verne, apesar de serem tecnologicamente irreconciliáveis. Em “Robur, o conquistador”, Verne nos apresenta o “Albatros” não como um dirigível, mas como uma máquina mais pesada do que o ar, e vai além, pois conclui sua estória com o combate da mesma contra o dirigível “Avante”, encontro no qual este seria derrotado. Metaforicamente, esta vitória ilustra outra, antecipada por Verne, para quem “Robur era a ciência futura. Talvez a de amanhã, indubitavelmente a do porvir”.<sup>228</sup> Já o aeróstato, quer fosse ele dirigível ou não, seria sempre apenas um primeiro passo. Mas, ironicamente, é em uma dessas máquinas mais leves do que o ar que o conceito do “Albatros” encontrou eco no futuro, combinando as dimensões e o alcance que lhe permitiriam criar a nova raça de “Ícaros”, imaginada por Verne – pessoas que passariam grande parte de suas vidas nestas embarcações aéreas, visitando o solo apenas como os homens do mar o fazem. Usando o subterfúgio do poder ascensorial oferecido pelo gás, Von Zeppelin contornou a dificuldade maior do

---

<sup>226</sup> O Império Alemão é, neste momento, uma das mais recentes nações da Europa, tendo surgido como resultado da vitória alemã na Guerra Franco-Prussiana há pouco mais de 30 anos.

<sup>227</sup> O “LZ-1”, que realizou o seu primeiro voo em 2 de julho de 1900, já possuía respeitáveis 128 metros de comprimento e doze de diâmetro.

<sup>228</sup> VERNE, J. Op. cit. p.222.



projeto verniano do “Albatros”: o peso do casco do barco somado à maquinaria necessária à sua propulsão, que inviabilizaria a sua elevação. Usando os balões convencionais, presos dentro de sua estrutura leve de alumínio, ele obteve a fluabilidade necessária para transpor os limites da potência disponível dos motores e, assim, pôde afinal até exceder as dimensões vernianas, construindo aqueles que ainda são os maiores objetos móveis que já cruzaram os céus.

Analogamente, Santos Dumont com o seu “Nº 6”, com o qual obteve a vitória no “Prêmio Deutsch”, estava mais próximo, até esteticamente, do projeto do “Avante”. Ele construiu uma estrutura frágil, um protótipo para testar suas teorias de manobrabilidade e, afinal, resolver o problema apresentado pelas regras do prêmio em questão. Ainda que pudesse ser reconhecida como pragmática, sua abordagem não foi nada prática, pelo menos no que se refere à utilidade do que, em última análise, era um aparelho incapaz de percorrer grandes distâncias ou realizar transportes de qualquer tipo. O inventor, aqui, estava imerso na questão a ser resolvida, não dando atenção a possibilidades que, embora também o tenham animado (leitor confesso que fôra de Júlio Verne), não contribuiriam para solucionar os problemas presentes, antes apenas iriam complicá-lo ainda mais. Ao contrário do que havia sido para os zepelins, o ponto de partida para o projeto dos dirigíveis de Santos Dumont estava na manobrabilidade, e não no alcance e capacidade. Os problemas que ele se dispôs a resolver eram outros, diziam respeito à forma pela qual seria possível obter a potência necessária para a ascensão, contabilizada a carga extra do motor e do mecanismo de direção, bem como a armação necessária para manter o conjunto estável e manobrável nas condições de vôo apresentadas. O resultado, sua série de dirigíveis, não pretende oferecer uma alternativa prática de transporte, mas apenas experimentar técnicas apuradas de controle e solucionar, um por um, cada elemento necessário à navegabilidade. E no final destas experiências, como ele próprio as chamava, Santos Dumont acabou produzindo máquinas pessoais, destinadas apenas a transportar o seu inventor ou, no máximo, um ou dois passageiros. Este é outro aspecto diferenciador do inventor brasileiro: ele se fez de objeto central ao redor do qual constituiu o desenho de suas aeronaves. Ainda que pudessem transportar eventuais passageiros, estes não faziam parte de seu conceito original. *Le Petit Santos* inventava para si, para resolver sua própria relação com o sonho de voar. Sua ciência é individual onde a de Von Zeppelin era coletiva – embora ambos tenham usado o trabalho de equipes de mecânicos, somente o conde alemão fez do produto de seus sonhos uma indústria, um projeto coletivo de realização que, com o tempo, envolveu

não apenas outros sonhadores (como o Dr. Hugo Eckener, seu sucessor) mas também até os sonhos de poder militar e político dos dois últimos *Reich* alemães.

Esta distinção também se encontra, então, no futuro destes dois espaços do sonhar: os zepelins seguiram para tornar-se meios viáveis de transporte e influenciar (a ponto de se tornarem sinônimos) todo o conceito dos grandes dirigíveis; já os balões de Santos Dumont tornaram-se objetos únicos, momentos da criatividade de seu criador. Portanto, esses dois sonhos, genealógica e metodologicamente separados desde a sua concepção, materializariam realidades igualmente distintas: o primeiro criaria um mundo que iria esvaecer aos poucos,<sup>229</sup> enquanto o segundo acabaria, nas esferas dos olhares históricos retrospectivos, tomando a forma de um mero ensaio para o que estava por vir.

Resolvida a problemática do voo aerostático até o ponto da sua dirigibilidade, o desafio migra para Santos Dumont em direção ao mais pesado do que o ar. Ele não nos dá muitas pistas seguras sobre os motivos outros que possam ter desencadeado essa mudança de perspectiva, apesar de saber-se que manteve contatos com o próprio Samuel Langley, do Smithsonian Institute, que também era conhecido dos irmãos Wright e que já estava então engajado em seus próprio projetos.<sup>230</sup>

Em sua funesta visita aos Estados Unidos, para participar da corrida de balões da Feira Mundial de Saint Louis, em 1904,<sup>231</sup> Santos Dumont poderia ter sofrido outras influências. Ali ele poderia ter renovado o contato com o conceito do voo do mais pesado que o ar como realidade possível. Já então há mais de um ano os irmãos Wright estavam realizando experiências bem sucedidas e, embora as mesmas não fossem alardeadas, eram de conhecimento de pessoas da área, como o próprio Langley que, como um dos patronos do voo do mais pesado que o ar na América, devia manter-se informado sobre os esforços deles. Ainda que realizadas em segredo, as experiências dos irmãos eram assunto entre os entusiastas, mesmo que fosse para desacreditá-las por falta, até então, de evidências. Tanto Langley como qualquer entusiasta da aeronáutica teria alguma informação acerca do primeiro modelo de planador controlável

---

<sup>229</sup> Mas que continua vivo, com o lançamento do LZ-NT e os projetos de novos zepelins sendo anunciados nos mesmos hangares de Friedrichshafen.

<sup>230</sup> Langley, como já foi mencionado, acabara de realizar uma tentativa com seu aeroplano, que deveria ser lançado por uma catapulta de uma estrutura flutuante no rio Potomak, em Washington. Sua decolagem dera-se em 8 de dezembro de 1903, mas o aeroplano não conseguiu sustentação e mergulhou nas águas do rio.

<sup>231</sup> Seu balão “Nº 7” foi destruído em condições misteriosas – o próprio brasileiro chegou a ser acusado, voltando ressentido para Paris – e a corrida acabou sendo um relativo anti-clímax, com apenas dois dirigíveis participando da mesma.

desenvolvido pelos irmãos em 1902, assim como do passo seguinte que eles tomaram, em 1903, com a construção e instalação de um motor à sua estrutura de seu “Glider”.<sup>232</sup> Mesmo cautelosos diante das afirmações, os interessados mantinham-se a par das experiências que tiveram início em novembro de 1903, quando os irmãos levaram o seu planador, agora motorizado e rebatizado de “Flyer”, para a mesma praia de Kitty Hawk, na Carolina do Norte, e ficaram esperando condições favoráveis, que ocorreriam em 17 de dezembro, às 10:35 da manhã.

Em meio a uma ventania de dezembro o “Flyer” foi adiante com uma velocidade de 15kph em terra e de 50kph no ar. A altura escolhida foi apenas o suficiente para as manobras... com tanto vento, sem prévio conhecimento da conduta da máquina e de seus mecanismos de controle. Conseqüentemente, o primeiro vôo foi curto.<sup>233</sup>

O primeiro vôo de Orville Wright durou apenas 12 segundos, mas o seu sucesso levou à realização de mais três vôos naquela manhã de dezembro, com os irmãos se revezando nos controles da sua aeronave. No último deles, Wilbur conseguiu permanecer no ar por quase um minuto, antes de ser derrubado por uma rajada de vento. Mas seu desejo não foi satisfeito por sua conquista tecnológica, nos anos seguintes eles continuariam a aperfeiçoar o seu “Flyer”, embora não tenham procurado desenvolver uma nova classe de aeroplanos.<sup>234</sup> Seu desenho, fruto de um campo de problemáticas quanto à questão do vôo controlado, não merecia reparos no que dizia respeito às suas formas básicas, ou essa é a atitude que parece ser perceptível nos Wright. Para os irmãos, o problema do controle do vôo era o centro de seu desenho, melhores motores e uma estrutura mais sólida só vinham a garantir a usabilidade do aparelho, mas não lhes cumpria mais, pelo menos imediatamente, desenvolver novos aparelhos, e sim aprimorar o que já estava posto. Continuaram a aperfeiçoar o modelo do “Flyer” e, em outubro de 1905, já estavam fazendo vôos de 38 minutos em seu modelo nº 3.

---

<sup>232</sup> O motor, fabricado em seis semanas pelo mecânico da sua oficina de bicicletas, Charlie Taylor, fora construído para mover duas hélices, ligadas ao mesmo por intermédio de correntes de bicicleta – o que diminuía o peso e maximizava a potência – uma solução engenhosa que mostra bem a abordagem pragmática que os irmãos adotavam para solucionar a questão.

<sup>233</sup> CENTURY of Flight. Direção de Jonathan Martin. Londres: Nugus/Martin Production, 1997. 24 Videocassetes (50 min.): som., color.; VHS NTSC.

<sup>234</sup> O projeto dos Wright era um biplano, como o “14-Bis” mas, ao contrário deste, o “Flyer” era um aeroplano solidamente construído, com as asas ligadas por tirantes livres (não eram cobertos por lâminas de tecido) e firmemente montadas sobre uma estrutura central que sustentava as superfícies de controle frontais e traseiras. Ele possuía patins e não rodas para o pouso, pois decolava de um trilho de madeira, sendo que, nos modelos mais avançados, era utilizada uma catapulta para propiciar o impulso inicial. Mas havia semelhanças: assim como o projeto de Santos Dumont, o “Flyer” era um *pusher* (suas hélices eram voltadas para trás, empurrando – *pushing* – o avião, em vez de o puchar – em inglês *pull*) e também possuía *cannard* (nome francês para as superfícies de controle colocadas à frente do aparelho, presentes também no “14-Bis”, tendo ficado a expressão francesa para designá-las).

Mesmo que sob a forma de rumor, a influência que o conhecimento dessas conquistas possa ter exercido em Santos Dumont é questionável, no entanto, ainda em 1904, em seu livro “Dans L’Air” (traduzido no Brasil como “Os meus balões”), o brasileiro afirmaria que “Nossa única esperança de navegar no ar (...) devemos procurá-la na natureza das coisas, no «mais pesado que o ar», na máquina voadora ou aeroplano.”<sup>235</sup> Uma mera coincidência pode responder por essa mudança de direção, em que seu olhar volta-se repentinamente para um tipo de máquina no mesmo ano em que vai atravessar o Atlântico para participar de um evento com outra. Talvez a mágoa do insucesso de sua experiência na América, ou o contraste do contato, mesmo que rápido, com uma temporalidade diversa da sua, possam também causar sua mudança de perspectiva. Finalmente, talvez essa nem tenha sofrido qualquer influência naquele momento, quer de rumores quer de novos ares, mas já estivesse em plena mudança muito antes, passando de um paradigma esgotado (pois já resolvido) para um outro, que parecia ainda possuir potenciais para resolver-se em novas idéias.

Do inventor, ele próprio, há a afirmação: “Dormi três anos e no mês de julho de 1906 apresentei-me no campo de Bagatelle com o meu primeiro aeroplano.”<sup>236</sup> Não seria o único, logo seguido de vários modelos que culminariam no “14-Bis” e, além desse, em projetos cada vez mais sofisticados. E aqui outra diferença marcante é visível: onde Santos Dumont partiu imediatamente para desenvolver esse novos desenhos, inclusive combinando elementos de seus colegas franceses e culminando no “Demoiselle”, os Wright imediatamente seguiram para assegurar sua propriedade de inventores e, anos mais tarde, chegaram a processar colegas como Glenn Curtiss, pelos seus direitos de detentores de patente.<sup>237</sup> Para os americanos, imersos em um mundo onde a competitividade já havia englobado sem reservas o campo das inovações científicas, sua invenção era apenas a primeira parte de um processo que se estendia claramente para além da mesma. Não lhes incomodava as glórias imediatas do

---

<sup>235</sup> DUMONT, Santos. **Os meus balões**. Brasília : Fundação Rondon; 1986. p. 242.

<sup>236</sup> DUMONT, Santos. **O que eu vi...** Op. cit., p. 79.

<sup>237</sup> Glenn Curtiss era um corredor de motocicletas que conseguira desenvolver seu projeto de aeroplano graças às contribuições de ninguém menos que Alexander Graham Bell. Seu biplano era semelhante em desenho ao dos Wright, mas com rodas em lugar de patins e um motor mais potente alimentando uma só hélice. Este outro inventor americano havia desenvolvido um componente para melhorar o controle da rolagem do aparelho – um segmento móvel na extremidade da asa em oposição ao desenho dos Wright, que usava cabos para vergar as superfícies alares. O conceito de Curtiss evoluiu no que seria chamado de *aileron*, sendo mais tarde adotado por todas as formas de aeroplanos e nos modernos aviões. Mesmo assim, os Wright, que não haviam concebido esta melhoria, fizeram questão de processar o seu colega americano, como detentores dos direitos da invenção do aeroplano em sua totalidade, continente portanto os seus possíveis aperfeiçoamentos.

reconhecimento público, assim como as pretensões européias de único centro digno de atenção para o desenvolvimento científico ou cultural. Seu trabalho não era para ser dividido com um público ávido de novidades e tampouco precisava destes para legitimar-se. A eles bastava o registro oficial, e mesmo esse dispensava as formalidades de alguma instituição européia auto-proclamada como possuidora de poderes de reconhecimento junto à comunidade mundial dos aeronautas. O lugar que disputavam não era junto a Dédalo e Ícaro, muito menos junto aos inventores europeus seus contemporâneos. Se havia algum herói ao lado de quem eles almejavam ficar e cujas glórias, mas principalmente os despojos, gostariam de dividir, este seria Edison – e é ao lado dele que eles se encontram, pois é onde a iconografia tecno-mítica americana os coloca.

O mundo de Santos Dumont é outro, a atenção de seus colegas aeronautas e dos entusiastas, as primeiras páginas dos periódicos parisienses e, principalmente, o convívio fraterno (ainda que competitivo) dentro do Aero Club de França, esses são os reconhecimentos que ele buscou e que lhe bastam. Em parte poderia se dizer que sua atitude é informada por seus recursos, visto que sua fortuna não tem ainda que ser ganha. Seu pai, Henrique Dumont, fôra “o protótipo do fazendeiro audacioso,”<sup>238</sup> segundo o próprio Santos Dumont. Talvez fosse melhor descreve-lo como um precursor do “empresário agrícola” moderno, criando por conta própria uma verdadeira fazenda de café modelo, onde chegou a construir até mesmo uma estrada de ferro particular que a ligava a Ribeirão Preto. Ele próprio, quando lavrara a escritura de emancipação do filho (que tinha dezoito anos e ia estudar em Paris), garantira a este : “Você não precisa pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessário para viver...”<sup>239</sup> Mas seria injusto dizer que o inventor brasileiro devia sua atitude apenas às suas condições financeiras; estas podiam ser importantes na construção de sua rede de perspectivas pessoais, mas o campo da sua criatividade respondia também ao apelo de um sonhar agudizado, que o distanciava de seus colegas inventores americanos e também do conde alemão. Ainda que divida com estes a mecânica de um processo criativo, naturalmente dirigido à solução sistemática dos problemas gerados na construção de maquinismos, esta parece para ele configurar-se como mero instrumento da realização do vôo controlado, este sim o objetivo gerador do entusiasmo. A prática do inventor, aqui, não se confunde com um pragmatismo inventivo, mais ao gosto dos irmãos Wright, para os quais o próprio ato de

---

<sup>238</sup> DUMONT, Santos. Op. cit., p. 62.

<sup>239</sup> Ibid. p. 21.

voar devia ser enquadrado em um cronograma de análises cuidadosas, com o objetivo do controle como o elemento definitivo do vôo – uma paixão, sem dúvida, e tão intensa quanto a de Santos Dumont, mas técnica, onde a dele (e de muitos outros) era simbólica.

### 3. 2 – COMBATE IMAGINÁRIO

A rivalidade que, principalmente no Brasil, se descreve entre esses dois momentos da inventividade, Santos Dumont e Wright, é uma luta fictícia. Se é preciso manifestar-se sobre ela, teríamos que dizer que o brasileiro não inventou o avião, e nem o fizeram os americanos. Somente se fizermos do ato da invenção uma competição poderemos encontrar atributos que nos permitam reconhecer vencedores, e este não nos parece o caso. Todos, Langley, Bleriot, Farman e Lilienthal, e muitos outros, inventaram elementos que, reunidos, resultaram em diferentes aeronaves. A rigor cada qual inventou “um” avião e só é possível encontrar quem primeiro elevou-se nos ares, como um pretexto de afirmação de autoria. Neste caso, os Wright teriam precedência, malgrado os esforços dos seus detratores brasileiros com a tentativa de minorar sua conquista pelo despeitado grito de que “eles usaram catapulta,”<sup>240</sup> como se esse aspecto constituísse, afinal, o elemento definitivo que definiria o verdadeiro “inventor do avião”. Em parte, essa questão já está colocada nas condições que determinaram as soluções encontradas por Santos Dumont para o seu desenho: assim como outros entusiastas europeus, ele animara-se com o desafio apresentado pelo advogado Ernest Archdeacon, presidente da comissão de aviação do Aero Club de França, que estabelecera um prêmio para quem conseguisse realizar um vôo de mais de 25 metros, decolando e pousando por seus próprios meios.<sup>241</sup> O que se percebe aqui é uma divisão temática do processo inventivo, pois os Wright consideravam esta uma questão menor – o controle era a chave do seu projeto, os meios para a de colagem eram secundários.<sup>242</sup> Quando viu o projeto do “14-Bis” de Santos Dumont, Orville Wright chegou a

---

<sup>240</sup> O que, segundo certas fontes, seria inclusive incorreto, pois esse apêndice, como já foi dito alhures, nesse trabalho, teria sido acrescentado muito depois do primeiro vôo em Kitty Hawk, concebido para garantir a ascensão do aparelho mesmo em condições atmosféricas não muito apropriadas. Em seu primeiro vôo, eles teriam contado apenas com o poder ascensorial do “Flyer”, e seu único recurso extra sendo a rampa de madeira para providenciar o deslizamento da aeronave no momento da decolagem. Confirmado isso, que o primeiro vôo em 17 de dezembro de 1903 teria sido sem ajuda externa – a exceção da rampa – o derradeiro argumento dos detratores brasileiros dos irmãos Wright cairia por terra.

<sup>241</sup> O chamado “Prêmio Archdeacon” foi endossado e até ampliado pelo próprio Aero Club, com um aumento do percurso mínimo para 100 metros e terminando por tornar-se praticamente uma dupla premiação, “Deutsch-Archdeacon”, que pagaria um total de 50 mil francos.

<sup>242</sup> Também Langley, em seu experimento fracassado, tinha o seu projeto mais interessado no “vôo controlado” do que em quaisquer considerações acerca do método de decolagem – em sua tentativa ele usou uma catapulta.

manifestar surpresa pelo aeroplano do brasileiro ter de levar o peso das rodas, um problema tão facilmente resolvido pelo uso da catapulta. O porquê dessa distinção retoma, mais uma vez, o objetivo dos irmãos: sua criatividade está direcionada para a solução do enigma de voar, mas não com o objetivo de alcançar a notoriedade universal e sim com a intenção de desenvolver uma máquina cuja utilidade seja aparente e inquestionável: mais do que alcançar uma conquista, seu desejo é o de criar uma **mercadoria**. A eles não interessavam prêmios, eram negociantes que acreditavam que o segredo lhes compraria a exclusividade e não iriam fazer demonstrações de sua criação diante de olhares que só podiam considerar sequiosos de roubar-lhes de seu “legítimo” direito de autoria, de seu sonhado monopólio.

Quando Santos Dumont realizou seus históricos vôos do “14 Bis”, de 60 metros, em 23 de outubro (em que conquistou o “Prêmio Archdeacon”) e de 250 metros, em 12 de novembro (em que conquistou o “Prêmio do Aero Club de França”), o tempo em que realiza seus feitos é outro. O clima de corrida podia já estar colocado, pois não se desconheciam na Europa as experiências dos Wright, mas estas demandavam mais do que a confirmação do sucesso para esses olhares mergulhados em uma realidade temporal diferente: no tempo do sonho a busca difere daquela presente no tempo da eficiência e, do mesmo modo, diferem os objetivos a serem alcançados. Assim, foi a uma comissão científica do Aero club de França, e em resposta ao desafio por este apresentado, que o *Petit Santos* postou-se. Sua inventividade não se faz para colocar-se como realização do presente dentro de um futuro já nela embutido – como para o “Flyer” dos Wright que, como produto de um sonho mercadológico, fez-se com critérios que incluíam a perspectiva de suas aplicações futuras e, mais importante ainda, de seu potencial como **objeto vendável**. Este é um tipo de olhar que se dirige para o futuro como dimensão de realidade e não de imaginação, para o qual o porvir é componente integrante, cognoscível e planificável de um presente que é entendido apenas como o seu prelúdio. Mas, embora pareça afirmar-se como um olhar que abraça o futuro, ele oculta em si a negação do mesmo, pois faz de um imóvel presente a sua única referência. Assim, três anos depois de seu histórico vôo, os Wright ainda viam-se prisioneiros daquele momento, fixos no presente de sua realização, elaborando-a, acrescentando-lhe detalhes e acreditando ter realizado o futuro, podendo descansar no mesmo, torná-lo imóvel, recorrente como as planilhas anuais de uma empresa onde a única medida de movimento temporal é o crescimento ou queda de lucros.

É essa necessidade empresarial de proteger sua garantia de lucratividade futura, o retorno de seus investimentos, que responde à dúvida expressa por Georges Besançon, diretor do Aero Club de França: “O que sempre parecerá inacreditável a nós, os parisienses, quando lembramos as multidões que acorreram a Bagatelle para ver as primeiras tentativas de Santos Dumont, é que apenas cinco testemunhas tenham assistido ao famoso sucesso dos irmãos Wright.”<sup>243</sup>

Inversa, a inventividade de Santos Dumont é também uma realização do presente, mas ela se constrói como produto de um sonho, pessoal ou coletivo, que é também uma resposta a um pretérito: o desafio, mesmo quando é uma baliza recente, ainda se constitui em um objetivo declarado, onde o passado anuncia uma expectativa, uma promessa de futuro. Aqui não há segredos a guardar, pois o presente do feito é único e indisputável, quem o realizar jamais perderá sua conquista. Não há o futuro planejado, onde o objeto sonhado sujeita-se às delimitações de uma sonhada inserção como produto fabricável em um mundo de reproduções. O futuro se apresenta como sonho onde o passado o faz como experiência; em todos os casos, o individual e o coletivo convivem e até competem, mas o fazem na instância de um presente móvel, que será sempre outro, pois é medido na variedade de realizações e desafios constantemente renovados. Neste mundo, é à assembléia reconhecida do Aero Club de França, à instituição, que o inventor se dirige para legitimar-se, para encontrar o reconhecimento dos seus pares, em uma sociedade de mútua admiração onde a competitividade cede lugar, nessas ocasiões, a uma celebração de um triunfo individual que é uma experiência coletiva.<sup>244</sup> Para esse *locus* temporal, a ascensão livre era muito mais importante do que qualquer consideração acerca do controle da aeronave, determinando muito mais o desenho da mesma do que as possibilidades para sua futura expansão como conceito ou considerações sobre a sua vendabilidade. O “14 bis” se torna um objeto isolado, enquanto o “Flyer” dos Wright vai constituir-se um modelo que influenciará o desenho de muitos outros aeroplanos, além de ser, ele próprio,

---

<sup>243</sup> WINTERS, Nancy. **O homem voa!** A vida de Santos Dumont, o conquistador do ar. São Paulo: DBA, 2000. p.130.

<sup>244</sup> Exemplar é o fato de que, em 12 de novembro de 1906, Santos Dumont não estar sozinho na sua tentativa de conquistar o “Prêmio do Aero Club de França”, pelo qual teria que percorrer 100 metros. Naquele dia, Louis Blériot e Gabriel Voisin se apresentaram no campo de Bagatelle com seu próprio aparelho mais pesado que o ar para concorrer ao prêmio diante da Comissão Científica do Aero Club, que havia sido convocada pelo brasileiro para presenciar sua tentativa de quebrar a sua marca anterior de 60 metros e ganhar o prêmio. Em um gesto só compreensível dentro de outros tempos que não o da eficiência, Santos Dumont deixou que os amigos franceses tentassem primeiro, e falhassem, antes de realizar o seu bem sucedido vôo com o “14-bis”.



constantemente aprimorado nos anos seguintes, desenvolvendo-se em aparelhos aparentemente idênticos, mas cada qual ligeiramente mais refinado que o anterior.

### 3.3 – SONHOS PARALELOS

Realizados diante do olhar da multidão, os vôos do “14-bis” foram assunto de jornais do mundo todo, seguindo o mesmo caminho constantemente percorrido pelo amplo conteúdo de informações do qual fizeram parte as notícias das guerras que anunciaram o nascimento do novo século.

A imprensa é unânime em declarar que o aeronauta brasileiro Sr. Santos Dumont fez hontem mais uma magnífica experiência dos seus estudos práticos de navegação aérea, ganhando muito merecidamente o premio Archdeacon.

(...)

O Sr. Santos Dumont realizou essa prova com o seu aeroplano 14 bis, mais pesado que o ar e dirigível.

Era uma experiência oficial diante de uma comissão competente, composta de membros do Aero Club de França, com a assistência de numerosas pessoas que aclamaram delirantemente o aeronauta vencedor.

(...)

A data de hontem marcará nos anaes da história aeronáutica, uma experiência que deixa após si todas as tentativas feitas com aeroplanos.<sup>245</sup>

Toda a sorte de personagens terão sido testemunhas destes vôos, inclusive alguns cujo olhar influenciará o séc. XX em aéreas outras, que não a tecnológica.

Agatha Christie nos deixa essa passagem, em suas memórias:

Quando eu estava no colégio em Paris, fomos um dia assistir a uma das tentativas de Santos Dumont para subir, no Bois de Boulogne. Tanto quanto me lembro, o aeroplano subiu, voou alguns metros e depois caiu. De qualquer modo foi impressionante! Depois apareceram os irmãos Wright.<sup>246</sup>

E uma outra ainda, recuperando um fragmento do aspecto anedótico da aviação em seus primeiros dias:

Quando se começou a usar táxis, em Londres, foi introduzido o sistema de assobiar para chamar a condução. As pessoas ficavam na porta de casa: um assobio providenciaria um “resmungão” (carro de duas rodas); dois assobios, um cabriolé, com a boléia atrás, essa gôndola das ruas; três assobios (se você tivesse muita sorte) fariam aparecer um desses novos veículos: o táxi. Um desenho na revista de humor *Punch* mostrava um garotinho dizendo a um mordomo nos degraus de uma porta, de apito na mão: “Tente apitar quatro vezes, chefe, talvez pegue um avião!”

De repente, agora, parecia que esse desenho não tinha mais a mesma graça, visto não ser assim tão impossível. Em breve poderia até ser *verdade*.<sup>247</sup>

A futura “Rainha do Mistério” e o periódico satírico “Punch” são fragmentos isolados de um fenômeno que se estende por todas as mídias, atingindo a percepção da população dos mais distantes países, primeiro como rumor, depois como notícia e

---

<sup>245</sup> SANTOS Dumont. **Diário da Tarde**. 25 de outubro de 1906. p.2.

<sup>246</sup> CHRISTIE, Agatha. **Autobiografia**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; 1996. p. 194.

<sup>247</sup> Id.

finalmente como experiência vivida, resultado de um igualmente crescente esforço tanto técnico quanto individual.

Assim, enquanto os irmãos Wright já estavam realizando suas experiências mais prolongadas, com seu projeto consolidado, Farman, Blériot e os irmãos Voisin (que construíam modelos para si e para os colegas) seguiam o exemplo de Santos Dumont e faziam suas primeiras ascensões na Europa; mas estas não envolviam manobras, pouco mais sendo do que vôos em linha reta, com a aeronave tendo de ser virada manualmente depois de pousar ao fim de seus curtos percursos, para poder retornar ao ponto de partida. Isso não os impedia de desconsiderar os americanos como amadores pretensiosos, uma atitude desdenhosa que só piorou quando Wilbur Wright viajou à Europa para fazer demonstrações do seu invento, expondo-se, assim, a uma visibilidade que faria pouco para melhorar sua imagem...

Wilbur detestava hotéis e, em Le Mans, dormia enrolado num cobertor sob a asa de seu aeroplano, alimentava-se de comida enlatada, tomava banho de mangueira e se locomovia de bicicleta, como convinha a um fabricante daquele veículo.

(...)

Ele também tinha o hábito irritante de ficar assobiando ao fazer a checagem pré-vôo. Falava pouco (...) e, quando abria a boca, parecia não só afetado, mas enfadonho.

“Senhores, agora vou voar”, era o que costumava dizer antes de uma decolagem. Quando lhe observaram que talvez estivesse sendo lacônico demais, sua reação também foi curiosamente insatisfatória: “As únicas aves tagarelas são os papagaios, e eles não voam muito alto.”<sup>248</sup>

Essa descrição nada lisonjeira, evoca imagens de um personagem que, embora fosse um grande inventor, carecia das qualidades necessárias a um bom vendedor – irônico, pois era justamente o que ele desejava ser – mas é também uma figura recorrente quando se toma o estereótipo do empreendedor americano, já pertencente a uma realidade que tem menos uso para as multidões de **admiradores** do que para as massas de **consumidores**. Wilbur não fez corte à sociedade parisiense, mantendo-se um visitante antipático, certo de que o valor de sua mercadoria encantaria a todos em seu lugar. E foi o que ele tentou, em uma tarde de sábado, 8 de agosto de 1908, quando se apresentou diante de um público francês, em Le Mans, executando com o “Flyer” um impossível vôo circular de pouco mais de 2 min que impressionou a muitos, mas não convenceu a todos:

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.

Logo depois dos irmãos Wright, aparece Levavassor<sup>249</sup> [sic] com o aeroplano Antoinette, superior a tudo quanto, então, existia; Levavassor havia já vinte anos que trabalhava em resolver

---

<sup>248</sup> WINTERS, N. Op. cit., p. 128.

<sup>249</sup> Léon Levavasseur, cujo modelo “Antoinette” foi o primeiro aparelho completamente funcional de aeroplano desenvolvido na Europa, plenamente capaz de manobras e usando princípios

os problemas do vôo; poderia, pois, dizer que o seu aparelho era cópia de outro construído muitos anos antes. Mas não o fez.

O que diriam Edison, Graham Bell ou Marconi se, depois que apresentassem 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 tinha construído antes deles?<sup>250</sup>

Sem querer tirar o mérito dos Wright, o inventor brasileiro não obstante afirma que eles são usurpadores. Como inventor, ele devia saber muito bem que o nível de controle e a qualidade de construção do aparelho dos americanos denotava um longo processo de maturação; mas não é afirmação de que tivessem voado antes dele que está em questão, e sim que, se o fizeram, fôra em segredo, portanto sem efeito, uma atitude que aviltava o processo inventivo e o próprio resultado do mesmo, fosse qual fosse. Essa, no entanto, é uma crítica que não lhes atingia, pois a aceitação que buscavam já estava sendo providenciada desde 1907 quando, em dezembro, uma comissão do exército Americano concordara em recebê-los para investigar a possibilidade de uso de seu aparelho. Em fevereiro do ano seguinte (meio ano antes dos vôos em Le Mans) um contrato seria fechado com os irmãos, que realizavam, assim, a primeira venda de um aeroplano para uma organização militar. Diante desse reconhecimento concreto, eles se prontificaram a apresentar ao exército um aparelho que “voaria a 65km/h, levasse duas pessoas, permaneceria em vôo por uma hora (...) e teria um sistema que, caso o motor parasse (...) permitiria o pouso”.<sup>251</sup> Orville traria ainda no verão daquele ano o “Flyer” que cumpria essas especificações, cumprindo os termos do acordo e fazendo demonstrações para os observadores do exército.<sup>252</sup>

A essa altura outras tentativas de capitalizar a aeronave, principalmente sob a forma de uma arma de guerra, estavam em pleno andamento. Na Inglaterra, até então pioneira no campo dos desenvolvimentos tecnológicos, seria outro americano, o coronel texano Samuel Cody (que se tornara famoso com fazendo apresentações com suas pipas

---

como o do “vergamento” das asas para obter a manobrabilidade (ancestral do *airellon* de Curtiss) que, embora semelhante ao dos Wright, mas que teria de ter sido desenvolvido antes dele ter tido contato com o projeto deles, desconhecido até a visita de Wilbur. Monoplano, ao contrário do “Flyer” dos Wright, o aparelho de Levavasseur seria a base de inúmeros projetos futuros, muitos dos quais foram os primeiros “caças” da I Guerra Mundial.

<sup>250</sup> DUMONT, S. Op. cit. p. 78.

<sup>251</sup> CENTURY of Flight. Op. cit.

<sup>252</sup> Em 9 de setembro de 1908 ele chegou a permanecer no ar por mais de 1 hora e, naquele mesmo dia, levou um observador militar, Frank Lamm, por 6 min. e 40 s. – vôo que marcou o início da aviação militar de asa fixa (ele ainda aprenderia a voar com os Wright, tornando-se um dos dois primeiros pilotos do Serviço Aéreo do Exército Americano, ancestral da sua Força Aérea). Menos de dez dias depois desta primeira demonstração, também caberia aos Wright a dúbia honra de causarem a primeira vítima fatal do mais pesado que o ar: o tenente Thomas Selfridge, que morreu em 17 de setembro, quando Orville se desequilibrou e caiu com o “Flyer”.

humanas), quem faria o primeiro vôo motorizado, e ele apresentaria em outubro de 1908 o seu aeroplano nº 1, baseado no desenho do “Wright Flyer”, para o Ministério da Guerra inglês. Em paralelo a essas investidas dos mais pesados que o ar, os zepelins já permaneciam no céu por mais de 24 horas, e dirigíveis já estavam tentando (ainda sem sucesso) sobrevôos do Pólo Norte e travessias do Atlântico. A máquina voadora rapidamente deixava o cenário dos hangares particulares para ir habitar aquele das fábricas, onde sua derradeira unicidade seria erradicada. Ao final da primeira década do séc. XX, espetáculos aéreos internacionais reuniam mais de 500 mil pessoas na França para testemunhar alguns dos mais famosos aviadores do mundo que, durante uma semana, participaram de diversas competições incluindo o troféu de prata James Gordon-Bennett, cuja primeira edição ganha pelo americano Glenn Curtiss, ficando Louis Blériot em segundo lugar.<sup>253</sup> Este se tornara mundialmente famoso por ter atravessado o canal da Mancha apenas um mês antes de sua corrida com o rival americano dos Wright. Com seu modelo “Nº 11”, ele havia vencido o prêmio de mil libras, oferecido pelo London Daily Mail, para o primeiro aeroplano que conseguisse realizar com sucesso a travessia do Canal da Mancha. Ele decolara no dia 25 de julho de 1909, às 4:45 da manhã, saindo de Sangatte no litoral francês e sobrevoando o mar a 75 km/h em direção a Dover, na Inglaterra. Percorreu os 37km. em 37 minutos. Seu modelo nº 11, monoplane, com 10 m. de envergadura e um motor de 24 cavalos se tornaria um dos mais bem sucedidos modelos de fabricação em série dos anos que se seguiriam, a ponto de que seria usado, anos mais tarde, para os primeiros vôos nos céus da distante Curitiba.<sup>254</sup>

A importância desses shows aéreos e competições pode ser reafirmada pelo espetáculo de outubro de 1910, em Saint Louis no Missouri, quando um personagem notório compareceu à exibição: atuante na “Guerra Hispano-Americana”, como Secretário de Estado e depois como líder dos *Rough Riders* na batalha do monte de San Juan. Tratava-se de um então ex-presidente dos Estados Unidos, que tinha sido responsável por uma agressiva política externa que levou o seu país a expandir seu envolvimento internacional, das Crises Marroquinas à construção do Canal do Panamá – Theodore Roosevelt não deixaria de participar deste nascente fenômeno, e aceitou o

---

<sup>253</sup> Essa taça, que foi oferecida pelo editor do New York Herald e se tornaria mais tarde uma competição anual, premiava a aeronave mais veloz a completar duas voltas em circuito de 10 km. de extensão.

<sup>254</sup> Realizados em 1914, pelo aviador Cícero Marques (Ver Cap. 2).

convite para voar em um biplano Wright por alguns minutos, fazendo-se filmar para garantir o registro do fato para a posteridade.<sup>255</sup>

Santos Dumont não participou ativamente dos feitos aeronáuticos que decorariam as páginas dos periódicos nestes anos imediatamente precedentes à Grande Guerra; fiel ao seu sonho pessoal, ele desenvolveria sua série de aeroplanos “Demoiselle”, com a qual não pretendia quebrar recordes de distâncias, mas estabelecer o precedente da locomoção aérea como opção e não espetáculo. Seus colegas do Aero Club de França deixaram-se seduzir mais facilmente por uma linguagem coletiva para expressar seu sonho, iniciando uma corrida para ocupar uma multitude de pódios, cada qual expressando uma conquista. Assim, personagens como Rolland Garros fariam, no Mediterrâneo, o que Blériot havia feito no Canal da Mancha, desta feita usando um aeroplano “Moranne Saunier”, com o qual ele percorreria mais de 800 km. em setembro de 1913, em um percurso que ia de Cannes, na Riviera, à Bizerta, na Tunísia. Também aqui temos um aparelho que já não é o resultado de um trabalho pessoal, pois a série de monoplanos “Moranne Saunier” seria outra bem sucedida linha de aeroplanos mundialmente utilizada, que se tornaria conhecida dos distantes olhares curitibanos pouco mais de um ano depois dessa travessia, mostrando a rápida expansão desses produtos tecnológicos até a pouco tempo únicos.<sup>256</sup>

E enquanto alguns comemoravam o primeiro *looping*,<sup>257</sup> os usos da aviação começavam a multiplicar-se com o estabelecimento das primeiras companhias de transporte de passageiros,<sup>258</sup> e também com rumores do uso militar dos zepelins, não apenas como observadores, mas também como bombardeiros – os aeroplanos já tinham, a essa altura, recebido seu batismo de fogo, na guerra de 1911-12 entre a Itália e a

---

<sup>255</sup> Também fez-se presente no fenômeno, igualmente nascente, da navegação submarina, mergulhando no submarino “Holland”, o primeiro a ser incorporado oficialmente como unidade operacional na Marinha Americana – que já fora pioneira no uso dessa arma, durante a guerra civil (pelo menos a Marinha Confederada havia sido, com o “Humley” e outras unidades semelhantes a ele).

<sup>256</sup> Os modelos de asa baixa, como o usado por Rolland Garros na travessia do Mediterrâneo, seriam copiados pelos alemães para alguns de seus próprios aparelhos (chegava a ser visível a semelhança entre os “Moranne Saunier” e os primeiros “Pfalz” e até mesmo “Fokker”).

<sup>257</sup> Manobra na qual o avião executa um círculo vertical completo, podendo este ser interno ou externo, dependendo de estar o aparelho voando dentro ou fora do perímetro da circunferência.

<sup>258</sup> Na Alemanha, com o uso de zepelins (chegando a transportar mais de 35 mil passageiros sem incidentes antes do início da I Guerra Mundial); na Rússia, onde Igor Sikorsky (que mais tarde seria um dos grandes responsáveis pelo desenvolvimento do helicóptero) desenvolveria o primeiro quadrimotor do mundo, o “Ilya Muromets”, que levaria 12 passageiros em uma viagem de mais de 2.700 km entre Kiev e São Petersburgo, em junho de 1914; e até nos Estados Unidos, onde uma pequena linha aérea foi inaugurada entre Saint Petersburg e Tampa (na Flórida), cobrindo uma distância de apenas 30 km, no dia do ano novo de 1914.

Turquia, na Tripolitânia (atual Líbia),<sup>259</sup> e este uso estava para estender-se para o hemisfério sul, no Continente Americano, em uma terra disputada por dois estados brasileiros.<sup>260</sup>

Esse uso militar da aviação não angustiaria os Wright, que fizeram do Exército dos Estados Unidos o seu primeiro cliente, mas é duvidoso que não se sentissem então excluídos de um processo que pretendiam liderar. Ironicamente, apesar de ter sido o primeiro país a reconhecer a utilidade do aeroplano para as operações militares, o governo americano logo deixou de lado essa inovação e viu-se amplamente superado pelas potências européias. Os céus que logo se encheriam de aeronaves, ecoariam outros nomes: “Fokker”, “Sopwith”, “Nieuport” – mesmo quando os americanos entraram na guerra não seria com aeroplanos fabricados pelos Wright, pois a indústria aeronáutica americana estava tão superada que eles tiveram de usar aviões fornecidos pelos franceses para os seus pilotos, ou montar modelos ingleses sob licença, com motores fabricados pela “Curtiss”. Paradoxalmente, os próprios Wright foram em parte responsáveis pelo atraso da indústria da aviação nos Estados Unidos, devido ao seu longo processo para garantir os direitos inalienáveis às suas patentes. Seu sonho granjeou-lhes o que menos desejavam: reconhecimento como “inventores” de algo sob o que não iriam possuir nenhum controle.

Para Santos Dumont o uso da aviação na guerra, que se iniciaria pouco tempo depois de sua prematura aposentadoria como aviador, aprisionou-o de vez a uma temporalidade onde a ação não encontrava resposta e onde a espera carecia de objetivo. O futuro, anunciado pela invenção do aeroplano, seja sua ou dos Wright, esgotara-se na experiência do que se poderia julgar uma volta ao passado (a guerra) mas que não o foi – este conflito que viria seria uma experiência realmente nova, onde as linguagens, como nos lembra Benjamin, seriam insuficientes e onde a fluência narrativa seria interrompida. No entanto, esse tempo novo não apresenta movimento e sim estagnação, nem volta ao passado nem busca o futuro, mas cristalização de um presente sob a forma das trincheiras onde se anuncia a impossibilidade do movimento e a inutilidade dos arautos do amanhã. Os corpos aéreos, que já haviam se transformado em Armas propriamente ditas ao final da guerra, pouco fizeram para avançar o conflito, convertendo-se mais em meros espaços de combate estético, onde as manifestações

---

<sup>259</sup> Foi novamente um monoplano “Blériot”, pilotado pelo capitão Piazza, que realizou um reconhecimento das tropas turcas, a primeira missão de combate da história, em 22 de outubro de 1911.

<sup>260</sup> Monoplanos “Moranne Saunier” seriam usados na Guerra do Contestado (ver cap. 2).

modernas de cada lado se encontravam para nada resolver.<sup>261</sup> No fim, foi o esgotamento da moral alemã (a reboque da francesa, que caíra pouco antes, e da russa que fora derrubada pela revolução) que causou o fim da guerra com as tropas do Kaiser ainda lutando em território ocupado e sem que o solo alemão tivesse sido diretamente ameaçado. Esse esgotamento, a fadiga de um eterno presente, se repete simetricamente em outra guerra do séc. XX, a guerra fria, mas é melhor deixa-la apenas como citação pois seu escopo demanda outras instrumentalizações. Por hora fiquemos com uma outra equação de soma zero, aquela que opõe em combate imaginário duas formas distintas e irreconciliáveis da inventividade, uma rivalidade inexistente entre os sonhadores de futuros e os realizadores de presentes: Dumonts e Wrights; estes presos a problemáticas que precisam ser delimitadas, definidas, explicadas e resolvidas, aqueles fazendo de imaginários já passados, dos próprios sonhos de infância aos mundos fictícios alheios, a pedra de toque para a exploração de um potencial de futuro.

### 3. 4 – OLHARES DESAPONTADOS

Assim como Santos Dumont não pode tomar dos Wright seu primeiro vôo, tampouco podem eles tomar-lhe os sonhos que não compartilhavam em seu pragmatismo. Ao alcançar no passado os sonhos de futuro e realizar futuros sonhados no passado, Santos Dumont transformou imagens de infância, mundos fictícios alheios, em suas próprias imagens materializadas de futuro. Os Wright, em vez disso, apenas resolveram problemas e, depois de resolvê-los, aplicaram-se a resolver outros mais. Sua é a perspectiva da tecnologia: ela não cita o passado tanto quanto se afirma como elemento do futuro e, ao fazê-lo, assume um caráter demiúrgico, visto que se faz nascida de si mesma, de seu próprio desejo de existir e de realizar. Esvaziado de experiência e fechado em um círculo de auto-justificação, o enigma da tecnologia revela-se um enunciado bem sucedido, capaz de comunicar a eficiência de suas conquistas em meio ao discurso igualmente triunfante do progresso. Mas, para os Wright, sua conquista aprisionou-os em uma armadilha constituída pela própria natureza dos princípios mercadológicos que nortearam sua busca. Sua patente, que os

---

<sup>261</sup> O bombardeio estratégico havia sido apenas anunciado com as operações dos grandes aviões quadrimotores que a Alemanha (série “Gotha”) e a Inglaterra (série “De Haviland”) empregaram. De qualquer forma, suas operações, embora elogiadas como demonstração da versatilidade do aeroplano como arma de guerra, tinham pouco resultado prático e um efeito moral questionável – mesmo na II Guerra Mundial os *raids* aéreos que chegaram a empregar milhares de bombardeiros e causar destruição em massa não derrubaram sozinho a moral de nenhum dos lados combatentes, embora nesse caso fossem capazes de destruir sua capacidade de produzir meios de lutar.

teria tornado os homens mais ricos do mundo, não recebeu o reconhecimento que era a sua procura; quanto às honrarias que receberam, estas lhes interessavam menos que um inserir-se na máquina econômica de uma civilização industrial que cortejavam mais do que ao sonho de voar e da qual tornaram-se meros ícones, em vez de poderes em si.

Ao buscarem patentear seu invento, eles não perceberam que estavam diante de um conjunto não unitário: que tinham inventado um sistema de voar entre muitos outros possíveis. Sua máquina não foi feita com elementos especiais – nem o motor, nem o tecido que envolvia o esqueleto de madeira, nada dependia de uma patente única e insubstituível – assim, o aeroplano que construíram nada mais fez do que provar que a idéia era possível, abrindo o caminho para que outros projetos se fizessem aos ares. Seu aparelho não poderia ser mais diferente daquele desenvolvido por Santos Dumont, ou dos outros que se seguiram, e embora fosse superior em conceito e desenho à maioria desses outros projetos iniciais, nem por isso podia guardar como segredo inviolável o mistério de voar que já havia então sido devassado. Assim sendo, sua patente era insubstancial, pois era impossível guardar todo um sonho dentro dela. Por isso mesmo a invenção do aeroplano, como tantas outras, mostra ter origens múltiplas e não deve ser-lhes unicamente creditada, a despeito de seu sucesso, a menos que desejemos fazer do ato da invenção uma mera corrida para conquistas mercadológicas. Primeiros no ar, com ou sem catapultas, os Wright realizaram o seu projeto, mas não o seu sonho: este parece ter sido menos chegar aos céus do que alcançar um monopólio: chegar, afinal, ao mercado.<sup>262</sup>

Eles não se confundem com seu rival brasileiro, *flaneur* da tecnologia, para quem o mercado é um objetivo final nebuloso, o fim da jornada, que cumpre evitar para poder continuar na viagem.<sup>263</sup> Voar, para Santos Dumont, era um sonho para cuja realização cumpria enfrentar a inconveniência de um desafio técnico – oposto dos

---

<sup>262</sup> A mesma coisa pode ser dita de uma outra invenção do séc. XX, o computador. Este é o resultado do desenvolvimento de dezenas de diferentes conjuntos de invenções; a rigor, todas elas são, separadamente, patenteáveis, mas o conjunto em si, embora possa tê-lo sido, não tem como impedir de ser reordenado em outras formas, preenchendo as mesmas funções. Ao prender-se na patente da máquina, a IBM concedeu a Bill Gates o direito de patentear o programa operacional (DOS) e abriu caminho para que ele realizasse, no mundo da informática, o monopólio que os Wright almejavam na aviação. Assim como as fórmulas dos remédios e produtos químicos, os *softwares* são mais facilmente submetidos às leis da eficiência, reguláveis em sua distribuição e capazes de obter uma penetração mercadológica definitiva. Eles não são sistemas, conjuntos de idéias desenvolvidas separadamente e meramente unidas pelo trabalho criativo de alguém: são mais reconhecíveis como trabalhos criativos individuais, ou até de grupos, mas inteiramente cercáveis pelo regime do direito autoral.

<sup>263</sup> É conveniente lembrar que Santos Dumont, além das máquinas voadoras, também inventou o relógio de pulso, mas tampouco fundou fábricas de relógios, deixando estas práticas para os que sonhavam com elas.



Wright, para quem a solução do desafio era um atrativo extra para a realização de um sonho de poder, dentro do qual o voar era apenas um componente: atributo de uma máquina que cumpria transformar em objeto de desejo e de consumo. No entanto, seu sonho, que pareceu realizar-se no momento do contrato com o Exército Americano, foi uma experiência frustrada ao final, esvaziada por ter-lhes escapado das mãos o controle de algo que consideraram, desde o início, o seu segredo e o seu trunfo. Tornaram-se fabricantes de aviões, mas a liderança dessa indústria lhes foi negada e passaram a ser apenas um grupo entre muitos – primeiros no ar, mas não os únicos e, logo, nem mesmo os mais importantes.

Nosso *flaneur* aéreo seria vítima de uma decepção diferente, que o levaria a uma depressão mais intensa e, mais tarde, ao suicídio. Mas esta angústia não viria se não muitos anos depois de ter deixado de voar, derivada, pois, de uma série distinta de perspectivas frustradas.

Suas viagens pelo interior do Brasil o trariam ao Paraná em 1916. Vindo de Ponta Grossa, ele chegou a Curitiba às 9 horas da noite de 6 de maio daquele ano, sendo recebido pelo Secretário do Interior e da Justiça, Enéas Marques e conduzido à residência do Presidente do Estado, Afonso Camargo, onde teve lugar uma recepção em sua homenagem. No dia seguinte, houve uma passeata pela Rua XV de Novembro – iniciativa da Associação Paranaense de Esportes Atlético – terminando no Grande Hotel, onde ele estava hospedado e recebeu ainda homenagens da intelectualidade local, representada por Dario Veloso. A sucessão de eventos prosseguiu ocupando o tempo do inventor, emprestando um pouco da sua notoriedade ao colégio que tinha o seu nome ou ao Internacional Futebol Clube.<sup>264</sup> Os jornais curitibanos cobriram essa visita com entusiasmo mas, seja nas fotos ou nas suas declarações, não há nada que aluda a uma depressão causada pelo estado das coisas no mundo, e pelo uso militar da aviação – isso embora estivéssemos, então, em plena guerra, com o “flagelo Fokker” fazendo-se sentir por toda a frente ocidental.<sup>265</sup> Talvez devamos nos ater um pouco a essa questão, o seu contemplar da aviação como uma arma de guerra, causa comumente eleita para explicar o seu suicídio em 23 de julho de 1932. De fato, embora tenha se manifestado depreciativamente quanto a este uso da tecnologia que tanto contribuíra para

---

<sup>264</sup> Atualmente conhecido como Clube Atlético Paranaense.

<sup>265</sup> O termo se refere ao período em que, com a introdução do Fokker Eindecker E-III, a aviação alemã desfrutou de total domínio sobre as forças aliadas, causando a morte de seus pilotos às centenas.

desenvolver, Santos Dumont já o previra e parecia conformado com o mesmo, se não até um pouco entusiasmado pelo acerto de suas antevistas

Sem embargo, faz doze anos que eu disse que as máquinas aéreas tomariam parte nas futuras guerras e todos, incrédulos, sorriram.

Em 14 de julho de 1903, voei sobre a revista militar de Longchamps. Nela tomavam parte 50 mil soldados e em seus arredores se acotovelavam 200 mil espectadores. Foi a primeira vez que a navegação aérea figurou em uma demonstração militar.<sup>266</sup> Naquela época, predisse que a guerra aérea seria um dos aspectos mais interessantes das futuras campanhas militares. Minha previsão foi ridicularizada por alguns militares, outros, entretanto, houve que, desde logo, alcançaram as futuras imensas utilidades da navegação aérea.

(...)

Consideremos, entretanto, os acontecimentos desde aquela época. Consideremos o valioso trabalho que o aeroplano tem produzido na atual guerra.

A aviação revolucionou a arte da guerra.<sup>267</sup>

Já em outros trabalhos, publicados muito antes da guerra, na verdade antes mesmo de seus vôos no “14 bis”, ele descrevia com precisão usos militares futuros para os dirigíveis: “Quem ler o nº 1 de *Je sais tout*, 1905, verá que em um meu artigo publicado nesse número eu dizia: «A guerra do futuro se fará em meio a rápidos cruzadores aéreos bombardeando à sua maneira os fortes, as tropas e os navios.»<sup>268</sup>

Ou ainda, em uma antevista tanto mais precisa por aproximar duas invenções mais próximas do que se poderia supor, quando descreve

...uma vantagem única da aeronave: quero dizer da faculdade que possui o piloto aéreo de perceber os corpos em movimento sobre a superfície das águas. Cruzando o mar com o cabo de amarração ao topo e se mantendo à altura que lhe parece conveniente, a aeronave leva livremente a qualquer sentido o piloto. Entretanto, o submarino que persegue o curso furtivo sob as ondas é perfeitamente visível ao piloto, ao passo que de um navio de guerra permanece absolutamente invisível. É um fato de observação e que diz respeito a determinadas leis de ótica.<sup>269</sup> Assim, coisa verdadeiramente curiosa, a aeronave do século XX pode se tornar, a princípio, o grande inimigo dessa outra maravilha do século, o submarino! Pois enquanto o submarino é impotente contra a aeronave, esta, dotada do dobro da velocidade, pode cruzar a sua procura, seguir todos os seus movimentos e os comunicar aos navios ameaçados. E enfim, nada impede a aeronave de

---

<sup>266</sup> Esse episódio resultara de um encontro com oficiais do Exército Francês, a 11 de julho de 1903, quando almoçava no La Cascade, para onde se dirigira com um de seus dirigíveis, que ficara “estacionado” do lado de fora. Santos Dumont aceitou participar do desfile de 14 de julho, (a “Queda da Bastilha”, data nacional francesa), fazendo um sobrevôo, ou uma “revista”, das tropas com o seu “Nº 9”. O sucesso deste evento, assim como uma afinidade para com a nação francesa, levou o inventor a oferecer sua pequena frota de dirigíveis para ser usada pela França em qualquer conflito que tivesse, desde que não fosse com uma nação do continente americano.

<sup>267</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 96.

<sup>268</sup> Ibid., p. 121.

<sup>269</sup> Está se referindo à refração da luz através das camadas superiores da superfície do mar, que permitem identificar com facilidade quaisquer corpos, de grandes cetáceos e cardumes de peixes até submersíveis. Modernos submarinos, principalmente os de propulsão nuclear, não correm esses riscos por realizarem suas patrulhas em profundidades muito maiores, além de não terem muito uso para a tocaia de comboios de navios de guerra ou mercantes – sendo seu uso o da caça de outros submarinos (os *hunter killers*) ou de plataformas de lançamento de mísseis balísticos intercontinentais (os chamados *boomers*). Ainda assim, em operações de guerra convencionais, a fragilidade apontada por Santos Dumont há quase um século ainda é válida, pois neste caso mesmo submarinos nucleares seriam suscetíveis de ser localizados, caso se aproximassem demais da superfície.

destruir o submarino, apontando contra ele projéteis carregados de dinamite, capazes de penetrar pelas ondas até profundidades em que a artilharia de um encouraçado não alcança.<sup>270</sup>

Sua previsão não poderia ser mais acurada, inclusive por referir-se, no momento em que escreve essas palavras, não aos aeroplanos mas aos dirigíveis: aeroplanos foram usados desde cedo, e com grande sucesso, contra submarinos,<sup>271</sup> mas os dirigíveis conservaram, através deste nicho, o seu lugar como combatentes, muito depois de terem sido superados como bombardeiros estratégicos.<sup>272</sup> É visível, no entanto, o orgulho que o inventor expressa sem reservas:

O aeroplano provou a sua importância suprema nos reconhecimentos.

De seu bordo, podem-se localizar as trincheiras inimigas, observar os seus movimentos, o transporte de tropas, munições e canhões. De bordo do aeroplano, por meio da telegrafia sem fios, ou de sinais, pode-se dirigir o fogo das forças. Por meio de informações transmitidas pelo telégrafo sem fios, grandes peças de artilharia podem precisar seus tiros contra as trincheiras e baterias inimigas... O avião é de maior valor na defesa das costas do que os cruzadores.<sup>273</sup>

Seu entusiasmo pode ser, em parte, atribuído ao que se descreveria como uma reação típica da época, em resposta a uma guerra midiaticamente conduzida, na qual os meios usados para atingir a vitória final são de somenos importância ou, pelo menos, é assim que são apresentados. Mas a previsão revela seu autor como capaz de assim se expressar muito antes de declarada a guerra, antes que o processo de “demonização” do inimigo fosse iniciado. Quando, ao final do conflito, ele reage com um renovado ímpeto diante do sucesso da aviação, não faz mais do que reafirmar o que já havia dito:

Quem, há cinco anos atrás, acreditaria na utilização de aeroplanos para atacar forças inimigas? Que os projéteis de canhões poderiam ser lançados com efeitos mortíferos de alturas inacessíveis ao inimigo?

Desde o começo da guerra, os aparelhos tem melhorado. Têm sido aumentados em dimensões e alguns, hoje, são feitos exclusivamente de aço. Os motores igualmente se têm aperfeiçoado. O mais espantoso acontecimento foi o desenvolvimento dos canhões para aeroplanos.

(...)

Imaginai o poder deste terrível fogo lançado de um aeroplano!<sup>274</sup>

---

<sup>270</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 100.

<sup>271</sup> É o caso do “Hansa-Brandenburg W-29”, um hidroavião usado tanto pelos alemães quanto pelos austro-húngaros, durante a I Guerra Mundial, ou aos “Catalinas” (“Consolidated PBY-5”), utilizados por várias nações na II Guerra Mundial, incluindo o Brasil, mas principalmente pelos ingleses e americanos.

<sup>272</sup> Os *blimps* da classe “K”, (dirigíveis sem a armação interna característica dos zepelins e, por isso mesmo, muito menores) foram conservados como aeronaves de patrulha e escolta anti-submarina pela Marinha dos Estados Unidos. Eles eram armados com metralhadoras e cargas de profundidade, e executavam com precisão o tipo de operação descrita por Santos Dumont em seu texto de 1904. Eles eram considerados muito superiores aos aviões nesta tarefa pela sua capacidade de permanecer no ar por muito mais tempo, além de poderem também manter-se sob o mesmo ponto para executar ataques de precisão. Depois da guerra eles continuaram a ser usados, e foi acrescentada a função de aeronaves radar em modelos posteriores. Assim, *blimps* similares aos modelos que a fábrica Goodyear (que começou a fabricar dirigíveis como subsidiária da fábrica Zeppelin) utiliza em publicidade até hoje, só foram retirados de serviço em 1962, quase vinte anos depois do final da Guerra – e tem havido várias tentativas de reativar permanente o seu uso desde então.

<sup>273</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 101-104.

<sup>274</sup> *Ibid.*, p. 105.

Conceber o potencial destrutivo de uma invenção não é, portanto, privilégio dos espíritos pragmáticos, podendo também fazer parte do repertório de imagens advindas daqueles capazes de proferir o oposto: “Se o aeroplano, senhores, se tem mostrado tão útil na guerra, quanto mais não deverá ser em tempos de paz?”<sup>275</sup> Com o mesmo dinamismo o inventor vai desfilar a sucessão de imagens radiosas de um futuro oferecido pela aviação, por nós já sobejamente conhecidas:

Para fins comerciais e comunicações internacionais, tanto as estradas de ferro como os automóveis chegaram a um ponto em que sua utilidade termina. Montanhas, florestas, rios e mares entravam o seu progresso. Mas o ar fornece um caminho livre e rápido para o aeroplano; para ele não há empecilhos. A atmosfera é o nosso oceano e temos portos em toda parte...  
(...)

No momento atual é bem possível que qualquer dos atuais grandes aparelhos possa fazer viagens de Nova York a Valparaíso, ou de Washington ao Rio de Janeiro.<sup>276</sup>

As próprias dificuldades para a realização de tais empreendimentos são alvo de uma rápida, mas acurada previsão, na qual apresenta-se uma solução para o dilema da obtenção de uma localização precisa durante grandes percursos,<sup>277</sup> dada a impossibilidade de fazer uma verificação da posição do aparelho utilizando o método náutico do sextante: “Creio que um horizonte artificial, produzido por meio de um espelho, mantido em posição horizontal por um giroscópio, resolverá esse problema.”<sup>278</sup>

Do mesmo modo, também as peculiaridades do uso da aviação em países pouco desenvolvidos e com grandes territórios mereceu sua atenção:

Nos países novos da América do Sul, não há abundância de estradas de ferro. Há cidades a tal altitude que a estrada de ferro dificilmente as poderia atingir, e é a essas cidades que o aeroplano levará a civilização e o progresso.  
Prevejo uma época em que se farão carreiras regulares de aeroplano, entre as cidades sul-americanas, e também não me surpreenderá se em poucos anos houver linhas de aeroplanos funcionando entre as cidades dos Estados Unidos e a América do Sul.<sup>279</sup>

Seu olhar não é, aqui, dotado de uma originalidade absoluta, assim como a própria invenção do aeroplano acontece a reboque de uma infinidade de projetos e tentativas dos dois lados do Atlântico, também o seu uso já era assunto de análises e previsões, tanto em trabalhos quanto em discussões entre os entusiastas, muito tempo antes de qualquer mais pesado que o ar ter alçado vôo. Santos Dumont não se diferencia, então, tanto pelo seu olhar como pela relação do mesmo com um realizar de

---

<sup>275</sup> Ibid., p. 106.

<sup>276</sup> Ibid., p. 110-111.

<sup>277</sup> Na época, e fora assim durante toda a I Guerra Mundial, a localização de um aeroplano era obtida simplesmente voando-se próximo o suficiente do solo para reconhecer o traçado de rios e estradas, comparando-se então as observações com mapas da região em questão.

<sup>278</sup> DUMONT, S. Op. cit., p. 114.

<sup>279</sup> Ibid., p. 115-118.

potenciais, com a sua criatividade e a forma como esta traduziu na máquina a perspectiva que sua visão partilhava com seus contemporâneos. Mas o uso mesmo do repertório de idéias, que ele apresenta em suas previsões, revela-nos uma personalidade intensamente comprometida com o seu objeto de sonho.

Em breve existirão transatlânticos aéreos com quartos de dormir, salão e também, o que é muito importante, governados automaticamente por giroscópios e acionados por várias [sic] motores com um grande excedente de força, para o fim de, em caso de avaria em um deles, serem os outros bastante poderosos para manter o vôo do aparelho.<sup>280</sup>

Um pouco de paciência!

(...)

Haverá hoje, talvez, quem ridicularize minhas predições sobre o futuro comercial dos aeroplanos. Quem viver, porém, verá.<sup>281</sup>

A sombra de um olhar verniano acompanha essas palavras, descrevendo o futuro como um lugar que necessita ser imaginado sem reservas. E esta dedicação pode ser chamada a responder, em parte, pela decepção que o acompanha, e que culmina com o seu suicídio. Semelhante ao dos Wright, mas distinto na sua substância, esse desapontamento advém não de uma busca malograda por um poder fruto da tecnologia, mas por um desejo, por fim negado, de pertencimento.

Sua morte merece o buscar dessa outra causa, entre muitas mais que outros olhares encontrarão, um motivo em particular que nos salta à vista e que se mostra sem máscaras quando ele descreve um entusiasmo semelhante ao seu, que encontrou pelo continente americano em suas viagens ao Chile, à Argentina e aos Estados Unidos, onde proferiu palestras e participou de eventos relativos à aviação.

Depois de ter visto o interesse extraordinário que tomam pela aeronáutica todos os países que percorri, e vendo o desprezo absoluto com que a encaravam entre nós, falou mais alto que minha timidez o meu patriotismo revoltado e, por duas vezes, me dirigi ao sr. Presidente da República.

Há dois anos, fiz ver a S. Ex<sup>a</sup>, o perigo que havia em não termos, nem no Exército, nem na Marinha, um corpo de aviadores. Há um ano, escrevi uma crítica e apresentei um exemplar a S. Ex<sup>a</sup>.

(...)

Hoje, quando a aviação é reconhecida como uma das armas principais da guerra, quando cada nação européia possui dezenas de milhares de aparelhos, quando o Congresso americano acaba de ordenar a construção de 22 mil destas máquinas (...) quando a Argentina e o Chile possuem

---

<sup>280</sup> Os zepelins realizariam essa predição, aliás já o haviam feito, antes da guerra; mas também os mais pesados que o ar o fariam em pouco tempo. Nos anos seguintes, aviões usados na guerra como bombardeiros, tais como o “De Havilland O-400” inglês, iriam iniciar o transporte de passageiros em grande escala. Nos anos 20 e começo dos 30, aparelhos como o quadrimotor “Heracles”, também inglês, estariam fazendo o transporte aéreo a quase todos os pontos do Império Britânico. Nesse mesmo período, na Alemanha, o revolucionário “Dornier Do-X”, com doze motores, teria sido capaz de fazer dos seus vôos transatlânticos uma travessia rotineira, mas não chegou a ser aprovado devido às dificuldades logísticas da viagem. No final dos anos 30 os grandes hidroaviões realizavam o transporte entre grandes distâncias, mas tornaram-se redundantes depois do final da II Guerra Mundial, quando aparelhos desenvolvidos a partir de bombardeiros estratégicos (como o “Stratocruiser” – feito em cima do desenho do B-29) ou de transportes militares (como o “Constellation” e as séries “DC-6” e “DC-7”) tornaram os vôos transcontinentais definitivamente rotineiros.

<sup>281</sup> DUMONT, Santos. Op. cit., p. 120-121.

uma esplêndida frota aérea de guerra, nós, aqui, não encaramos ainda esse problema com a atenção que ele merece!

(...)

S. Ex<sup>a</sup> agradeceu-me e disse-me que, no futuro, se tivesse necessidade de meus conselhos, me preveniria.<sup>282</sup>

Sinais dessa indiferença podem ser encontrados em outros episódios, todos eles definindo um descaso do próprio país, mas que não se limita a ele.<sup>283</sup>

Sinto-me perfeitamente à vontade para falar com essa franqueza aos meus patrícios, para quem a minha opinião, porém, parece menos valiosa que para os americanos do norte e chilenos.

(...)

Já me fizeram sentir que eu não voava mais e, entretanto, pretendo, ainda, dar conselhos. Não obstante, tenho-os dado com a maior franqueza, certo de que aqueles que me ouvem se lembram que eu não fui apenas aviador, mas que me foi necessário estudar, pensar, inventar, construir e só depois voar! Nos Estados Unidos, Wright, Curtiss, etc. foram aviadores precursores, já não voam há dez anos e agora são encarregados da organização e construção aeronáutica. Em França, Bleriot, os Farman, os Morane, etc. foram aviadores precursores, não o são mais há muitos anos e também estão utilizados pelos seus governos para a construção e organização da navegação aérea.

(...)

Esses senhores foram *chauffeurs* ou “aviadores”, como eu também o fui. Não mais o sou, como eles também não o são; mas, o dom de inventores, a aptidão de organizadores e de construtores e este conhecimento das necessidades da arte que eles inventaram e praticaram lhes ficou, e os seus governos os têm sabido aproveitar.<sup>284</sup>

No entanto, e muito embora tal impressão possa transparecer em seus comentários, não é um cargo governamental que ele aspira.

Nunca me seduziu uma posição oficial ou remunerada, pois desejo levar a vida que até hoje levei, dedicando o meu tempo às minhas invenções.

Há vinte anos que vivo para a aeronáutica, nunca tirei privilégios, fiz vôos sempre ao lado do meu ateliê para, apenas, verificar uma invenção de que nunca procurei auferir benefícios.<sup>285</sup>

Com efeito, quando voava com seus modelos “*Demoiselle*”, Santos Dumont teve ocasião de aderir à industrialização da aviação, tendo sido procurado para vender os desenhos de seu aparelho, cuja popularidade garantia um mercado evidente. Sua resposta foi de que este tipo de empreendimento não lhe interessava, mas de que os desenhos eram livres para quem quisesse copiá-los, inclusive já tendo sido publicados em revistas.<sup>286</sup> O “*Demoiselle*” pode ser considerado, como o “Bleriot 11”, o “Antoinette” ou o “Curtiss Flyer”, um dos modelos clássicos dos primeiros anos da

---

<sup>282</sup> Ibid., p. 129-134.

<sup>283</sup> Um sinal deste tipo de atitude, pela qual o reconhecimento, quando ocorre, se dá tardiamente, pode ser encontrado muito antes: logo depois da sua conquista dos 129 mil francos do prêmio “Deutsch”, por dar a volta à torre Eifel, o Congresso Nacional apressou-se em não se deixar passar para trás, e ofereceu também a Santos Dumont um prêmio, este no valor 100 mil contos de réis, acompanhado de uma medalha concedida pelo presidente Campos Salles.

<sup>284</sup> DUMONT, Santos. Op. cit., p. 141-142.

<sup>285</sup> Ibid., p. 139.

<sup>286</sup> O “*Demoiselle*” acabou sendo produzido em série pela fábrica Clemént-Bayard, sendo vendido por 7.500 francos a unidade, além disso, modelos copiando seu desenho foram produzidos em vários países, sem que nenhum deles devesse nada ao seu projetista. (Ver à respeito BARROS, Henrique Lins. **O homem voa!** Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.)

aviação. Seu conceito beira ao minimalismo e mostra claramente o caráter individual da obra de seu criador que, tal como havia feito com o seu primeiro balão, o “Brasil”, construiu-o em dimensões definidas a partir da sua própria pequena estatura.<sup>287</sup> Alterado com um desenho mais reforçado, mas mantendo por seu tamanho um custo menor que seus “concorrentes”, o sucesso deste aeroplano teria, provavelmente, inscrito o nome Dumont entre aqueles que ecoariam junto a inúmeros “primeiros encontros”, pacíficos ou não, por todo o mundo. Mas esse amanhã anunciado foi deixado para trás, tornando o “brasileiro voador” cada vez mais um passageiro de uma modernidade cujo panorama colaborara para mudar e prisioneiro de uma notoriedade da qual, cada vez mais, só lhe restavam cobranças.

Uma mágoa pode ser detectada, quando ele refere-se a episódios passados em suas viagens pelo interior do Brasil...

No primeiro dia, grande alegria; mas, quando são prevenidos de que não trouxe aeroplano e não vou voar, há um grande desapontamento.

Cito um caso que se passou ultimamente: chego a uma cidadezinha do interior e encontro um amigo e companheiro íntimo de colégio. (...) Nos nossos passeios, em charrete, o meu amigo (...) faz-me rir muito contando anedotas da nossa infância; porém, a um momento dado, pára e diz: “Já rimos bastante; agora vamos falar sério; os habitantes da cidade e eu estamos muito descontentes contigo; pois vens passar aqui alguns dias e não fazes um vôo! Que custa mandares um telegrama e fazer vir o teu «realejo»? Tocarias a manivela e nos mostrarias o que és capaz de fazer!”<sup>288</sup>

O desinteresse por si, somado a uma percepção de caráter burlesco das suas realizações, era inevitável dada a forma pela qual o fenômeno da aviação se insere no mundo das representações, nesse momento específico. As afinidades aqui determinam o sentido do objeto observado: o que parece ciência para o olhar de um cientista, ou engenharia para o de um engenheiro, teria a forma inconfundível de um espetáculo para um público leigo, se não por outra coisa, pelo menos por ser assim que o mesmo lhe é apresentado. Os apaixonados pela aviação não podiam todos se dedicar à mesma por puro diletantismo, como Santos Dumont; muitos, na verdade a maioria, dos primeiros pilotos convertem-se em verdadeiros “ciganos do ar”, saltimbancos que mantêm o seu sonho de voar às custas de um trabalho árduo mas, em última instância, circense. Como

---

<sup>287</sup> O que explica as dificuldades experimentadas por entusiastas que, décadas mais tarde, tentaram construir réplicas a partir dos desenhos originais de Santos Dumont, em vez de utilizar os projetos posteriores, dos “*Demoiselles*” produzidos em série. Um desses casos, que se tornou notório, ocorreu durante as filmagens de “*Those Magnificent Men and Their Flying Machines*”, quando a réplica do “*Demoiselle*” recusou-se terminantemente a levantar vôo, até que alguém recordou-se do tamanho diminuto de Santos Dumont e conseguiu uma piloto igualmente pequena para pilotar o aparelho.

<sup>288</sup> DUMONT, Santos. Op. cit., p. 143-144.

acontecera antes com os balonistas,<sup>289</sup> a apresentação desses aventureiros transformava-se em um entretenimento de massa midiaticamente descrito como marco da modernidade. Além desses, outros já buscavam estabelecer a sua relação com o fenômeno por intermédio do convencimento dos governos e da integração aos esforços destes para incorporar a aeronáutica em suas estruturas militares. Desconfortável entre essas duas linhagens de comprometimento e desinteressado de construir para si um lugar no mundo da indústria, onde muitos de seus amigos e colegas faziam carreira, *Le Petit Santos* viu-se repellido por um futuro realizado que não respondia às suas necessidades, ainda que o fizesse em relação a muitas de suas previsões. No fim, essa poderia ser uma causa, se procurar é preciso, para a amargura e o suicídio. Mas é, ela própria, engendrada na gênese do processo criativo de Dumont, e na sua visão de futuro – em seu mundo, mais do que no dos Wright, o reconhecimento era um *feedback* necessário, mais ainda o do seu próprio país. No Brasil as suas realizações compravam-lhe a adulação mas não o respeito e, quando este veio, em grande medida *post mortem*, ele viu-se transformado em monumento, referência permanente de um patriotismo que mais sabe fazer uso dos seus heróis do que lhes oferecer o privilégio de, ao menos, ouvir os seus conselhos. Honrarias vazias onde ele, talvez, esperasse outras coisas.<sup>290</sup>

Assim como para os irmãos Wright, a experiência de Santos Dumont foi legitimamente moderna, combinando os sentimentos de conquista e a realização do novo com a sensação de decepção diante de uma perda, de um sonhar deixado para trás – um futuro não realizado. Nessa versão, o inventor brasileiro representou um duplo papel: na sua vida pública o de herói ignorado, transformado em monumento do qual se espera uma imponente perene mas silenciosa; e na sua vida privada o de bufão inconformado, recusando tocar o “realejo” que preencheria o tédio dos outros às custas do ultrajar da memória carinhosamente guardada de seus feitos de juventude. Mas talvez sua vitória possa ser reconhecida, não por qualquer “resgate” realizado por poderes públicos, com vistas a partilhar sem muitos gastos a importância de suas realizações, mas por uma autenticidade irreduzível de seu sonhar, que fez do voar uma meta indivisível. Ele não ergueu fábricas para roubar seus inventos do contato de sua

---

<sup>289</sup> Ver a esse respeito: COSTA, Vidal A.A.. **Visões ascendentes, fragmentos do olhar curitibano ao mais leve que o ar**. Curitiba : Aos quatro ventos, 1998.

<sup>290</sup> Vale salientar que pouco mudou nesse aspecto: em 2001, ano em que se comemorava o centenário de seu triunfo no “Prêmio Deutsch”, as comemorações na França eclipsaram amplamente aquelas no Brasil, onde as realizações como aquela ainda servem mais como alegoria de heroísmo, e portanto objeto cujo destino é o monumento, do que como elementos de um passado destinados a constituir uma variante da história.



mão, como Von Zeppelin e os Wright fizeram. E se ele realizou o futuro que havia imaginado apenas para vê-lo ignorado pelos seus contemporâneos, se não como curiosidade ou instrumento de um ufanismo nacionalista – ainda hoje não voam as pessoas de suas casas para o trabalho, ou para convescotes no campo – nem por isso sua visão se desfez, pois o sonhar não é diminuído por sua irrealização... antes pelo contrário.

**PROGRESSO, FINALIDADE  
E SONHO**

USS MAINE



Acima: o “Maine”, improvável gatilho desencadeador de uma guerra onde o confronto armado cruzou temporalidades distintas e onde, embora aparecendo em ambas, a tecnologia serviu em cada uma a um propósito diverso.

Ao lado: uma das muitas imagens de época da explosão do “Maine”, mostrando-a como precisava ser imaginada para justificar tudo o que se seguiu a ela. Assim como essa, inúmeras representações carregavam na dramaticidade, tornando ainda mais inevitável o crescimento do sentimento anti-espanhol até a sua culminação no *ultimatum* do presidente McKinley e no início da guerra.



## A Guerra Hispano-Americana



**John D. Long**

MINISTRO DA MARINHA AMERICANA

Originais e cópias:

As fotos oficiais e os desenhos feitos a partir das mesmas e reproduzidos no periódico curitibano “A Republica”, retratando para os seus leitores dois dos mais importantes personagens envolvidos no conflito hispano-americano de 1898. Acima, John D. Long, secretário da Marinha dos Estados Unidos, durante o governo McKinley. Abaixo, o Contra-almirante William T. Sampson, comandante da frota americana que realizou o bloqueio e, mais tarde o ataque a Cuba e Porto Rico.

## Guerra Hispano-Americana



**Commandante W. T. Sampson**



## A Guerra Hispano-Americana

Ao lado:

Mais uma tentativa, por parte da “Republica”, de instrumentalizar os seus leitores, reproduzindo com discutível sucesso as fortificações do Porto de Havana, em Cuba.

Estão delineados, de forma quase irreconhecível, os contornos de edificações famosas como o “Castillo del Morro” (*Morro Castle* para os americanos), a poderosa fortaleza que guardava (ainda guarda) a entrada da baía de Havana.

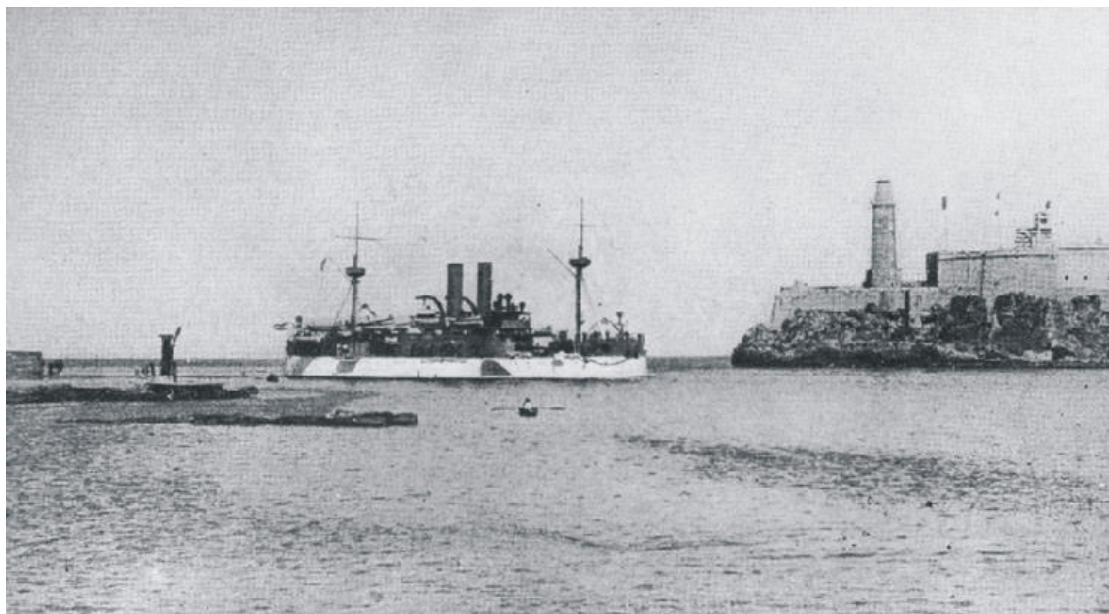
Canhestra como possa parecer, essa imagem é uma tentativa que surpreende para a época, tentando fornecer para os leitores de uma publicação diária do outro lado do mundo, o pano de fundo do cenário onde, naquele momento, ocorriam os encontros entre as duas potências em guerra.

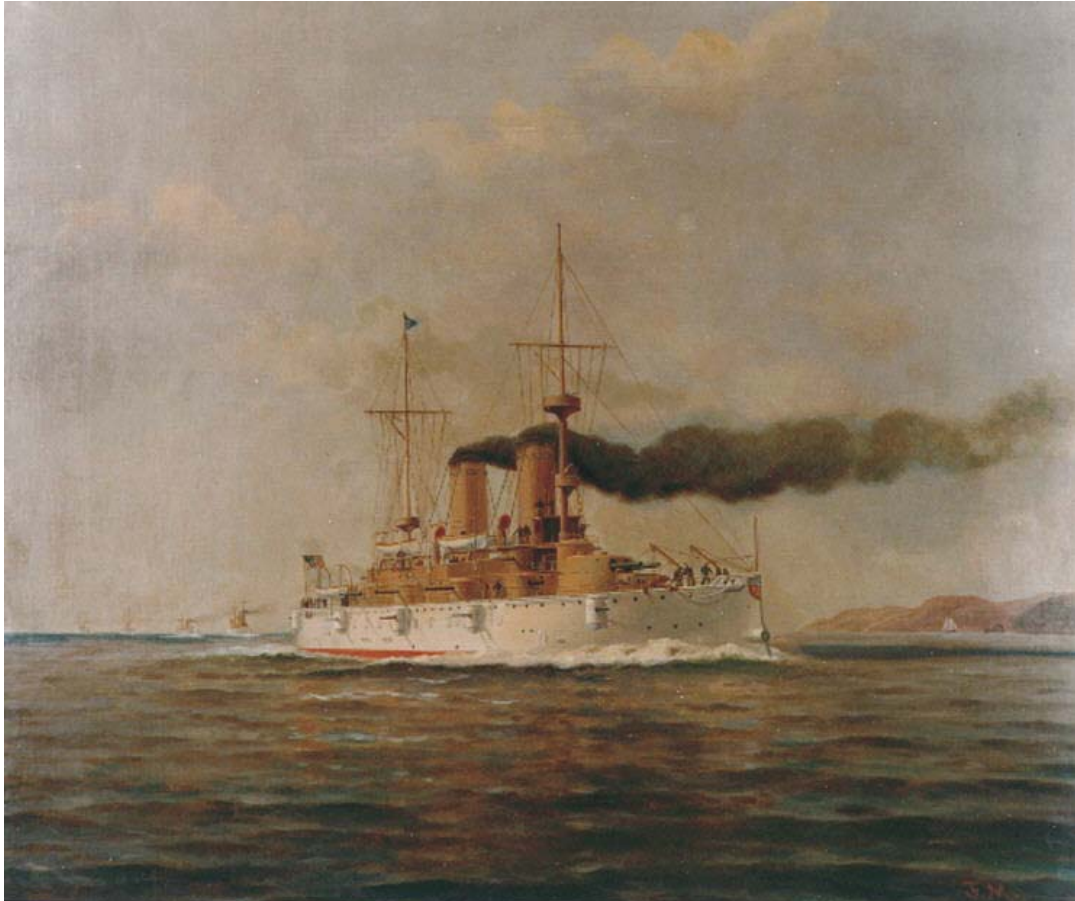


**As fortificações de Cuba**

Abaixo:

O “Maine”, quando de sua entrada no porto de Havana, uma das muitas fotos que viriam a constituir a memória deste conflito distante no tempo, para os observadores do final do século XX. Comparada à outra imagem desta página, ela nos dá uma idéia de quão menos definidas foram as fontes a partir das quais os contemporâneos da Guerra Hispano-Americana puderam imaginá-la.





#### A arcádia da guerra:

“U.S.S. Olympia”, óleo sobre tela de Muller, uma das muitas representações estilizadas que procuram envolver as máquinas de guerra em uma aura de romantismo exacerbado. Elas encobrem a realidade da vida nessas embarcações, onde centenas de marinheiros ocupavam espaços exíguos, dentro de grandes caixas de metal mal arejadas e muitas vezes sendo enviados (como no caso da Guerra Hispano-Americana) para regiões climas tropicais nada amenos.

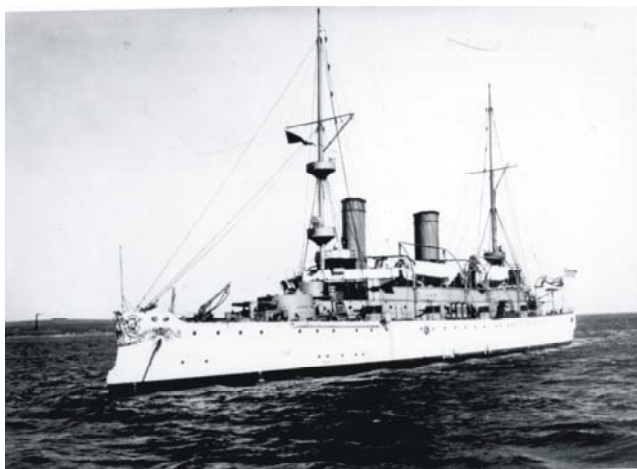
Além disso, trabalhos como esse constituem um dos elementos por intermédio dos quais pode-se auferir o grau da importância simbólica e estética que estes artefatos tecnológicos chegaram a desfrutar. Mais ainda, obras contemporâneas com essa temática demonstram como se continua procurando manter, mesmo que sob a forma de uma sub-cultura, a mística anteriormente associada a objetos como esse “cruzador-couraçado” do século XIX.

Aqui esse navio simbólico, que está preservado como museu na Philadelphia, desde 11 de setembro de 1957 - é o mais velho navio inteiramente de aço, e ainda flutuando, pertencente à Marinha Americana. Hoje, como na pintura acima, ele aparece vestido com as cores clássicas (branco e castanho-amarelado) que decoravam os navios do período em tempos de paz (excessão para algumas marinhas, como a inglesa e espanhola, que preferiam a sobriedade do preto ao branco - embora pudessem usá-lo, principalmente em embarcações destinadas a operar em águas tropicais).



Acima:  
O “Esquadrão Asiático” do Comodoro Dewey em 22 de fevereiro de 1898, disparando seus canhões em saudação ao “Dia de Washington” -

Abaixo, à direita:  
Dewey, que já estava estrategicamente posicionado em Honk Kong, pronto para a sua vitoriosa incursão às Filipinas nos meses seguintes. Em breve, o branco e o castanho-amarelado da superestrutura e das chaminés, que conferia uma vistosa aparência ao seu capitânea, o “Olympia” (abaixo e no centro da foto acima) seria substituído pelo cinza, mais apropriado para entrar em combate.





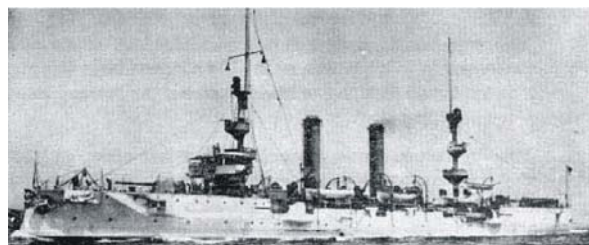
#### O Brasil na guerra:

Dois dos navios da Marinha Brasileira, vendidos pelo governo Prudente de Moraes aos Estados Unidos, para ampliar sua força naval, por ocasião da Guerra Hispano-Americana.

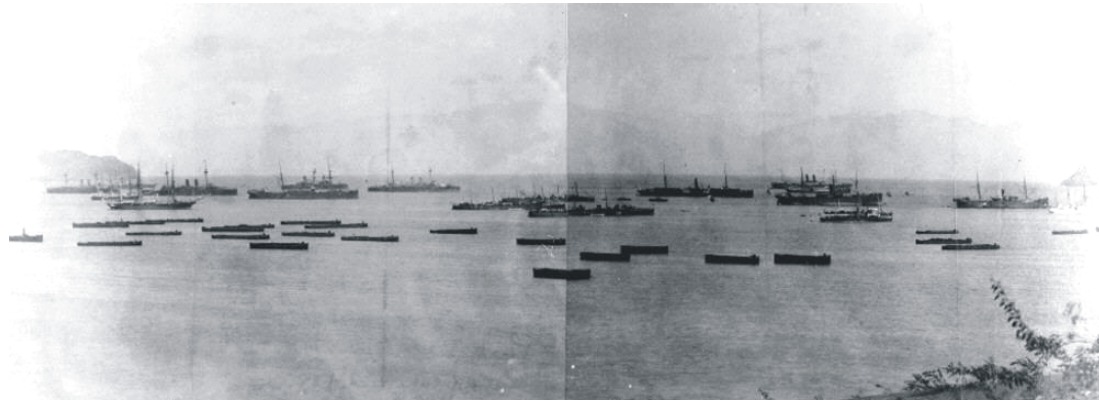
Acima e à direita, o “New Orleans” (ex-“Amazonas”); abaixo, o “Albany” (ex-“Almirante Abreu”).

Ambos eram cruzadores-protegidos, o que os qualificava como navios da linha de frente, estando abaixo apenas dos couraçados. Além disso, não eram embarcações antigas, mas vasos que haviam sido recém terminados e ainda se encontravam nos estaleiros na Inglaterra, prontos para serem entregues ao Brasil.

Dos dois só o “New Orleans” foi incorporado à Marinha Americana a tempo de participar ativamente tanto do bloqueio de Cuba como do bombardeio de Santiago. O “Albany” fôra comprado mais com a intenção de evitar que fosse vendido aos espanhóis, e só chegou a integrar-se à frota depois de acabarem as hostilidades.





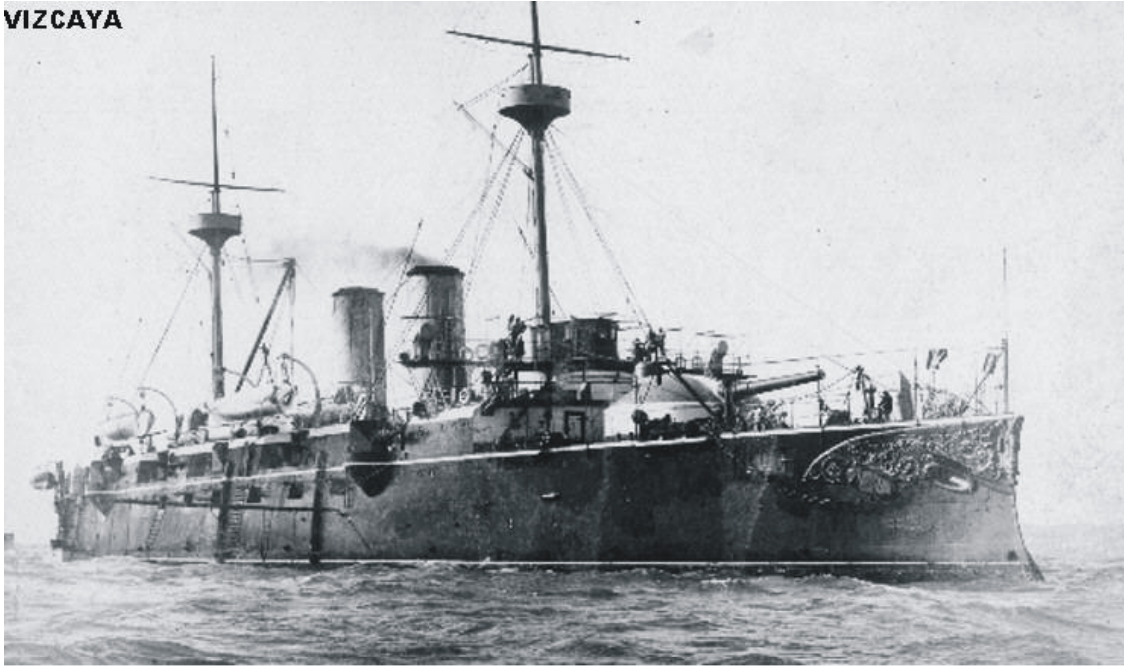


Armada: A frota do Almirante Cervera, em Cabo Verde, em abril de 1898.

Um poderio ocupando uma temporalidade diversa daquela de seu inimigo, a frota espanhola ocupou-se, durante toda a Guerra Hispano-Americana, em reagir à eficiente movimentação estratégica das forças americanas e foi incapaz de executar uma única operação militar significativa. Mesmo assim, sua derrota não foi fato anunciado no momento da declaração de guerra, quando muitos reconheciam o poder militar espanhol como plenamente capaz de resistir, pelo menos por algum tempo, ao ataque dos Estados Unidos. Tais considerações, assim como as especulações quanto à possível invasão da Flórida por parte das tropas espanholas, comunicam um entendimento comprometido com a lógica do Dezenove, tentando dar conta de um fenômeno que já está imerso em um novo século, onde não haverá lugar para os sóbrios princípios por trás das linhas do “Viscaya” e do “Colombo”, vistos abaixo a caminho do Caribe uma última vez, antes do ocaso do seu tempo.



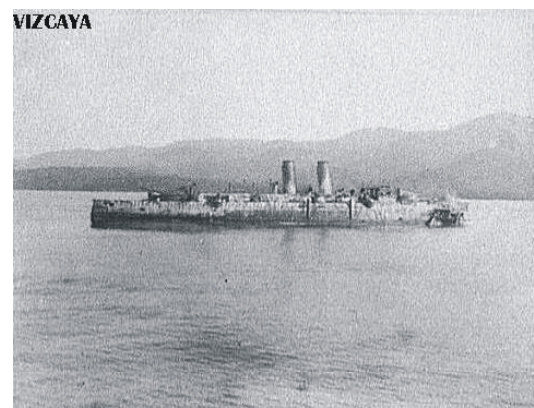
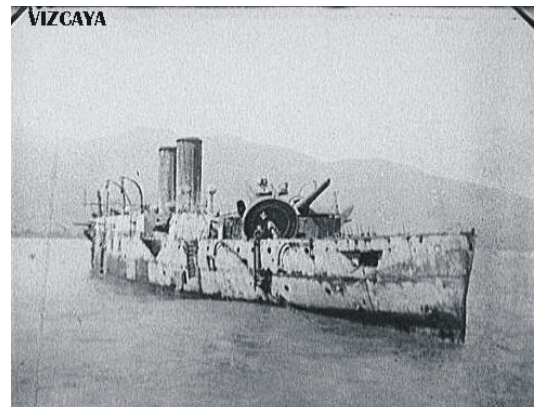
VIZCAYA



Nesta página, e nas seguintes, o outro lado de uma guerra de resto esquecida: a elegante inutilidade dos receptáculos indesejados do potencial e da finalidade do progresso, tal como podem revelar-se mais claramente nos momentos de conflito.

Ocultas sob as asas da vitória, as imagens da destruição nem por isso deixam de ser o seu fruto... todo o esforço para a construção das ficções de poder encobrendo um propósito autodestrutivo: tanatofilia mascarada de futurismo.

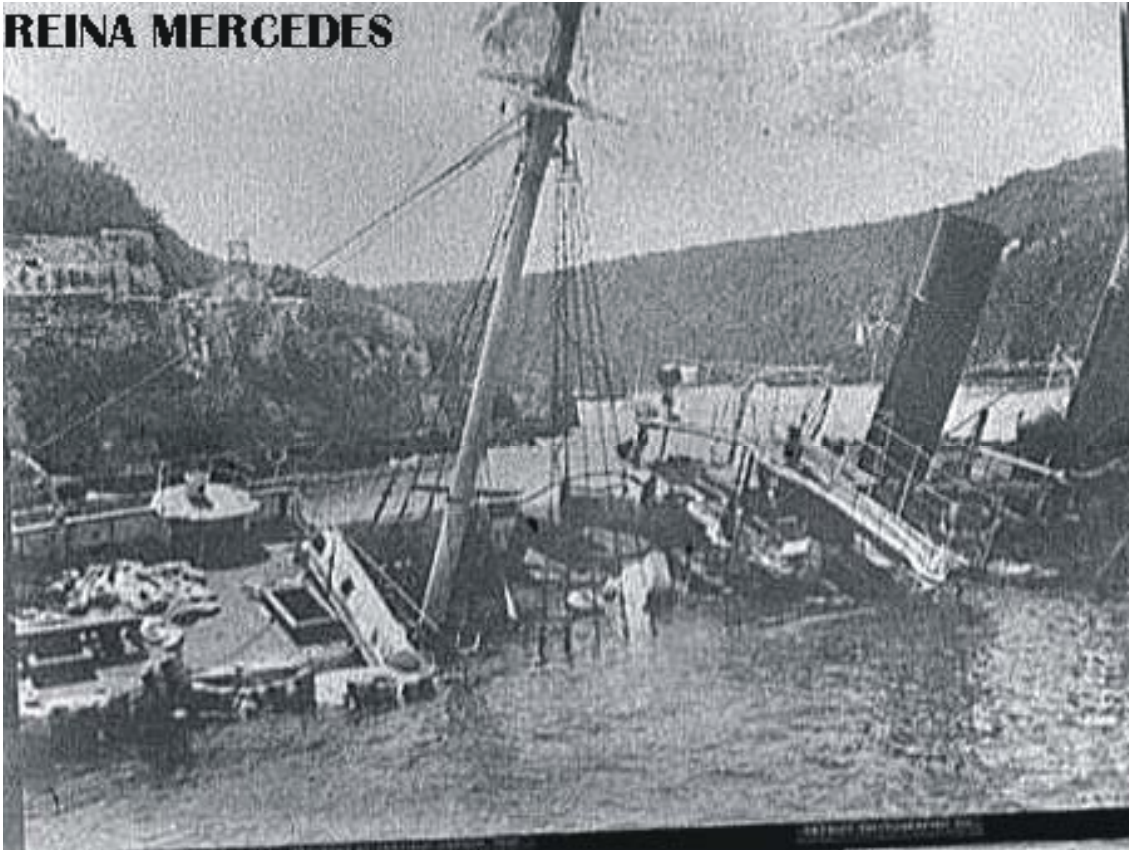
Nos nomes destes navios, Vizcaya, Reina Mercedes, Almirante Oquendo e Cristobol Colon, apenas uma pequena parte do grande número de embarcações perdidas no decorrer de um conflito não desejado e para o qual a tecnologia desses exemplos acabados do progresso não era suficiente para garantir a sua sobrevivência.



**REINA MERCEDES**

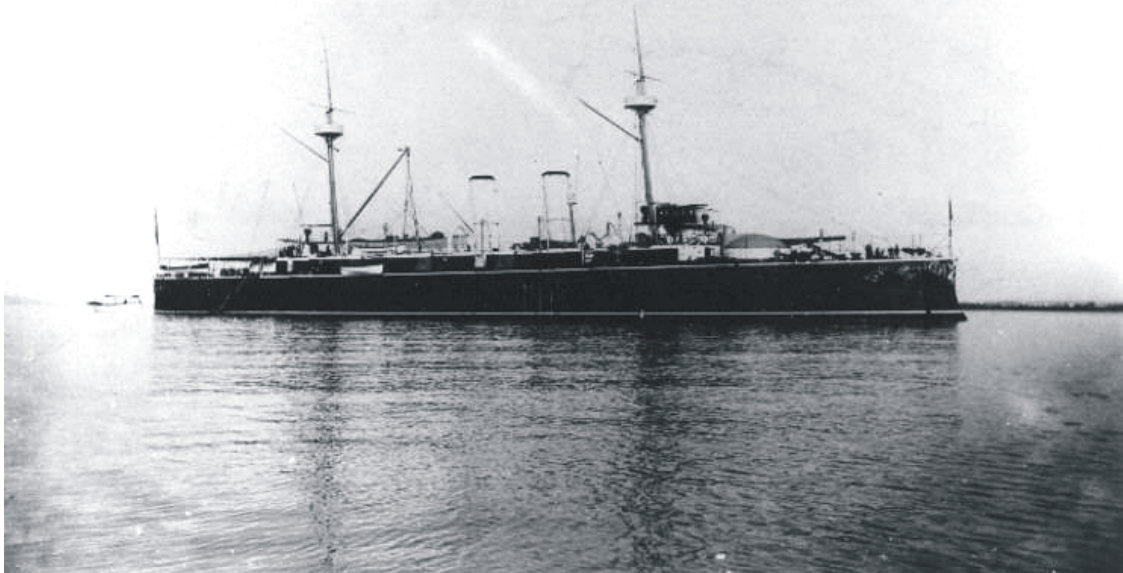


**REINA MERCEDES**

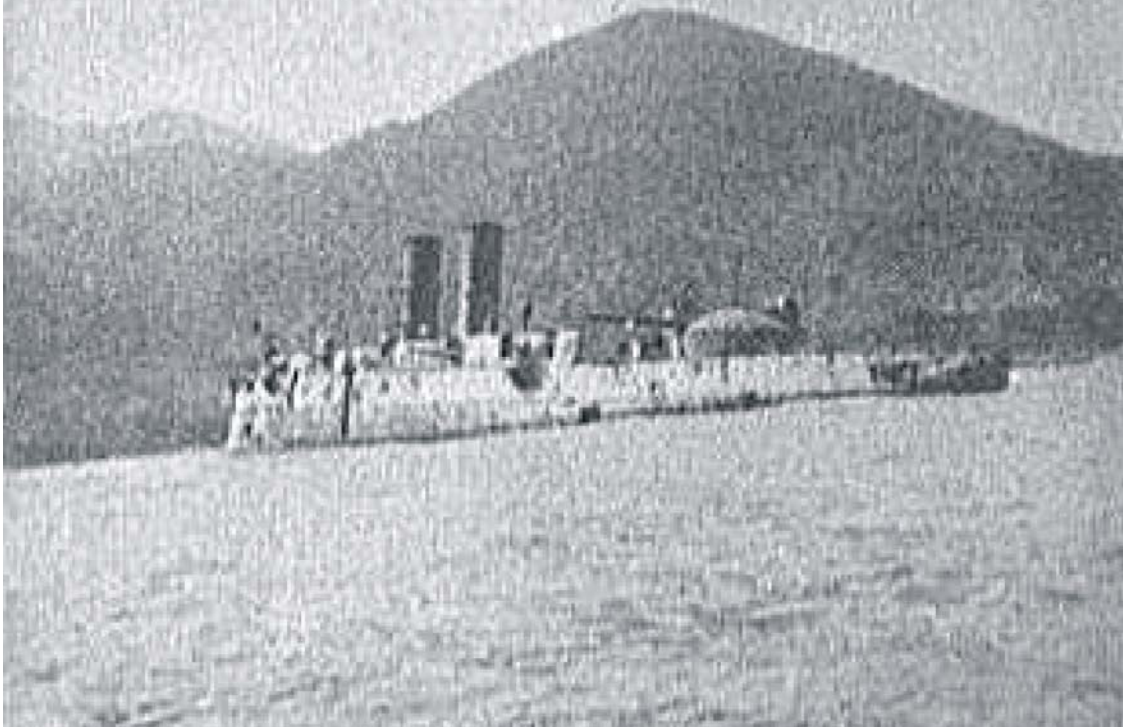


**ALMIRANTE OQUENDO**

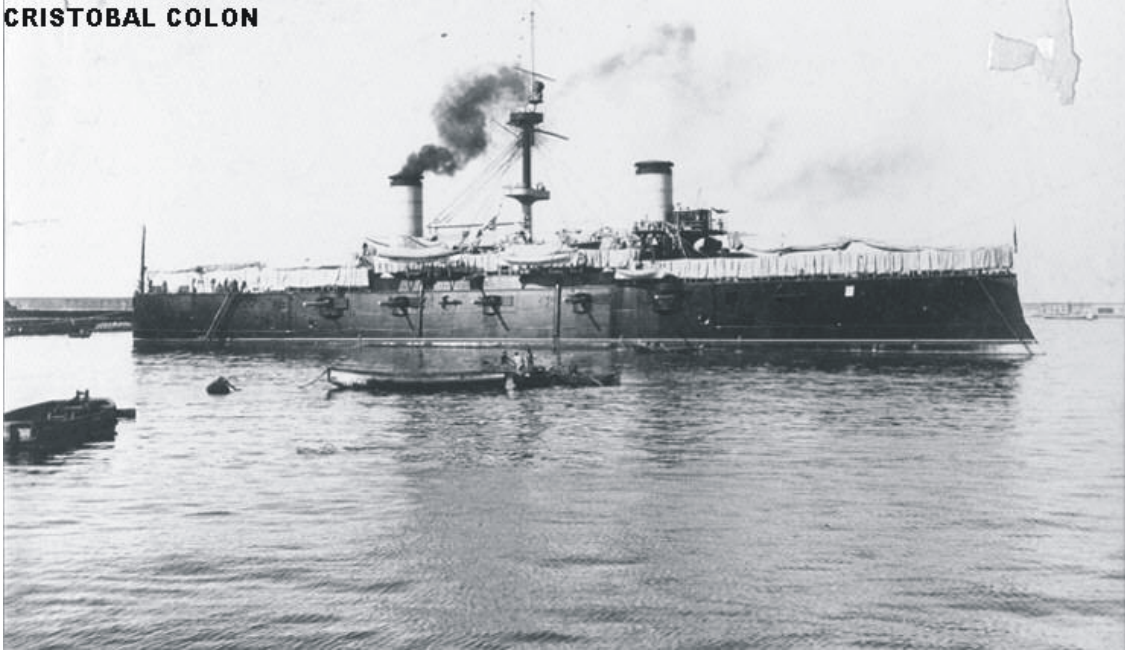
*Oquendo*



**ALMIRANTE OQUENDO**



**CRISTOBAL COLON**



Instantâneos do tempo da honra:  
O “Colombo”, último onde seu homônimo fôra o primeiro.  
A clássica foto dos seus oficiais, posando diante da torre de canhão da proa, é um registro de orgulho e de insensatez - não há canhão algum no sinistro orifício da torre frontal, o que não impediria esses homens de cumprirem o seu pacto.  
Recém construído, o “Colombo” não havia ainda sido totalmente equipado, um emissário desarmado enviado para a guerra em uma missão suicida, assinalando com o seu sacrifício a relutância do tempo que representava em ceder seu lugar diante de um enérgico novo tempo, no qual a eficiência ocuparia incontinenti o vazio por ele deixado. Seus escombros ainda marcam o local da troca da guarda entre dois impérios... um único monumento para o deslocado e inútil heroísmo de seus tripulantes.

**CRISTOBAL COLON**



**CRISTOBAL COLON**



USS COLE (DDG 67) & M/V BLUE MARLIN



A história que se repete como no reflexo de um espelho partido:

A explosão no *destroyer* “U.S.S. Cole” (DDG 67), danificado por um ataque terrorista (presumivelmente do grupo “Alcaeda”) em Aden, no Iêmen, em 12 de Outubro de 2000. Além dos danos materiais, o atentado causou 17 mortos e 39 feridos. Como no episódio análogo 100 anos antes, a destruição do “Maine”, este novo evento gerou consternação nos Estados Unidos, mas a presidência democrata não o transformou em estopim de nenhuma ação militar.

Ao contrário, a reação americana manteve uma fleugma diplomática, mas sem abdicar de um estilo imperial. O registro fotográfico acima documenta o resgate do navio, realizado por uma gigantesca barcaça semi-submersível cujo uso é restrito apenas àqueles para quem os custos operacionais não demandam maiores preocupações.

O “Cole” pertence à classe “Arleigh Burke”, a mais nova geração de *destroyers* da marinha americana na época, à qual pertencem 28 embarcações. Com um comprimento de mais de 155 metros e deslocando 10 mil toneladas, esta classe de navios é do tamanho de um cruzador da II Guerra Mundial, e a forma escolhida para o seu resgate ilustra de maneira impecável o abismo estabelecido entre as ordens de poder no final do Séc. XX, o século americano.

A barcaça “Blue Marlin” transportou com folga o grande navio de guerra e, neste simples gesto, demonstrou cabalmente o quão insignificante foi o arranhão na armadura do Império vitorioso na Guerra de 1898, ao final do século por ela inaugurado.

Sem ordenar bombardeios nem invasões, a administração Clinton relegou assim o terrorismo externo a um lugar de mera inconveniência. É diante das pressões de grupos nacionais de extrema direita que os Estados Unidos se viam ameaçados neste momento, como no caso do atentado em Oklahoma City, ocorrido em 19 de abril de 1995, contra o Edifício Alfred P. Murrah, pertencente ao governo, em que morreram 168 pessoas. Este atentado realizado por um herói da I Guerra do Golfo, Timothy McVeigh, ilustra uma resposta da direita radical americana a um governo que não a agradou e que, no seu entender, limitava a liberdade tal como a percebiam.

No caso do ataque ao “Cole”, em uma resposta à altura das aspirações mais radicais, o Iêmen teria conhecido um destino semelhante ao das frágeis colônias espanholas, sua história e seu futuro mudados de repente pela ação de um império distante que não haviam desejado ofender.

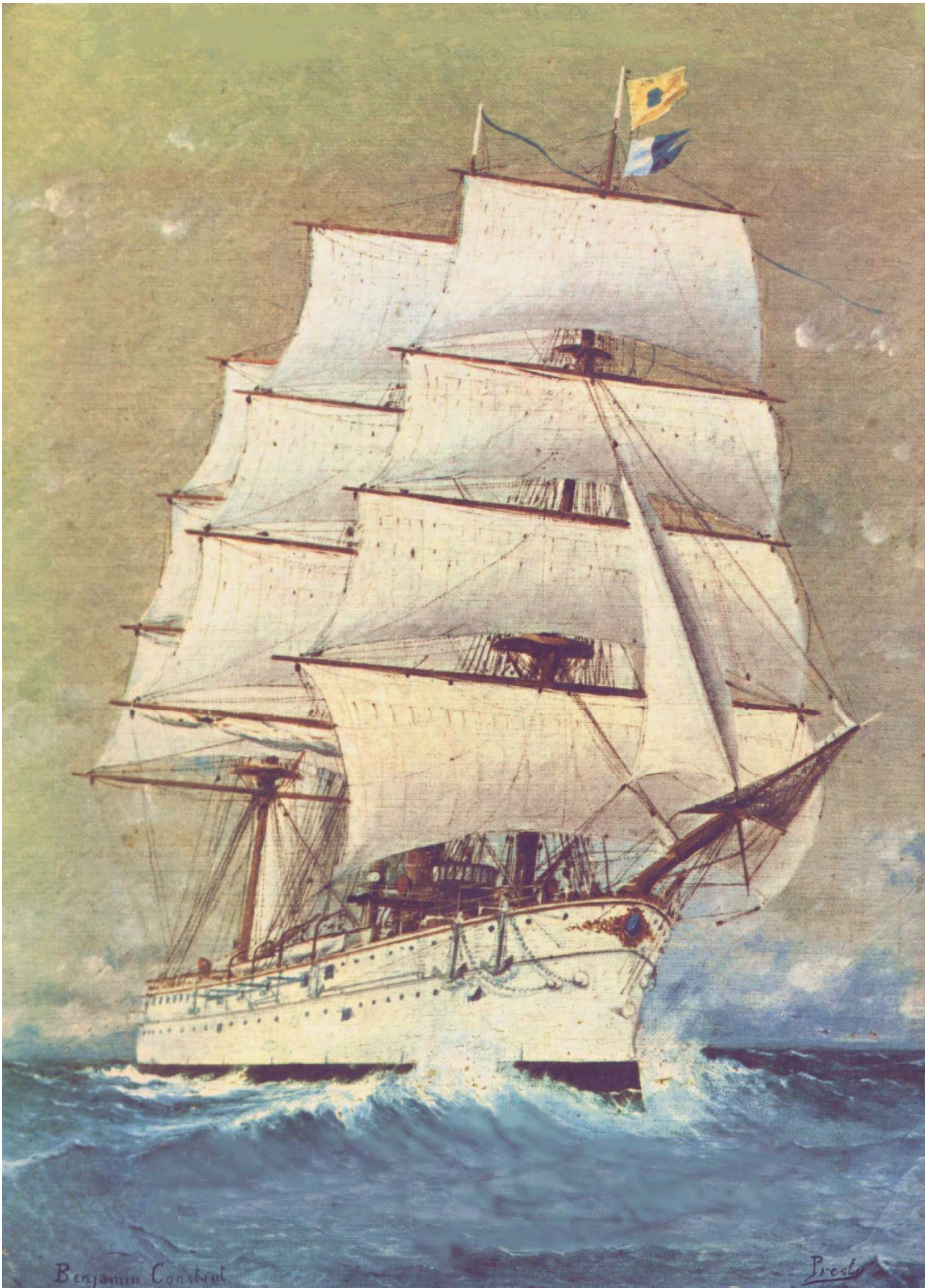
Imagens como essa revelam uma face alternativa do Império Americano, uma que nem sempre aparece e usualmente apenas nos governos democratas, que também sabem lançar suas *cohorts* e *legios* para a guerra, mas o fazem normalmente com um pouco mais de relutância.



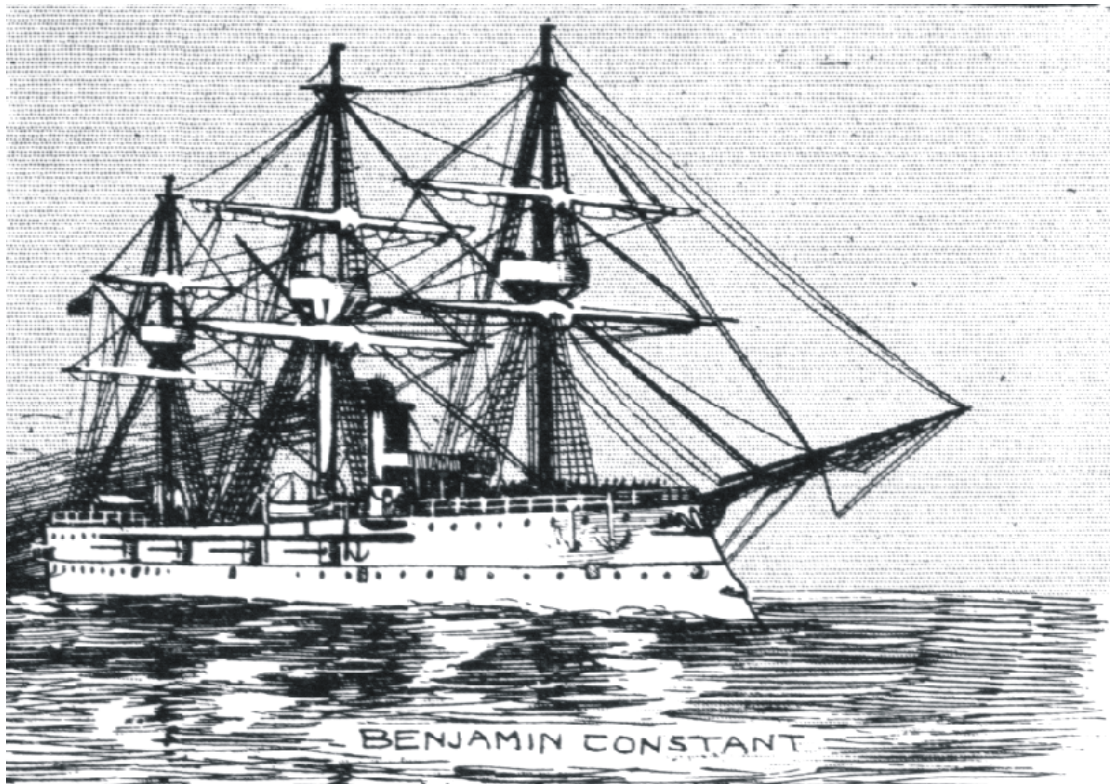
A Canhoneira alemã “Panther”, uma das seis unidades da classe “Iltis”. Construídas para substituir a antiga classe “Wolf” e lançadas ao mar a partir de 1897, estas embarcações haviam sido projetadas para o serviço em águas coloniais. Seu armamento constituía-se de dois canhões de 105 mm. armados à vante e à ré. Os mastros já não transportavam velas, sendo a propulsão unicamente obtida pelo vapor. Embora sua velocidade máxima fosse menor que a dos cruzadores mais modernos do período, as canhoneiras ainda desempenhavam um importante papel tático e estratégico nas marinhas do início do Sec. XX, tal como haviam feito no XIX. Era a mobilidade que as tornava essenciais, função da velocidade e custo de operação, tanto em carvão quanto no seu pessoal.

O termo “Enviar uma canhoneira” era sinônimo de uma rápida solução “diplomática” e, neste aspecto, elas nunca chegaram a ter um substituto. Nas marinhas do Séc. XX esta função desapareceu, com a disponibilidade cada vez maior de realizar o transporte de navios maiores e a mudança do panorama estratégico na corrida naval entre as potências. Com o tempo, elas tornaram-se meros navios auxiliares, exercendo tarefas de escolta e patrulha costeira e, como tais deram lugar, após a I Guerra Mundial, a embarcações maiores, com funções mistas: primeiro os *destroyers* e, posteriormente, as modernas fragatas e corvetas.

Mas as linhas clássicas dessa canhoneira serviram mais para promover a indignação e não a pacificação. Ainda que fosse um pequeno navio, insignificante se comparado com os grandes couraçados e cruzadores da Esquadra de Alto Mar alemã, a “Panther” insistiu em fazer-se notar nem que fosse como pomo da discórdia. Depois de ameaçar os interesses germânicos na América do Sul devido ao que os jornais brasileiros chamaram então de “Incidente de Itajahy”, a mesma canhoneira tornaria a adquirir a notoriedade, desta feita como pivot da Segunda Crise Marroquina, de 1911. Esta crise internacional, cujas repercussões se estenderiam pela década seguinte, começou com outra intervenção deste recalcitrante navio, no que ficou conhecido como o “Incidente de Agadir”.







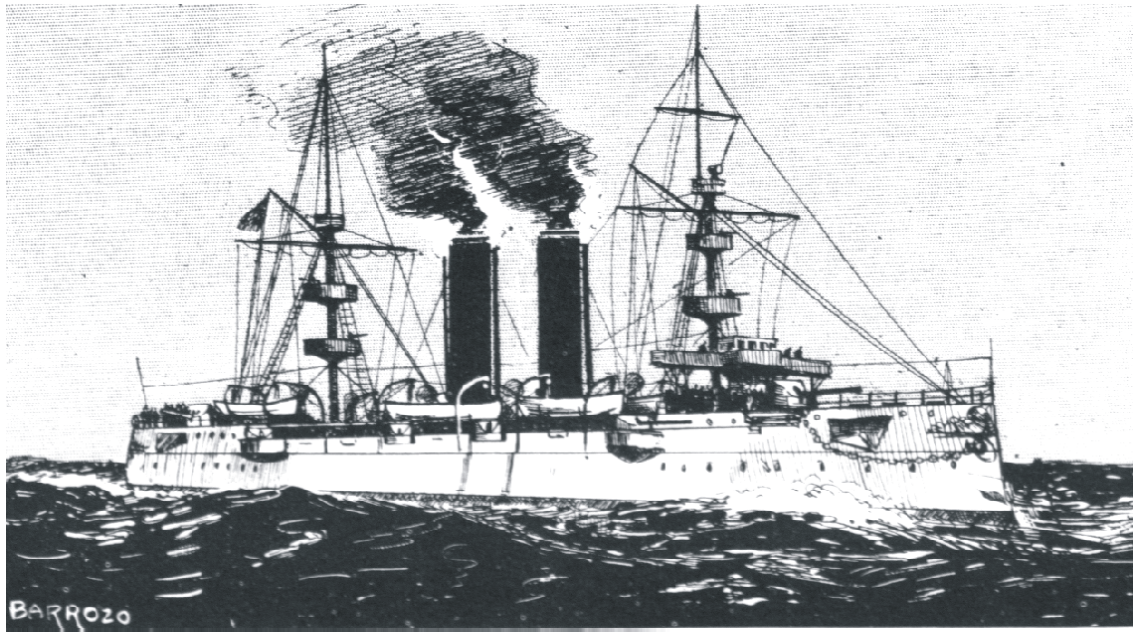
Na página anterior e nesta, imagens do cruzador “Benjamin Constant” e, ao lado, sua tripulação, alvos constantes da atenção da imprensa nacional no final do século XIX e início do XX, a ponto da “neurasthenia” de seu capitão ser assunto capaz de entreter os leitores dos periódicos.

Construído na França, nos estaleiros La Seyne, ele foi lançado ao mar em 1892, com um desenho clássico de navio misto, pertencente à última geração de cruzadores ainda utilizando a força auxiliar da vela para a propulsão, permitindo-lhe atingir uma velocidade de até 13 nós.

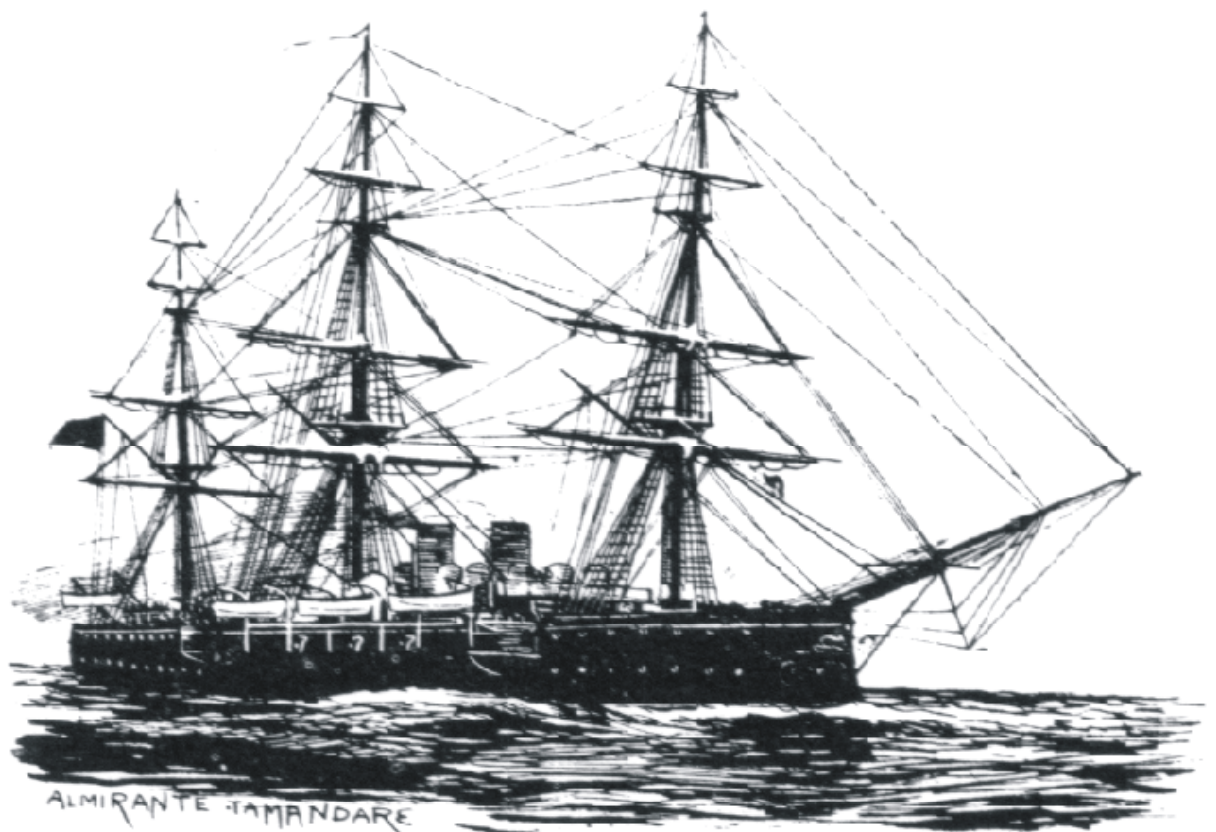
Ele tinha 72 metros de comprimento e era armado com 16 canhões de tiro-rápido de 8 e 4 polegadas.

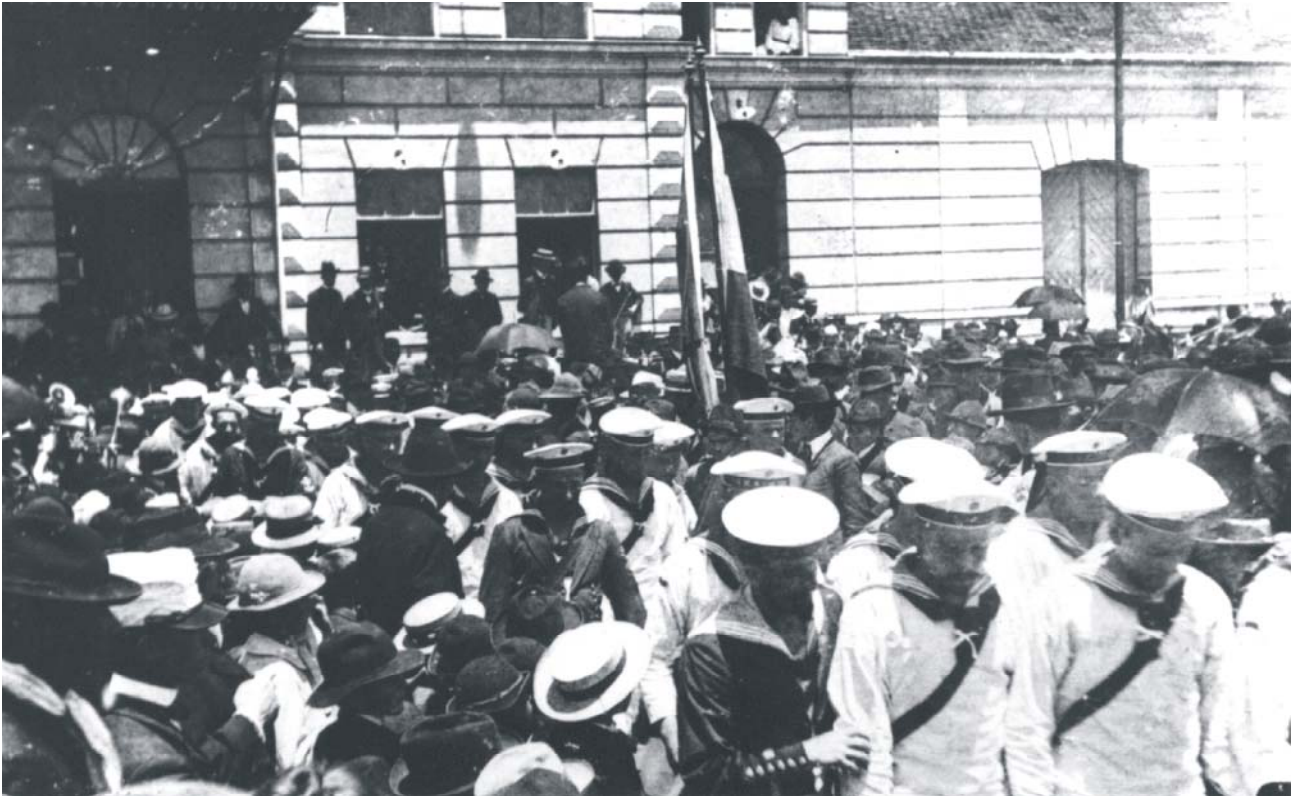
Sua condição de navio-escola garantia-lhe uma atividade constante em águas internacionais, coisa rara para os demais navios de grande porte da marinha nacional. Apenas por coincidência ele encontrava-se no Rio de Janeiro quando do “Incidente de Itajahy”, e pôde ser escalado para fazer parte da operação que, mais tarde, seria descrita como mera manobra militar.





Acima e abaixo, o “Barroso” e o “Tamandaré”, que formaram, com o “Benjamin Constant”, a flotilha inicial enviada para a região do “Incidente de Itajahy”. Construídos no final do século XIX, os três constituíam ainda respeitáveis belonaves, embora já estivessem obsoletas, principalmente após o lançamento, na Inglaterra, do H.M.S. Dreadnought, cujo nome tornar-se-ia sinônimo de navio de guerra durante o século XX. Este já era completamente despido de mastros tradicionais e armado apenas com canhões de grosso calibre em torres rotativas (sem os numerosos canhões auxiliares de tiro rápido e calibre menor que ocupavam grandes contingentes de tripulação e realizariam pouco nas novas condições previstas para o desenrolar das batalhas).





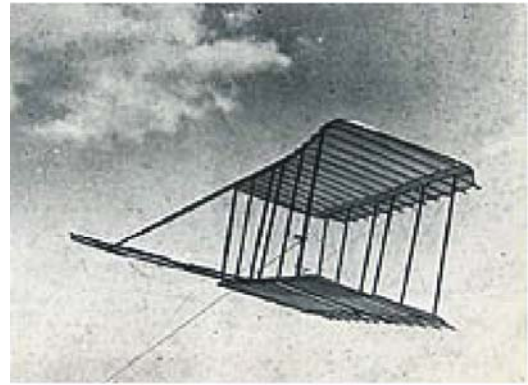
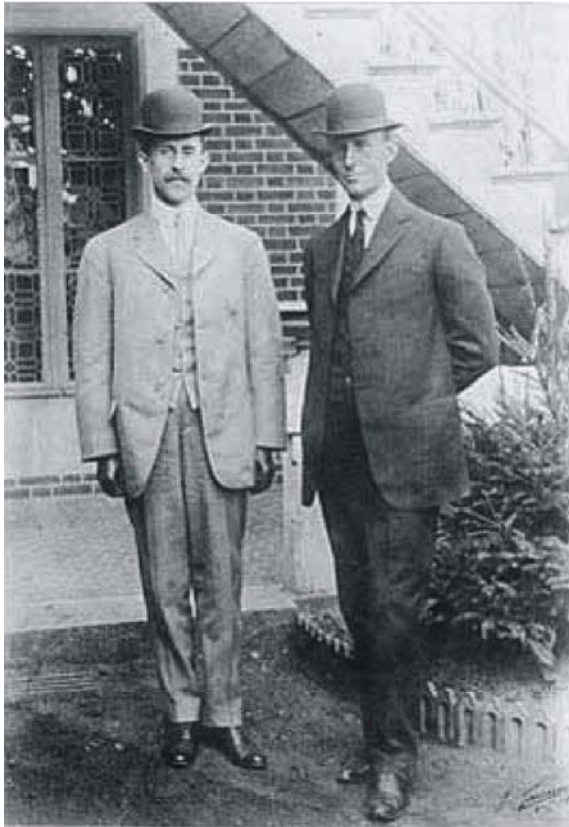
Personagens de uma trama no momento em que entraram em cena:

Os marinheiros da canhoneira “Panther”, diante da Estação Ferroviária de Curitiba, durante a festiva visita ocorrida em novembro de 1905. A população da cidade compareceu em peso à recepção dos tripulantes deste navio alemão, que aqui aparece quando ainda eram “valorosos” aos seus olhos.

Depois de inúmeras demonstrações de apreço, que foram de bailes nos salões dos clubes da cidade até convescotes nos seus arredores, o que parecia um encontro perfeitamente amigável adquiriria uma dimensão diferente. Nos dias que se seguiram à sua saída do porto de Paranaguá, estes mesmos heróicos representantes do Império Alemão seriam o alvo de acusações de improváveis atos de violência, pelos quais a outra face do navio de guerra, oculta sob as brilhantes cores de seus cascos reluzentes, ofereceu-se a olhares que passariam a ser muito menos gentis em suas descrições.

Rebaixados de “galantes” a “estúpidos”, estes marinheiros alemães estavam entre os muitos cujas visitas eram motivo de verdadeira celebração nas cidades litorâneas brasileiras, nestes anos que antecederam a Grande Guerra, que estava para colocá-los a prova de formas que nem eles, nem os estrategistas da época imaginavam.

Apesar de seu caráter inconclusivo, o “Incidente de Itajahy”, que ocorreria apenas algumas semanas depois do momento registrado nessa cena, renderia uma rara demonstração de crítica a um objeto que, de resto, permaneceu amplamente glorificado tanto em sua forma como na sua função, mesmo depois que a diplomacia das canhoneiras (ou dos couraçados) tivesse perdido o seu encanto (mas não a sua utilidade).



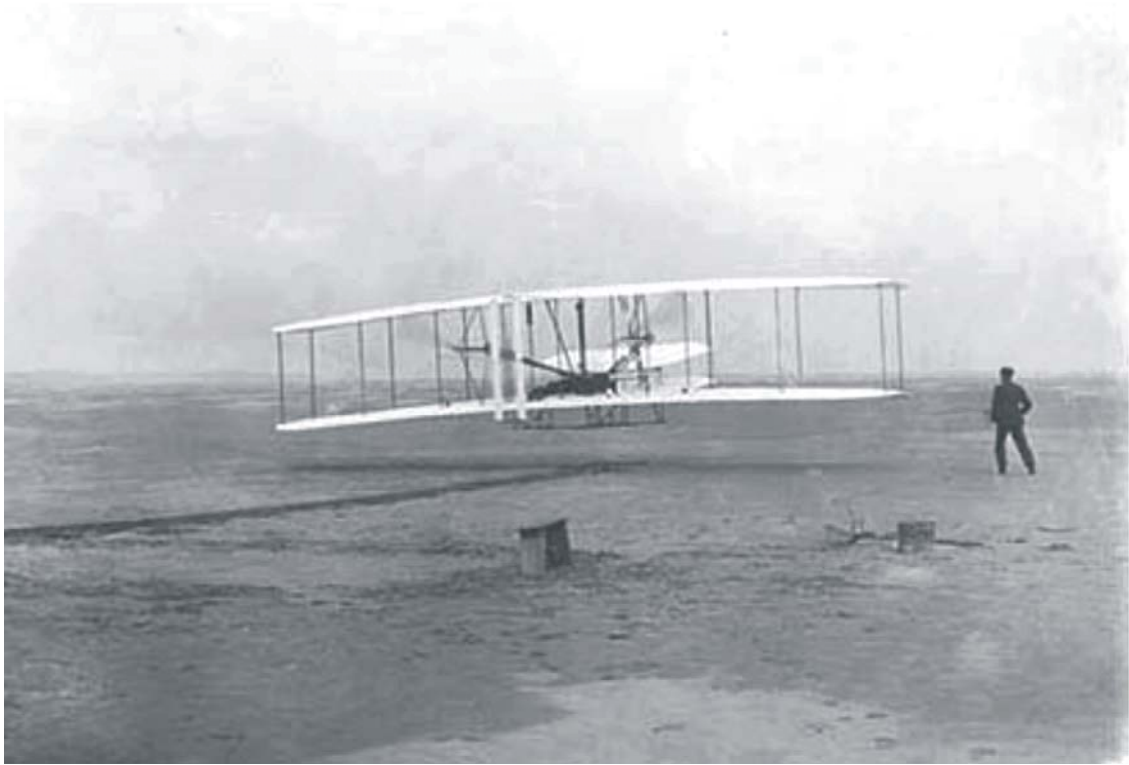
Ao lado e acima:

Os irmãos Wright e o seu “Glider”, protótipo a partir do qual testaram exaustivamente toda a gama de hipóteses do voo controlado. Entre os inúmeros experimentos, eles chegaram a construir um túnel de vento para definir os parâmetros de sustentação e resistência das asas, necessários para o desenvolvimento do seu “Flyer”, com o qual começaram a experimentar ainda em 1903.

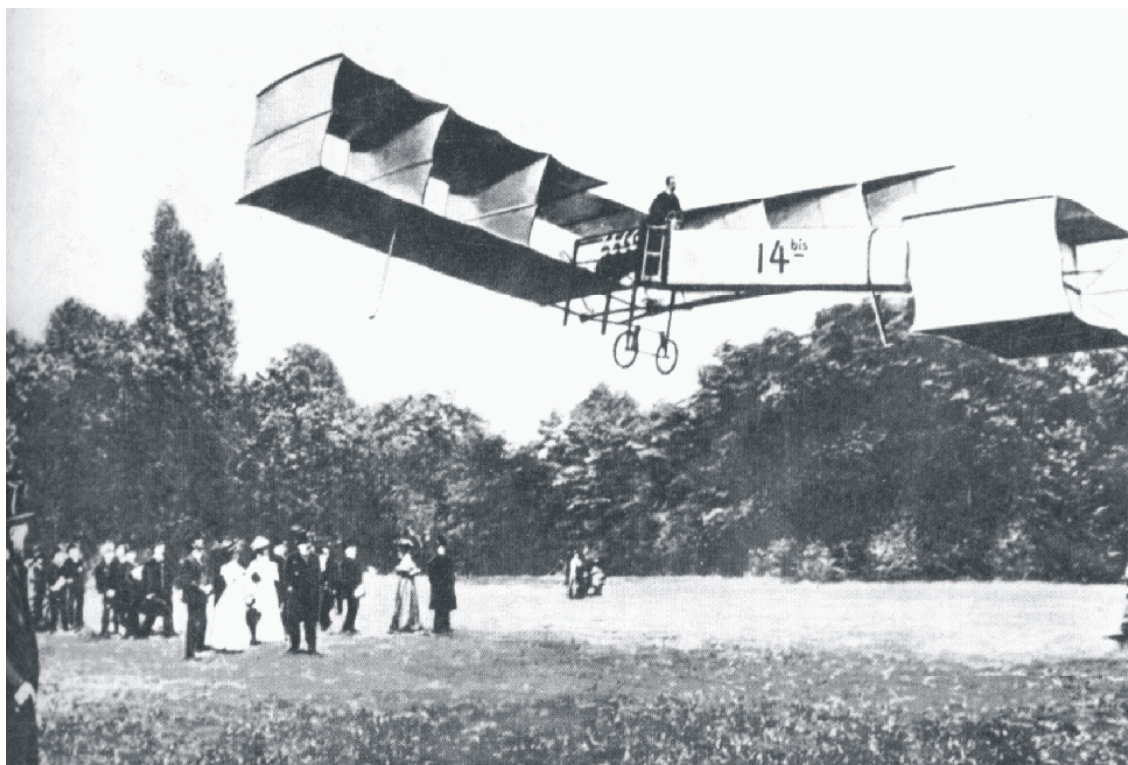
Ao lado:

Outra imagem do “Glider”, um planador baseado nas experiências de Lilienthal, mas com um grande número de modificações resultantes da intuição e da abordagem dos Wright, para quem o problema do voo controlado deveria ser enfrentado sistematicamente. Ao contrário do que acontecia para outros pioneiros, como Langley ou Santos Dumont, o entusiasmo aqui dava lugar a uma monótona e repetitiva lógica da eficiência, plenamente de acordo com o mundo em que viviam os fabricantes de bicicleta de Ohio.





A solitária praia americana e o festivo bosque parisiense, as duas metades do sonho de voar: a eficiência e a fantasia, encontrando-se em uma rivalidade irreal, forjada na lógica dos nacionalismos e dominada por paixões diferentes daquelas que animaram estes dois instantes do século XX.





De volta ao Rio de Janeiro, em 1916, Santos Dumont posa para o fotógrafo da revista “Fon-Fon” à frente de sua residência na rua Senador Vergueiro, em Botafogo. Apesar de recém nomeado *Officier* da Legião de Honra (1913), ele deixara a França deprimido pelas acusações de espionagem, e o seu retorno ao Brasil não eliminaria por completo seu mal-estar, apesar do clima festivo que sempre o acompanhava.



Mais dois flagrantes das viagens de Santos Dumont pelo Brasil, em 1916.

Acima, o registro da sua chegada a São Paulo, sendo recepcionado na estação Sorocabana.

Ao lado, um momento de sua passagem por Curitiba, a visita às dependências do Internacional Futebol Clube.

Nestas viagens, as festividades e as honrarias se mesclariam com um certo constrangimento, como ele registraria em seu livro “O que eu vi, o que nós veremos”, escrito em 1918, pois sua imagem de aviador audacioso o acompanharia onde quer que fosse, determinando uma expectativa que, a essa altura, ele já não se propunha a satisfazer (nem mesmo se intitulava mais aviador).

Algo de seu olhar taciturno pode ser atribuído mais a isso do que à guerra, que já estava em seu segundo ano, mas só fizera cumprir, quanto à aviação, muitas das predições que o próprio inventor fizera.

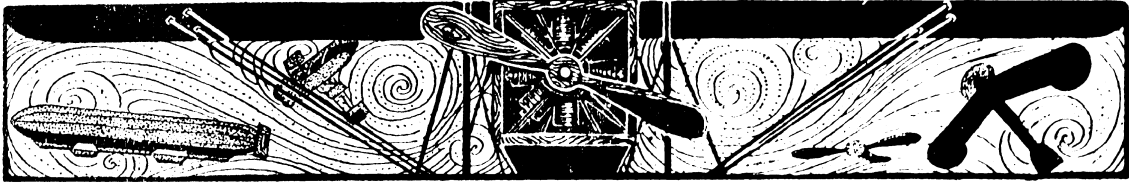


*Machine men, cannibals of rust  
Machine men, iron bites the dust  
Machine men, built with feet of clay  
They say they're coming to sweep you all away*





**CAPÍTULO 2**  
**PRESENTE IMPERFEITO**



## 1. TEMPO ESTÁTICO

*Seasons they change... though the world is unchanging,  
I have been waiting... beyond the years...  
I.S.B.<sup>1</sup>*

### 1. 1. PROGRESSO CONTESTADO

A segunda década do século vinte teria suas próprias conotações funestas para a humanidade, mas no Brasil, e em especial no Paraná ela já iniciou sem muitos motivos de júbilo. A partir de meados de 1912 os periódicos curitibanos começam a dar conta a seu público do surgimento desta situação, cujo desenrolar tomaria dimensões que já estavam anunciadas tanto nos títulos quanto nos conteúdos destes primeiros artigos. O que então ainda eram apenas reportes de atividades esparsas, já legitimava extrapolações alarmantes,<sup>2</sup> nas quais a sombra de Canudos pairava nítida. Embora pareça prematura, a comparação, mesmo em um momento tão inicial, é compreensível dada a proximidade do conflito de Canudos (menos de vinte anos), que pertencia ainda às memórias tanto de autores como leitores.

A escalada da violência na região do Contestado adquire quase a linguagem de um folhetim, uma delongada sucessão de episódios apresentados em relatos diários nos periódicos locais. Em seu trabalho sobre as narrativas do conflito, Marilene Weinhardt aborda a rica quantidade de fontes proporcionadas por estes relatos, mas olhares diferentes deter-se-ão sobre detalhes distintos, mesmo quando suas fontes forem as mesmas.<sup>3</sup> Assim, onde o Diário da Tarde descreve o surgimento “[do] revolucionário [que] quer derrubar a Republica”,<sup>4</sup> é a curiosa ironia desta inversão, de uma revolução restauradora, que desperta perguntas, onde outro olhar procura buscar a efetividade do texto na transmissão de um conteúdo.<sup>5</sup> Mas o uso aqui parece dever-se a esta

---

<sup>1</sup> “The circle is unbroken”, The Incredible String Band.

<sup>2</sup> UM NOVO Canudos? *Diário da Tarde*, Curitiba, 25 set. 1912. p.1.

<sup>3</sup> WEINHARDT, Marilene. **Mesmos crimes, outros discursos**, Curitiba: Editora da UFPR, 2000.

<sup>4</sup> UM NOVO Canudos? Op. Cit., id.

<sup>5</sup> As nove décadas que se seguiriam à este já conturbado início de século XX veriam o uso deste termo, revolução, ir para muito além do que os cronistas de então poderiam imaginar. Muitos destes usos seriam talvez melhor descritos como corrupções do termo, pois nomeariam movimentos conservadores,

característica que José Murillo de Carvalho identifica na imagem formada (ou deformada) construída para a república brasileira, onde “a nula participação popular em sua proclamação e a derrota dos esforços de participação nos anos que se seguiram”<sup>6</sup> não desencorajaram a criação de um imaginário que, de certa forma, apresentou-a como uma forma de “estado natural”, evolução inevitável das sociedades, desconhecendo portanto a própria historicidade de suas premissas. O que a liderança do movimento republicano brasileiro desejava, não seria então a satisfação das necessidades de um povo por eles não consultado, mas a concretização de seu projeto de mundo, por eles identificado com a “liberdade”. A França podia guiá-los, mas sua missão era solitária e pessoal, ainda que seus objetivos envolvessem o restante do país.

Assim, compreende-se que o narrador que nos fala do início da tragédia do Contestado vá buscar na revolução a expressão designadora, e não na revolta ou, neste primeiro momento, no banditismo puro e simples. Não parece haver contradição na república brasileira em reconhecer no revolucionário nada além de um bárbaro que desafia a estabilidade e a grandeza da nação. Por outro lado, uma poética histórica parece responsável por esta “barbárie” que busca nas “Canções de Rolando” e nos “Doze Pares de França” a inspiração para a sua “monarquia cabocla” – como o espelho invertido de uma época distante, identificada com a idade de ouro; ou de outra, prestes a realizar-se, quando o paroxismo da civilização industrial colidiria com seu próprio zênite na “Grande Guerra”. E os lamentos sebastianistas parecem ecos de outros destemores, de uma outra paixão tanatófila, que conduziu uma geração inteira para a morte a caminho de Berlim.<sup>7</sup> Tal como estes, cuja morte na “guerra para acabar com todas as guerras” marcaria o fim do passado, o sacrifício daqueles celebraria o advento de um mundo renovado e “pode ser que algum guerreiro de S. Sebastião morra em combate; mas ressurgirá logo (...) retemperado nos climas de além do mundo”.<sup>8</sup> Ambas estas ficções – de presente e de passado – só conduziram a tragédias, mostrando a impropriedade destes olhares para dar conta destas temporalidades.

---

até de cunho militar (caso do golpe militar de 31 de março de 1964, no Brasil) ou religioso (caso da Revolução Islâmica do Irã). Não obstante, nesse momento a expressão aparece colorida de toda a sua carga imagética, ainda firmemente identificada com movimentos como a Independência (Revolução) Americana ou a Revolução Francesa, entre outros.

<sup>6</sup> MURILO DE CARVALHO, José. **A formação das almas**, São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

<sup>7</sup> Refiro-me à chamada “geração perdida” de filósofos, poetas e escritores jovens franceses, cujo entusiasmo pela guerra os levaria à morte nas batalhas da “Grande Guerra”; uma geração que acolheu a idéia deste conflito com entusiasmo, e alistou-se em clima de festa, à espera de uma vitória que fosse eco de suas “legítimas” aspirações.

<sup>8</sup> A LENDA fanática. **Diário da Tarde**, Curitiba, 10 out. 1914. p.2.

Dentre os periódicos que documentaram a tragédia mais próxima, espacial senão temporalmente, o “Diario da Tarde” merece um destaque por sua improvável postura como auto-proclamado defensor de uma ética humanitária, em meio a uma situação que tomava um vulto cada vez maior, tornando-se um assunto diário a ocupar as primeiras páginas de todos os periódicos curitibanos. Mas o envolvimento do “Diario da Tarde” foi mais do que apenas o de registrar os acontecimentos. Naquele início de ano, começou uma campanha para a solução pacífica do conflito, sem o esmagamento dos “fanáticos”. Esta campanha, que recebeu o nome de “Pela Humanidade”, pode ter seu início encontrado no depoimento de um frade, frei Rogerio, entrevistado após visitar o acampamento dos seguidores do monge, em Taquarussú:

Temos, pois, razão de insistir sobre este ponto, o erro, a deshumanidade de se atacar essa pobre gente, que nenhum mal fez, que crime algum praticou e a qual, pela sua condição de irresponsabilidade, devia ser tratada com mais brandura.

As feras se subjagam por meios brandos.

(...)

Por que havemos de esmagar a ferro e fogo os miseros fanaticos?

Homens rudes, mergulhados na noite da mais crassa ignorancia, possessos de furor religioso, elles são capazes de excessos, que praticam com a mesma naturalidade com que – segos [sic] e embriagados pelo fanatismo, - se atiram á boca das nossas metralhadoras.

É preciso porém que, nós, humanos e civilizados [sic] não nos colloquemos ao seu nivel indo batel-os, pretendendo reduzil-os pela força – o que é uma tentativa vã.

É certo, porém, que por esse processo elles não serão reduzidos, serão esmagados, nessa luta desigual, que tem algo de tragica, porque o facto é que os pobres sertanejos não serão vencidos – morrerão com o seu erro, sucumbirão com á sua crença, arrastados involuntariamente ao irremediavel suicidio.<sup>9</sup>

O que sobressai neste fragmento, além do tom pacificador, que estará presente nos meses seguintes durante o decorrer da campanha, é o entendimento que nos é oferecido pela narrativa, do autor como magnânimo representante da civilização, convidando o leitor a situar-se na mesma privilegiada posição, concedendo aos “fanáticos” o favor da misericórdia: a “humanidade” seria, então, uma questão de boas maneiras. Não existe cultura reconhecida no lado dos “sertanejos”, vistos como últimos representantes da barbárie, que só a decência de uma superior civilização deveria permitir-se tratar com “brandura”.

O apelo do “Diario da Tarde” caiu no vazio, enquanto as tropas eram reforçadas, como foi detalhado mais adiante no mesmo artigo, com mais metralhadoras e canhões. A minúcia da descrição das mobilizações, das armas de guerra e das operações militares, contrasta com o aspecto patético do pedido para a solução pacífica, acentuando a dicotomia sempre presente na percepção da máquina. Mesmo assim, a

---

<sup>9</sup> SUCESSOS de Taquarassú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 jan. 1914. p.1.

sinceridade por vezes faz a ponte com um momento que lhe seria futuro, recordando-nos do nosso próprio presente, por onde ainda ecoam comentários semelhantes. É o caso de um editorial, de autoria de Rubens do Amaral, onde esse articulista pergunta:

Se são revoltados contra humilhações continuas, se são vítimas da ignorância, ou se são ao mesmo tempo uma e outra coisa, merecem esses brasileiros ser acuados na sua toca, como feras, fuzilados a Mauser, varridos a metralha, despedaçados a canhão?

(...)

São productos necessarios do meio, victimas do ambiente em que vegetam. Mas consentaneo com os dictames da razão e com as leis da consciencia, seria ouvir-lhes as queixas, dispersal-os por meios suasorios e depois integral-os na patria que lhes tem sido madrasta, reconhecendo-lhes os direitos espesinhados e dando-lhes a instrucção que os libertaria do fanatismo que os domina.<sup>10</sup>

Mais adiante, seus comentários voltaram a tomar as cores mais apropriadas à sua própria temporalidade:

Infelizmente já não será tempo, talvez, de agir pacificamente. O choque já se deu, os animos já se irritaram. Dum lado e doutro, predomina a ancia de “révanche”. E não é mesmo impossível que seja útil, no momento, uma intervenção cirurgica, pois que é tarde para o emprego de meios therapeuticos mais suaves.

Que ao menos essa intervenção se faça com o minimo da effusão de sangue. Exigil-o-iam os sentimentos de humanidade, se não o impuzessem os da justiça.<sup>11</sup>

A ciência foi, então, novamente instalada em seu lugar de destaque, como agente invisível da própria pacificação, em qualquer forma que esta se desse. Quer fosse por meio da instrução dos bárbaros, ou da remoção cirúrgica do problema, em ambos os casos tem-se a evocação da ciência como elemento de distinção, que outorga aos seus usuários o status de civilizados.

Mas seria apenas a ciência a evocada, neste editorial, como agente demiúrgico da civilização? Um indício coabita esta mesma página, sob a forma de uma curta, e deslocada, matéria sobre Rodin, onde Moysés Marcondes declara que

Nunca tinha conseguido comprehender a obra de Rodin, nem mesmo o valor dos seus trabalhos de maior reputação.

Tudo me parecia mais “sport” do que arte. Uma espécie de gymnastica, com tanto musculo tenso, a exhibir-se, sem me dizer mais nada, alem do vigor physico.

Formas apenas esboçadas, cabeças chumbadas e blocos tôscos de pedra, troncos decapitados

(...)

não consegui perceber a vantagem – como principio – da substituição da obra acabada pelo simples esboço...<sup>12</sup>

Este comentário, além de falar-nos de uma certa petulância da intelectualidade curitibana (em nada melhorada pela “aceitação” expressa no decorrer da matéria pelo autor, admitindo o valor da obra de Rodin, apesar dos seus defeitos), revela também

---

<sup>10</sup> OS SERTANEJOS em armas são revoltados, fanaticos ou instrumentos? **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 jan. 1914, p.1.

<sup>11</sup> Id.

uma distância presente no discurso que abraça a tecnologia, em relação àquele que se dirige à arte. É apenas com relutância que uma estética moderna é acolhida, como novamente é afirmado em coluna da autoria de Jayme Ballão Júnior, ainda sobre a necessidade de agir com piedade quanto à questão dos "fanáticos de Taquarussú”:

Sem duvida a desgraça e a hecatombe não são espectaculos indifferentes ao sentimentalismo hodierno, farto da literatura necropatha [sic] herança de dor...

(...)

O brado da angustia que do pessimismo de hospital de Mirabeau, Baudelaire e Schopenhauer não traduz a verdade corrente e significa um estado transitorio do espirito humano. Eu tambem nunca pude crer na decadência...<sup>13</sup>

A modernidade e a civilização, chamadas como guardiãs da humanidade, necessárias no momento de enfrentar uma barbárie que não é digna da violência mas da pena, são coexistentes no mesmo veículo que celebra, sob a forma da minúcia descritiva, a suas dimensões destruidoras.

Nos dias seguintes, o “Diario da Tarde” prossegue tentando afirmar-se como voz “humana”, chegando a julgar-se vitorioso em sua campanha, assinalando respostas à esta, vindas da parte do gov. de Santa Catarina: “Hoje, temos a anunciar, jubilosos, a acquiescencia do sr. Vidal Ramos, governador de Santa Catharina, á ideia que agitamos”.<sup>14</sup> Respondendo a um telegrama enviado pelo jornal, o governador do estado comprometeu-se a evitar quaisquer iniciativas militares e procurar obter uma solução pacífica para o conflito. Os termos do telegrama do governador são entusiásticos o suficiente para justificar o eufórico editorial do dia seguinte:

A idéia lançada pelo “Diario da Tarde”, de tentar-se a dispersão dos sertanejos de Taquarussú antes de contra elle levar-se a effeito qualquer acção militar, vae seguindo nos espiritos sua evolução natural. A principio recebida com scepticismo (...) está ella agora a receber adhesões valiosíssimas que bem demonstram que nossa folha soube concretizar uma aspiração que era geral, mas que ainda não tinha tomado corpo, ainda não tinha sido expressa como nós o fizemos. (...)

E a idéia marcha. Na opinião publica, já triumphou. Apoia-a o sr. Coronel Vidal Ramos, governador de Santa Catharina. De antemão estamos convictos de que a abraçarão os srs. Dr. Carlos Cavalcanti, presidente do Estado, e general Ferreira de Abreu, inspetor da Região Militar.<sup>15</sup>

Também é apropriado revelar elementos da estrutura da campanha militar, igualmente acompanháveis pelos leitores dos periódicos curitibanos, tanto no que se refere à descrição da movimentação de tropas, como do resgate ocasional de críticas à

---

<sup>12</sup> RODIN. **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 jan. 1914. p.1.

<sup>13</sup> UMA CAMPANHA ingrata. **Diario da Tarde**, Curitiba, 16 jan. 1914. p.1.

<sup>14</sup> O APELO levantado pelo “Diario da Tarde” encontra écho em Santa Catharina. **Diario da Tarde**, Curitiba, 15 jan. 1914. p.1.

<sup>15</sup> A IDÉIA do “Diario da Tarde” triumphou em toda a linha. **Diario da Tarde**, Curitiba, 16 jan. 1914. p.1.

forma desta movimentação. Extraídas normalmente de jornais da capital federal, tais críticas chegavam aos olhos do público leitor da capital paranaense através de secções de serviço especial de periódicos como o “Diário da Tarde” ou a “Republica”; colunas como a intitulada “Pelo Telegrapho”, que procurava manter informada essa população leitora sobre acontecimentos locais e internacionais.

Tao desaparelhada estava que só com muita dificuldade conseguiu mover-se, assim mesmo desprovido de recursos elementares reclamados em taes emergencias.  
Não foi delineado um plano de marcha de sorte que a perfeita balburdia foi a característica do curso das forças nos sertões catharinenses.  
Mas (...) há mais ainda, quando o medico do 54 soube que ia defrontar-se com os fanaticos, deu parte de doente e não seguiu para o Taquarussú.  
Em caminho, adoeceu o capitão Eduardo Barboza e – é espantoso ! – veio a fallecer sem assistencia medica. Em que exercito organizado de todo o mundo verificaria coisa igual ? A resposta se impõe : Nenhum, por mais parcos que sejam os recursos de que possam dispor.  
Pois isso se dá no Brasil, há poucos dias da capital da República ! Tal é a situação das nossas forças de terra.<sup>16</sup>

Não obstante tais condições, a marcha das tropas continuou tão firme quanto a da idéia do “Diario da Tarde”:

Do telegrama que o sr. coronel Vidal Ramos (...) enviou ao general inspector da região (...) se depreende claramente o que já temos dito por vezes, isto é, que os fanáticos não estão em attitude contrária á lei e que, portanto, a sua dispersão pela força é um acto illegal, alem de desumano.  
Os pregoeiros do exterminio baralham a situação para della tirar as conclusões a seu talante.  
Annunciam depredações, ameaças de perturbação da ordem, quando o facto, que se não pode occultar, é que os fanaticos se conservam em attitude pacífica dentro de sua povoação, impropriamente batizada de reducto.  
Até esta data não atacaram povoação alguma, não se devendo confundir com ataque a resistencia que oppuzeram ás forças que os sitiaram a 29 do mes passado.  
(...)  
Nessa situação, perguntamos : – é lícita a intervenção federal, que a Constituição, art. 6. Só autorisa, para refrear grave comoção intestina ?  
(...)  
Isso pelo lado legal ; agora pelo lado humano.  
(...)  
...em Taquarussú acham-se concentrados centenaes de individuos (...) ha numeroso grupo de crianças (...) ha quem possa aconselhar a matança desses innocentes, só porque a situação é incommoda para o coronel Albuquerque<sup>17</sup> (...) seus sequazes precisam agora liquidá-la promptamente, mesmo passando por sobre os corpos de mulheres e crianças, para que possam (...) continuar a exercer o seu dominio de regulos absolutos sem mais incomodos.<sup>18</sup>

Em fins de janeiro, as opções acabaram sendo definidas, apesar de todos os esforços e afirmações de suporte, de forma decisiva pelas tropas enviadas à região:

Consummou-se o assalto ao Taquarussú. Os caboclos foram varridos a bala, estraçalhados a metralha, espedaçados á canhão. Homens, mulheres e crianças morderam o pó, com os membros decepadados, o peito varado, o craneo fulminado, o ventre estripado. O sangue tingiu de rubro as mattas do sertão catharinense. Quarenta e oito sertanejos tombaram mortos.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> O “CORREIO DA MANHÃ” ataca as autoridades militares. **Diario da Tarde**, Curitiba, 24 jan. 1914, p. 1.

<sup>17</sup> O prefeito do município de Coritibanos.

<sup>18</sup> OS SUCESSOS de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 28 jan. 1914, p.4.

<sup>19</sup> O ASSALTO ao reducto de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 fev. 1914, p.1.



A linguagem bombástica merece ser destacada, pois ela comunica mais do que uma pouca qualidade da narração, recheada que é com repetições que beiram ao pleonasma. O que um olhar vê como um produto marginal, de limitado valor até como registro, pode ser visto diferentemente e assim, sem por em cheque o aspecto literário do texto, chegar a outras interpretações. Não seria então estranhável o indisfarçado prazer no uso de imagens descritivas, pois estas seriam, em uma época carente de registros imagéticos propriamente ditos, o único meio de transferir para o público, o impacto desejado pelo autor e autorizado pela atitude editorial do jornal. Contrário ao uso de violência contra quem considera “caboclos indefesos”, o “Diario da Tarde” faz questão de comunicar o caráter desumano da intervenção.<sup>20</sup>

Outras descrições semelhantes vão repetir-se em várias ocasiões, ainda referindo-se ao mesmo episódio; a morfologia das mesmas (com um destino em separado para cada membro, ou segmento do corpo) comunica-nos uma outra dimensão: a de uma monótona descritividade que paralisa o tempo no momento que descreve, uma fotografia, ou melhor: uma cinematografia literária, por falta de um termo melhor. Presas entre as vírgulas que segmentam esta simples narrativa, estão cenas cristalizadas sob a forma de panorâmicas e planos não testemunhados pelo seu narrador, produtos de sua imaginação e, por isso mesmo, capazes de explicitar o que o compromisso direto com a realidade vista tentaria mascarar: uma intencionalidade da imagem. Esta é muito mais fácil de perceber quando a verdade aparente do que se vê é substituída pela voz que diz o que viu.

Mas quaisquer dúvidas quanto ao posicionamento desaparecem quando o narrador toma claramente partido:

Não concorreremos com incitamentos para tão dura lição aos que pensaram rebelar-se afinal contra o gueto de ferro do regulo de Coritibanos. Ao contrário, num momento em que a opinião quase desvairava, baixando o pollegar, como Nero no Colyseu, em signal de morte ! aos fanaticos de Taquarussú – erguemos nossa voz, levantámos o nosso protesto e lançámos o nosso appello – Pella humanidade ! Esse brado echoou no Estado inteiro, em S. Catharina, no Brasil todo. (...)

Um dia, quando se escrever a história desses ajuntamentos (...) hão de constar de suas paginas os esforços que empregámos, como brasileiros e moleculas da humanidade, para evitar a sangueira que correu. (...)

E enquanto em Santa Catharina o exercito marcha contra algumas centenas de caboclos cujo crime é serem analphabetos, – no Ceará os truculentos cangaceiros do padre Ciriaco [sic] e do dr. Floro proseguem na sua marcha triumphal sobre Fortaleza sob os olhares protectores do sr. Presidente da Republica. (...)

---

<sup>20</sup> O mesmo procedimento pode ser reconhecido na imprensa, agora imagética, da outra metade do século XX, em guerras como a do Vietnã, ou nos conflitos da ex-Iugoslávia.

Contra esses assassinos, esses incendiarios, esses saqueadores, esses revolucionarios, recusa enviar o governo federal uma praça do exercito que seja, ao tempo que contra os fanaticos do Taquarussú enche de tropas os sertões de Santa Catharina.<sup>21</sup>

Nos dias seguintes, o “Diario da Tarde” continua a dar voz à sua indignação diante do que passa então a chamar de “Hecatombe de Taquarussú”. Novas informações aumentam o número de vítimas para 55 mortos e mais de 90 feridos,<sup>22</sup> continuando a municiar os articulistas do “Diario da Tarde” que se perguntam

Que crimes commeteu essa pobre gente para, na sua terra, que os ideologos proclamam como a terra da liberdade, serem por essa forma violentamente esmagados?

(...)

Não, não é possível que, na Republica, se esmague a ferro e fogo o fanatismo, a ignorancia !

O fanatismo não é um crime e a ignorancia não é também senão um mal social, de que o principal e único responsável é o governo, que espingardeia e mata.<sup>23</sup>

Nestes textos, tal como antes já havia sido (ver cap. 1), a forma de governo republicana é chamada às falas por suas contradições, e as possíveis repercussões desta investida militar não deixaram de ser percebidas por Rubens do Amaral, em um outro editorial publicado na mesma página, onde o autor considera que estes eventos “serão apenas o prólogo de uma tragédia sertaneja, que se vae desenrollar por muitos meses ainda, quiçá por muitos anos. Foi apenas levantado o pano”.<sup>24</sup>

Com o passar dos dias as recriminações ganham o caráter de crítica ao governo de Santa Catarina, tirando proveito do incidente, então isolado, para por em questão as aspirações catarinenses à região do Contestado:

Não esqueçam que um Estado que não pôde manter senão com os canhões federaes a tranqüilidade dentro de seu território, é pretendente a um terço do paranaense, com que duplicará o seu.

O Contestado que vá vendo como são bons governantes os que ambicionam dominal-o. Santa Catharina conquistou, agora, definitivamente, a confiança dos seus jurisdicionados.<sup>25</sup>

A alternativa do cerco é apresentada como opção para a submissão, junto a comparações com os grandes massacres da História, que associam os responsáveis pela “hecatombe de Taquarussú” a uma amálgama de personagens históricos, que vão de Herodes, o Grande, até Nero e Calígula, carregando até o ponto do melodramático as cores que vestiam o episódio.

Consumatum est ! Está consumado o primeiro acto da tremenda tragedia.

Os canhões urravam, vomitando a morte pelas bocas de aço !

A fuzilaria varreu o arraial sereno, onde pobres caboclos, desprotegidos, desamparados da lei, ouviam seus oraculos e rendiam culto ao seu credo religioso.

---

<sup>21</sup> O ASSALTO... op. cit., id.

<sup>22</sup> A HECATOMBE de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 fev. 1914. p.1.

<sup>23</sup> Id.

<sup>24</sup> CIVILIZAÇÃO á bala. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de fev. 1914. p.1.

<sup>25</sup> Id.

(...)

Basta ! basta de sangue !

Que continuem a viver os sobreviventes, os que ainda restam e não foram immolados pelos que pediram que as armas da patria se voltassem cruelmente contra individuos que vivem sobre a mesma communhão nacional.

Basta de sangue !

A hecatombe de Taquarussú será um canto lúgubre, uma nota dissonante, um sudário, uma mortalha estendida em farrapos sobre as paginas da historia brasileira.<sup>26</sup>

Longe de constituir-se em mortalha da civilização brasileira, o episódio de Taquarussú acabou tornando-se nada mais do que uma nota de rodapé, um detalhe comodamente esquecido para facilitar a conformidade a um modelo que se assenta muito melhor sobre as linhas dos crescimentos demográficos e das ocupações territoriais legítimas, do que pelas conseqüências dos projetos de modernização que vitimizam as nações sob o pretexto de introduzi-las ao seu inevitável futuro. Nas linhas dos editoriais do “Diario da Tarde” devassa-se esta noção de progresso, eleitora que é de uma nacionalidade escolhida a dedo, e afirma-se, mesmo que canhestramente um desejo de humanidade que se opõe, talvez a contragosto, a um desejo de realização a qualquer preço – um moderno sentimento de que qualquer ação é melhor que a inação representada pelo lento resolver da crise, por outros meios. Nesse sentido, os articulistas deste jornal curitibano faziam seus um desejo oposto: de deter o processo, estancá-lo antes que fosse tarde. A violência da guerra responde por essa posição tão na contra-mão do que, para os governos envolvidos, é uma necessária missão higienizadora e, conforme a ação continuou, dos dois lados, também as vozes dissonantes tiveram ocasião de mudar o seu tom.

## 1.2 – MESMAS MÁQUINAS, NOVAS CRISES

Nas semanas e meses que se seguiram à invasão do “reduto” do Taquarussú, a narrativa dos editoriais dos periódicos curitibanos passou a traduzir algo que pode ser definido como uma expectativa de civilização, um desejo de afirmar (novamente, até os limites do patético) a percepção de um Brasil distinto da realidade, igual antes a uma fórmula ideal talvez melhor expressa pelo lema republicano da “ordem e progresso”, por mais que o mesmo não se apresente em nenhuma outra parte, senão como desejo, ou mesmo impostura...

Hontem, deixando de parte quanto vem detraz, e é muito, lembrámos apenas os symptomas que no momento definiam a gravidade da situação revolucionaria que o Brasil atravessa. Falámos da guerra civil que o governo federal ateou no Ceará, no sobressalto em que estão Pernambuco,

---

<sup>26</sup> A HECATOMBE. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 fev. 1914. p.1.

Alagoas e Bahia (...) e perguntámos finalizando : que outras calamidades nos comunicará hoje o telegrapho ?

Parece que adivinhámos, ao traçar, pela manhã, aquellas linhas. Á tarde, quando chegaram os telegrammas, havias estes factos todos, cada um mais alarmante...<sup>27</sup>

Seguem-se descrições de várias agressões de toda sorte contra a liberdade de imprensa, incluindo tentativas de assassinato, denúncias por “conspiração” de diretores de jornais e passeatas dos “governistas” organizadas para “o empastelamento dos jornaes e para a matança dos jornalistas”.<sup>28</sup>

Os exageros da retórica não escondem, antes explicitam, um clima de tensão política e crise institucional em que a república mergulhara neste momento do governo Hermes da Fonseca, o que nos revela um engajamento político da parte do “Diario da Tarde”, que se apresenta como oposição inequívoca ao governo federal:

Como se vê não pode ser mais grave a situação. Estão quebrados todos os elos que deviam unir o povo ao governo. Não há mais noção de disciplina. O governo, desvairado, commette todos os crimes contra a tranqüilidade do norte e contra a moral administrativa. Violenta mas justamente atacado pela imprensa livre, não se corrige, antes insiste, requinta na pratica de seos execrandos : encarcera ou manda matar os directores de jornaes...

(...)

Sem apoio no povo, sem apoio no Exercito, sem apoio na Marinha, tendo contra si a Confederação do Norte, – onde irá parar o governo do sr. Marechal Hermes da Fonseca ? Como resistirá elle a um levante do povo espesinhado, do Exercito perseguido, da Marinha escarneada ou dos Estados ensanguentados ? Que dias de anarchia, que anarchia nos trará o dia de amanhã? Aonde iremos parar ? A que abysmo nos conduz o desgoverno da Republica ?<sup>29</sup>

Mais adiante, o “Diario da Tarde” detalha a situação para os seus leitores, tentando devolver-lhes algo de um sentimento de ultraje que o jornal considera perdido e cuja falta o próprio editorial explica, já que “...á força de ser saccudida diariamente, a corda da indignação afrouxou”.<sup>30</sup> E o que segue é uma tentativa de reavivar esta indignação, com uma lista cronológica das mais recentes ações governamentais, vistas sob olhares não partidários do “hermismo”:

O governo federal (...) forneceu homens, armas e munições aos cangaceiros ! Occupou Fortaleza militarmente, sem qualquer especie de requisição das autoridades unicas competentes !! Desarmou violentamente a escolta que protegia (...) o corpo deste bravo official do exercito que foi o capitão J. da Penha !!! Franqueou o telegrapho nacional ao dr. Floro, um facinoroso revolucionario, considerando-os officiaes !!!! Deu ordens ás estradas de ferro para recusar transporte ás forças estaduaes, mesmo pagando ellas passagem !!!!! Mandou o coronel Setembrino de Carvalho a palacio exigir a renúncia do sr. Franco Rabello !!!!!

Não temos palavras para comentar estas coisas. Há crimes tão affrontosos, que o melhor commentario que se lhe possa fazer é narral-os e depois silenciar sobre elles.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> A GRAVISSIMA situação que o paiz atravessa. **Diario da Tarde**, Curitiba, 18 fev. 1914. p.1.

<sup>28</sup> Id.

<sup>29</sup> Id.

<sup>30</sup> A SANGUEIRA no Ceará. **Diario da Tarde**, Curitiba, 26 fev. 1914. p.1.

<sup>31</sup> Ibid.

Mas, apesar das ameaças retóricas, o silêncio não era uma opção jornalística muito eloqüente e as matérias continuam, chegando a buscar corroborar-se até com comentários extraídos do “Times” de Londres, transcritos nos periódicos da capital federal, onde o jornal britânico condenaria “...a grande parcialidade do governo federal em proteger abertamente a facção revolucionária do Ceará, tornando-se (...) o principal agente de toda esta convulsão que agita o paiz”.<sup>32</sup>

E este estado de coisas ainda tomaria maiores proporções quando é declarado o “estado de sítio” no Rio de Janeiro e em Niterói, neste mesmo dia, 4 de março. O anúncio, que o “Diario da Tarde” traz no dia seguinte, é inicialmente apresentado com menos alarde, junto às demais notas nacionais e internacionais na secção “telegrammas”, mas o autor da matéria acrescenta: “Estamos, pois, em plena revolução ! Viva a Republica ! E viva o marechal Hermes!”<sup>33</sup>

O que parece ser uma exortação patriótica é, mais provavelmente, ironia, visto que o tom de repúdio permanece o mesmo no restante do jornal, assim como nos dias seguintes, quando o texto do decreto é publicado ao lado das listas de prisões de oficiais de alta patente e jornalistas, ou de comentários sobre a falta de apoio do governo. Os editoriais mantêm uma atitude francamente ultrajada diante dos acontecimentos, como se desejassem competir com seus afins cariocas, então sofrendo perseguições, na crítica às práticas do governo. Neste sentido, o periódico provinciano é privilegiado, pois mantêm, enquanto crítico, alguma liberdade que lhe é conferida pela sua relativa pouca importância. Sua menor visibilidade possibilita a esses órgãos de imprensa oferecer uma descrição que ter-se-ia perdido em outras circunstâncias, ou, pelo menos, que teria perdido a imediatez enquanto resposta.<sup>34</sup> Por isso mesmo, e apesar da sua retórica como sempre exagerada, o registro de suas críticas e lamentos é tanto mais interessante por sua singularidade, diante do observador acostumado a uma mídia no mínimo diferente:

Para onde vamos ? Para onde nos conduzem ? A que situação nos levam ? A que desgraça nos arrastam ? (...) são perguntas a que ninguém responde, por que ninguém sabe o que é que nos reserva o dia de amanhã. O proprio marechal Hermes (...) não faz ideia de quaes possam ser as conseqüências do seu despotismo (...) O futuro – dirá – a Deus pertence...

---

<sup>32</sup> O TIMES pronuncia-se sobre o caso do Ceará atacando o governo brasileiro. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 mar. 1914. p. 4.

<sup>33</sup> REVOLUÇÃO, **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 mar. 1914. p.4.

<sup>34</sup> Neste momento, no início do séc. XX, está-se presenciando aos últimos, e talvez mais eloqüentes, momentos em que esse tipo de memória provinciana ainda podia pôr-se, ou sentir-se, a salvo o suficiente para fazer-se audível. O advento do totalitarismo, e a linguagem de exercício de poder por este elaborada, iria tornar tais resistências facilmente sufocáveis.

Mas, se não sabemos o que vai suceder, saberemos, ao menos o que está sucedendo? Nem isso. A censura telegraphica nos dá notícia de que o Ceará está em paz, de que o Rio está em paz, de que está tudo em paz.

(...)

Limitamo-nos a fazer votos para que (...) retroceda o presidente na senda de crimes em que se vai afundando e afundando a nação (...) Concorra, ao menos com a sua inércia, para que o Brasil não fique inscripto definitivamente, no ról das republiquetas anarchizadas da América Latina.<sup>35</sup>

Com o sub-título “Oxalá tenha fim o «terror» hermista”, o editorial acima é complementado pela notícia, registrada ainda na primeira página em uma outra nota, da fuga de Ruy Barbosa e Menna Barreto, “que o governo queria prender ou matar”.<sup>36</sup>

A evolução dessa crise, assim como de outras com as quais conviveu o governo Hermes da Fonseca, não constituiriam em si o nosso assunto. Mas esta situação em particular, que conduziu ao sítio em pleno ano eleitoral de 1914, começou de forma inesperada, e com razões fortemente ligadas ao fenômeno tecnológico. Logo nos primeiros dias do ano foi anunciada a prisão de um dos mais altos oficiais da Marinha Brasileira, o almirante Huet Bacellar, recolhido a bordo do transporte “Carlos Gomes” devido à publicação de um artigo de sua autoria no jornal “O Imparcial”, no qual o almirante censurava veementemente

...o governo pela venda do dreadnought [sic] “Rio de Janeiro”.

O almirante Bacellar contesta que o couraçado “Rio de Janeiro” seja defeituoso, não passando isso de um pretexto que o governo encontrou para se fazer do magnífico navio de guerra.

A notícia da prisão do almirante Bacellar causou sensação geral na armada e entre o povo.<sup>37</sup>

Esta venda merece destaque especial, pois o couraçado em questão representou o ápice das ambições navais brasileiras em toda a sua História. Tratava-se, simplesmente, do maior navio do mundo na época de sua encomenda. Construído na Inglaterra, ele tinha 204m de comprimento (contra 196m da maior classe inglesa do período, a “Queen Elisabeth”) e acomodava sete torres de canhões de grosso calibre (o maior número já reunido em um único navio até hoje). Sua encomenda, feita aos estaleiros Armstrong Whitworth, fora resultado de uma luta política envolvendo dois sucessivos ministros da marinha brasileiros, a começar pelo almirante Júlio de Noronha, que assumira o ministério em 1902. Seguidor da “Doutrina de Mahan”,<sup>38</sup> o novo ministro dedicou-se ao

---

<sup>35</sup> HORA angustiosa. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 mar. 1914. p.1.

<sup>36</sup> A BURLA do sítio. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 mar. 1914. p.1.

<sup>37</sup> O ALMIRANTE Huet Bacellar é preso e recolhido a bordo do “Carlos Gomes”. **Diario da Tarde**, Curitiba, 03 jan. 1914. p.5.

<sup>38</sup> Almirante norte americano que, inspirado em estudos históricos das guerras marítimas dos séculos XVII e XVIII, havia desenvolvido o princípio de doutrina naval que preconizava a idéia da “batalha decisiva”, objetivo final do desenvolvimento das forças navais, onde se enfrentariam as esquadras beligerantes na totalidade de seus efetivos, assim decidindo de vez o conflito.

desenvolvimento de um plano de recuperação da Marinha Brasileira que se tornou conhecido como o “Programa Noronha” ou “Programa de 1904”. Este foi implementado pelo Decreto nº 1.296, de 14 de setembro de 1904, e decidia pela compra de toda uma nova série de navios (tornada possível por um aumento do preço do café no mercado internacional) que permitiriam a formação de uma “linha de batalha” com três couraçados e três cruzadores-couraçados (os chamados *armoured cruisers*) mais um grande número de navios torpedeiros e caça-torpedeiros e demais embarcações de apoio (incluindo um navio carvoeiro que viabilizaria a manobra da esquadra).<sup>39</sup> Mas, embora poderosa, essa configuração tornou-se obsoleta quase que imediatamente pelo lançamento do H.M.S. Dreadnought (em 1905). Apesar de manter-se como o plano oficial, o “Programa Noronha” teve que ser defendido sistematicamente nos anos seguintes diante das comissões de investigação do senado da república. Contra ele havia uma reação liderada pelo senador (e almirante) Alexandrino de Alencar, que acabou tornando-se ministro da marinha em 15 de novembro de 1906 – 4 dias depois de sua posse era aprovado o Decreto nº 1567, que anulou o anterior e substituiu o “Programa de 1904” pelo novo, dito “de 1906”. De acordo com o novo plano, seriam adquiridos três couraçados *dreadnoughts*, três *scouts*<sup>40</sup> e mais quinze *destroyers*.<sup>41</sup> A linha batalha seria assim mantida, e as encomendas foram feitas a Casa Vickers-Armstrong, na Grã Bretanha.<sup>42</sup>

Depois das dificuldades iniciais para aprovar um plano homogêneo, parecia que finalmente seria possível ao Brasil derrotar de uma vez a Argentina e o Chile na competição naval que, há décadas, vinha sendo travada (continua, na verdade, até os dias de hoje). Estava iniciada uma *dreadnought race*<sup>43</sup> latino-americana, com a

---

<sup>39</sup> MARTINS, Alte. Hélio L. A esquadra de 1910, seus problemas e benefícios. **Revista do Clube Naval**. Rio de Janeiro, ano 106, n. 297. p.18-26, 1995.

<sup>40</sup> Termo específico para um tipo de navio de ataque com pouca blindagem mas alta velocidade e boa capacidade de fogo, antecessor imediato do “cruzador de batalha” (*battlecruiser*) e que, atualmente recebeu o nome de “cruzador-leve” ou “ligeiro”.

<sup>41</sup> O termo já passara a designar o tipo de embarcação que reúne as funções dos “torpedeiros” e “caça-torpedeiros” – no Brasil, esse termo (usado em todo o mundo) teria uma breve popularidade, sendo mais tarde substituído pela designação formal de “contra-torpedeiro”, utilizada até hoje.

<sup>42</sup> MARTINS, op. cit., p.20.

<sup>43</sup> Expressão utilizada para referir-se à corrida para a construção de couraçados, que dominou as potências européias, principalmente Inglaterra e Alemanha, no início do séc. XX. Muitos a recuam até o final do dezenove, quando a aliança Franco-Britânica forçara as demais nações com aspiração imperial na Europa a firmar-se como potências militares e investir tanto nos exércitos como em suas marinhas. Como base, a corrida dava-se sob a égide das toneladas e do número de canhões de grande calibre. No caso latino-americano, uma experiência análoga ocorreu entre os países do cone sul, com tentativas sistemáticas de superação, senão no número de navios, pelo menos no seu tamanho ou número de canhões.

encomenda inicial, pelo Brasil, sendo a dos dois couraçados da classe “Minas Geraes”<sup>44</sup> – os primeiros *dreadnoughts* encomendados por uma nação do continente sul-americano. Na época em que foram lançados ao mar, em 1908, estavam entre os maiores navios de guerra do mundo, o que levou a Argentina a encomendar nos Estados Unidos os dois couraçados da classe “Rivadavia”<sup>45</sup>, ainda maiores, deslocando 30 mil toneladas e tendo 178 m. de comprimento.<sup>46</sup>

Apesar de maiores, estes navios iriam possuir o mesmo número de torres e de canhões dos “Minas Geraes”, sendo também do mesmo calibre. Mas aqui o maior comprimento possibilitava um arranjo de torres mais eficiente, enfileiradas no centro do navio (ao contrário do arranjo lateral – em *wings* – dos “Minas Geraes”). Taticamente, esse arranjo viabilizava uma *full broadside*, isto é: um disparo em batalha de todas as armas pesadas ao mesmo tempo e em uma só direção, maximizando o poder de fogo, enquanto, no caso dos “Minas Geraes”, dois canhões ficavam sempre fora da linha de tiro. Esse detalhe técnico, fruto das possibilidades e limitações do desenho naval, teria, por incrível que pareça, um papel importante na crise que se abateria no governo Hermes da Fonseca, em 1914.

O governo da República Velha, deve ter sido feito ciente da superioridade de desenho dos navios argentinos, pois foi buscada uma solução tecnológica que garantisse recuperar a superioridade para a “linha de batalha” brasileira – e essa decisão determinou o tamanho do “Rio de Janeiro”. Este, que seria o último dos *dreadnoughts* encomendados pelo Brasil, possuiria a mesma configuração de armamento dos “Rivadavia” (a armação central das torres), essa necessidade acabou forçando um aumento de mais de 30 m. no comprimento do navio para a instalação de uma sétima

---

<sup>44</sup> O “Minas Geraes” e o “São Paulo”, completados em 1910, legítimos *dreadnoughts*, deslocando cada um mais de 21 mil toneladas e armados com 12 canhões de 12 polegadas. Eles próprios haviam sido encomendados para contrabalançar o equilíbrio da corrida, alterado pelas classes “Constitution” e “Libertad”, encomendadas pelo Chile.

<sup>45</sup> JORDAN, John. **Couraçados e cruzadores**. São Paulo: Nova Cultural, 1986.

<sup>46</sup> É hábito dos jornais do período e, também, da documentação originária da marinha nacional, descrever esses navios (os “Minas Geraes”) como “os maiores do mundo” no seu tempo e acrescentar que, enquanto a própria Inglaterra só teria encomendado um *dreadnought*, o Brasil estaria encomendando três (aparentemente, escapa aos autores destas exaltações a curiosa ironia, para não dizer absurdo, de querer o Brasil competir com a Grã Bretanha). Mas, de um modo ou de outro, isso não procede – a *Royal Navy* não encomendou outros *dreadnoughts* por estar, desde logo, interessada na construção de navios ainda maiores, os chamados *super dreadnoughts*. O próprio H.M.S. *Dreadnought* ficou em atividade por pouco tempo, sendo considerado mais um navio experimental. Quando os navios brasileiros ficaram prontos, eles já haviam sido superados em tamanho, deslocamento e calibre de canhões pelos novos projetos ingleses, alemães e americanos. No entanto, esta prática exaltativa continua em vigor, tendo sido reativada plenamente a partir da compra do novo “São Paulo”, depois da qual coube aos apologistas da marinha enumerar na frente de quantas outras forças navais o Brasil ficou com essa aquisição.



torre, superando assim as seis dos couraçados argentinos. Efetivamente, isso acabou por determinar todo o resto do projeto, fazendo do “Rio de Janeiro” um gigante além mesmo das dimensões dos maiores navios em serviço nas marinhas das grandes potências.<sup>47</sup> O resultado de semelhante tamanho não poderia ser outro que o encarecimento geométrico do projeto, visto que maiores dimensões exigiriam mais potência nos motores para obter os mesmos resultados; além do que, havia ainda o peso da torre extra e da maquinaria hidráulica para o movimento da mesma, bem como uma tripulação maior para poder operá-la, e assim por diante. O que se revela, então, é a forma como diretrizes políticas oriundas de rivalidades regionais tem, como se verá adiante, mais de uma forma de produzir crises institucionais.

As realidades de uma república sul-americana parecem distantes dos processos decisórios que determinam a aquisição destas máquinas. Não há registros de que qualquer dos dois planos tenha sido questionado no que se refere à sua necessidade para o Brasil; se o foram, o mesmo deu-se longe dos olhares dos contribuintes. O que se discutiu sistematicamente foi a forma que seria dada à “linha de batalha”: se a tradicional, do “Programa Noronha”, ou uma muito mais atualizada, com couraçados baseados no projeto do H.M.S. Dreadnought. Aqui, a necessidade é resultado inerente do próprio objeto de desejo, a saber, o grande navio de guerra – não se pode questioná-lo assim como não se pode questionar a ética do progresso ou a urgência do moderno. Mas há mais um elemento nesta equação, uma informação que não se faz disponível ao olhar que investiga apenas o campo de informações oferecido aos leitores de jornais do período. Esse detalhe ajuda a completar o quadro complexo que permite a criação de necessidades tão fictícias, e ainda por cima dispendiosas, como as de possuir uma frota de couraçados para enfrentar uma grande batalha com um inimigo imaginário, em um país que, a esta altura, nem tem navios suficientes em sua armada para propiciar uma patrulha adequada de sua imensa costa. O elemento restante, que se dá a conhecer muito depois que as compras, e os próprios navios, já tenham sido esquecidos, é aquele que encerra este aparente conjunto de projetos estratégicos nacionais na lógica da

---

<sup>47</sup> Por comparação, seria o mesmo que, atualmente (e guardadas as devidas proporções) o Brasil encomendasse aos estaleiros americanos, um porta-aviões da classe “Nimitz”, presentemente os maiores navios de guerra do mundo, e cujo custo, embora confidencial, pode ser estimado em muitos bilhões de dólares (existe mais de uma dúzia deles comissionados na Marinha dos Estados Unidos, cada qual levando, além de 5 mil tripulantes, um contingente de mais de 80 aeronaves). Na verdade, um equivalente moderno para o “Rio de Janeiro” teria que ser ainda maior, pois nenhum navio de guerra do mundo sequer igualava as suas dimensões na sua época.

produtividade e lucratividade das sociedades industriais: uma sigilosa campanha publicitária.

Conhecido apenas dentro dos círculos diplomáticos, um representante da Casa Vickers-Armstrong, Sir Eustace Hugh Tennyson d'Eincourt, é o revendedor ambulante (ou mascate, se preferirem) responsável por levar de porta em porta, ou de palácio em palácio, os planos destes indispensáveis objetos de consumo, arranjando os termos de pagamento para melhor servir às disponibilidades do seu público alvo: os empobrecidos, mas orgulhosos, governos dos pequenos países do mundo (em recursos, se não em tamanho e que, de qualquer forma, não se viam como tal), entre os quais estavam e ainda estão as repúblicas sul americanas. Para a grande indústria as vendas eram lucros extras, aumentando seu faturamento já vasto com as encomendas do governo britânico; já para este, e para os seus estrategistas, isso representava uma vantagem tática, pois garantia a existência de versões miniatura de suas próprias “linhas de batalha” que, em caso de guerra, seriam devidamente testadas pelos seus arrogantes novos proprietários, sem baixas para a *Royal Navy*. Os “vendedores de couraçados” operavam em todo o mundo, sob os auspícios da Chancelaria e do Tesouro das potências construtoras, tendo acesso a todas as facilidades de embaixadas, consulados e agentes de exportação. Sua ação junto a possíveis compradores, embora análoga à de qualquer outro representante de marketing e vendas, dava-se por intermédio de grandes delegações de técnicos e engenheiros, carregando plantas, projetos e estimativas.

É à interferência deste vendedor em particular, Sir Eustace, que deve o Brasil a mudança de seus planos de modernização naval; ele teria aconselhado o então senador (mas já indicado para ser o futuro ministro da marinha) almirante Alexandrino de Alencar a abandonar o plano já aprovado (de 1904) e defender o investimento nos “últimos modelos”, os *dreadnoughts*.<sup>48</sup> Por sua indiscutível competência como vendedor – ele foi bem sucedido tanto no Brasil, como no Chile e também na Turquia – Sir Eustace foi, mais tarde, nomeado Diretor das Construções Navais da *Royal Navy*. Sua interferência não terá sido culpada pelo desejo desses países de possuir essas “máquinas de sonho” dos seus almirantes, mas, graças à sua iniciativa, o Brasil abandonou a compra dos couraçados “Eduardianos”,<sup>49</sup> em troca de uma aquisição sem dúvida mais “moderna”, mas muito menos apropriada às nossas necessidades. Ainda

---

<sup>48</sup> Ver a respeito: HOUGH, Richard. **The big battleships or the curious career of HMS “Agincourt”**. Londres: Michar Joseph Edit., 1966.

<sup>49</sup> Nome genérico das classes de couraçados anteriores à construção do HMS Dreadnought.

que tornado obsoleto, o “Programa de 1904” era muito menos dispendioso, garantindo ainda, pela inclusão do navio carvoeiro, a manobrabilidade da esquadra – fator excluído do plano “de 1906” para viabilizar a compra dos mais dispendiosos *dreadnoughts*. Além disso, o almirante Noronha havia obtido em seu plano, junto a Vickers-Armstrong, a garantia da instalação de um novo Arsenal de Guerra em Jacuacanga, na baía da Ilha Grande, com o qual seria possível resolver os problemas de manutenção não apenas dos navios novos, mas de todos os demais, presentes e futuros. Também esse projeto, pelo qual o Brasil pagaria juros irrisórios, foi cancelado no “Programa de 1906”, o que acabaria deixando os navios que foram por fim adquiridos sem um lugar apropriado para a necessária e dispendiosa manutenção. Para remediar a situação foi adquirido o dique flutuante “Afonso Pena”, mas a dificuldade teve que esperar duas décadas para ser finalmente resolvida com a construção de um novo Arsenal na Ilha das Cobras, tornado operacional somente nos anos 30. Outros elementos essenciais para as operações navais, no que deveria ser uma marinha “moderna” também tiveram de ser cancelados para garantir a construção dos *dreadnoughts*, como foi o caso do navio “caça minas” e do próprio cargueiro que deveria substituir o navio carvoeiro.

Do plano original somente o “Minas Geraes” e o “São Paulo”, foram concluídos, completando-se o conjunto com mais dois *scouts* e cinco *destroyers*. Mas, sem os navios de apoio e instalações para a manutenção, a chamada “Esquadra de 1910” tornou-se, nas palavras do almirante Marques de Leão, sucessor de Alexandrino de Alencar no ministério: uma mera “exteriorização de poder sem efetivação real”.<sup>50</sup>

### 1.3 – ILUSÃO E REVOLTA

No entanto, ainda mais desastroso e exemplar da relação brasileira com esse mito tecnológico foi o episódio da “Revolta da Chibata” de 1910, quando da entrega dos dois *dreadnoughts*. O que deveria ter sido o grande momento da marinha nacional, quando esta abandonaria de vez o passado para abraçar o séc. XX, acabou se tornando na encenação de uma versão tropical do “Levante de Odessa” de 1905,<sup>51</sup> desta feita tendo como personagens principais os recém chegados navios da “Esquadra de 1910”. Iniciado na noite de 22 de novembro daquele ano, o movimento foi uma reação dos alistados contra a rigidez do sistema de punições e do regime de trabalho vigentes na Marinha Brasileira, que estava longe de ter se atualizado tanto quanto as reluzentes

---

<sup>50</sup> MARTINS, op. cit., p.24.

formas dos novos *dreadnoughts*, *scouts* e *destroyers* enfileirados na Baía de Guanabara.<sup>52</sup> Esses símbolos de tudo o quanto o novo século deveria representar, corolário tecnológico do novo Brasil republicano, foram o ponto focal de uma peça que teve na capital federal o seu palco. Tanto o “Minas Geraes” quanto o “São Paulo”, além do *scout* “Bahia” e do velho couraçado “Deodoro” foram tomados pelos marinheiros rebeldes, que assassinaram ou expulsaram de bordo os seus comandantes e oficiais, iniciando então uma chantagem que envolveu a população e as autoridades, do Presidente da República e do Ministro da Marinha aos Senadores e outras autoridades locais e nacionais, sob a ameaça de nada menos que a destruição da cidade do Rio de Janeiro.

O Marechal Hermes, que havia assumido a presidência há apenas uma semana,<sup>53</sup> estava em uma recepção na Tijuca quando foi informado do levante. Na reunião que se seguiu, ainda naquela noite, com o recém nomeado Ministro da Marinha, almirante Marques de Leão (também há uma semana no cargo), foi decidido inicialmente pela irredutibilidade. Mas, qualquer pretensão de resistência ao poder representado pelas máquinas dominadas pelos rebeldes, teria de tratar-se de pura bravata. Quando o comandante da divisão de couraçados, contra-almirante Gavião Pereira Pinto tentou embarcar no “Minas Geraes”, ele foi forçado a regressar, e a intransigência ficou logo de início a cargo dos revoltados: “Não queremos a volta da chibata. Isso pedimos ao Presidente da República e ao Ministro da Marinha. Queremos resposta já e já. Caso não tenhamos, bombardearemos a cidade e os navios não revoltados. Guarnições do Minas Geraes, São Paulo e Bahia”.<sup>54</sup>

O choque que este movimento teve a capacidade de induzir precisa ser melhor detalhado – apesar de serem numericamente reduzidos, os rebeldes não estavam em um

---

<sup>51</sup> O caso do “Potemkin”, já comentado no cap. 1.

<sup>52</sup> Apesar de seus desejos de modernidade, a Marinha Brasileira conservava a pena da chibata como punição para os marinheiros que infringissem regras de conduta naval. Essa punição, uma entre muitas que seriam consideradas desumanas, eram sobrevivências do tempo da navegação à vela, quando o grande número de mãos necessárias para a operação do velame e das dezenas de canhões (cada qual necessitando de até seis homens) levava ao recrutamento indiscriminado. Era comum que as marinhas fossem consideradas “casas de correção” e alternativas para punições mais severas. Em todo o mundo, isso implicava em um código extremamente rígido, que só foi abrandado a partir da segunda metade do séc. XIX. No Brasil, a “modernização” pretendida com as compras de grandes navios de guerra não incluiu nenhuma alteração nas relações entre oficiais e alistados, mudança a qual teve de acontecer como decorrência deste outro tipo de iniciativa: a revolta.

<sup>53</sup> Sua eleição havia sido acirrada, confrontado que foi com um adversário de prestígio, o Senador Ruy Barbosa, que acabou derrotado depois de uma disputa que se tornou famosa.

<sup>54</sup> MARTINS, Alte. Hélio Leôncio. **A revolta dos marinheiros**. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1988. p. 21.

pequeno posto militar fronteiriço, mas nos navios capitânia da Marinha Brasileira, que haviam acabado de chegar com grandes celebrações, depois dos longos anos em que foram aguardados, enquanto cresciam as expectativas diante das promessas do prestígio internacional que com eles viria. Mesmo as suas entregas não tinham sido viagens comuns, pois nada poderia sê-lo em se tratando deste tipo de realização tecnológica. O “Minas Geraes”, que havia deixado Newcastle em fevereiro daquele ano, adicionara à sua viagem de entrega a importância extra de estar trazendo de volta ao Brasil os restos mortais do embaixador Joaquim Nabuco, para o que fizera uma escala em Hampton Roads, nos Estados Unidos. Por sua vez, o “São Paulo”, que deixara a Inglaterra em Setembro, fizera também uma escala para retornar ao Brasil um famoso personagem, ninguém menos que o próprio presidente Hermes da Fonseca, que estava em Cherbourg e usou o couraçado como “barco presidencial”, garantindo-se um retorno pleno de triunfalismo, em 25 de outubro.<sup>55</sup> As guarnições dos navios eram, ou assim se supunha, o orgulho da marinha nacional,<sup>56</sup> sendo tanto mais difícil crer que fosse possível sua insubordinação e, no entanto, via-se em plena Baía da Guanabara encenar-se uma versão tropical da “Revolta do Mar Negro”. Mas, se no caso da revolta do “Potemkin” o Czar ainda tinha recursos a opor diante dos amotinados, o mesmo não ocorria no episódio brasileiro, pois estes controlavam, aqui, os maiores navios da frota, tão superiores a todo o resto da esquadra que não havia o que se lhes opusesse. Em três dias o país cedeu completamente às exigências e uma anistia foi votada às pressas no Senado e na Câmara, sendo sancionada pelo presidente para garantir a volta à normalidade.

Tal incidente mostra a fragilidade que opõe os Estados diante dos terrores tecnológicos de que são arquitetos, e depois usuários, antecipando, tal como havia sido com o episódio do “Potemkin”, todo um paradigma que dominaria essa relação no séc. XX.<sup>57</sup> Em muitas outras ocasiões ver-se-iam sociedades tornadas reféns das tecnologias

---

<sup>55</sup> Prática muito comum no período, outra das múltiplas funções dos grandes navios de guerra: a de embarcações oficiais para o transporte dos chefes de estado em uma época em que não haviam ainda aviões – não confundir com os *yachts* oficiais, destinados meramente ao lazer, em especial da realeza, mas também passíveis de se enquadrarem no protocolo republicano.

<sup>56</sup> O comandante do “Minas Geraes”, Capitão João Batista das Neves, tinha por exemplo sido comandante do cruzador “Andrada” e do couraçado “Deodoro”, e a ele coubera o primeiro comando do “Rio de Janeiro”, ainda no estaleiro. Ele esteve entre as vítimas da revolta, tendo sido morto durante o motim.

<sup>57</sup> Seria possível encontrar, talvez, a matriz dessa linguagem, no caso brasileiro, na própria “Revolta da Armada” de 1893, estendendo mais uma vez a percepção de uma linhagem formal do séc. XX para o fim do XIX. Mas é preciso ser cuidadoso com essas extensões, pois aquela foi uma rebelião nos altos escalões militares, envolvendo na prática a operação dos navios envolvidos em legítimas

que tão orgulhosamente criaram, em um processo cuja violência independe do uso bélico propriamente dito que se faz do instrumento de destruição. A “Guerra Fria” pode também ser um exemplo deste grande seqüestro de nações, onde a somatória de todos os esforços científicos e tecnológicos é destinada à construção e manutenção de estruturas de poder militar (ou militarizado), sustentadas por vastas redes midiáticas onde a informação é substituída pela propaganda. Neste contexto, como Virilio e Galbraight nos alertam, não há distinção clara entre as encomendas de esquadras de *dreadnoughts* ou de porta-aviões, ou como agora, de esquadilhas de bombardeiros invisíveis.<sup>58</sup> O que se vê nesses casos é a militarização do próprio cotidiano, não apenas pelo desvio do acúmulo de produtividade para a aquisição de armamentos, mas também pelo próprio fascínio que essas máquinas geram a partir de ditames estéticos informados pelos parâmetros da indústria – o ineditismo do tamanho e da complexidade, a mística da máquina perfeitamente oleada como símbolo máximo do mito da eficiência. Com efeito, esta foi bem representada nas impérvias couraças do “Minas Geraes” e do “São Paulo”, que carregaram por toda a primeira metade do séc. XX a carga icônica de máquinas definitivas do país, símbolos (ainda que em corrosão permanente) do progresso tecnológico da república. Mas sua eficiência como máquinas de guerra propriamente ditas só foi testada naqueles distantes dias de novembro de 1910, quando pela primeira e última vez usaram seus poderosos canhões para aquilo que eles haviam sido feitos: disparando-os, não contra as couraças dos navios inimigos, mas contra aquelas de outros navios brasileiros e contra alvos na indefesa capital federal.<sup>59</sup> Ademais, as longas vidas ativas destes navios (que permaneceram comissionados até o final dos anos 50) foram, a rigor, meramente de caráter diplomático.<sup>60</sup> Embora recém-chegados e totalmente operacionais, eles não foram empregados na I Guerra Mundial, na qual a Marinha do Brasil colaborou com o envio de 8 navios.<sup>61</sup> Do mesmo modo,

---

condições de guerra. Por comparação, a “Revolta da Chibata” teve outros contornos, pois foi levada a efeito pela tripulação subalterna e concentrou-se em atividades na, e ao redor da, Baía da Guanabara.

<sup>58</sup> O Northrop B-2 “Spirit”, o mais caro avião já construído – cada unidade valendo mais de 1 bilhão de dólares – que deveria se tornar o bombardeiro dominante do séc. XXI, mas cuja encomenda foi drasticamente reduzida pelo governo Clinton.

<sup>59</sup> Entre as vítimas deste terror, as duas únicas fatais foram justamente duas crianças, atingidas por um projétil, no Morro do Castelo.

<sup>60</sup> Assim como o seu homônimo atual (o porta-aviões “Minas Gerais”, igualmente um produto da mesma corrida naval, que continuou e continua vigente), os couraçados da classe “Minas Geraes” passaram a maior parte do tempo atracados, realizando umas poucas manobras e escoltas diplomáticas (como se verá mais adiante).

<sup>61</sup> Depois da declaração de guerra, em fins de outubro de 1917, o Brasil criou a DNOG (Divisão Naval em Operações de Guerra), à qual caberia patrulhamento da área compreendida entre Dakar, Cabo

permaneceram “em alerta” durante a II Guerra Mundial, mas sem participar diretamente de ações efetivas, realizando a chamada “Defesa Local” – a rigor transformados em bateria costeira, o “São Paulo” no porto do Recife e o “Minas Geraes” em Salvador.<sup>62</sup> Essa medida, que pode parecer legítima ao observador leigo (por se tratarem de navios antigos), na verdade se justifica apenas pelo custo operacional dessas embarcações. Embora houvesse dinheiro para possibilitar a reforma de 1934-37, esta tinha, novamente, motivos de prestígio, para garantir uma aparência de inabalável poder para a marinha nacional. E ainda assim esta reforma só atingiu o “Minas Geraes”, pois o “São Paulo” foi considerado em tão mal estado que o custo teria sido alto demais.<sup>63</sup> O abandono destes outrora sonhados emblemas da modernidade revela o quão melhores e mais úteis eles foram (ou pareceram) enquanto planos nas valises dos “vendedores de couraçados”, do que seriam mais tarde, convertidos em solenes, dispendiosas e silenciosas realidades. Depois do episódio do motim, seus canhões permaneceram apenas símbolos, adornos sem muito uso, produtos mais da arrogância do que quaisquer considerações estratégicas autênticas. Mesmo assim, possuíram, ao final de suas vidas, o dúbio prestígio de serem os mais antigos *dreadnoughts* sobreviventes do mundo, o que não os impediu de serem sucateados como carros alegóricos de uma modernidade já esmaecida, de um desfile há muito realizado – um progresso pretérito – guardados até então como troféus empoeirados da vitória de uma outra república, tornada agora sem importância. Talvez, seu mais duradouro legado seja a música “Ó Minas Geraes” que, apesar de ter sido adaptada posteriormente para referir-se ao estado, foi na verdade

---

Verde e Gibraltar, sob o comando do Vice-Almirante Pedro Max de Frontim. O esquadrão era composto pelos dois *scouts* recém-chegados, o “Bahia” e o “Rio Grande do Sul”, mais quatro contratorpedeiros (*destroyers*) e dois navios de apoio. Apesar de ter registrado ataques a submarinos alemães na viagem de ida, a DNOG só saiu de Dakar para iniciar a sua patrulha pouco antes do armistício (11 de novembro de 1918) e não pôde sequer completar sua única missão. Não obstante, teve pesadas baixas: 460 vítimas (20 % do seu efetivo), mas foi para um inimigo diferente... a peste que grassava em Dakar.

<sup>62</sup> A participação brasileira na II Guerra Mundial foi, no entanto, muito mais ativa, envolvendo a escolta de mais de duzentos comboios e realizando um ativo patrulhamento e combate anti-submarino (com pelo menos 13 *U-boats* afundados). Mas o *leasing* de contratorpedeiros (*destroyers*) americanos foi o responsável pela complementação do que, a essa altura, era uma força naval reduzida e obsoleta, que ainda por cima não tinha como efetivar a movimentação de suas duas maiores unidades, os *dreadnoughts*. Da “Esquadra de 1910”, coube mais uma vez aos *scouts* “Bahia” e “Rio Grande do Sul” envolverem-se ativamente no conflito, já então redefinidos como cruzadores-ligeiros, e um deles não retornaria – a perda do “Bahia”, porém, não se deu em batalha com os alemães: ele explodiu sozinho depois do fim da guerra, quando comboiava tropas americanas que regressavam da Europa, em um acidente provavelmente causado por problemas de manutenção.

<sup>63</sup> Tais reformas são corriqueiras nas grandes marinhas do mundo e, de fato, grande parte dos couraçados que tomaram parte na II Guerra Mundial tinham mais de vinte anos de uso. Por isso, pelo menos o “Minas Geraes”, tendo sido reformado, teria podido participar mais ativamente da II Guerra Mundial, não tivesse sido a operacionalidade o seu grande problema, desde o princípio.

composta para o navio, em uma das mais claras e duradouras manifestações simbólicas da importância icônica dos grandes navios de guerra dentro das culturas da era industrial.

Quanto ao terceiro *dreadnought* do “Programa de 1906”, o alardeado “Rio de Janeiro”, que parecia destinado a recuperar o prestígio outrora pertencente à marinha brasileira,<sup>64</sup> ele acabou nunca chegando às nossas águas. A intenção foi muito maior do que a capacidade da República Velha, que terminou por cancelar a compra quando o navio já havia sido lançado ao mar. O “Rio de Janeiro” foi comprado pela Turquia, sendo rebatizado “Sultan Oman I”.<sup>65</sup> Esta venda causou tanto mais escândalo no período, pois furtava à nação um símbolo ainda imaculado do progresso (por pouco que tal possa parecer ao olhar, nosso contemporâneo, que encare despreparado a sociedade do período), e a sua não aquisição representava uma admissão de derrota nacional em uma “guerra fria” hoje esquecida, mas cujas repercussões na época eram suficientes para abalar a estabilidade política do país. Nos jornais de todo o Brasil, as justificativas do governo eram questionadas abertamente, chegando a pôr-se em ridículo as propostas, então anunciadas, de novos couraçados:

Só pôde ser boa pilheria, essa idéia de dar-se o nome de “Pão de Assucar” ao couraçado que vae ser construído para substituir o “Rio de Janeiro”,<sup>66</sup> arrematado em hasta pública pela moribunda Turquia.<sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> Na verdade, ao final da Guerra do Paraguai, a Armada Imperial era a maior marinha das Américas e de todo o hemisfério sul, contando com 94 navios (sendo 16 couraçados). Essa poderosa força havia sido fruto de uma política de lento crescimento que visava dotar o país de um braço naval à altura das dimensões de sua costa, assim como de investimentos durante a guerra. No entanto, a Marinha Brasileira representou um reduto de resistência durante o início da República, como foi testemunha a “Revolta da Armada”, em 1893. Depois desta, que incorreu em vários navios avariados ou perdidos por parte dos revoltosos, o governo republicano deixou de investir adequadamente na marinha, chegando a vender alguns de seus couraçados para os Estados Unidos durante a guerra hispano-americana de 1898 (ver cap. 1). No início do séc. XX, já uma força em franca decadência, a marinha havia tido suas vozes descontes expurgadas, e tornava-se necessário voltar a armá-la para manter a competitividade face aos rivais do Cone Sul.

<sup>65</sup> Mas não seriam ainda os turcos que ficariam com ele, pois estourou a I Guerra Mundial e o navio acabou sendo incorporado à Marinha Real sob o nome de H.M.S. Agincourt.

<sup>66</sup> Aqui vale uma ressalva: na verdade estes projetos nunca vieram a se concretizar. Se o Brasil ainda tinha como pagar navios como os da classe “Minas Geraes” no início do século XX, a mesma disponibilidade de recursos não tornaria a acontecer novamente. Nenhum substituto jamais foi encomendado para o “Rio de Janeiro”, e tampouco o foram para os “Minas Geraes”, que continuaram por mais de meio século a constituírem os únicos couraçados “modernos” (ainda que antigos) da Marinha Brasileira. Quando finalmente foram mandados para a sucata nos anos cinquenta (sendo que o “São Paulo” perdeu-se no Atlântico a caminho de ser sucateado na Itália), seus substitutos foram dois cruzadores da classe “Saint Louis”, o “Tamandaré” e o “Ozório”, comprados como sobra de guerra aos Estados Unidos. O segundo “Minas Gerais”, ex “HMS Vengeance”, foi comprado em circunstâncias semelhantes à Inglaterra e reformado na Holanda, sendo na verdade um porta-aviões ligeiro da classe “Colossus”, também vendido como sobra de guerra. E o mesmo pode ser dito do novo “São Paulo”, ex “Foch”, construído nos anos 50 pela França e substituído na “La Royale” (a Marinha Francesa) pelo seu novo porta-aviões nuclear, o “De Gaulle”. A compra desse navio ultrapassado, mas enorme, assim como a expansão da frota durante o governo F.H.C., devolveu à Marinha Brasileira suas ambições, apesar de não



Couraçado “Pão de Assucar” !

Mas daqui a pouco teremos também o cruzador “Fio de Ovos”, o “scout” “Empadão”, a torpedeira “Leitôa Assada” ou o aviso<sup>68</sup> “Peixe de Escabeche”, sem falar no carvoeiro “Feijoada” ou na lancha “Lombo de Porco com Caruru”.

Certamente, “O Imparcial”<sup>69</sup> está pilheriando com o sr. Alexandrino de Alencar.

Ainda que se se (sic..) tratasse de um navio... do deserto, vá que o chamássemos ... “Corcovado”.<sup>70</sup>

O sarcasmo é um recurso que busca acentuar o caráter grave da situação, tanto mais pelo rebaixamento ao qual esta condenava o Brasil que, de potência em ascensão, viu-se superado por uma ex-potência, um império decadente tal como aquele que a república em sua arrogância, pretendia teria vindo para superar. É esta a impressão desejada pela matéria, misto de desapontamento e crítica. Mas comentários como esse são acompanhados de outros, menos jocosos e que denunciam já uma tensão crescente, que culminaria na decretação do estado de sítio em março:

Os boatos de revolução pairam no ar... (...) Eu não creio em revolução... (...) Depois, revolução anunciada, revolução gorada.

O governo, aliás, parece disposto a agir com desusada energia: a recente prisão do general Thaumaturgo e a recentíssima do almirante Huet de Bacellar, demonstram que os srs. Alexandrino de Alencar e Vespasiano de Albuquerque ainda são aqueles dois homenzinhos decididos que o paiz todo conhece.<sup>71</sup>

Outras prisões se seguiriam, inclusive a do capitão de mar e guerra José Maria da Fonseca Neves, que criticou a prisão do almirante e a atitude do Ministro da Marinha, em artigo para o “Jornal do Commercio”. Depois disso, bastou uma reunião do Clube Militar para que fosse declarado o “estado de sítio”, sob o pretexto de “rebelião militar”. Mas a dimensão política da crise institucional brasileira, no período, não é o único assunto a ocupar as primeiras páginas dos jornais curitibanos, ou mesmo daqueles mais próximos do foco decisório, na capital federal; o que não significa que os couraçados, mesmo depois do recente e desastroso fiasco, tenham perdido seu lugar cativo para a imprensa.

#### 1. 4 – MÁGICO RETORNO

---

retorná-la ao lugar de destaque que ocupava no XIX – ainda está, no início do séc. XXI, tentando concretizar as promessas de um programa de modernização de quase cem anos, e seus dias de Armada Imperial já vão ao longe.

<sup>67</sup> Um curioso, e um tanto arrogante, tratamento para a “Sublime Porta”, isto é: o Império Otomano, que parece a este momento ser referido sempre como exemplo de civilização retrógrada, sem embargo as modernizações levadas a efeito pela revolução dos “Jovens Turcos”.

<sup>68</sup> Nome dado à embarcação militar de pequeno porte, destinada a transportar comunicados ou, depois do advento das comunicações radiofônicas, para executar pequenos reconhecimentos.

<sup>69</sup> Jornal Carioca.

<sup>70</sup> PÃO de Assucar. **Diário da Tarde**, Curitiba, 13 jan. 1914. p.1.

<sup>71</sup> CIRCULAM boatos de revolução. **Diário da Tarde**, Curitiba, 09 jan. 1914. p.1.

Ainda em fevereiro de 1914, enquanto as tensões políticas que desencadeariam a Grande Guerra começam a afirmar-se presentes. O Império Alemão aparece mais uma vez nos registros jornalísticos, tal como havia sido em 1905, e novamente pela utilização destes grandes embaixadores, os navios de guerra.<sup>72</sup>

O Kaiser Guilherme II que, durante o “Caso Panther”, havia migrado de “soberano do império propagador da luz universal” para “represente típico de sua bárbara e belicosa raça”,<sup>73</sup> voltava à sua proverbial posição inicial sem maiores rancores. Essa sua metamorfose pode ser percebida na matéria de primeira página, no dia 27 de janeiro, onde sua foto oficial<sup>74</sup> ilustra uma longa celebração de seu aniversário, pois:

...sem contestação, [é] o mais brilhante e o mais evidente dos “testas coroadas” da actualidade. Dotado duma intelligencia viva, dum espirito arguto e duma actividade contínua (...) é o guia e o typo representativo do seu grande povo.

(...)

E é poeta, é músico, é pintor. Nenhum campo de actividade intellectual lhe é inteiramente diffuso.<sup>75</sup>

Este registro, por si, já daria alguma impressão da importância cultural conferida à Alemanha na mídia do período, mas a recíproca também pode ser reconhecida, ainda neste mesmo início de ano, com o anúncio de uma missão de caráter diplomático, mas com uma clara afirmação tecnológica, feita pelo Império Alemão ao Brasil: nada menos que o envio de uma divisão inteira da *Hochseeflotte*,<sup>76</sup> composta pelos couraçados “König Albert”, e “Kaiser”, e pelo cruzador “Strassburg”.

O sr. Alexandrino de Allencar resolveu que duas divisões fossem receber fora da barra a esquadra allemã.

As divisões serão compostas do “Minas Geraes” e “São Paulo”, sob o comando do almirante Alvino Corrêa e “Deodoro” e “Floriano”, comandados pelo almirante Brazil Silvado.<sup>77</sup>

Essa nota dá conta da principal função para a qual eram usados esses couraçados: eles serviam, não obstante um custo que só pode ser medido em termos de percentual considerável do produto interno bruto, apenas para oferecer uma imagem

---

<sup>72</sup> Na verdade, nunca deixou de fazer-se notar por eles, mesmo depois do episódio em questão, da canhoneira “Panther”, que teve vida muito curta na memória da imprensa, muito menor que a passagem bem menos atribulada do cruzador austro-húngaro “Zenta” (do qual voltaremos a falar mais adiante).

<sup>73</sup> Ver cap. 1.

<sup>74</sup> Note-se que a presença de quaisquer fotos nos periódicos do período, mesmo nos jornais do Rio e São Paulo, é coisa rara e custosa, sendo restrita apenas a episódios de extraordinário apelo, como é o caso das apresentações aéreas. Até mesmo fotos de políticos ou do próprio presidente da república são inexistentes, apesar de se estar a poucas semanas do pleito.

<sup>75</sup> O ANIVERSARIO do “kaiser” Guilherme. **Diário da Tarde**, Curitiba, 27 jan. 1914. p.1.

<sup>76</sup> “Esquadra de Alto Mar”, termo particular utilizado pelos alemães para referir-se à sua armada.

<sup>77</sup> A ESQUADRA alleman visitará o Brazil. **Diário da Tarde**, Curitiba, 09 jan. 1914. p.1.

orgulhosa diante de visitantes como esta esquadra alemã,<sup>78</sup> cuja vinda, poucas semanas antes das eleições presidenciais locais (e em um momento em que os “Poderes Centrais” começavam a flexionar seus músculos) parece realmente ter uma conotação de flagrante “diplomacia do canhão”. Mas a cordialidade é a tônica aparente da revista, pelo que se pode depreender dos registros da mesma nos periódicos da capital federal, onde se informa que “Os lindos navios, que nos visitam pela primeira vez, poderão ser visitados pelo publico [sic], ao qual serão franqueados depois das 15hs”.<sup>79</sup> Esse comentário demonstra bem um outro elemento da natureza múltipla do objeto tecnológico ou, mais especificamente, do grande navio de guerra: sua dimensão de autêntica atração turística móvel do país ao qual pertenciam. Eles levavam, como já foi alhures comentado neste texto, uma forma internacionalmente reconhecível da identidade de cada nação, expressa não apenas pelo seu poder de destruição (ali reunido), mas também pelo poder de realização contido nas formas irregulares e hoje destituídas do valor estético que um dia guardaram. Na matéria que se segue ao anúncio da chegada da frota germânica, são oferecidas ao público leitor descrições detalhadas de cada um dos navios, com sua tonelagem, velocidade de cruzeiro, potência dos motores, tripulação, armamento (canhões e tubos de torpedo) e até mesmo o tipo da munição e da pólvora usadas. Também é igualmente descrita a “divisão de instrução” cuja missão seria a de “comboiar a divisão imperial em águas brasileiras”.<sup>80</sup> Novamente, o detalhamento das explicações é necessário, mas desta feita para complementar um surpreendentemente extenso material fotográfico muito pouco comum em jornais deste período, oferecendo imagens não apenas dos navios, mas também de seus oficiais comandantes.

A importância desta missão diplomática pode ser sentida quando se leva em conta os navios envolvidos. O “Kaiser” e o “König Albert” pertenciam à mais moderna classe de couraçados na Marinha Alemã,<sup>81</sup> e o seu envio visava afirmar o recente, e

---

<sup>78</sup> Exceto, é claro, em momentos, como as revoltas “da Armada” e “da Chibata”, quando foram usados contra outros alvos; ou em episódios como o da “Canhoneira Panther”, quando serviram para uma patética demonstração de força diante de uma minúscula embarcação, representante solitária do que, no entanto, era um poder militar naval centenas de vezes maior do que o da orgulhosa República Brasileira.

<sup>79</sup> A ESQUADRA alleman. **O paiz**, Rio de Janeiro, 15 fev. 1914. p.2.

<sup>80</sup> Id.

<sup>81</sup> Vale uma elaboração: o “König Albert” era da mesma classe do “Kaiser”, mas o nome completo do mesmo não é mais repetido nos artigos de jornal do período, em seu lugar é apenas usado o nome “König” que era também o nome do navio capitânia de uma outra classe de navios. Dada a costumeira confusão na transcrição de nomes germânicos, é possível que se tratasse deste navio e não do anterior, nesse caso seria o mais recente dos dois grandes couraçados, e um dos mais modernos do mundo. O “König” era o primeiro couraçado alemão a utilizar o alinhamento central das torres de canhão, que os ingleses haviam introduzido com a classe “Orion” alguns anos antes. Esse arranjo, responsável

crescente, poderio naval do Império Alemão, a despeito de sua pequena tradição na área.<sup>82</sup> Construídos há pouco tempo,<sup>83</sup> os dois couraçados alemães eram apenas uma geração mais avançados em relação aos seus afins brasileiros, que os foram comboiar,<sup>84</sup> e a entrada triunfal na Baía de Guanabara da fileira de navios se estendendo por mais de uma milha constituiu, seguramente, um espetáculo que não encontrava rivais no mundo das imagens deste período. É preciso condicionar o nosso olhar para que ele possa vislumbrar o que as pessoas, em toda a região, podem ter experimentado. Não havia, insistimos, paralelos imagéticos possíveis. A maior das locomotivas caberia folgadoamente no interior de uma das caldeiras destes grandes navios. Somente os grandes transatlânticos, tais como os da White Star ou da Cunard,<sup>85</sup> os excediam em dimensões, e estes não faziam rotas fora do Atlântico norte, sendo portanto desconhecidos ao público brasileiro em geral e não podendo servir de elementos para comparação. Outrossim, muito embora possuísse seus próprios couraçados, e visitas de navios de guerra das potências européias e dos Estados Unidos fossem freqüentes (como sempre foram), é a escala da visita à qual ainda somou-se a divisão de navios brasileiros, que deve ser levada em conta. Dois *superdreadnoughts* alemães, dois *dreadnoughts* brasileiros, mais dois *predreadnoughts* (os também brasileiros “Deodoro” e o “Floriano”) e ainda uma embarcação menor (o cruzador alemão “Strassburg”). No total os sete navios deslocavam juntos bem mais de cem mil toneladas, e seu comprimento total somaria de ponta a ponta mais de 1 km – na verdade consideravelmente mais, pois os navios precisariam manter, um do outro, uma certa distância, necessária para uma movimentação segura.

---

pela querela com o “Rio de Janeiro”, inaugurava a era dos chamados *superdreadnoughts*, e tinha desencadeado a primeira grande alteração nas dimensões máximas dos navios de guerra, levando os ingleses à ampliação dos seus estaleiros. A Alemanha, neófito como potência naval, mesmo assim já se havia antecipado, construindo estaleiros e diques secos que já levavam em conta aumentos futuros.

<sup>82</sup> O Brasil possuía, na verdade, uma tradição naval muito mais antiga, além é claro de ter surgido como nação muito antes da Alemanha.

<sup>83</sup> Os *dreadnoughts* da classe “Kaiser” eram seus contemporâneos. O “Kaiser” propriamente dito tinha sido lançado em 1909, e o “König Albert” em 1913. Mas, caso esse último fosse, na verdade, da classe “König” (e não o “König Albert”), ele teria acabado de ser lançado e estaria em sua viagem inaugural. Vale inclusive citar que o uso de uma grande frota como esta no costumeiro serviço de “mostrar a bandeira” era muito incomum. Normalmente tal atividade caberia a navios de menor importância – as canhoneiras como a “Panther”, ou cruzadores leves como o “Zenta” (ver cap. 1).

<sup>84</sup> Um abismo que se tornaria muito maior com o tempo. Quando, já em plena II Guerra Mundial, a Alemanha lançava seus couraçados da classe “Bismark”, lá estavam, no Brasil, os dois “Minas Geraes”, ainda os únicos representantes deste icônico tipo de navio, filhos bastardos (afinal, feitos em outras terras) daqueles que foram os primeiros delírios de grandeza da República Brasileira, mas não seus últimos.

<sup>85</sup> Respectivamente, responsáveis pelo R.M.S. Titanic e pelo R.M.S. Lusitania, bem como por seus navios irmãos.

Mesmo que mantida ao largo, a alguma distância da baía, a frota ainda assim ocuparia todo o horizonte, vistosa com os cascos brancos e chaminés amarelas.<sup>86</sup> Para a população desinformada a visão poderia ser apreensiva, mas a burguesia carioca, que visitou os navios e lotou os salões durante as recepções aos oficiais alemães, os veria, talvez, como um signo claro do seu pertencimento ao rol das nações civilizadas, independente das crises nas regiões mais “selvagens” do país.<sup>87</sup> Esmiuçado, este olhar pode ser reencontrado em outros momentos na história do Brasil no século XX, e permanece presente nas preocupações das instituições militares brasileiras, e não só delas, até os dias de hoje.<sup>88</sup> Mas há mais do que apenas este olhar que busca sinais de uma valorização patriótica. Existe nestas máquinas um indefinível fascínio que pode ser melhor explicitado quando lembramos da relação com elas estabelecida, por parte de uma “cultura” e “refinada” burguesia, durante momentos como as batalhas de “Hampton Roads”<sup>89</sup> e “Lissa”,<sup>90</sup> entre outras. Em ambos os casos houve engajamentos próximos do litoral e, em ambos os casos, um surpreendente número de cidadãos elegantemente

---

<sup>86</sup> Como já foi dito (ver cap. 1), esta era uma das tradicionais pinturas de paz dos navios de guerra do período, que também adotavam diferentes esquemas dependendo da região onde seriam estacionados, incluindo até os cascos pretos, mas mantendo as chaminés amarelas.

<sup>87</sup> Este, o mesmo sentimento que seria negado, de acordo com o articulista do “Diário da Tarde”, apenas algumas semanas depois, com a declaração do “estado de sítio” e as perseguições à imprensa.

<sup>88</sup> É o que informa o desejo atual da Marinha Brasileira de construir um submarino atômico, projeto que vem sendo mantido às expensas de um orçamento não divulgado, sob a alegação da necessidade evidente de dotar as forças navais deste que é, para o pensamento militar, o desenvolvimento natural e inevitável do poder naval. O mesmo desejo embalou as ambições de adquirir um substituto para o atual “Minas Geraes” (que já passou de 50 anos de uso, mais de quarenta dos quais na Marinha Brasileira). Antes da aquisição do “Foch”, rebatizado de “São Paulo”, chegou-se a ambicionar a compra do U.S.S. Forrestal (o primeiro dos *supercarriers* – super porta-aviões – americanos), uma arma absolutamente invendável pelas regras de reserva estratégica dos E.U.A., mesmo que alguma nação se dispusesse, e pudesse, pagar por ela. Esse é, sem dúvida, um ato que os ministros da marinha da República Velha teriam aprovado. Tais modernizações cosméticas, a custos inimagináveis, teriam como destino as mesmas vidas ociosas de seus antepassados tecnológicos, os couraçados “Minas Geraes”, cuja operação era cara demais para poderem sequer ser usados para “mostrar a bandeira” nos portos de todo o mundo, sendo mantidos apenas como objetos de coleção, preciosos lembretes à uma população empobrecida da importância fictícia do seu país, ou então como palcos de elaboradas encenações visando a dispendiosa glorificação de presidentes da república ou outros V.I.P.s. Mas, para sermos justos, não podemos criticar a Marinha Brasileira por desejar ver cumprida uma promessa feita há quase 90 anos, de dotá-la de um navio-ícone (nem que seja apenas um) que pudesse fazer boa figura ao ficar lado a lado com qualquer um dos pertencentes às grandes potências (ao contrário do atual “Minas Gerais”, que quase caberia dentro dos hangares de qualquer dos *supercarriers* americanos). Esse desejo, de ver finalmente chegar o prometido “Rio de Janeiro”, encomendado antes que o “Titanic” encontrasse o seu destino, é compreensível à luz da longa espera, um atraso de quase cem anos, para voltar pelo menos, à uma posição mais próxima daquela ocupada durante o império ou os primeiros anos da república.

<sup>89</sup> Já comentamos esse famoso confronto, ocorrido entre embarcações da União e da Confederação, durante a Guerra Civil, no qual enfrentaram-se, pela primeira vez, dois navios de costados de ferro, o “Monitor” e o “Virgínia” (apelidado de “Merrimac”, por ser o nome da antiga fragata sobre cujo casco ele foi construído).

<sup>90</sup> Confronto também já abordado, ocorrido entre as frotas Austríaca e Italiana, durante a III Guerra da Independência Italiana.

vestidos reuniu-se nas praias e promontórios para admirar o encontro (muitos chegaram mesmo a trazer cestas de lanches e promover convescotes). Isso seria impensável durante a era dos navios de madeira, cujas *broadsides* eram por demais descontroladas para permitirem qualquer ilusão de segurança. As marinhas não faziam, então, a apologia do absoluto cavalheirismo e disciplina de suas tripulações, e nem eram os navios propriamente ditos considerados com tal veemência, como símbolos do progresso.<sup>91</sup> No mundo aristocrático do período pré-revolucionário não havia populações burguesas tão cheias de si, e seguras de sua indestrutibilidade, que pudessem se dispor a assistir uma batalha naval onde seus destinos poderiam estar sendo decididos. Esse tipo de atitude desapareceria com a I Guerra Mundial, quando o entendimento de civilização sofreria o seu maior choque, confrontado com a realidade do extermínio,<sup>92</sup> mas no momento da vinda da “esquadra alemã” ao Brasil esta podia parecer tão atrativa como se fosse uma “Torre Eiffel” ou um “Crystal Palace”, que se houvessem transportado em comboio para a baía de sua cidade.

A visita se prolonga por todo o mês de fevereiro, sendo o ponto alto no dia 19, quando foi realizado um baile na sede do “Club dos Diários”<sup>93</sup> que contou com a presença do presidente Hermes da Fonseca e merece registro, em meio à profusão de festas e *picnics*, pelo fato de oferecer, graças à vinda dos navios alemães, uma

---

<sup>91</sup> Não obstante o fato de que, a rigor, constituíam exatamente o mesmo que os couraçados para as suas respectivas nações construtoras: o ápice do desenvolvimento tecnológico em todos os níveis. Um grande navio de madeira, um *threedecker* (“três tombadilhos”, termo traduzido em português como “navio de três pontes” e que designava os chamados “navios de linha de primeira classe” – ver Iº cap.), não possuía tampouco paralelos culturais, sendo à seu tempo a maior máquina construída no mundo: custava uma inimaginável quantia em dinheiro e esforços, utilizando mais de mil carvalhos de mais de cem anos (o que significava que as potências navais precisavam fazer plantar, com cem anos de antecedência, a madeira usada nos seus navios e fazia da construção naval um projeto de gerações) e toda sorte de elementos da mais alta tecnologia (ainda que assim não o pareça aos olhares de hoje).

<sup>92</sup> Algo semelhante ocorreu naquela que muitos consideram a “primeira” guerra moderna” a “Guerra da Secessão”. Nesta, um episódio famoso foi o da reunião de turistas que desceram com todas as suas famílias (e cestas de *picnic*) para “assistir” ao primeiro grande confronto entre os dois exércitos. Eram todos do norte, pois no aristocrático sul os soldados eram, em sua maioria, filhos das únicas pessoas cuja formação cultural permitiria encarar uma batalha como algo visualmente interessante. No norte, a cultura burguesa já havia implementado o sistema de recrutamento dirigido às populações de baixa renda, atingindo mesmo aos ex-escravos, enquanto no sul (como nas monarquias européias) as grandes famílias ofereciam os oficiais e a população urbana, burguesa, ou os pequenos proprietários rurais, forneciam os soldados. Nestas condições, só a população do norte podia permitir-se o desligamento de vir presenciar a matança do que eram, afinal, inimigos ou meros despossuídos. Ao final do primeiro dia da batalha, com milhares de mortos em ambos os lados, os jornalistas que foram cobrir a batalha registraram uma compreensível perda de apetite por parte das famílias bem vestidas que haviam buscado o entretenimento de um “jogo da guerra”.

<sup>93</sup> BAILES. **O Paiz**. Rio de Janeiro, 19 fev. 1914. p.4.

oportunidade para a imprensa carioca do período apresentar uma memória fotográfica do presidente ao seu público leitor (e ao historiador).<sup>94</sup>

Enquanto isso, outras notas dão conta da prisão do “capitão de mar e guerra José Maria da Fonseca Neves, lente da Escola Naval (preso a bordo do couraçado «Deodoro»), por ter incorrido em pena disciplinar com o artigo que publicou no Jornal do Comércio”. O artigo em questão é outra crítica à situação decorrida com a venda do “Rio de Janeiro”,<sup>95</sup> que teria sua venda ainda alvo de novos comentários, em artigo do dia 20 de fevereiro, que procuram extrapolar as condições em que ficará a paz no Mar Egeu, com a súbita ampliação do poderio naval turco advinda da aquisição do navio,<sup>96</sup> o que eliminara o equilíbrio de poder na região. De fato, ainda em janeiro, esta preocupação já aparecia em outro artigo, como mais um elemento na crítica à venda do couraçado. A nota, pouco visível em meio às notícias internacionais, detalhava a intenção da Grécia de comprar um dos couraçados chilenos da classe “Latorre”,<sup>97</sup> então em construção na Inglaterra, para recuperar o equilíbrio naval com a Turquia, abalado pela anunciada compra do couraçado brasileiro.<sup>98</sup>

A partida da frota foi anunciada no dia 25 de fevereiro. Com ela, também partiu solene um mundo que, logo, não seria mais. Nos jornais do Rio de Janeiro, no dia seguinte, a íntegra dos telegramas do Kaiser Guilherme II e do almirante Von Reuber Dajdanvitz, agradecendo em francês a hospitalidade brasileira, oferece mais um signo desta ocidentalidade perdida. A despedida oficial do almirante partindo em sua lancha em direção ao seu potente navio, os tiros de saudação, as respostas protocolares – cenas testemunhadas por uma população que, sem o saber, deitava um último olhar a algo ainda tangível, mas que em breve tornar-se-ia lenda.

Na despedida festiva aos visitantes do distante império europeu, o olhar dos que se despediam destes é análogo ao do “anjo da História” benjaminiano. Mas aqui ele é

---

<sup>94</sup> Como já foi dito, são raras as imagens (fotografias ou mesmo desenhos) em periódicos brasileiros do período, mesmo de autoridades da república. Esta, do presidente Hermes da Fonseca, junto dos oficiais comandantes da frota alemã, não é, portanto, uma manifestação corriqueira, pela qual o chefe de estado apresenta continuamente seu perfil à população (tal como se tornaria uma regra, na cultura de imagens de que somos parte), ao contrário, é um momento singular, onde o poder simbólico do navio de guerra (mesmo após o episódio da “Revolta da Chibata”, empresta sua força a quem, teoricamente, deveria ser um personagem muito mais significativo do que ele.

<sup>95</sup> PRISÃO. **O Paiz**. Rio de Janeiro, 19 fev. 1914. p.4.

<sup>96</sup> Essa venda, como já foi dito, não se concluiu, pois o advento da guerra e a aproximação da Turquia e da Alemanha, inviabilizava a venda de um navio de grande porte ao que havia se tornado potência inimiga.

<sup>97</sup> Também essa venda acabou não se efetivando, pois a chegada da guerra precipitou as coisas, tornando o equilíbrio naval do Egeu uma questão menor.

anônimo e desinformado, pertencente às multidões que a figura alada teria visto acumularem-se sob as abóbadas que logo seriam ruínas. É um olhar mais terreno, que presencia algo que ainda não é passado (que ainda podia ser futuro), partir por um breve instante que se estenderá para sempre, sem que eles, esses observadores de então, pudessem sabê-lo.

As bandeiras que tremulavam nos mastros voltariam, por um tempo ainda, a freqüentar os portos brasileiros, mas não seria mais no mesmo mundo que o fariam, pois este estava desfazendo-se já, em silêncio, e em poucos meses anunciaria ruidosamente o início de seus estertores. Os mesmos navios logo encontrariam seu lugar de repouso e, assim como o império que representavam, naufragariam por suas próprias mãos. Mas o testemunhar mundano dos que presenciaram a sua partida não compartilham do privilégio que os nossos olhares têm, ainda que uma estranha passagem quase possa denunciar o contrário. Trata-se de uma série de crônicas, de autoria de J. Bento Gonçalves, publicadas a partir do dia 5 de março, onde o autor descreve longamente suas experiências na visita do mesmo distante império europeu, alguns anos antes, em 1910. É desconhecido o que motivou estas crônicas de um viajante sul-americano no Império Alemão, invertendo a perspectiva tradicional em nosso benefício, pois nos revela um fragmento, não apenas de como lhe pareceu este país hoje perdido, mas também de como o mesmo pareceria aos leitores destas crônicas, para os quais a contemporaneidade nem por isso ajudava-os a conhecer mais deste outro mundo, do qual estavam privados pelo abismo da distância. O texto, como sempre, era a única ferramenta à disposição dos que quisessem “ver” estas outras terras, embora neste caso o próprio autor incentive os que pudessem a fazer também a viagem “...pois no meu entender enquanto [sic] os doutos deitam theorias sobre theorias no modo de instalarem-se, das milhas a percorrerem, dos dias de sol ou de chuva, dos reboiços da casa de família ou do quietismo do gabinete, eu direi apenas :— aprestem-se e partam”.<sup>99</sup>

Publicado em partes, estendendo-se por várias semanas, esta crônica tinge de cores vivas as imagens de uma Alemanha perdida, um império lançado sem muitas cerimônias e em um prazo incrivelmente curto, do apogeu para o desaparecimento, para o espaço do lendário.

---

<sup>98</sup> A GRECIA comprará um couraçado chileno? **Diário da Tarde**, Curitiba, 20 jan. 1914. p.5

<sup>99</sup> NA ALLEMANHA. **Diário da Tarde**, Curitiba, 5 mar. 1914. p.1.



Enviado para a Alemanha em uma troca de oficiais,<sup>100</sup> Bento Gonçalves descreve sua viagem de navio por mar e, depois, pelos canais fluviais até Hamburgo, para então dirigir-se por trem até “...a grande capital do grande império allemão”,<sup>101</sup> atravessando “...campos de culturas com taboleiros alinhados como filas de disciplinados batalhões”.<sup>102</sup>

Em seu texto abundam as metáforas militares, em meio das quais sobressai um deslumbramento provinciano diante do espetáculo urbano da metrópole alemã:

Que movimento espantoso ! Milhares de pessoas de ambos os sexos, de todas as idades, de todas as condições sociaes marchavam cadenciadamente, sem o menor atropelo, sem a menor algazarra, trocando cumprimentos ora aqui ou ali e todos era demanda dos múltiplos portões da colossal estação.

Lá fora então um movimento ainda maior.

Filas e mais filas de automoveis de todos os feitios e classes, “coupés”, “landaus”, “fiacres”, enfim toda a sorte de viaturas.

E, coisa singular, não vimos como algures se observa, o atropelo, os incomodos e os mil aborrecimentos com que os “chaufeurs” e cocheiros sobrecarregam os passageiros que chegam.

Diversos policiais, bellos typos de homem, elegantemente fardados e cortezmente respondendo as multiplas indagações dos viajantes inexperientes distribuiam calmamente, a todos que os procuravam, fichas numeradas para os automoveis e carros.

(...)

Para maior commodidade do passageiro e principalmente do estrangeiro, que quase sempre desconhece os uzos, os preços e até às vezes a lingua do paiz, são quase todos os vehiculos de praça munidos de “taximetro” (...) Foi um desses que tomamos e nos dirigimos para a nossa Pensão (...) no aristocrático bairro de “Charlottenburg”.<sup>103</sup>

Qual explorador diante de nativos, o cronista se detém até mesmo na aparência dos “cocheiros enluvados, de cabeça raspada, muitos delles, vermelhos e com os seus sobretudos escuros”.<sup>104</sup> Ou então, é o inusitado da armação sobre a carruagem, onde guardar a bagagem, que lhe chama a atenção, para depois ser esquecida diante do espetáculo do atravessar da cidade:

Eis-nos finalmente a rodar (...) sem saltos, sem solavancos (...) pelas ruas e praças enormes d’essa grande cidade.

Que aceio por toda parte !

Quanta agua espirrando de milhares de esguichos, do alto, sobre tanques !

Que bellas e copadas arvores virentes, formando alamedas pelas ruas que percorríamos ; que lindas praças e parques, umas abertas e cheias de povo, como o “Tiergarten”, outras fechadas com basto e copado arvoredado, cuidadosamente tratado ; verdura de tons differentes da bella gramma, que como velludo verde, ora matizada de flores, ora estendendo-se como largo tapete de uma só côr, suavizando o calor, tonificavam os organismos de todos, ao passo que tanto gratificavam a vida !

(...)

---

<sup>100</sup> Procedimento militar no qual nações amigas, ou aliadas, trocam militares de patente intermediária por um determinado período de tempo, permitindo uma maior compreensão das estruturas internas de cada exército e favorecendo o desenvolvimento de relações amistosas.

<sup>101</sup> NA ALLEMANHA. Op. Cit., id.

<sup>102</sup> Id.

<sup>103</sup> Id.

<sup>104</sup> Id.

Que altura de casas ; que enormes portas e vidraças (“vitrinas”) ; quantas estátuas e outros monumentos erguidos como em passagem panorâmica de teatro , por diante dos nossos olhos!<sup>105</sup>

Mais adiante, já em uma continuação da longa crônica, Bento Gonçalves descreve o seu encontro com o Cônsul e os preparativos para a sua transferência para a guarnição onde ficaria aquartelado, assim como a boa notícia de que teria ainda um mês para desfrutar de sua recém-descoberta Berlim:

...a mais bela e assejada capital, onde se pôde, á farta, apreciar todo o deslumbramento da riqueza, da opullencia mesmo, onde não se vê maltrapilhos nem soldados perambulando pelas ruas, nem fazendo desordens, nem tão pouco polícia armada maltratando seus detidos nem insultando a quem quer que seja ; pelo contrário, attenciosa, prompta a ensinar tudo quanto délla se inquire ; uma cidade onde (...) quando a gente passeiando se perde n’aquella Babylonia vê-se logo dirigido por diversas pessoas attenciosas, homens ou senhoras, que nos perguntavam si estavamos perdidos e nos ensinavam o rumo a tomar, quando não era ainda o polícia quem nol’o fazia, succedendo o mesmo nos “omnibus”, quando atraves das vidraças procuravamos lobrigar nomes de ruas ou numeros de casas ; logar onde os cocheiros sem ninguem pedir-lhes, ajudavam os passageiros a subirem ou descerem, mesmo aos que pulam, com o carro movendo-se, sendo as mulheres as freguezas mais constantes á “imperial” ou alto dos ditos “omnibus”, embora sob um sol canicular ; cidade onde vi os maiores, chics e luxuosos hotéis e museus com excepção do “Louvre” ; serviços de mictorios e vespasianas no centro das ruas, onde se vê umas escadas de pedra conductoras para subterrâneos, todos forrados de ladrilhos de marmore, escadaria e paredes, alguns tendo no alto das divisões caixilhas de vidros cheias d’agua com peixes de côres movendo-se (...) tudo num grande asseio, impossível de melhor haver em casa particular ! (...) Cidade onde tudo se obtém das mais lonlinquas [sic] partes do mundo (...) ; onde o Correio na rua onde morávamos ia 8, 9 e 10 vezes por dia a domicilio ; onde um estrangeiro faz uma reclamação á directoria dos correios e tem a certeza de pronta providencia, onde o mesmo correio se incumbe com a maxima regularidade de levar a domicilio todas as encomendas feitas fóra, inclusive remessas de avultadas sommas de dinheiro ; onde os museus e academias em grande parte estão francos ao publico quasi o dia todo ; onde a luz electrica é excelente sem as intermitencias e crispações que ainda se notam em ouras cidades ; onde de espaço a espaço nas ruas há caixas de ferro pintadas de azul para cartas, bem como multiplicadas agencias de correio servidas por lindas “Freülein” muito delicadas e attenciosas ; (...) logar enfim, onde o serviço de teatro não conhece superior em qualquer outra parte !

A epoca da nossa incorporação no Exercito se aproximava com uma velocidade espantosa !

Por mais que quissemos alongar os poucos dias que ainda nos restavam parece que elles ainda mais de nós se aproximavam.<sup>106</sup>

A simplicidade do texto, limitado pela mão do autor e mais próximo de um relato de turista que de um explorador, não parece fazer jus ao que tenta descrever. Mesmo assim, por opaca que seja esta janela, os leitores de hoje e de então vêem e viram, pelos olhos de Bento Gonçalves, esta Berlim perdida. Vemos pela primeira vez o que ele viu pela última. A cidade que ele descreve, que seus leitores conheceram pela primeira vez, tornou-se memória e depois História, a cobrir escombros. Ao ler este “Timeu”<sup>107</sup> improvisado é impossível não lamentar, como o anjo benjaminiano, o esboroar deste mundo, convertido em ruína pelo vento do progresso, neste caso

---

<sup>105</sup> Id.

<sup>106</sup> NA ALEMANHA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 7 mar. 1914. p.1.

<sup>107</sup> Diálogo de Platão, onde é citada a Atlântida.

expresso pela luta por supremacia entre as potências européias, que as conduziu a um século de confronto, no qual pequenas nações foram engolidas enquanto as grandes se despedaçavam.

O próprio Benjamin não conheceu na plenitude esta cidade, este império no qual nasceu, mas que desapareceu quando ele ainda estava na adolescência.<sup>108</sup> Mas o recalcitrante anjo de Benjamin será retomado mais adiante, por enquanto o vento em questão, e as suas repercussões, já se faziam sentir por toda parte, dando-nos uma imagem muito mais ampla de uma sucessão de crises, do que ordinariamente se coloca ao localizar-se o primeiro ato em Sarajevo, muitos meses depois de acabar o espalhafatoso esforço diplomático naval germânico à América do Sul.<sup>109</sup> Os primeiros tiros entre nações naquele ano não foram, no entanto, ouvidos na Europa, a julgar pelo registro dos periódicos que, no dia 24 de abril, anunciavam o início de um conflito efêmero e atualmente esquecido: a guerra Ianque-Mexicana de 1914.<sup>110</sup> Enquanto começa a cobertura da mesma, nem por isso os periódicos deixam de continuar acompanhando as viagens da esquadra do almirante Von Reuber Dajdanvitz, a essa altura chegando a Santiago.

Mas o desenvolvimento do conflito na América do Norte recebeu total destaque nas semanas seguintes, incluindo uma busca pela obtenção de notícias em ambos os lados, que nos oferece uma interessante oportunidade para observar a forma como as informações circulavam neste período em que o telégrafo é o limite para a sua transferência entre os periódicos de todo o mundo, mesmo aqueles em distantes paragens:

As notícias da guerra yanque-mexicana que os jornais brasileiros, têm publicado, são todas de procedência norte americana e, portanto, suspeita.

Do “Estado de S. Paulo” transcrevemos o serviço recebido de Roma, extraído do “Correia della Sera”, de Milão, que mantém um correspondente especial no México...”<sup>111</sup>

Uma longa viagem tornada fácil pelo telégrafo e mostrando bem como o aparente primitivismo da mídia do período não resiste a uma observação mais atenta, que nos revela uma rede de recursos improvável, unindo jornais e correspondentes décadas antes de confrontos mais reconhecidos por sua cobertura da mídia (como a

---

<sup>108</sup> Ele próprio admitiria que Berlin não lhe ensinara a natureza da cidade, não lhe ensinara “a se perder”, como iria aprender em Paris.

<sup>109</sup> Depois do Brasil, a frota encaminhou-se para o sul, visitando os países vizinhos, no que foi seguida pelos leitores dos periódicos brasileiros, assegurando uma continuidade na sua notoriedade ainda por algumas semanas.

<sup>110</sup> GUERRA entre Mexico e Estados Unidos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 24 de abr. 1914. p.2.

<sup>111</sup> O MEXICO prepara desesperada resistencia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 29 de abr. 1914. p.5.

guerra civil espanhola). Esta se apresenta como uma imagem falsa, com a qual os observadores do final do séc. XX tentam fazer-se ver como únicos: primeiros a aproximar as distâncias e trazer o mundo diante de espectadores atônitos. Uma divisão entre um passado idealizado como primitivo e um presente idealizado como futurista, artificial como todas as divisões, mas que não se baseia em realidade alguma senão em um desejo de auto-afirmação.<sup>112</sup>

A rede telegráfica unia já o que, de outro modo, estaria irremediavelmente distante. Em dado momento, ela chega a permitir *insights* que se tornariam raros, como na publicação de uma declaração do presidente do México, quase em forma de libelo, dado o conteúdo surpreendente, no qual o mesmo declara sua impotência para impedir a destruição do seu país, mas sua intenção de resistir:

A fatalidade (...) confiou-me o governo de meu paiz neste momento extremamente grave. A independencia nacional é uma questão de vida ou morte, e eu não tenho o direito de vendel-a, a troco de uma tranquilidade, commoda, mas vergonhosa... (...) Somos pequenos e fracos, — é verdade, em confronto com a potência que nos ameaça... (...) Poderão os invasores queimar, pulverizar o meu governo ; em todas as hypotheses, porém, este permanecerá no seu lugar, para oppôr-se a qualquer pretensão yankee. (...) Estamos — por que não reconhecel-o? — na boca do leão : porém, não será facil ao leão engulir-nos. (...) Poderão esmagar-nos, mas a conquista do México, além de difficil, é também problemática, e custaria materialmente muito mais do que os norte-americanos calculam.<sup>113</sup>

Subtitulada “Huerta declara que a revolução mexicana é obra dos Estados Unidos,” a matéria faz-se cheia de figuras retóricas. Sem imagens para carregar sua carga emocional, nem assim as notícias deixavam de oferecer sua própria forma fragmentada da realidade: olhares de observadores para receber novos escrutínios, por parte de seus leitores. E mesmo periódicos de cidades pequenas compartilhavam deste mesmo desejo de ubiquidade, de estender seu campo de visão, ansiosos por pertencer à uma modernidade que se avizinhava e mesmo fazia-se presente, mas permanecia sempre como objetivo em constante movimento.

Neste contexto, a guerra ianque-mexicana é ainda um produto de uma época que Hobsbawn dataria do séc. XIX, e também é fragmento que nos aparece como detalhe, tornado desimportante diante do que mais o ano de 1914 ofereceria à História. Mas a popularidade desta guerra junto aos leitores brasileiros pode ser entendida como mais do que apenas derivada da sua localização no continente americano, pois a mesma

---

<sup>112</sup> Já a guerra da Criméia foi alvo de uma ampla cobertura jornalística, assim como o foram o conflito Franco-Prussiano ou as guerras de Independência Italianas. A rigor, o século XIX, já conhecia aquela condição que o século XX quis fazer sua: uma forma de globalização que, naquele período, se diferenciava pelo paradigma da dominação européia, fragmentado no século seguinte pelas guerras mundiais e depois substituído pela bipolaridade da guerra fria.

chegou a motivar um esforço diplomático por parte do Brasil, Argentina e Chile, com o intuito de mediar o conflito cujas causas chegavam aos olhares brasileiros através do filtro dos telégrafos tanto quanto dos posicionamentos dos periódicos ou da acessibilidade com a qual tinham, eles próprios, como obter suas matérias. Em maio, é anunciado o interesse do governo brasileiro de destacar o couraçado “São Paulo” para seguir para as águas mexicanas, como parte dos esforços de mediação da guerra.<sup>114</sup> Este inevitável desenvolvimento mostra o uso objetivado do couraçado nas culturas que o celebraram.<sup>115</sup> Mas essa tentativa brasileira de retornar o favor, enviando um  *dreadnought*  como sinal de seu pertencimento ao cortejo das potências, perdeu-se em meio às suas próprias crises internas. E, do mesmo modo, pouco efeito poderia esse gesto ter na resolução da intervenção militar americana, esta própria apenas um dentre os vários episódios da tragédia mexicana, da qual a revolução e a queda de Porfírio Diaz foi somente um capítulo.

De resto, pouco sobreviveria como memória deste conflito, exceto as primeiras aparições do então capitão (e futuro general, na II Guerra Mundial) George Patton e o uso, pela primeira vez nas Américas, da aviação como arma de guerra.<sup>116</sup> Esses vôos, em que foram feitos reconhecimentos e até alguns bombardeios pelas tropas do general americano Spruance, seriam realizados pouco tempo depois e, por pouco, esta dúbia glória não poderia ter pertencido a um aviador paulista que estava, à essa altura, já há algum tempo realizando vôos em Curitiba e outras localidades do estado do Paraná, em meio aos quais chegou a sugerir a possibilidade de realizar o reconhecimento aéreo dos “reductos fanaticos” do Contestado. O desinteresse militar impediu que ele trouxesse essa outra máquina para o cenário do conflito; essa oportunidade teria ainda de esperar

---

<sup>113</sup> OS ACONTECIMENTOS no Mexico. **Diário da Tarde**, Curitiba, 15 de mai. 1914. p.4.

<sup>114</sup> O GOVERNO brasileiro vae enviar um couraçado para as águas do Mexico. **Diário da Tarde**, Curitiba, 13 de mai. 1914. p.4.

<sup>115</sup> Semelhantes usos são ora correntes com os porta-aviões, sucessores tecnológicos diretos do couraçado, assim como a bomba é sua sucessora indireta. Armas cuja eficiência é sentida apenas durante conflitos, nem por isso deixam de ser usadas como instrumento de pressão em tempos de paz. Mas o agudizamento da distância econômica entre os poderes do 1º Mundo e suas antigas dependências coloniais, não deixa mais margem para que países como o Brasil possam flexionar músculos militares pelo envio de frotas para apaziguar confrontamentos internacionais. Outrossim, como já foi discutido antes, o próprio “São Paulo” (pelo seu tamanho e custo de manutenção) tinha severas limitações quanto ao seu uso fora das costas brasileiras, o mesmo podendo hoje ser dito do seu sucessor, o “Minas Gerais”. Quanto ao novo “São Paulo”, o porta-aviões francês “Foch”, este era costumeiramente utilizado por seu país de origem em todos os oceanos do mundo mas, naturalmente, não são as capacidades do navio que limitam o seu uso, e sim os recursos do país ao qual agora pertence e é duvidoso que o Brasil venha a poder manter o mesmo perfil de utilização que anteriormente a França tinha.

<sup>116</sup> Já mencionado, o primeiro uso, no mundo, fora na campanha da Tripolitânia, pela Itália, em 1911.

sua hora, e seria preciso que a outra guerra a se iniciar em 1914 lhe conferisse uma inesperada e inquestionável legitimidade, para que os generais brasileiros se decidissem firmemente a usá-la.

## 2. TEMPO EM MOVIMENTO

*Find the cost of freedom... buried in the ground  
Mother Earth will swallow you... lay your body down  
C.S.N. & Y<sup>117</sup>*

### 2. 1 – HERÓI E MULTIDÃO

Um contato tecnológico mais próximo, mais direto, teve lugar em Curitiba no ano de 1914. Neste momento, em meio à crise política do governo federal e ao recrudescimento do conflito no Contestado, a cidade teve sua primeira visão do mais pesado que o ar, da máquina voadora, ainda perceptível como elemento despido de uma carga opressiva determinada por seu uso como instrumento de destruição. Embora no resto do mundo os dias ingênuos das corridas entre aeroplanos já estivessem dando lugar ao seu arregimentar para um conflito tido como inevitável, em certos lugares, como na remota capital paranaense, a máquina ainda podia aparecer pela primeira e, no caso, pela última vez, como afirmação confiante do potencial da ciência e da tecnologia, em festivas apresentações para um público entusiasmado.

O início é discreto, como uma nota desprezível, onde a ausência de destaque para afirmar-se como uma forma de evitar o constrangimento, caso o anunciado não viesse a confirmar-se: “Sabemos que o intrepido aviador paulista Cicero Marques pretende effectuar alguns vôos de aeroplano nesta capital, ainda este mez [sic]”.<sup>118</sup>

Só um pouco mais tarde é que a notícia recebe um tratamento mais oficial, já devidamente confirmada e, portanto, merecedora de maior destaque:

... uma notícia que encheu de alegria os “sportsmen” e a população em geral: Cicero Marques (...) primeiro discipulo de Edu Chaves,<sup>119</sup> virá ainda este mez a Coritiba, para effectuar sensacionaes vôos de aeroplano.

(...)

Será a primeira vez que Coritiba assiste ás proezas dos reis dos ares, e porisso é fácil imaginar-se o interesse que despertará em todoas as classes a vinda de Cicero Marques.

Conviria que o governo do Estado ou a prefeitura instituíssem um premio (...) para ser disputado pelo aviador que nos visitará.<sup>120</sup>

A referência aos “sportsmen” é importante na sua definição do caráter ainda lúdico da aviação perante o público e a imprensa; trata-se antes de um espetáculo ao qual só cabe associar o aspecto fantástico e emocionante. É tanto mais compreensível a atitude quando se leva em conta que este é o encontro inicial com um fenômeno que só

---

<sup>117</sup> “Find the cost of freedom”, Crosby, Stills, Nash & Young.

<sup>118</sup> NOTAS e factos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 mar. 1914. p.5.

<sup>119</sup> Aviador paulista do início do Sec. XX (ver a respeito SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu estático na metrópole**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.)

<sup>120</sup> O AVIADOR paulista Cicero Marques fará vôos este mez em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 mar. 1914. p.4.

se fazia presente sob formas midiáticas, o que é ainda mais diferenciado neste momento, no começo do séc. XX, quando a cultura da imagem está ainda em seu período formativo. Cinematógrafos registram com precariedade, mesmo que com frequência, apresentações como esta que está para ocorrer em Curitiba; e além deles pouco mais há para substanciar as “proezas dos reis dos ares”<sup>121</sup> do que fotos ocasionais e as notícias dos periódicos. É uma percepção sem cores ou sons, formada por frases bombásticas mas insuficientes, pois comunicam o que até a pouco era impensável a leitores que, na maioria das vezes, não tem quaisquer referências nas quais se embasar para constituir uma idéia do que é descrito. Mais ainda, esta ignorância é também compartilhada pelos próprios autores dos textos, com a exceção daqueles que já a tivessem testemunhado pessoalmente, embora mesmo esses tivessem apenas um entendimento parcial do que estavam presenciando. Naturalmente, isso não torna inútil o seu depoimento como registro histórico; ele é tão útil para o historiador quanto o foi para o público que o leu na época em que foi escrito, igualmente sequioso por saber o que houve, mesmo tendo sido sua testemunha, bem como desejoso de ter uma forma mais substancial para aquilo que agora lhe seria apenas memória.

Estes momentos, em que a tecnologia vestia as vestes circenses da magia, guardam lugares singulares na memória registrada das cidades; tal como acontecera com a primeira ascensão aerostática, de Theódulo Ceballos, em 1876.<sup>122</sup> São horas de limite, quando um modo de ver é forçado diante do absolutamente novo, para o qual nada poderia prepará-lo. Como se instâncias diferentes do ser se cumprimentassem, enquanto misturam-se os entendimentos e legitimações de uma época com os potenciais que ela viabilizou, para então emergir algo novo. Estes choques de futuro, por falta de um termo melhor, ocorrem a todo momento em encontros com novas formas de agir ou de se relacionar com a realidade, seja social ou individualmente, e não apenas no que se refere a novas tecnologias.<sup>123</sup> Essas revelações de potenciais de futuro não realizam necessariamente mudanças históricas e, se o fazem, não deixa de ser o resultado de interpretações *a posteriori* que julgam e definem algo de que não participaram. Assim, não afirmamos que o futuro se dá a reboque destes eventos, mas antes que eles

---

<sup>121</sup> Id.

<sup>122</sup> Ver a esse respeito: COSTA, Vidal A.A. **Visões ascendentes**, fragmentos do olhar curitibano ao mais leve que o ar. Curitiba: Aos quatro ventos, 1998.

<sup>123</sup> Um desses momentos, de muito maior significação histórica e impacto individual, pode ser reconhecido na queda do Muro de Berlin, assim como em muitos outros episódios de indiscutível aceleração histórica durante os últimos anos do sec. XX.



aparecem como fragmentos mais definidos (devido à sua própria visibilidade, enquanto registro) com os quais podemos reconstruir limitadamente o passado e buscar reconhecer, se esse for o nosso propósito, a imagem que este tinha do que lhe parecia o futuro.

Cada vez com maior segurança, e ocupando um espaço gradativamente maior e mais significativo, as notícias da vinda de um avião para apresentar-se em Curitiba foram ganhando contornos mais descritivos no correr do mês. A antecipação nestes artigos torna-se perceptível pela minuciosa elaboração com que os eventos futuros são já explicitados, enquanto ao mesmo tempo explicam-se os motivos do adiamento:

Conforme noticiamos, Cicero Marques resolveu realizar várias ascensões com seu aeroplano “Bahiano”, typo Blériot, nesta capital.

(...)

Hoje o Dr. Alencar Piedade, recebeu uma carta do avião comunicando que não poderá vir a essa capital realizar suas ascensões no dia 22, porque se comprometeu em S. Paulo, a voar nesse dia em benefício da Santa Casa, mas que, impreterivelmente, virá a 29 do corrente ou a 5 do próximo mez.

O Dr. Candido de Abreu, resolveu instituir um premio em dinheiro, desde que Cicero, consiga com seu aeroplano dar varias voltas ao redor da torre da nossa Cathedral, voltando depois ao seu “hangar”. Pensa ainda um illustre Prefeito em estabelecer anualmente, nesta capital, uma semana da aviação, convidando outros aviadores patricios e estrangeiros [sic] para virem a essa capital.

(...)

Prepara-se significativa manifestação de apreço ao intrepido moço paulista (...) por parte de todos os “sportsmen” e do povo, que desde já é convidado pela comissão a comparecer á “gare” da estrada de ferro, nesse dia.

A comissão (...) acompanhará Cicero em suas visitas às autoridades e á cidade...

(...)

...o Mignon Theatre offerecerá um espectáculo de gala a Cicero Marques e o sr. Desembargador chefe de Policia vae ceder a banda policial para abrilhantar a recepção do avião e o festival da ascensão no Hyppodromo.<sup>124</sup>

Como curiosidade quanto à última afirmação, é interessante observar que o mesmo ainda não havia sido confirmado, ou pelo menos é o que se pode depreender, visto que “As directorias do Jockey Club e do Internacional Foot-Ball Club, já puzeram a sua disposição os seus campos”.<sup>125</sup> Parece no entanto que “Cicero escolherá o que achar mais conveniente...”<sup>126</sup> desde que seja o campo do “Hyppodromo” onde o “festival da ascensão” já estava sendo preparado.

Nos dias seguintes, o “Diario da Tarde” procura instrumentalizar o olhar de seu público com uma matéria extraída do “Estado de São Paulo”, na qual é descrita a apresentação de Cicero na cidade de Campinas onde, mesmo já não sendo novidade<sup>127</sup> o

---

<sup>124</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 17 de mar. 1914. p.1.

<sup>125</sup> Id.

<sup>126</sup> Id.

<sup>127</sup> A matéria descreve dois outros aviadores que já teriam se apresentando anteriormente em Campinas.

espetáculo descrito tem todas as marcas de um grande evento, com “senhoras em toilettes elegantes” e uma multidão de assistentes que “em grande massa, affluio ao campo do Hippodromo”.<sup>128</sup>

No dia 27 de março, o público é informado da chegada de Cicero a Paranaguá, bem como sua partida ainda naquele dia para Curitiba. Detalhes, como a hora de sua chegada na estação ferroviária, como a presença da banda da polícia, já principiavam a constituir o clima do evento. Como em um itinerário turístico, as atividades preparadas para o aviador são listadas uma a uma:

- O Mignon Theatre prepara um magnífico espectáculo de gala a Cicero Marques em dia que sera previamente anunciado.
- O Louvre offerecerá um “fiveó-clock-matte” [sic] em honra a Cicero Marques em seus salões.
- O commercio (...) pretende se fazer representar em sua chegada (...) tendo embandeirado as respectivas fachadas.
- O Smart Cinema offerecerá também uma “soirée” de gala a Cicero.
- O Tiro Rui Branco e os academicos da Universidade do Paraná, participarão também de todas as homenagens prestadas ao nosso caro patrício.
- A comissão encarregou o photographo Lobe ...
- A officialidade do Corpo de Bombeiros, do Exerito e da Policia, comparecerão á “gare”.
- A commissão pretende offerecer uma festa campesre, havendo “pic-nic” (churrascada) em um dos aprazíveis pontos dos arredores da cidade.<sup>129</sup>

Mas, para evitar que o público desavisado pudesse tomar as festividades como qualquer coisa de convencional, o jornal reitera o caráter diferenciado da ocasião, publicando na continuação desta mesma matéria outra descrição dos vôos de Cicero em Campinas, extraídas do “Estado...” do dia 22. Descrição quase idêntica àquela publicada alguns dias antes, mas como sempre descreve o que não pode ser referenciado, que não pode ser reclamado à memória individual ou coletiva e que, até este momento, pertence ainda ao lugar da imaginação.

E as imagens ainda teriam de esperar um pouco mais para ganhar as cores e sons da realidade presenciada, pois “devido ao mal [sic] tempo que fez sabbado e domingo, Cicero adiou seu vôo para quarta-feira, ás 4 ½ da tarde”.<sup>130</sup> Enquanto isso, ele o seu mecânico, Marcel Prévost, inspecionaram as obras de terraplanagem no campo do “Jockey Club”, onde também estavam sendo levantados o hangar para o aeroplano e as tribunas de honra para “Os srs. Presidente do Estado, secretarios, prefeito, general inspetor da região, commandante e officialidade do exercito, da polícia, da guarda civil, do corpo de bombeiros e da guarda nacional,”<sup>131</sup> convidados estes que não teriam de

---

<sup>128</sup> AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 de mar. 1914. p.1.

<sup>129</sup> CICERO deve chegar hoje. **Diario da Tarde**, Curitiba, 27 de mar. 1914. p.1.

<sup>130</sup> AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 30 de mar. 1914. p.4.

<sup>131</sup> Id.

pagar os 4\$000 por pessoa (arquibancadas), 2\$000 (gerais) ou 15\$000 (veículo para quatro pessoas), cobrados à assistência. Estes ingressos para o espetáculo estariam à venda no “Louvre” que “exibiu hontem em uma de suas ‘vitrines’, um engenhoso aeroplano, que continua em exposição e tem sido muito apreciado”.<sup>132</sup>

Convidado de honra da cidade, Cicero passava o tempo entre visitas às autoridades locais e passeios de carro até a Serra do Mar e a Estrada da Graciosa, no carro do presidente da comissão que arranjara a sua vinda, o Dr. Alencar Piedade. Em sua homenagem, ainda seria cunhada uma “medalha de ouro, trabalhada na casa Raeder”<sup>133</sup> que traria os nomes do aviador e de todos os membros da comissão,<sup>134</sup> cujo prestígio na época, intransferível à posteridade, adquire contornos quase histriônicos pelo provincialismo de que nos fala tão eloqüentemente. A casa Raeder, é anunciado mais tarde, “resolveu nada ganhar na medalha (...) a comissão entrará unicamente com a metade do seu valor que é de 400\$000”<sup>135</sup> e que ficaria exposta na vitrine da loja, na R. XV de Novembro, até ser entregue ao aviador no domingo, dia 8 de março.

A descrição das homenagens continua, e merece esse resgate pelo que tem de peculiar quando comparada com episódios semelhantes, porém relacionados com outro objeto tecnológico: o balão aerostático. Nos dois momentos de encontro com aeróstatos pelos quais Curitiba havia passado<sup>136</sup> não há tais arroubos por parte da cidade, ainda que as circunstâncias sejam em tudo semelhantes: trata-se novamente de uma apresentação de caráter quase circense, onde a aeronave aparece como objeto central numa performance de picadeiro à qual o público é chamado a comparecer, valendo lembrar que:

...quem ficar na cidade, de nariz para o ar, á espera de que o aeroplano surja no ar, levará um legítimo logro ; Cicero vae voar no Hyppodromo para os espectadores que lá comparecerem, não pretendendo vir á cidade.

Quem quiser ver o aeroplano e a aviação, muna-se de um ingresso n’ “O Louvre” e vá amanhã, ao Jockey Club, ás 4 ½ horas da tarde.<sup>137</sup>

Curiosa afirmação, contrária àquela que os mesmos periódicos estampavam acerca da ascensão malograda de Maria Aída e que permite denotar uma clara mudança de papéis. Cicero aparece realmente como o “herói aviador”, é o “discípulo de Edu

---

<sup>132</sup> Id.

<sup>133</sup> Id.

<sup>134</sup> “Alencar Piedade, Augusto Rocha, Rubens do Amaral (proprietário do “Diario da Tarde”) Jacob Weis, Flavio Macedo, Joaquin Ammerico, Fido Fontana e Ildefonso Rocha.

<sup>135</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 de mar. 1914. p.6.

<sup>136</sup> No já citado ano de 1876, com o aeronauta Ceballos e, mais tarde, em 1905, com Maria Aída (ver a respeito: COSTA, Vidal A.A. **Visões...** Op. Cit.)

Chaves”, o “homem maravilhoso e sua máquina voadora”<sup>138</sup> cujo feito, ainda antes mesmo de realizar-se, já merece incontestável celebração. Mais mesmo do que Ceballos havia sido na Curitiba do final do Império, Cicero Marques é hóspede da cidade, um herói laureado que vem demonstrar seus dotes incomparáveis mas que nem precisa fazê-lo, pois sua presença apenas já é suficiente para desencadear furor. Quase como se encarnasse desde o início o “cavaleiro do ar”,<sup>139</sup> e compartilhasse com o seu análogo medieval privilégios aristocráticos – futuro e passado indefinindo-se.

Mas o que justifica essa distinção? O que torna o aviador em personagem mais respeitável que o aeronauta? O que o qualifica para medalhas cunhadas em ouro e palanques presidenciais? Enfim, que valores alteram a escala diferente em que esses personagens, a rigor tão semelhantes, são julgados?

Talvez a forma da máquina esteja em questão. Ao contrário do aeróstato, objeto de aparência precária, onde o tecido é o elemento constitutivo por excelência, o aeroplano é perfeitamente reconhecível como máquina: construção rija, de formas definidas e dominada por um artefato mecânico (o motor) no qual todo o poder ascensional repousa, pela aparente mágica da hélice que ele põe em movimento. Outras distinções são menos reconhecíveis, como o custo... é preciso aqui reavaliar o que, de outro modo, parece evidente: apesar de sua aparência esfarrapada, um balão está longe de ser um investimento menor do que um aeroplano pois, além do globo propriamente dito,<sup>140</sup> é necessário o equipamento para a produção do hidrogênio. Devemos lembrar que, neste período, não se tratam de balões de ar quente, mas sim de globos fechados carregados com o inflamável gás hidrogênio, cuja produção dependia do uso de grandes recipientes carregados de limalha de ferro e água, onde se misturava ácido sulfúrico para recolher o gás que era então produzido pela reação. Devido ao perigo do seu manuseio, não se conservava hidrogênio previamente produzido em recipientes sob

---

<sup>137</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diário da Tarde**, Curitiba, 31 de mar. 1914. p.6.

<sup>138</sup> “Those magnificent men and their flying machines, or how I flew from London to Paris in 25 hours and 11 minutes”, filme de Ken Annakin, produzido em 1965 e inspirado em uma competição real entre aeroplanos realizada em 1910 e ganha (como no filme) pelo aviador americano Glenn Curtiss (representado no filme pelo imaginário Orvil Newton interpretado pelo ator Stuart Whitman). O tom nada sério nem por isso desqualifica esse *cult movie* que expressa de forma extremamente acurada (na maioria das vezes) o aspecto heróico-festivo e cômico-desastroso deste período da história da aviação. Naturalmente, o olhar de Annakin é, como o nosso, posterior, e não pode mais do que tentar traduzir as sensações daquele momento a um público que, muitas vezes, nem olha mais para cima quando ouve um avião passar. Nesse sentido, e numa dimensão muito menor, esta não deixa de ser uma obra análoga.

<sup>139</sup> *Knight of the air*, expressão genérica (às vezes *...of the sky*) com a qual costuma-se descrever a figura do piloto de caça, que só surgiria mais tarde, durante a I Guerra Mundial.

pressão (de resto muito difíceis de se fazer nesta época) e nem existiam fábricas de gases em toda parte (de pouco uso para as cidades de então, que ainda desconheciam a refrigeração), sendo necessário que cada aeronauta levasse consigo sua própria parafernália. Assim, os custos da aerostação eram de natureza diferente, não menor, que os da recém-nascida aviação. A primeira não podia ser uma atividade inteiramente solitária, dependendo de uma equipe e se prestando, portanto, à emulação mais acabada do modelo de exibição circense, ou melhor, de saltimbancos (tanto mais porque dispensava a preparação do terreno, podendo ser montada em espaço limitado).<sup>141</sup> Por sua vez, os aeroplanos eram relativamente menos desajeitados, fazendo uso de equipes muito menores (às vezes apenas um mecânico, como era o caso de Cicero Marques), mas dependendo de uma preparação prévia do terreno para garantir a segurança do piloto e da aeronave. Talvez seja essa a principal diferença perceptível naquele momento entre o aeronauta e o aviador: este é uma figura que concentra muito mais a sua visibilidade como herói... tal como o cavaleiro medieval e seus escudeiros, ele é o líder de um pequeno grupo cuja única função é preparar-lhe a montaria com a qual vai desafiar os elementos e da qual, ademais, ele tem completo controle, ao contrário da natureza imprevisível do balão aerostático. Este subia em linha reta, ao sabor dos ventos, para onde ninguém (muito menos o aeronauta) podia saber. O outro tomava as rédeas de seu destino, fazendo-se um símbolo muito mais eloqüente da autoconfiança de uma época que se negava a importar-se com o abismo para onde se dirigia, absolutamente convicta em sua capacidade de superá-lo. Por tudo isso as personagens não se confundem e o aviador é mais facilmente utilizável como imagem e desejável como símbolo.

Mas, no que se referia à execução, ambas as manifestações do sonho de voar dependiam, neste momento, de condições atmosféricas aprazíveis e, portanto, eram dadas a adiamentos. Por fim o memorável encontro entre o espectador ansioso e o fenômeno ainda pleno de originalidade teve lugar no dia 1<sup>o</sup> de abril daquele ano de 1914, talvez o último momento de ingenuidade diante do sonho de voar...

A chuva que impertinente e constante caíra sabbado e domingo, impediu que o intrepido aviador patricio Cicero Marques realizasse o vôo anunciado pra o dia 29.  
(...)

---

<sup>140</sup> Que era produzido com sedas caras e de difícil acesso, além de tudo cobertas com material impermeável (guta-percha).

<sup>141</sup> Tal foi o caso das duas exibições que Curitiba havia testemunhado, de Ceballos e Maria Aída, ambos vindos à cidade com pequenas caravanas.

Todos esperavam com ansiedade o grande dia, mas, decepção! a manhã de ontem, encoberta e chuvosa, fazia prever um dia de aguaceiro e o conseqüente adiamento do vôo. Felizmente, ao correr do dia a chuva foi cessando (...) até que pela uma hora o sol surgiu radioso. E logo boletins foram affixados ás portas das redacções: “Cicero voará infallivelmente, ás 4 ½”.<sup>142</sup>

Apesar do preço dos ingressos, de 2\$000 por pessoa para as gerais, ainda assim “os bondes partiam apinhados para o Hippodromo, todos os carros e automoveis transportavam gente para lá, sem cessar”.<sup>143</sup> A imaginação pode recriar as ruas desertas da cidade naquela tarde de quarta-feira que os periódicos nos descrevem, quando o delicado monoplano Bleriot XI<sup>144</sup> era preparado para levantar vôo no hangar improvisado no “Jockey Club”.

Ás 5, estavam as archibancadas e a pelouse repletas de povo. Compareceram o sr. Presidente do Estado, exma família, secretários, prefeito municipal, altos funcionarios, a “élite” curitibana e grande massa de povo.

Ás 5 horas, Cicero entrou para o seu “Bahiano”<sup>145</sup> e, após ligeiros preparativos, largou. O aeroplano deslisou na grama como uma grande andorinha, adquirindo velocidade, e, em frente ás archibancadas, alçou-se para os ares. A assistencia acompanhava com um interesse e emoção, a marcha do aparelho.

(...)

Instantes depois estive de volta, a uns 100 metros de altura, pela frente da archibancada. Uma salva de palmas saudou a passagem do intrepido viador [sic] que agradecia com o braço alçado, aos acenos.

(...)

E assim evoluiu Cicero, em diversas direções, ora passava entre as archibancadas, ora contornando-a, ora passando-lhe fronteiro, durante cerca de 30 minutos.

Então, aproximou-se Cicero para a “atterisage”: desceu repentinamente, com um arrojo que lhe valeu applausos, ergueu-se mais uns metros e pousou ao solo,<sup>146</sup> garbosamente.

Este fecho de ouro aos bellísimos vôos, entusiasmou a multidão que prorrompeu em aclamações ao bravo aviador, á aviação brasileira e ao Paraná.

Cicero, ao saltar do aparelho, foi carregado em triumpho até as archibancadas, onde foi cumprimentado...

(...)

Começou então a dispersar-se a multidão, enquanto o “Bahiano” era recolhido ao “hangar.”

E estavam bellos os arredores do prado: automóveis arfavam fonfoneando, carruagens partiam a trote, “sportsmen” partiam a cavallo, bondes saíam repletos e o povo enchia as ruas, trocando comentários.<sup>147</sup>

O jantar oferecido por Cicero naquela noite, no Grande Hotel Moderno, é noticiado na seqüência, assim como os brindes e saudações durante o “dessert” e o anúncio dos próximos vôos, incluindo aquele que será para a conquista do prêmio

---

<sup>142</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 2 de abr. 1914. p.1.

<sup>143</sup> Ibid.

<sup>144</sup> O mesmo tipo de aparelho com o qual o próprio Louis Bleriot havia atravessado o Canal da Mancha, um dos mais populares aeroplanos do período (ver cap. 1).

<sup>145</sup> Era hábito batizar aeroplanos com toda a seriedade de uma cerimônia naval, se não com os mesmos rituais.

<sup>146</sup> Provavelmente um rápido *stall*, isto é: uma perda de sustentação que nada tinha de arrojo, mas sim de perigosa. Comum em aparelhos com tão pouca potência como o Bleriot 11 (ainda mais por ser monoplano) este tipo de problema foi responsável (na verdade ainda o é) por inúmeros acidentes no momento do pouso.

instituído pela prefeitura. Mas a noite de Cicero na cidade seguiria adiante, com pelo menos mais uma saudação merecedora de menção:

Ao finalizar o primeiro acto da “Filha do Forçado”, entrou ao “Mignon” o arrojado aviador, acompanhado por alguns amigos, sendo alvo duma calorosa manifestação da parte do publico que enchia a sala.

O sr. Zorda<sup>148</sup> sahiu ao proscenio, dizendo que iria saudar o valente aviador patricio interpretando o sentimento de todos os que enchiam aquella sala.

Diz que não saudava o brasileiro porque os conquistadores do ar são como as aguias não tem patria, atravessam as fronteiras, passam os continentes por sobre a terra que os admira.<sup>149</sup>

Um detalhe não deve passar despercebido: de toda a matéria, que ocupou um terço da primeira página do jornal, apenas uns poucos parágrafos são dedicados à descrição do vôo propriamente dito. Mais do que qualquer outra coisa, a notícia era o acontecimento em sua dimensão anterior e posterior ao vôo de Cicero. Há ainda uma curiosa distância tomada pelo repórter, que não se aproxima para colher as impressões do aviador, fazendo sua voz calar-se no momento de seu ato,<sup>150</sup> o que só acentua suas características como personagem. Seu silêncio rouba-lhe mais um pouco de sua humanidade, conferindo-lhe a altivez daquele de quem se fala, mas que permanece em silêncio enquanto é homenageado. Não estão necessariamente conscientes todos os envolvidos neste pacto de idolatria; a própria configuração do ato de voar é em parte responsável por este distanciamento que aflige ou beneficia o aviador em seu aeroplano, em detrimento do aeronauta em seu balão. O primeiro, por depender de uma larga área livre onde o aparelho levantará vôo, realiza um imediato distanciamento em relação ao público, aumentando ainda mais a aparência solitária do piloto, já anunciada pela sua reduzida equipe. Ademais, a ascensão silenciosa de um aeróstato é muito mais apropriada para permitir o registro da eloquência do aeronauta, do que a barulhenta ignição de um motor o é para o aviador. Assiste-se, assim, à fixação de um padrão que, do “Flyer” dos irmãos Wright ao “14 bis” de Santos Dumont, toma forma em torno da figura do cavaleiro-do-ar e do mecânico-escudeiro.<sup>151</sup> Mas, se nada mais houvesse para

---

<sup>147</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 2 de abr. 1914. p.1.

<sup>148</sup> Achile Zorda, artista italiano que estava, na ocasião, trabalhando no “Mignon”.

<sup>149</sup> Id.

<sup>150</sup> Ao contrário do que ocorrera com Ceballos, em 1876.

<sup>151</sup> A rigor, este continua inalterado, pelo menos no que diz respeito à aviação de caça, tanto nas forças aéreas quanto em suas correlatas navais. A despeito de uma tecnologia que ameaça hoje transformar o combate aéreo em um mero trocar de identificações por sensores e apertar de botões, ainda mantêm-se a mesma relação de associação simbólica entre a solitária e heróica figura do piloto e de sua equipe de terra, com aquela que outrora houve entre os membros das ordens de cavalaria e seus ajudantes – apenas a montaria mudou, mas até mesmo a riquíssima tradição de decoração é conservada intacta.

conferir um impacto próprio à pessoa de Cicero Marques, restaria ainda o ineditismo do vôo para esta cidade onde ele se apresentara:

A chronica pensa, e com ela o sr. Toda-a-gente, um cavalheiro que tem o faro especial para saber se isto é interessante ou aquilo é sem sabor, – que o acontecimento culminante da hebdomada foi o vôo de Cicero Marques. Não só porque a aviação é hoje em dia uma grande cousa, mas porque Coritiba experimentou uma sensação nova, e porque o destemido paullista l’ha proporcionou duma maneira galharda.

O seculo XX é o seculo da telegraphia sem fios e da aviação. Não sei se porque não possúo uma imaginação escaldada e vidente como a de Julio Verne, mas o caso é que não posso conceber que ainda se façam nestes 86 annos descobertas mais importantes que essas duas.<sup>152</sup>

Essa confissão é seguida de exemplos, tais como o da “quadratura do círculo” ou da “pedra filosofal”, que servem para tornar mais clara a importância destas duas invenções para o autor: “Aquelle (o telégrafo) é mais espantoso e está sendo muito mais útil. Este (a aviação) é, no entanto, muito mais bello”.<sup>153</sup> Essa beleza seria repetida muitas vezes nas próximas semanas, recebendo o vôo propriamente dito um espaço cada vez maior nas descrições sobreviventes, guardadas nos periódicos locais...

Confirmaram-se as nossas previsões: Cicero Marques, em suas ascensões de hontem,<sup>154</sup> excedeu de muito o que já havia praticado quarta-feira. (...) Às 17 horas, Cicero subiu para o seu aeroplano e, promptos os últimos preparativos, deu o impulso inicial. O “Bahiano” deslizou na grama um pouco em diagonal para apanhar bem o vento, e lançou-se ao espaço.

Subiu rapidamente rumo do Matadouro, onde levantou uma assustadiça rovida [sic] de corvos, espantados com o que elles talvez supunham era o rei dos corvos... De volta, fez uma evolução por cima do prado e rumou para a cidade, em direção ao Batel e daí para o Alto do São Francisco.

Dirigiu-se então para a Cathedral e, com grande perícia, contornou de cerco as torres.<sup>155</sup>

A descrição prossegue em detalhes, acompanhando o vôo até o final, bem como as saudações a Cicero na tribuna do “Jockey Club” e também “a segunda série de evoluções, umas nas nuvens, outras rentes ao sólo, em rectas longas e em curvas arriscadas, arrancando palmas e vivas”. Desta feita, o prefeito Cândido de Abreu “estava na praça Tiradentes (...) certificando-se que elle preencheu as condições exigidas para a disputa do premio instituido pela prefeitura”.. Para o constrangimento do articulista do “Diario da Tarde”, o prêmio era “...de um conto de réis, o que é muito pouco, não há negar”.<sup>156</sup>

No dia seguinte, Cicero seria homenageado com um “pic-nic” no parque do Internacional Foot Ball Club. Mas, o que se pode reconhecer por um artigo do dia 8 é

---

<sup>152</sup> CHRONICA da semana. **Diario da Tarde**, Curitiba, 4 de abr. 1914. p.1.

<sup>153</sup> Id.

<sup>154</sup> Como sempre, é curioso o uso da expressão “ascensão” para referir-se à decolagem de um aeroplano, demonstrando a sobrevivência de uma terminologia e o seu emprego fora do contexto como uma ocorrência comum no contato com novas tecnologias.

<sup>155</sup> AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 6 de abr. 1914. p.3.

<sup>156</sup> Id.



que, apesar das homenagens e do grande acúmulo de público, o retorno deixou algo a desejar:

Coritiba deve acorrer amanhã em peso, ao Jockey Club, por dois motivos: realizar-se-á uma festa cheia de atractivos e será uma compensação merecida pelo bravo aviador brasileiro que ora nos visita e a cujas ascensões tão pouca gente tem concorrido.

Do programa fazem parte: como principal atractivo: vôos de aeroplano, em que Cicero promete proezas novas, e mais dois bellos pareos de “cracks” paranaenses, uma corrida de motocyclettas e outra de automoveis e um match de foot-ball.

Com tanta coisa, é de esperar-se que não presenciemos mais o ridiculo espectaculo de rapazes que se têm em boa conta e familias que se consideram distinctas, assistirem aos vôos... do lado de fora da cerca.<sup>157</sup>

O que se percebe aqui não é o desinteresse, mas sim um limite mercadológico: por necessidade uma atividade irrealizável dentro de um espaço restrito, o vôo (seja de um balão ou aeroplano) não pode ser conscrito ao alcance visual de um público pagante. Inevitavelmente, a pretensão de converter esse tipo de espetáculo em um empreendimento bem sucedido vai encontrar sempre essa dificuldade. Somente quando, nas décadas seguintes, a sofisticação e o tamanho das apresentações atingiram proporções muito maiores (como ocorreria com as corridas de aviões e depois nas grandes feiras aéreas capazes de atrair um público pagante de outras regiões),<sup>158</sup> tornou-se viável este tipo de empreendimento. Também em Curitiba, neste momento de primeiro contato, tornou-se necessário expandir imediatamente o conceito do evento, englobando já elementos de toda a sorte de “modernismo” tecnológico e complementando tudo com um jogo de futebol.<sup>159</sup> Infelizmente, o “festival em homenagem ao aviador Cicero Marques”<sup>160</sup> não contaria com o mesmo, visto que,

---

<sup>157</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 8 de abr. 1914. p.3

<sup>158</sup> Várias taças surgiram depois da I Guerra Mundial mas, à princípio, verificou-se apenas a multiplicação de apresentações causadas pelo número de aparelhos, que tornou-se tão grande a ponto da propriedade de um deles não depender mais do que de recursos suficientes para uma precária manutenção (a maioria não fazia mais nem uso de um hangar, improvisando em velhos seleiros – daí o nome destes pilotos: *barnstormers*, isto é, invasores de seleiros). Estes *daredevil pilots* (pilotos endiabrados) faziam apresentações em velhos Curtiss Jenny (avião de treinamento que, durante a guerra, foi produzido aos milhares, mas que tornou-se inútil depois do desarmamento, sendo vendido por poucos dólares como saldo de guerra. Embora se apresentassem como “ases” (e muitos, na verdade, o eram) eles ainda podiam conhecer o mesmo tipo de dificuldade experimentada por Cicero Marques em 1914, em Curitiba. No caso dos ex-pilotos de caça desempregados depois da guerra, o caráter circense de suas apresentações era ainda mais visível pela sua temeridade (andar entre as asas do biplano, sem proteções de qualquer tipo, estava entre os mais básicos de seus feitos). Mas, depois de recolher a fêrea do dia, era comum verificarem que a maior parte do público resolvera assistir sem pagar, forçando-os a vender a oportunidade de voar, por alguns dólares, à sua empedernida audiência.

<sup>159</sup> Na página 4 do mesmo número do “Diario da Tarde”, encontra-se a chamada para o respectivo evento, esclarecendo que o “match de foot-ball” seria em benefício de Cicero Marques, dando margem à especulação de que o mesmo, ou a “comissão” que o havia trazido, estivessem bem pouco satisfeitos com o arrecadado até então.

<sup>160</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 de abr. 1914. p.3

depois das demais atrações, falhou-lhe o motor do Bleriot no momento da decolagem, terminando o grande evento em decepção.

Cicero ainda permaneceria algum tempo em Curitiba, concedendo uma entrevista ao “Diário da Tarde”, publicada na edição de 13 de abril. Meio a contragosto, nesta entrevista a sua voz ganha contornos mais humanos... “Foi o Edu’ (Chaves) que me meteu isso na cabeça (...) aconselhou-me a fazer o curso de piloto, aproveitando as benesses do governo. Foi o que fiz e eis como cheguei a aviador”.<sup>161</sup> Declarações como essa pouco fazem para manter a imagem mítica com a qual tais personagens são envolvidos, talvez tivesse feito melhor evitando a quebra do encanto, o que, segundo o autor da entrevista, ele chegou mesmo a tentar: “Cicero é modesto, não gosta de réclame: quando lhe dissemos ao que íamos (entrevistá-lo) quasi nos poz fóra do hotel... Depois de alguns rodeios e feita a promessa de não publicarmos as suas palavras...”<sup>162</sup> Chega a ser ingênua a forma como o repórter revela sua pequena desonestidade, como uma criança confessando uma “mentira branca”, ou talvez como quem não tem noção da natureza mesquinha e simplória da sua tática, pensando em si como a um verdadeiro estrategista capaz de manobrar seus adversários ao seu bel prazer. Em ambos os casos o que se revela é uma pretensão pouco substanciada, mas felizmente o estratagema teve êxito, logrando permitir-nos um vislumbre do olhar de um “conquistador dos ares”:

Sobre a aviação...

– Dizer o contrário é faltar com a verdade. O ar não tem mais segredos. Uma viagem através do oceano aéreo não é mais perigosa que sobre o Atlântico ou o Pacífico. Há desastres, mas isso é a coisa mais natural do mundo.

Sobre o uso militar do aeroplano...

– O aeroplano fazendo observações de terreno e sendo quasi inatingível, fará com que os combates sejam rápidos e menos sanguinários, pois o exercito, vendo as suas posições conhecidas, não se esforçará numa resistência inútil.<sup>163</sup>

---

<sup>161</sup> A AVIAÇÃO em Curitiba. **Diário da Tarde**, Curitiba, 13 de abr. 1914. p.1.

<sup>162</sup> Id.

<sup>163</sup> Sem dúvida! Mas, conquanto o pareça, está não é apenas a afirmação categórica de uma pessoa ingênua, que desconhecia os mais básicos preceitos de estratégia. É uma idéia que nos fala não apenas das convicções de uma época que ainda não tinha visto no que se transformaria o aeroplano, mas também de idéias muito mais contemporâneas. Na verdade, a base desse conceito não é a inocente percepção de que a aviação só seria usada para o reconhecimento, mas sim a idéia de que uma tecnologia (e em particular esta tecnologia, a aeronáutica) tornaria a guerra obsoleta. Tal idéia continua tão intacta agora como naquele dia de abril de 1914, poucos meses antes de Cicero (e outros como ele) presenciarem quão menos sangrentos se tornariam os combates. Por incrível que pareça, as mesmas afirmações estão nos relatórios que justificam os gastos militares para a construção dos novos super-caças *stealth* F-22 – de que eles tornarão a guerra uma experiência tão fútil para o inimigo que este se renderia sem lutar. O mesmo também já fóra dito dos bombardeiros do SAC (*Strategic Air Command*) que levaram adiante este conceito de dissuasão a custos astronômicos, principalmente depois que, além de aviões, esta divisão do

Ou ainda sobre as condições da aviação no Brasil...

– Está agora no começo, mas podemos dizer, sem receio de futuros desmentidos, que será um país onde este ramo da sciencia humana terá um largo desenvolvimento attento ao entusiasmo porque toda parte lavra. Na escola de S. Paulo em que eu sou mestre piloto e o Edu’ director, há já matriculados 40 alumnos e ella não foi sequer inaugurada.<sup>164</sup>

Depois de mais um vôo, realizado em beneficio da Maternidade, no dia 21 de abril (dia de Tiradentes), em uma festa que, desta vez, reuniu o “que há de fino na alta sociedade coritibana, notando-se uma assistência como poucas...”<sup>165</sup> para presenciar novamente as evoluções do “Bahiano” e de seu piloto que, à essa altura, já tinha dia marcado para apresentar-se em Ponta Grossa.

Mas a matéria em que esta festa viu-se registrada nas páginas do “Diario da Tarde” serviu também para registrar um momento de mudança: a forma imaginária do aeroplano, sua imagem de frágil desafiador do ar, ganharia uma nova faceta, igualmente entusiasmante, com a possibilidade de um inimigo mais tangível:

Cicero, desejando contribuir como patriota para a pacificação dos fanaticos, ofereceu seus serviços ao general Ferreira Abreu.

O sr. Capitão dr. José Osorio, chefe do estado maior desta brigada, telegraphou hontem ao sr. marechal presidente da Republica transmitindo o offerecimento dos serviços de Cicero Marques. (...)

Será a primeira vez que no Brasil se utilizará a aviação para o serviço do exercito.<sup>166</sup>

Não seria dessa vez, no entanto, que o Brasil se anteciparia aos Estados Unidos, por alguns meses que fosse. No dia 11 de maio, Cicero divulga outro comunicado, explicando:

Tendo-me offerecido ao general Mesquita para proceder a reconhecimentos aereos nos campos em que as forças legaes operam contra os fanaticos nos Estados do Parana e Santa Catharina, tive o prazer de ver meu offerecimento acceto por aquelle illustre militar. Não dispondo de máquina suficientemente possante, solicitei do Aero Club (do Rio de Janeiro)<sup>167</sup> me concedesse uma de 80 cavallos. Tive o desprazer de ver o meu pedido repellido. Com excepção do pagamento ao mechanico, nenhuma outra vantagem eu pedia. E assim o Aero Club que devia animar e fomentar a aviação no Brazil, negou-me um auxilio patriotico, preferindo os voos gallantes pela Avenida Central áquelles em que eu ia, arriscando a minha vida, poupar a de muitos bravos soldados do nosso exercito. Basta, o publico comentara [sic] o caso.<sup>168</sup>

---

poder militar americano ganhou também o controle de todo o seu arsenal de mísseis balísticos intercontinentais.

<sup>164</sup> A AVIAÇÃO em Coritiba. Op. cit., id.

<sup>165</sup> A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 22 de abr. 1914. p.3.

<sup>166</sup> Id.

<sup>167</sup> O Aero Club Brasileiro, fundado em 1911, como “sociedade de estímulo à navegação aérea” e tendo como primeiro presidente o almirante Carlos de Carvalho.

<sup>168</sup> OFFERECIMENTO de Cicero Marques para voar em Caraguatá. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 de mai. 1914. p.4.

Seria pura especulação dizer que, talvez, o “Aero Club” não tivesse a mesma opinião otimista de Cicero quanto ao uso da aviação como forma de abreviar os conflitos. A esta altura, o uso militar da aviação, tanto para reconhecimento como para bombardeio, já havia se consolidado taticamente e, até mesmo na república brasileira, o mesmo já começava a marcar presença como possibilidade. Mas isso não se configura como conhecimento privilegiado de olhares posteriores, sendo muito bem documentado para os leitores do “Diario da Tarde” ainda durante os dias das primeiras apresentações de Cicero Marques em Curitiba. Em matéria do dia 14 de abril, um novo personagem torna-se conhecido para os *sportsmen* locais e outros entusiastas pela aviação. Seu nome, Ricardo Kirk, é revelado já no subtítulo, onde o leitor é informado de sua recente chegada da Europa “onde fora encarregado (...) de comprar material para a Escola de Aviação que aquella associação (o Aero-Club Brasileiro) vae installar aqui no Rio”.<sup>169</sup> Extraída do periódico carioca “O Imparcial”, a matéria foi publicada pouco depois da entrevista de Cicero Marques, contendo também uma entrevista com o “aviador militar”, como Kirk é denominado. No entanto, antes convinha informar o público leitor:

Como se sabe, o Aero-Club é uma instituição fundada por um punhado de officiaes dos mais distintos do nosso exercito e armada, de fins puramente moraes, quaes sejam o de despertar, no nosso paiz, o gosto da aviação, estimular-lhe os progressos, formar aviadores e conferir “brevets” e premios de aviação.

Esta incorporado, provisoriamente, á Confederação Internacional de Aeronautica, incorporação essa que será definitiva depois do reconhecimento da assembleia dos delegados dos varios institutos de aviação das diversas nações, que se realiza todos os annos em novembro.<sup>170</sup>

Em nada surpreende que, no ano de 1914, tal reunião não tenha ocorrido. Mas o momento da entrevista é ainda o do entusiasmo de um nascimento, quando os primeiros aparelhos da instituição chegam da Europa

...tres aparelhos de instrução monoplanos e dois aparelhos de velocidade; um para transporte de passageiros, para todas as provas da aviação, e outro para “trenar” [sic] alumnos que já tenham feito o seu tirocinio escolar. Todos esses aparelhos são do typo Morane-Sauni (Morane Saunier).<sup>171</sup>

Embora a entrevista seja longa, o aviador é lacônico em suas respostas, o que é explicado pelo repórter que nos informa que ele está “accabrunhado pela morte de um filho, no dia mesmo da sua chegada”.<sup>172</sup> Um detalhe curioso pois, como se verá mais adiante, o nome de Kirk não será muitas vezes citado sem que a ele esteja associado

---

<sup>169</sup> A AVIAÇÃO no Brasil. *Diario da Tarde*, Curitiba, 14 de abr. 1914. p.3.

<sup>170</sup> Id.

<sup>171</sup> Id.

<sup>172</sup> Id.

alguma tragédia. O nome deste personagem só será revisitado pelos jornais paranaenses em um outro momento, quando já não se falava mais de pitorescas apresentações de aeroplanos nos prados nos arredores da cidade e quando prados semelhantes por toda a Europa estavam vendo mais atividade do que jamais antes viram em sua história.

## 2. 2 – AÇÃO DESNECESSÁRIA

O entusiasmo que tomava conta do mundo, no início da Grande Guerra, uma luta que iria consumir dezenas de milhões, pode ser bem resumido nas palavras de um correspondente brasileiro na Europa, José Antonio Nogueira, que descreveu em um artigo o clima de Londres no dia da declaração de guerra à Alemanha:

As horas que acabamos de viver até o momento (...) foram as mais intensas e emocionantes de nossa existência.

Os agrupamentos eram cada vez mais numerosos nas proximidades do Parlamento, em frente ao Palácio de Buckingham em volta à coluna de Nelson, em todo o espaço de Trafalgar Square.

(...) Acharo-nos como depois de uma noite de insomnia... (...)

À primeira hora da tarde, Mr. Asquith faz na Camara uma declaração sensacional : a Inglaterra dirigiu um “ultimatum” à Alemanha (...) se a resposta não for satisfactoria, a declaração de guerra far-se-á imediatamente. (...) E o governo apodera-se de dois superdreadnoughts que eram destinados à Turquia...<sup>173</sup> (...) A affluencia do povo é enorme (...) Trafalgar Square é um oceano de cabeças anciosas. (...)

O Papa Bento XV (...) vae agora convergir seus esforços para a concordia universal. (...) Entretanto, o seu gesto inspirado (...) toda a sua bondade (...) nada mais representarão que um vão esforço.

Nós chegámos ao ponto culminante da vida humana. Se até agora não conseguimos a perfeição absoluta, jamais a obteremos. As raças se foram abastardando o physico perdeu a sua beleza primitiva, o character deixou de ter aquella inteireza rija que indica os homens de bem e os homens fortes. Os deuses foram desaparecendo da face da terra. (...) Ficou, apenas um, dominando os céos e dominando o mundo.

Esse mesmo, porém, não resistiu ao embate. Os altares resplendentes de ouro (...) o poder de absolver as culpas (...) nada disso oppoz um dique ao gesto louco de devastação que, de onda mansa, se transformou em oceano rumoroso.<sup>174</sup>

Um espírito escatológico anima as palavras do repórter, como se realmente ele, e todos os demais, soubessem que o caso era aquele que estavam presenciando naquele momento.

O anoitecer estava esplendido. O céu estava claro, de um azul esverdeado. A Lua cheia côm de ambar, parece imóvel e contemplava. A torre oeste do Parlamento ergue-se altiva, no meio do derradeiro ouro da tarde. E como as brazas do crepusculo se extinguem, a bandeira vermelha<sup>175</sup> que tremula no cimo da torre parece descorar suavemente.<sup>176</sup>

---

<sup>173</sup> Como sempre, não podia deixar de ser notado este ato, envolvendo o ex “Rio de Janeiro”, então “Sultan Sulleyman I”, por sua importância simbólica.

<sup>174</sup> A CONFLAGRAÇÃO europeia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 15 de set. 1914. p.1.

<sup>175</sup> Sinal de guerra.

<sup>176</sup> Id.

E, enquanto anuncia-se que até mesmo deputados socialistas exonerados, como o Dr. Karl Liebnecht,<sup>177</sup> estavam pedindo permissão ao Kaiser para poderem alistar-se no exército e lutar contra os inimigos da Alemanha,<sup>178</sup> o Contestado infiltra-se novamente na primeira página por intermédio dos primeiros incidentes resultantes da tentativa de empregar a nova tecnologia da aviação na campanha militar.

Com muito esforço e sacrifícios conseguiu o ministerio da Guerra, graças á boa vontade dos aviadores Kirk e Darioli, organizar uma pequena esquadilha de aeroplanos para auxiliar o serviço de exploração da expedição que está sendo organizada, afim de destroçar os fanaticos que assolam os Estados do Paraná e Santa Catharina. Pela primeira vez o nosso paiz iria empregar (...) aeroplanos em operações militares. Os reconhecimentos que elles iriam fazer (...) viriam facilitar sobremaneira a delicada e arriscada missão da expedição Setembrino.

Entretanto a incuria da actual administração da Central (do Brasil) não permittiu que o material chegasse ao seu destino.

No dia 27 seguiram em trem especial os aeroplanos e mais accessórios necessarios á missão dos aviadores Kirk e Darioli, sem que a composição desse comboio obedecesse a certas precauções indispensáveis. (...)

Em caminho, uma fagulha da machina caiu sobre a gasolina (...) incendiando todo o material e o proprio comboio.<sup>179</sup>

Acusando ainda a administração da “Central” de negligência e tentativa de encobrir o acidente, o “Diario da Tarde” dá detalhes dos aparelhos danificados e do tamanho do prejuízo: “Um aeroplano, de 90 cavallos, ardeu completamente. Esse aparelho era do valor de 22:\$003”.<sup>180</sup>

Mas a notícia não dá maiores detalhes quanto às circunstâncias da contratação dos aviadores para executar o reconhecimento aéreo, tal como havia sido planejado por Cicero Marques no início daquele ano. Além do desinteresse do “Aero Club” em fornecer os aviões, do qual nos falara Cicero, houve também, da parte do ministério, uma recusa formal ao pedido feito pelo general Carlos de Mesquita, que assumira o comando da expedição em 16 de abril daquele ano:

...me dirigi ao sr. Ministro da Guerra, secundando o pedido do jovem e arrojado aviador patricio; mas a resposta que obtive foi desoladora. O sr. Ministro negara o seu apoio á ideia de semelhantes reconhecimentos por via aerea, por julgar improficua e contra-producente a utilização de aeroplanos na vasta zona de operações do Contestado.<sup>181</sup>

---

<sup>177</sup> E também, no outro extremo ideológico (e no outro lado do conflito) príncipes brasileiros exilados, como os filhos de D. Gastão d’Orleans, Conde D’eu, que conseguiram junto ao Rei da Inglaterra permissão para se alistarem nas fileiras dos aliados (NOTÍCIAS da guerra. **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 de out. 1914. p.2.), um episódio que recorda outro semelhante, ocorrido com o filho de Napoleão III, que também buscara alistar-se no exército britânico, durante as “Guerras Zulu”, proibido que estava pelo exílio de servir à própria pátria – em uma ironia histórica dificilmente superável, este herdeiro do legado dos Bonaparte, iria morrer em batalha, nesta guerra contra a distante nação tribal africana, em defesa do império que fôra o grande obstáculo militar e político à dominância de sua própria dinastia.

<sup>178</sup> A CONFLAGRAÇÃO europea. **Diario da Tarde**, Curitiba, 30 de set. 1914. p.1.

<sup>179</sup> OS BANDOLEIROS. **Diario da Tarde**, Curitiba, 02 de out. 1914. p.1.

<sup>180</sup> Id.

<sup>181</sup> PEIXOTO, Demerval. **Campanha do Contestado**. Curitiba: Clichepar, 1995.

Mas, em setembro, os exércitos em luta na Europa já estavam conferindo ao uso do reconhecimento aéreo a pátina de respeitabilidade que talvez lhe faltasse alguns meses antes. Além disso, outros elementos poderiam estar em jogo, como o orgulho do exército, que poderia sentir-se compelido a recusar o oferecimento de um civil, ou ainda o prestígio do general Setembrino de Carvalho, futuro comandante da campanha.

Desde agosto com o início da “Grande Guerra”, uma nova secção, “A Conflagração Europeia”, havia tomado o centro das atenções e relegado o Contestado às páginas internas do periódico, em pequenas notas dispostas depois da secção “Telegrammas”, também dedicada a registrar os acontecimentos europeus. Passou, portanto, despercebida a nomeação do general Setembrino para o comando da XI Região Militar e, conseqüentemente, da campanha do Contestado. Tendo assumido em 16 de setembro, o general enviou no mesmo dia os serviços do aviador, e militar, Ricardo João Kirk, como pode ser lido no seu relatório ao Ministro da Guerra:

...era preciso reconhecer. Era preciso sobretudo assinalar a existência e posição dos reductos, operação facilima para aviadores adestrados e vallentes.

Lembrei-me então da Escola de Aviação e do tenente Ricardo Kirk, a quem tocara a primazia de inaugurar na América, em operações de guerra, o delicado serviço de explorações aéreas.

Pedi ao Sr. Ministro (16 de setembro), expondo-lhe estas razões; e três dias depois recebia um telegrama seu, comunicando a partida daquelle official com o material necessário á tarefa que se lhe exigia.<sup>182</sup>

Kirk, por sua vez, pediu a ajuda do amigo e antigo professor Ernesto Dariolli, que lhe ensinara a pilotar aeroplanos em 1912. A partir de então, já como 2º tenente, ele passou a realizar viagens para a Europa a fim de conseguir aparelhos para o “Aero Club Brasileiro” e também participou das tentativas de fundação da “Escola Nacional de Aviação”<sup>183</sup> da qual acabou se tornando o diretor, sendo Dariolli o primeiro piloto. Sua incorporação ao esforço de guerra (no Contestado) em setembro, pegou-os em meio aos preparativos para colocar sua escola propriamente em atividade, e ambos tiveram de juntar-se ao 58º Batalhão de Caçadores e acompanhar o transporte de seus aparelhos para a região em conflito.

Somente então, e devido ao desastre ocorrido no caminho, é que esta nova forma potencial do uso da aviação, nova pelo menos no que referia ao Brasil e ao Paraná, consegue abrir espaço na primeira página do “Diario da Tarde”. Mas, se as notícias do

---

<sup>182</sup> THOMÉ, Nilson. **A aviação militar no Contestado**. Caçador: Imprensa Universal, 1985/86. p. 46.

<sup>183</sup> Um empreendimento dificultado pelo Ministério da Guerra, cuja “Escola Brasileira de Aviação” contribuía para dividir os parques recursos disponíveis na época.

acidente tiveram destaque, nem por isso foram necessariamente precisas. Vejamos o que nos informa Demerval Peixoto:

Um trem especial conduziu todo o material e aviadores que seguiram pela Central do Brasil, para S. Paulo a alcançar a São Paulo-Rio Grande até União. Os custos não foram medidos. Cinco aparelhos e dois aviadores; um Marane-Saulier [sic],<sup>184</sup> motor “Le Rhone” 80 HP, (sete horas no ar), um Bleriot-Sit, motor “Gnôme” 80 HP, (seis horas no ar), que eram do Aero-Clube; dois Marane-Saulier [sic], dando um “Para-Sol”<sup>185</sup> 90 HP, e um “biplace” 60 HP, que pertenciam ao Ministério da Guerra. (...)

Logo em viagem na Central do Brasil, entre Pombal e Saudade, uma fagulha transmitiu o indêndio a duas das aeronaves e avariou a terceira...<sup>186</sup>

Oficial do exército e participante do conflito, Demerval Peixoto nos oferece um relato mais preciso, mas ainda contemporâneo, dos eventos. No entanto, sua perspectiva, como militar, reduz o uso da aviação naquela guerra à medida de sua aplicabilidade e à extensão de seu sucesso, isto é... “Infelizmente, a aviação militar pela primeira vez intentada no Brasil, estava fadada a avolumar a soma dos sacrifícios para a debelação do erro dos tabaréus. Nenhum serviço a aviação pôde prestar”. A razão atribuída ao fracasso desta parte da expedição é a longa linha de suprimentos necessária ao funcionamento dos aparelhos, além da obrigatoriedade de “aplainar” os campos, preparando-os para servirem ao pouso e decolagem dos frágeis aparelhos. Enquanto isso, os dois aviadores retornaram ao Rio para tentar conseguir mais hélices sobressalentes e bombas transportáveis em seus aeroplanos, estas últimas um resultado da alteração de uma adição aos seus objetivos na expedição; deviam agora, não apenas efetuar reconhecimentos, mas também o bombardeio dos “reductos fanaticos”. Somente em janeiro de 1915, depois de mais de dois meses de atribulações e sem serem notados pela imprensa curitibana, tiveram início os vôos de reconhecimento, sem que com eles fossem feitos progressos de qualquer espécie no que se refere à coleta de informações sobre o “inimigo”. O olhar de Peixoto colore-se de um certo preconceito a partir de então:

Alguns oficiais pretenderam subir em companhia de Kirk; mas, nenhum conseguiu tamanha honra... (ele) escusava delicadamente a companhia de camaradas nas passeatas aéreas; tinha também mais prazer no uso das vestes de aviador que nos uniformes de tenente. Kirk só fardou-se depois da presença do comandante em União da Vitória.<sup>187</sup>

É na falta do rigor e da disciplina militar, assim como na incompetência como observador, que Peixoto aponta, então, as causas do fracasso aeronáutico na operação:

---

<sup>184</sup> Refere-se aos Morane-Saunier.

<sup>185</sup> Refere-se ao Morane-Saunier Type-L.

<sup>186</sup> PEIXOTO, Demerval. **Campanha**... Op. cit., p. 71.

<sup>187</sup> Ibid., p. 72.



Certa vez, a pedido do coronel Socrates, voaram os aviadores na direção do rio Timbó, em breve reconhecimento. Talvez pela extraordinária altura do voo, receando serem atingidos pelos jagunços, como confessava o tenente aviador, nada puderam adiantar. Quarenta minutos no espaço, e foi a única vez que o aparelho sumiu-se à vista de olhos desarmados.<sup>188</sup>

A sugestão de covardia, o supremo insulto para um militar, oculta uma importante informação, ao mesmo tempo que revela um preconceito – ela comunica a natureza específica do uso da aviação na ação da Expedição do general Setembrino, e também explica o seu fracasso. Nos campos da Europa os aeroplanos encontravam locais apropriados para pouso com muito mais facilidade, mas também eram dirigidos a uma ação que, embora similar, possuía diferenças fundamentais. O reconhecimento de um vasto agrupamento militar movendo-se em campo aberto é algo muito distinto da localização de uma coluna de revolucionários<sup>189</sup> em meio ao mato cerrado. Além disso, a tecnologia aeronáutica não apenas tinha um alcance muito restrito, mas também uma capacidade de navegação quase inexistente. Em uma região sem pontos de referência, o piloto de um aeroplano não teria como se localizar e, sem uma abundância de locais apropriados para pousar, corria o risco de uma morte que nada teria a ver com a ação do inimigo que tentava encontrar.

Mesmo na Europa as coisas não eram diferentes: até o fim da guerra o equipamento dos aeroplanos incluía apenas uma bússola e uns poucos instrumentos de vôo pouco confiáveis. Era mais comum aos pilotos identificarem sua velocidade por uma combinação da sensação do vento em seus rostos e ruído do motor, do que pelo uso de qualquer velocímetro. Quanto à localização, essa era obtida pela cuidadosa procura de pontos de referência no solo abaixo, usados como balizas a partir das quais a ida ao *front* e a volta ao campo de pouso de sua esquadrilha eram estabelecidos no plano de vôo, antes de qualquer avião decolar. Voando sem comunicação de qualquer espécie em aparelhos de madeira e pano, os pilotos praticavam mais uma arte do que uma ciência, o que era ainda mais verdadeiro naqueles meses iniciais do conflito, quando não havia realmente esquadrilhas organizadas e todas as operações aéreas estavam sobre o comando de autoridades conflitantes.

As críticas de Peixoto são legítimas no que refere à inutilidade da tentativa, principalmente pelos acontecimentos que se seguiriam. Mas são críticas pragmáticas

---

<sup>188</sup> Id.

<sup>189</sup> O mesmo tipo de dificuldade pôde ser sentido em uma outra guerra, no Vietnã, na outra metade do século XX, quando o uso maciço da aviação foi mostrado impotente diante de exércitos não convencionais, tanto no reconhecimento (inútil em meio à selva), quanto no bombardeio (apenas ocasionalmente eficiente).

que contribuíram para roubar à iniciativa do general Setembrino, e aos pilotos envolvidos, o seu derradeiro (apesar de dúbio) mérito. Os envolvidos na operação aeronáutica no Contestado foram participantes do momento em que essa linguagem estava sendo codificada em todo o mundo, e o seu privilégio (se assim pode ser chamado) foi o de utilizarem, pela primeira vez no mundo, a aviação no combate a uma guerrilha. Seus primeiros passos, as dificuldades que experimentaram, e as críticas feitas pela ortodoxia militar às limitações envolvidas neste tipo de operação, iriam ecoar ainda muitas vezes no decorrer do séc. XX. Mas elas deram-se no Contestado pela primeira vez, encobertas por um fracasso cuja culpa não lhes pode ser atribuída, tanto mais porque também este seria um acontecimento comum, a repetir-se com frequência e sempre em sítios que favoreciam seus inimigos na razão direta em que os prejudicavam.

Acrescentando outros problemas à já difícil tarefa de Kirk e Dariolli, a mudança de objetivos, resultante da mobilidade dos “fanáticos”, conduzia a uma extensão constante das demandas impostas à sua precária esquadrilha. Em matéria publicada no dia 19 de novembro, uma entrevista revela algo desta dificuldade:

...os aviadores deixaram bem clara a situação dos habitantes d’aquella região, que vivem sobressaltados com os continuos encontros de fanaticos.

A sua acção, auxiliando as forças federaes, tem sido “pequena”, restricta, devido ao local.

As observações de nucleos é difficilima por causa das florestas.

Em dous vôos puderam observar os aviadores aldeas de fanaticos mas sem que divisassem seus habitantes.<sup>190</sup>

Publicada em um periódico carioca e reproduzida no “Diario da Tarde”, esta “entrevista”, curiosamente, não contém citações propriamente ditas dos entrevistados, sendo apresentada como comentário acerca de suas declarações. Apesar dos inúmeros vôos, não há mais registros de suas atividades, possivelmente pela natureza inconclusa das mesmas, inadequada para fazer-se assunto neste momento em que os eventos produzidos pela guerra na Europa eram diariamente abundantes.

### 2. 3 – TRAGÉDIAS À DISTÂNCIA

Para dar conta, em seu espaço limitado, da crescente profusão de notícias relativas ao grande assunto que era entre as potências do velho mundo, a estratégia dos periódicos brasileiros estava sendo, a esta altura, a divisão de suas páginas em colunas

---

<sup>190</sup> PELA cidade. **Diario da Tarde**, Curitiba, 19 de nov. 1914. p.1.

diárias, cada uma destinada a apresentar notícias de fontes diferentes.<sup>191</sup> Em Curitiba, o jornal “Diario da Tarde”, por exemplo, tinha, além de “A Conflagração Europea”, que ocupava por vezes metade da primeira página, uma outra coluna junto da secção “Telegrammas”, intitulada “Telegramma do «Nachrichten Zeitung»” (voltada às notícias provindas da Alemanha). Assim, era mantida a população da cidade informada de ambos os lados do conflito, pelo menos na medida em que pudessem ser consideradas informativas as descrições na maioria propagandísticas, segundo as estimativas das quais não haveria vencidos, só vencedores. Além dessas fontes oficiais havia ainda um espaço, inicialmente denominado “Secção Especial”, que era aberto à publicação de pontos de vista relativos à guerra, de autorias diversas. A maioria dessas intervenções era francamente pró-alemã, incluindo traduções de textos de políticos e filósofos alemães defendendo seu país da acusação de barbárie que lhe era imputada por ingleses e franceses – só às vezes essa apologia mudava de lado, trazendo traduções de políticos destes dois países reiterando o menosprezo à Alemanha (mas também havia textos de particulares, alguns assinando apenas com pseudônimos como “um francophilo”). Entre esses, um chama a atenção: o de Ernest Haeckel, que culpa a Inglaterra por ter preparado e causado o que já chama de “guerra mundial”, mas que parece legitimamente angustiado entre a sua devoção ao progresso do qual ela (a Inglaterra) é símbolo, e o colapso do mesmo ao qual ele lhe confere toda a culpa.

Com o coração despedaçado e guiado somente por dever patriótico é que escrevo, como alemão octagenário, esta terrível acusação á Inglaterra-germânica.

Há mais de 60 annos que faço parte dos círculos científico e que venero o grande trabalho civilizador da Grã-Bretanha, e em 1866 pela primeira vez pisei em sólo inglez e conheci em Londres o grandioso mecanismo da cidade mundial...<sup>192</sup>

Seguem-se listas de contatos científicos que o autor manteve em suas diversas viagens à Inglaterra, entre eles inúmeros personagens importantes dos círculos acadêmicos de então.

Todos elles condenariam violentamente, si ainda vivessem, o ataque traiçoeiro da Inglaterra contra a Allemanha. Quantas vezes fallamos sobre a obrigação que as duas nações co-irmãs tinham de trabalhar unidas para os mais ellevidos fins da cultura!<sup>193</sup>

Se jornais como o “Diario da Tarde” podem ser tomados como referência para discutir, ou pelo menos devassar, uma atitude diante da guerra, então a que parece se

---

<sup>191</sup> Um periódico vespertino como o “Diario da Tarde” possuía, em média, apenas 6 páginas nesta época, sendo que as três últimas eram dedicadas a anúncios, limitando assim às três primeiras o espaço destinado a notícias de qualquer espécie.

<sup>192</sup> SECCÃO especial. **Diario da Tarde**, Curitiba, 28 de set. 1914. p.1.

<sup>193</sup> Id.

sobressair deveria ser a confusão, mas nem todos têm tão clara percepção... “Esperamos que a Nemesis da história tire uma desforra, que Phonenix rejuvenescida do genio germanico saia fortalecida e enobrecida das cinzas deste colossal incendio mundial”.<sup>194</sup> É do fim de seu país de que ele nos fala, ainda não próximo mas já tão visível para o seu olhar. Como outras, também essa voz germanófila se vitimiza, assumindo o papel de quem não compreende o que justifica a barbarização da imagem de seu país. Talvez o que torne essa uma guerra diferente das outras seja a sua dimensão midiática, que corrobora os mitos e acusações daqueles que melhor fizeram uso de sua máquina propagandística. Muito mais do que no tempo da última grande guerra com os franceses, depois da qual o antigo Reino da Prússia foi convertido em Império Alemão, o isolacionismo político dos países membros da “Tríplice Aliança” vai estender-se a partir desta nova guerra a todos os demais planos, até que só lhes reste o lamento de réus involuntários em um julgamento não da História, mas já de seu próprio presente. A neutralidade brasileira, neste momento, assim como o componente germânico na população emigrante de estados como o Paraná, abre uma janela para mais este componente cultural da guerra: a inversão simbólica do mito civilizatório, vindo à reboque das confrontações físicas entre seus mais ilustres representantes. E é ainda mais interessante quando se contrapõe esta descrição de combate à barbárie (dos aliados contra os alemães) àquela que, simultaneamente, estava sendo oferecida aos leitores curitibanos de então: das “tropas federaes” contra os “jagunços” do Contestado. Em ambos os casos uma confusa série de defesas e ataques sobrepõe-se continuamente até que, ao final, as vozes conciliadoras são vencidas na medida em que aqueles que elas defendem também o são.

Outro testemunho improvável deste momento indefinido é um telegrama de apelo do Kaiser Guilherme II ao presidente dos Estados Unidos, publicado na íntegra para os leitores do “Diario da Tarde”:

Considero dever meu, sr. Presidente, comunicar-lhe (...) que minhas tropas depois da tomada da fortaleza franceza de Longwy descobriram alli milhares de projectis “dum-dum”... (...) V. ex. não ignora que ferimentos horrorozos (...) são causados por taes projectis e que seu uso é expressamente prohibido pelas prescripções reconhecidas do direito internacional. Dirijo, pois, a V. ex. um protesto solemne contra tal modo de guerra, a qual devido aos methodos usado pelos nossos adversarios tornou-se uma das mais bárbaras que se conhecem na história”.<sup>195</sup>

Afirmações como esta dão outro destino às acusações de barbárie, fixando-lhes uma outra vítima... a guerra, ela própria. Não escapava ao olhar do Kaiser, a julgar por

---

<sup>194</sup> Id.

esse telegrama, o vazio em que cairiam suas palavras orgulhosas quando se dirigira à dieta do Reichstag, apenas alguns meses antes e afirmara que “A contragosto a espada é desembainhada, somente com honra poderá ela voltar à bainha”. Logo a memória de suas palavras e do seu civilizado império, ou do Império Austro-Húngaro, seriam também engolidas pelas ondas, assim como a grandeza dos grandes navios de guerra de ambas essas nações. Diariamente, se anunciariam afundamentos de belonaves de ambos os lados, a maioria notas sumárias, se desincumbindo sem cerimônia dos símbolos outrora veneráveis de tudo o que a civilização representava. Mas, entre estas dezenas de navios sem forma, desconhecidos para os leitores de então,<sup>196</sup> um nome chamou a atenção dos editores do “Diario da Tarde” por poderem dar-lhe uma face, uma imagem de máquina que conheceram e, em outros momentos, celebraram.

Não há aqui quem não se recorde desse bello vaso da marinha de guerra austro-hungara, quando pelo anno de 1903, visitou o porto de Paranaguá.

As festas que (...) se realizaram nesta capital em honra a officialidade e maruja do “Zenta” tiveram um tal character de cordialidade entre a nossa sociedade brasileira, autoridades, familias e a educadíssima e ditincta guarnição do cruzador austro-hungaro, que, por muito tempo e ainda hoje perduram as mais vivas recordações d’aquelles dias passados em festa. (...)

A actual guerra européa colheu em atividade combativa o glorioso cruzador, cujo fim heroico damos na seguinte narrativa : (...)

Deante da embocadura do porto de Antivari os navios passaram sempre atirando com os canhões de popa, quando repentinamente o “Zenta” (...) afrouxou a marcha. (...)

O “Zenta” estava perdido e sua sorte, para sempre, declarada. Deveria ter soffrido qualquer estrago nas machinas.

Um outro projectil o tocava no mesmo tempo na helice, e então o cruzador parou completamente, offerecendo facil despojo ao inimigo. Os navios francezes (...) executavam uma manobra envolvente para que o navio austriaco não escapasse. (...)

Mas não menor actividade de canhoneio se passava no navio ferido e o “Zenta”, immobilizado, parecia tomado de um furor supremo. Em torno delle era um formidavel tumulto das ondas levantadas pelo cahir de granadas inimigas.

Altas columnas brancas se abatiam sobre o cruzador enquanto densas nuvens de fumo o envolviam completamente ao meio daquella tempestade de projectis que alvejavam seus flancos e todas as obras.<sup>197</sup>

O “Zenta”, porém, fazia fogo por todos os lados. Acoitado cada vez mais no circulo do fogo das baterias que se approximavam, desenvolvia com furor e heroismo a sua indomita offensiva, disparando os canhões de popa, de prôa e de bordos. Viam-se lampejar tão continuamente as boccas de suas peças que parecia relampagos electricos amiudados: era um jacto continuo de granadas, uma descarga desesperada de centenares de projectis contra os numerosos inimigos.<sup>198</sup>

A descrição segue um roteiro preciso, quase imperceptível, para contar-nos a história do navio. Começando na pacífica cena da visita à Paranaguá e das festas em Curitiba, ele segue para o clímax da batalha sem esperança, para cuja descrição

---

<sup>195</sup> CONFLAGRAÇÃO europea. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de out. 1914. p.2.

<sup>196</sup> Assim como para quaisquer observadores, posteriores ou não, que não conheçam a fundo suas designações, a forma de seus projetos orgulhosos e a história de suas “vidas” como máquinas ícone, hoje completamente esquecidas.

<sup>197</sup> Obra, aqui, é termo genérico, referindo-se à superestrutura do navio.

<sup>198</sup> O CRUZADOR “Zenta” seu fim heroico. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 de out. 1914. p.1.

multiplicam-se as imagens com as quais são pintados os acontecimentos para os leitores, oferecendo-lhes uma imagem em movimento, como em um cinematógrafo.

Mas poucos minutos restavam ao “Zenta” e se preparava uma morte heróica. (...)

Uma granada explodiu entre as antenas, uma outra o feriu no flanco, e pouco depois do flanco oposto surgia um jacto de fumo branco enquanto o cruzador se inclinava lentamente para este lado : era o incendio a bordo.

Duas granadas rebentaram ao mesmo tempo ao meio do cruzador e sob a dupla explosão oscillou de novo e depois inclinou-se novamente sobre o flanco ferido. O fumo elevava-se sempre mais denso clareado de vez em quando pelo fogo das chammas.

O “Zenta” continuava a disparar os canhões com furia crescente : era fogo no meio do fogo.

Mas os seus tiros não eram mais efficazes.

Os navios francezes compreenderam e (...) cessaram de atirar... (...)

O “Zenta” continuou ainda por algum tempo o seu funebre canhoneio até que se calou. (...)

Não se tinha ainda extinto o echo do ultimo tiro do “Zenta” que uma grossa nuvem de fumo branco se espalhava em volta do cruzador, que pouco a pouca abatia a sua prôa até submergir-se. Desaparecendo em seguida a popa, as torres, as antenas.<sup>199</sup>

Coreografia de pausas, vírgulas e momentos de acentuação dramática, com as paradas servindo como os letreiros de um filme mudo, para construir a ligação entre as imagens. No fim, só resta ao autor, como cabe à forma literária que escolheu, reconstruir a calma que antecedeu a ação: “O “Zenta” estava submerso : sobre elle o mar fechou-se calmo. O vento rebateu as nuvens de fumo e ao acabar da batalha succedeu completo silencio”.<sup>200</sup>

A dramaticidade exagerada não foi, no entanto, sob a inspiração única da imaginação. Realizado próximo da costa, este encontro entre as esquadras francesa e austríaca foi testemunhado por “um grupo numeroso de pessoas [que] confluio para a porta Volovira na entrada do porto de Antivari”<sup>201</sup> onde, como em tantas outras batalhas do Adriático em guerras do dezenove, puderam apreciar o sempre insólito espetáculo de símbolos sólidos do progresso realizarem o potencial que sempre tiverem em si, para o qual haviam sido de fato construídos, destroçando-se mutuamente.

E muitos outros representariam a mesma cena, como o cruzador alemão “Endem”, cuja célebre incursão no Oceano Índico se tornaria um dos últimos atos simbólicos do estilo de um mundo que já era passado.<sup>202</sup> Seu afundamento foi noticiado

---

<sup>199</sup> Id.

<sup>200</sup> Id.

<sup>201</sup> Id.

<sup>202</sup> A galanteria do seu capitão, Karl Von Müller, tornou-o figura heróica mesmo entre seus inimigos. Em sua viagem de 95 dias, 30 mil milhas náuticas, ele capturou 24 navios mercantes e afundou 15 navios ingleses, causando sozinho um tal distúrbio das rotas de comércio, que mais de 80 navios de guerra foram envolvidos na sua procura, paralisando com isso os efetivos navais da Rússia, Inglaterra, França e Japão por toda a região. Com tudo isso, Müller sempre foi a epítome do cavalheiro, cumprindo à risca as regras tradicionais, a ponto de não apenas dar tiros de aviso, recolher as tripulações de navios mercantes e militares que afundasse, providenciar transporte para eles a portos neutros... mas também chegando a libertar navios ingleses capturados só para que carregassem notas de desculpas à embaixada

com pesar nos jornais de todo o mundo (mesmo nos países cujos navios o haviam afundado). O “Diario da Tarde”<sup>203</sup> descreveu esta batalha em particular com um pouco menos detalhe do que havia conferido ao “Zenta”, talvez por não ter o cruzador alemão passado ao alcance do olhar local, e possuir por isso um impacto menor no imaginário do autor e dos seus leitores. Mas em Curitiba, como na Inglaterra, foi importante anunciar que o seu comandante havia sido capturado vivo e que “Aos sobreviventes (...) do ‘Endem’ foram prestadas as honras de guerra, pelo que os mesmos conservam suas espadas”.<sup>204</sup>

São ecos de uma forma de ser da guerra que já não era presente, que talvez tenha sido sempre mais ideal do que real, mas que estava desaparecendo mesmo como possibilidade, junto às formas físicas desta civilidade, ou mesmo desta civilização, que estavam lançando uma sobre a outra toda a força mesma que simbolizavam, até que ambas se consumissem. Os “cruzadores ligeiros”, os “incursores de alto-mar” eram os que mais estavam sofrendo esta nova forma de realizar a política de suas nações, neste momento da guerra, e não passava muito tempo sem que novos nomes se unissem à lista: “Gneisenau”, “Scharnhorst”, “Dresden”, “Glasgow”, “Sidney”...

Enquanto isso, naus incomparavelmente mais frágeis, mas muito mais duradouras no panteão tecnológico da modernidade, faziam seu *debut* na guerra, como se buscassem anunciar uma substituição icônica. No dia 9 de outubro, uma nota anuncia sem destaque que “o Conde de Zeppelin esta [sic.] em Wilhelmshaven com o seu estado maior, e pretende fazer um grande raid aéreo às Ilhas Britannicas, com os aparelhos de sua invenção”.<sup>205</sup> Na verdade, o que se produziu pouco depois, em meio às afirmações do “Daily Express” de que a ameaça da Alemanha seria “perfeitamente inocua”,<sup>206</sup> foi o primeiro ataque aéreo de grandes proporções, contra os belgas na Antuérpia, quando “os zeppelins bombardearam horrivelmente a cidade”.<sup>207</sup> Usados em conjunto com os famosos canhões “42” da fábrica Krupp, os zepelins bombardearam as fortificações da cidade e apressaram a sua queda, o maior evento da guerra até então e um assunto

---

russo (por ele não ter podido oferecer o socorro aos tripulantes de um cruzador russo que ele havia acabado de afundar), ou ainda deixar passar alvos possivelmente legítimos por serem navios de cruzeiro e ele não desejar traumatizar as mulheres e crianças à bordo.

<sup>203</sup> A HEROICA acção do Endem. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de nov. 1914. p.2.

<sup>204</sup> IMPORTANTE comunicado inglez. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 de nov. 1914. p.2.

<sup>205</sup> O CONDE de Zeppelin projecta um raid de dirigiveis á Inglaterra. **Diario da Tarde**, Curitiba, 9 de out. 1914. p.2.

<sup>206</sup> OS ALLEMÃES pretendem atacar Londres com uma flotilha de aeroplanos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de out. 1914. p.2.

<sup>207</sup> RENDIÇÃO da Antuerpia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 de out. 1914. p.2.

amplamente explorado, assim como a heróica resistência do Rei Alberto da Bélgica<sup>208</sup> que, nos meses seguintes, receberia descrições em muito semelhantes às aquelas dedicadas ao imperador alemão em uma época não muito distante.<sup>209</sup>

Mas o ataque aéreo à capital belga não foi ainda um momento de transição, senão por mostrar a eficiência dos zeplins como arma de guerra, principalmente no que se refere ao impacto psicológico. É apenas imaginável ao observador que conhece o futuro destas máquinas, o que poderiam elas parecer ao olhar da população sitiada da Antuérpia ao final de 1914. Mesmo os primeiros modelos dos zeplins de guerra já excediam os 100 metros de comprimento<sup>210</sup> e, diante dos pacíficos habitantes daquela cidade,<sup>211</sup> apareceriam como armas de natureza inexplicável, voando impávidas sobre as fortificações construídas para deter exércitos. Embora continuasse a resistência, sob a liderança de Alberto I, a queda da Antuérpia pode muito bem ter sido reconhecida na cidade no momento em que os primeiros zeplins apareceram no céu. Nem por isso esta novidade impressionaria aqueles que ainda não a haviam testemunhado em ação, como é perceptível pelos comunicados do alto-comando inglês, que continuou afirmando constituir uma mera “fanfarronada tedesca” a “invasão aérea da Inglaterra com ‘zeppelins e aeroplanos’, que serão comandados pelo conde de Zeppelin”.<sup>212</sup>

Os ataques tiveram início naquele começo de 1915 mas, apesar de noticiados na secção “Telegrammas”, não receberam muito destaque em um momento em que as ilusões de um fim próximo para o conflito já começavam a se desfazer (apesar dos pronunciamentos do generalato anglo-francês). Passou, então, despercebido ao público leitor curitibano um incidente que, em seu modesto número de vítimas (apenas 7), foi no entanto, definidor de uma forma de guerra que marcaria todo o séc. XX: a destruição

---

<sup>208</sup> Personagem simbólico, cujas peripécias liderando seu minúsculo exército diante da máquina de guerra alemã, enquanto o seu governo se refugiava em território francês, o tornariam um quixotesco ícone da resistência.

<sup>209</sup> O ANIVERSARIO do rei Alberto. **Diário da Tarde**, Curitiba, 8 de abr. 1915. p.1.

<sup>210</sup> Sua designação militar “Luftschiff” (Nau Aérea) os posicionava firmemente na Arma que os abraçaria: a marinha alemã. Neste momento ainda não existe um Arma específica para dar conta das aeronaves, sejam dirigíveis ou aeroplanos. Estes são até então associados ao exército (embora todas as potências do mundo – menos os Estados Unidos – terminem a guerra já com Forças Aéreas), e aqueles (por constituírem embarcações) eram incorporados à marinha, à qual pertenceriam até o fim da guerra (o mesmo aconteceria no pós-guerra para os dirigíveis porta-aviões dos americanos, nos anos 30).

<sup>211</sup> A Bélgica tinha sua neutralidade garantida em tratado, na eventualidade de uma guerra. A princípio, o Reich Alemão pediu “direito de passagem” ao seu exército, no caminho da França. Quando este lhe foi recusado pelo atônito governo belga, e apenas então, a neutralidade do pequeno país foi “denunciada” pela Alemanha, que o invadiu sem uma declaração formal de guerra e apressou-se em direção a Paris. Somente quando os planos de uma rápida vitória na França foram frustrados, e diante da resistência belga, os alemães decidiram-se a mover suas tropas para a tomada da Antuérpia.



do *pub* “Dolphin” por bombas despejadas por um zepelin alemão – primeira vez (mas não a última) na história em que um ataque aéreo era responsável pela morte de civis fora de qualquer proximidade de alvos militares. É explicável o desinteresse por algo aparentemente tão insignificante, em meio às primeiras notas sobre o uso de “bombas de gás” nos campos de batalha, assim como da atividade incessante dos submarinos alemães que iniciavam o “bloqueio” da Inglaterra. Estes receberiam muito mais destaque quando da sua ação mais famosa contra civis: o afundamento do transatlântico “Lusitânia”,<sup>213</sup> em maio daquele ano.<sup>214</sup>

Felizmente, ou não, dependendo do lado em que estivesse então, o conflito no Contestado não estava neste momento atingindo um impasse. Nesta guerra menor o tempo encontrava movimento, enquanto as tropas do general Setembrino fechavam o cerco em torno do “reducto” de Santa Maria. Já não se clamava por clemência nos periódicos locais, que não usavam mais o termo “fanáticos”, tanto como “bandoleiros”, “bandidos” e “jagunços”...

Si o projectado ataque foi iniciado hontem, não o sabemos ainda.

O que sabemos (e disto não duvidamos) é que o terrível valhacouto dos bandidos, embora considerado quasi inexpugnável, há de cair um dia! Nas escarpas dos rochedos que o cercam e onde tremula a bandeira vermelha, symbolo do roubo, do assassinato, do mais desenfreado banditismo, há de tremular a bandeira branca da paz. O banditismo há de morrer. O polvo de mil tentáculos que tem asphixiado o progresso de uma zona riquissima e florescente, será extirpado á metralha...<sup>215</sup>

O que causara horror há apenas um ano, é agora motivo de expectativa e ansiedade. O massacre não é mais criminoso, pois as vitórias contra as tropas do governo tornaram os camponeses fanatizados (previamente inocentados em sua ignorância) em monstros detestáveis, merecedores da morte.<sup>216</sup> Para preparar a invasão do “reducto”, último baluarte importante das forças revoltosas, foi decidido realizar um reconhecimento aéreo (e bombardeamento) com a esquadilha do tenente Kirk. Um

---

<sup>212</sup> A ALLEMANHA invadirá a Inglaterra pelo ar. **Diário da Tarde**, Curitiba, 13 de jan. 1915. p.2.

<sup>213</sup> O R.M.S. Lusitânia que, junto com o seu gêmeo, o “Mauretânia”, eram os maiores navios a serviço da Cunard Line, no período. Concorrente da White Star Line (construtora do Titanic e seus gêmeos), a Cunard era a detentora do *blue ribbon* (o cobiçado troféu entregue aos mais rápidos navios a atravessar o Atlântico), que estivera com transatlânticos alemães por 10 anos (1897-1907) até ser tomado pelo “Lusitânia”. Símbolo da supremacia britânica nos mares, e também um dos maiores feitos tecnológicos do seu tempo (com 240 metros de comprimento, ele era pouca coisa menor que o muito mais celebrado “Titanic”), este grande navio foi afundado nas costas da Irlanda em 7 de maio de 1915, pelo submarino U-18, com mais de 1200 mortos, a maioria dos quais americanos.

<sup>214</sup> O SINISTRO do “Luzitania”. **Diário da Tarde**, Curitiba, 10 de mai. 1915. p.5.

<sup>215</sup> A TRAGEDIA do sertão. **Diário da Tarde**, Curitiba, 02 de mar. 1915. p.1.

novo campo de pouso teve de ser preparado na região de Rio Caçador, para onde os aviões se dirigiram em “vôo de alcance”<sup>217</sup> a partir de sua base em União da Vitória. Entre os dois pontos os aeroplanos passariam pela Serra da Taquara Verde, por uma rota previamente escolhida, sempre seguindo as linhas da estrada de ferro para evitar se perderem.<sup>218</sup>

O difícil voo de alcance (...) era o que mais preocupava os aviadores. Não pela distância que seria vencida em 40 minutos ou menos; mas, pela dificultosa travessia da serra, para a norteação da aeronave, que deveria alçar sobre espigões da serra (...) descortinando um verdadeiro oceano de relva, onde constantemente se amontoam nos cumes das montanhas os densos nevoeiros, e há a confusão da planura aparente daquelas florestas intermináveis. Seria tal o panorama que, do alto, o aviador descrevia ainda pior.<sup>219</sup>

O mês de fevereiro estava chegando ao fim, e Kirk organizou a construção de um novo campo de pouso, o “Campo das Perdizes”, na “Tapera do Claudiano”, onde foram armazenadas as bombas. Sobre os pinheiros próximos foram estendidos três grandes lençóis brancos, para facilitar a aproximação dos aeroplanos que seriam transferidos de União da Vitória. Apenas três aparelhos restavam dos cinco originais, os três eram Morane-Saunier: o “Type L”, modelo “Para-Sol”,<sup>220</sup> que tinha sido batizado de “General Setembrino”, era o favorito de Kirk; havia ainda dois outros “Type H”, batizados de “Iguassú” e “Guarany”<sup>221</sup> que tinham menor potência. Com o novo campo de pouso pronto, Kirk realizou, no dia 25, um último vôo de teste a bordo do “Para-Sol”, durante o qual ocorreu “...uma ruptura de uma haste de commando da valvula de escapamento do motor (...) quando Kirk voava, a uma altura de 500 metros (...)

---

<sup>216</sup> Curiosamente, dada a natureza “monarquista” do movimento rebelde, é a bandeira vermelha que se anuncia desfraldada em seu “reducto”. Trata-se de uma figura retórica que situa o autor da matéria firmemente dentro de um posicionamento político, para o qual a legalidade justifica qualquer violência.

<sup>217</sup> Vôo executado utilizando pontos da região como referência, para atingir pontos distantes do local de partida, no limite do alcance dos aparelhos.

<sup>218</sup> Novamente vale lembrar, a perda de direção, ainda que fosse por um momento, seria fatal em um vôo realizado em uma região montanhosa, onde o pouso só seria possível em lugares previamente preparados. Na Europa, a esta altura, “raids” de reconhecimento e bombardeio estavam sendo realizados sobre regiões de planície aberta, onde o pouso, caso houve desorientação, era fácil e oferecia apenas o risco de poder ocorrer atrás das linhas inimigas, forçando a perda do aparelho e a captura do piloto, caso este não conseguisse voltar para a sua base.

<sup>219</sup> PEIXOTO, Demerval. **Campanha**... Op. cit., p. 74.

<sup>220</sup> Um aeroplano gracioso e potente, também favorito de Rolland Garros (figura emblemática da aviação e do automobilismo franceses), no qual ele iria adaptar seus famosos “defletores” de aço (nas pás das hélices) a fim de permitir o tiro livre de uma metralhadora colocada diante do piloto – um dos passos fundamentais no desenvolvimento da aviação de caça, aprimorado pelo holandês Anthony Fokker (que trabalhava para os Alemães) com o seu circuito de interrupção (dispositivo que permitia o disparo por entre as pás da hélice em movimento, durante os intervalos em que a mesma não se colocava à frente das metralhadoras). Embora haja controvérsias (pode ter sido o modelo “N” e não o “L” – visto que Garros usou a ambos) mesmo assim a importância deste monoplano é amplamente reconhecida.

<sup>221</sup> Facilmente distinguíveis por sua asa na altura da fuselagem, na armação clássica dos monoplanos do período.

resultando d'ahi rasgar-se o capot do motor, e este, por sua vez, ir sobre a helice, partindo-a...”<sup>222</sup>

A queda inutilizou o aeroplano, mas o piloto conseguiu controlá-lo o suficiente para realizar o pouso e escapar ileso, mas o seu mais potente avião estava fora de operação e a sua participação no ataque à Santa Maria, ameaçada. Não haveria tempo de esperar peças para reparar o “General Setembrino”, e o seu homônimo desejava que a tomada do “reducto” fosse realizada até o dia 1º de março, para coincidir com o aniversário do término da Guerra do Paraguai. A resistência dos “jagunços” impediria que esta intenção se cumprisse e a luta continuaria ainda por algum tempo, mas a pressão talvez tenha sido suficiente para impelir os aviadores a tentar mais uma vez, na referida data, decolando ambos em seus aparelhos remanescentes.

Os aviadores tenente Kirk e Darioli, cada um em seu aparelho, tinham partido, fazendo uma bella ascensão.

O rumo que ambos deviam seguir seria o da linha Estrada de Ferro, de forma que de todas as estações pudessem vir chegando avisos da passagem dos aviadores.

Até certo ponto assim foi, mas depois, um grande temporal, com violentas rajadas de vento, obrigou os dois aviadores a retrocederem pela impossibilidade de darem desempenho á comissão.

O vendeval os obrigou também a se afastarem da linha férrea e um perdeu de vista ao ouro.

O aviador Darioli chegou são e salvo a União da Victoria.

O aviador Kirck não voltou e a anciedade, já se presentindo uma grande desgraça, era immensa em toda a população civil e militar.

Não tardou que do Jangada avisassem que, no kilometro 42, cahira o aeroplano, deixando prostrado no solo o bravo tenente Ricardo Kirck.<sup>223</sup>

Sub-titulada “O aviador Kirck tomba e morre”, a matéria descreve a morte do aviador de 40 anos como a verdadeira “tragédia do sertão”, em uma inversão que só a sua posição de “conquistador dos ares” poderia explicar. Os massacres, o “arrazamento dos reductos”, os “pobres ignorantes passados á metralha”, nada mais merece a designação de tragédia... senão a morte solitária de um “bravo militar” que, no dizer de um de seus oficiais comandantes, o coronel João Emygdio Ramalho: “Foi victima da sua coragem”.<sup>224</sup> No mesmo dia, a secção “Telegramma” do “Diário da Tarde” também repetia a notícia<sup>225</sup> e, nos dias seguintes, a mesma continuaria a ser alvo de notas diversas, vindas do Rio ou de Porto da União (União da Vitória). E enquanto um

---

<sup>222</sup> DARIOLLI, Ernesto. **A primeira manifestação da Aviação Militar no Brasil**. Revista do Aero Club Brasileiro, Rio de Janeiro: 1915.

<sup>223</sup> Id.

<sup>224</sup> Id.

<sup>225</sup> DESASTRE de aviação – o corpo do tenente Kirk. **Diario da Tarde**, Curitiba, 02 de mar. 1915. p.2.

despacho do ministério punha fim àquela aventura aérea do exército brasileiro,<sup>226</sup> outro dava conta da promoção “ao posto de capitão [do] bravo 1º tenente Ricardo Kirk, que foi vitimado pela aviação”.<sup>227</sup> Cumpria-se assim a profecia cabocla, proferida quando a chegada dos “gaviões do governo” tinha sido anunciada, com o intuito de atemorizá-los: “O gavião cairia quando pretendesse voar para lhes jogar as bombas”<sup>228</sup> – e assim foi.

A morte do capitão Kirk nos sertões do Contestado, em março de 1915, é uma baixa esquecida em meio a milhares de outras, um aeroplano a mais no momento em que outros que tais estavam começando a tornar-se ainda mais reconhecidos do que antes, mas agora como instrumentos de destruição. Apenas um monumento solitário a celebra, isolado entre os pinheiros, com uma base em forma de seta que aponta para o destino nunca alcançado pelo piloto em seu vôo final. Uma metáfora, provavelmente não intencional, da futilidade de toda aquela operação, mas que poderia bem ser aplicada igualmente em dimensões muito maiores. Quando os tiros cessaram na guerra na Europa, a aviação alemã apresentava-se esplêndida e ainda vitoriosa, enquanto seu país jazia derrotado, império transformado em lenda e, por isso mesmo, apto a desencadear novas tragédias na busca de reconstruir o que não precisava ter sido perdido. A aviação não ganhara tampouco aquela guerra – ainda não – mesmo que tenha sobrevivido como uma das duas únicas imagens visíveis do conflito na memória coletiva: os delicados biplanos e seus galantes pilotos, epítomes da ação; e as nefastas trincheiras onde o movimento ficou estagnado por 4 anos, onde a estatística das casualidades era a medida do “progresso”.<sup>229</sup> Como acontecera aos grandes navios de guerra, o aeroplano era outra máquina moderna que encontrou seu sentido somente em formas e representações do passado. Tal como o “Zenta”, o navio-ícone, personagem mítico da modernidade, também o capitão Kirk e seu “Para-Sol” despiram suas vestes

---

<sup>226</sup> O MINISTRO da guerra manda suspender o serviço de aviação no Contestado. **Diário da Tarde**, Curitiba, 04 de mar. 1915. p.3.

<sup>227</sup> A PROMOÇÃO do tenente Kirk. **Diário da Tarde**, Curitiba, 04 de mar. 1915. p.3.

<sup>228</sup> PEIXOTO, Demerval. **Campanha**...Op. cit., p. 74.

<sup>229</sup> Sua hora ainda estava por vir, e seria apropriadamente um representante desta geração frustrada de pilotos alemães, que viu seu país ser derrotado sem nunca ter tido o território invadido, o responsável em parte por esta ascensão no uso tático e estratégico dos aviões. Herman Göring, *Reichführer* (título do alto comando nazista), havia sido o sucessor de Manfred Von Richtofen (o Barão Vermelho), como líder do *Jagdgeschwader* (Ala de Caça) no. 1, o chamado “Circo Voador”. Formado por quatro esquadrilhas, as *Jagdstaffeln* 4, 6, 10 e 11, este foi o mais famoso, e um dos mais bem sucedidos esquadrões de toda a guerra, inconfundível pelas cores vibrantes e fortes que decoravam seus aparelhos, inspiradas, segundo a lenda, pela memorável afirmação de Von Richtofen, de que “um cavaleiro não se esconde de seus inimigos”. (A esse respeito ver: VAN WYNGARDEN, Greg. **Von Richthofen’s Flying Circus**. Londres: Albatros publications, 1995. ; VON RICHTHOFEN. Manfred. **The red air fighter**. Londres: Greenhill books, 1999.)

modernas, sua fantasia de futuro e, na morte, assumiram as cores antiquadas de um heroísmo cavalheiresco. Do mesmo modo, os pilotos alemães da Grande Guerra vestiram-se de armadura, ostentando toda uma heráldica e convertendo-se nos últimos Cavaleiros Teutônicos. A máquina aqui realiza o potencial retrógrado que nela já se escondia sob a pátina do progresso – forma de futuro que oculta em si outras formas potenciais, prontas para ganharem os ares de protagonistas. A dramaticidade deixa de ser apenas um recurso para decorar com fins de melodrama as mal-traçadas linhas de autores deslumbrados; nos próprios textos de então ela já nos revela a busca, mesmo que inconsciente, de uma historicidade revelada pela mutação do objeto – a imagem de futuro que se converte em alegoria do passado.

Tanto quanto os heróicos ases em seus coloridos aeroplanos, vestidos para um torneio medieval, os navios de guerra como o “Zenta”, mostram uma dupla expressividade: arautos de modernidade<sup>230</sup> mas também suportes versáteis para uma pintura bem diversa, rascunho de símbolos arcanos que constrói, no todo, uma imagem anacrônica. O tempo tragou o sentido de todos esses nomes, mas um dia eles representaram não somente o poder militar de suas nações como também conferiram forma física às suas aspirações para o futuro. Em suas vestes de embaixadores, eles levavam aos recôndidos da Terra a sólida imagem de impérios que estavam, eles próprios, por evaporar-se ou, para recorrer à terminologia tão corretamente apropriada por Marshall Berman... estavam por desmanchar-se no ar.

---

<sup>230</sup> Inauguradores de seus séculos, seja o americano (como o “Maine”) ou o soviético (como o “Aurora”).

### 3. TEMPO EM CONFLITO

*I am tired... I am weary...  
I could sleep for a thousand years.  
A thousand dreams... that would awake me...  
Different collours made of tears.  
V.U.<sup>231</sup>*

#### 3. 1 – GUERRA E CULTURA

A particularidade da I Guerra Mundial, como guerra tecnológica, é muitas vezes exagerada. A rigor, todo conflito é tecnológico tanto quanto político ou econômico, servindo como palco para a encenação dos aprimoramentos técnicos tanto quanto para o confronto físico entre os exércitos.

Em seu “A história da guerra”, John Keegan alerta-nos para a obsessão de conferir a um conflito elementos que o explicam para a nossa cultura, mas o obscurecem em face à sua época.<sup>232</sup> Mais do que um alerta contra os anacronismos, esta questão apresenta outra dimensão: a de pedir-nos uma atenção que confronte as interpretações com as fontes, e estas com os meios oferecidos aos que as registraram inicialmente. Assim, o narrador que encara o seu próprio tempo é também uma vítima anacronística, capaz de interferir na sua temporalidade e na realidade por ela envolvida, usando elementos do que foi e do que (a seu ver) estava por vir a ser. Datado, seu narrar é ainda assim entremeado de cruzamentos, onde tempos diversos ao que ordinariamente se consideraria seu se encontram: passados imaginados, futuros irrealis (e que o porvir mostrar-nos-ia irrealizados) e mesmo versões infundáveis de seus presentes. Tudo mescla-se em uma descrição do real que não se confunde com ele, mas que pode apenas aproximar-se, sem tocá-lo jamais. Nem por isso esse narrar é desprezível à História, tal como não é ignorável aos seus contemporâneos. Cumpre-se apenas a necessidade de lê-lo e entendê-lo em toda a sua precariedade, como o fragmento que é.

Assim, a I Guerra Mundial, a “Grande Guerra” como foi então chamada, parece-nos como ponto inaugural de muitas tecnologias, mas pareceu de outra forma aos que a testemunharam e àqueles que dela participaram. Sua percepção, por intrinsecamente confusa que fosse (é a natureza de todo conflito), torna-se ainda mais caótica a partir dessa perspectiva multiplicadora de olhares. Portanto, é necessário fixar o foco, e a máquina na guerra é a opção (talvez por demais reducionista) que orienta essa análise. De certo modo, esta opção conserva algo da abordagem cultural adotada por Keegan,

---

<sup>231</sup> “Venus of furs”, The Velvet Underground.

<sup>232</sup> KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

tanto em seu supra citado “A história da guerra”, quanto no mais recente “The First World War”.<sup>233</sup> Em ambos o conflito é visto pelo viés da cultura que o produz: uma linguagem da guerra, que Keegan nomeia como “o modo ocidental”: uma forma de luta que busca o confronto decisivo, a solução rápida. Opção estratégica cujas origens poderiam ser encontradas nos combates sazonais das cidades-estado gregas, onde homens livres, cidadãos, podiam deixar apenas por pouco tempo suas propriedades, fazendo então com que suas incursões militares tivessem que ser decididas em uma única batalha. De fato, este espírito parece ter dominado as guerras das nações européias desde então, e são observáveis ecos do mesmo tanto nas campanhas da guerra Franco-Prussiana como na análoga invasão da França em 1914.<sup>234</sup> Mas os frustrados desejos de tornar a experiência da guerra em um “xeque-pastor”<sup>235</sup> são menos importantes aqui do que a parte desta linguagem gerada pelo sonho da máquina e por ela determinada.

A máquina é também o assunto eleito para o olhar que examina essa guerra em particular. O próprio Keegan, cuja abordagem da guerra faz menos uso do que se poderia chamar de determinismo tecnológico do que Paul Virilio,<sup>236</sup> é ainda assim pressionado pela dinâmica desta guerra a deter-se nas minúcias das diversas intervenções tecnológicas que, se não foram inauguradas neste conflito, amadureceram pelo menos enquanto instrumentos para o que Clausewitz chamava da “política sob outros meios”.

De fato, muito embora o mesmo não tenha sido perpetuado na maioria das monografias a respeito, a I Guerra Mundial, mesmo em seus momentos iniciais, pagou tributo à recente invenção da aeronave, ou melhor: do voo auto-propulsado e controlado.<sup>237</sup> Já nos primeiros dias da guerra há uso de aviões como força de bombardeio, sendo esta inclusive uma das razões oferecidas pelos alemães como

---

<sup>233</sup> KEEGAN, John. **The first world war**. New York: Random House, 1999.

<sup>234</sup> Em ambos os casos, os alemães chegaram próximos de Paris, mas não conseguiram tomá-la, embora o mesmo não tenha sido necessário em 1870. O desejo, no entanto, permanecia o mesmo, terminar a guerra em um único movimento contínuo, idéia que também estaria presente no conceito de guerra relâmpago (em alemão, *blitzkrieg*) que os alemães empregariam na II Guerra Mundial.

<sup>235</sup> Abertura do xadrez, na qual o posicionamento da rainha e do bispo nos primeiros movimentos leva ao xeque-mate em apenas quatro lances.

<sup>236</sup> Aqui parece haver uma troca de posturas, na qual o historiador inglês adota uma perspectiva historiográfica direcionada aos aspectos culturais, enquanto o francês abraça sem cerimônia um determinismo que não se coaduna com a abordagem da historiografia francesa contemporânea.

<sup>237</sup> Aeronaves, de uma forma ou de outra, já eram utilizadas desde muito antes, e é preciso distinguir que o avião constitui uma particularidade desta guerra apenas por ter sido nela levado à sua maturidade como arma.

motivos para a sua declaração de guerra à França, como foi noticiado no “Dayly Mirror”: “Germany considered herself in a state of war with France, and the reason for it was because French airmen had dropped bombs on Nuremberg.”<sup>238</sup> Na Inglaterra as razões oferecidas são bem distintas, envolvendo a invasão territorial da neutra Bélgica e mantendo impecável a imagem de seriedade diplomática do Império Britânico no que pode ser considerado como o final do período vitoriano.<sup>239</sup>

Owing to the summary rejection by the German Government of the request made by his Majesty's Government for assurances that the neutrality of Belgium would be respected, his Majesty's Ambassador in Berlin has received his passport, and his Majesty's Government has declared to the German Government that a state of war exists between Great Britain and Germany as from 11.00pm on August 4.<sup>240</sup>

Nos jornais de todo o mundo, notas como essa, incluindo até mesmo a hora precisa dos eventos, forneceram aos leitores esses primeiros momentos do conflito – como aliás já vinham fazendo há algum tempo, com os desenvolvimentos posteriores ao assassinato do Arqui-duque Francisco Ferdinando, em Sarajevo. Mais uma vez, em um mundo pobre na sua capacidade de registrar imagens, esses numerosos telegramas constituem o campo referencial pelo qual o espetáculo da guerra se fazia presente no dia a dia das populações distantes dos campos de batalha que já começavam a ser enumerados. Não há conceitos estratégicos ou definições técnicas em profusão, mas estas não tardam a aparecer, entremeando as declarações dos governos envolvidos em ambos os lados do conflito. Personagens como o Primeiro Ministro inglês Herbert Asquith<sup>241</sup> ou o também inglês almirante John Jellicoe,<sup>242</sup> além de seus contra-partes alemães, passaram a fazer parte das conversas onde quer que a extensão do poder midiático dos periódicos pudesse alcançar.

Mas, em meio a esses personagens, um protagonista menor se destaca para o olhar interessado no papel da máquina. Um objeto tecnológico perdido entre tantos outros, mas conhecido dos olhares brasileiros de então, assunto que foi por muito tempo das páginas dos nossos periódicos (em particular naquele ano, quando havia sido estopim para a crise política e militar em seus primeiros meses).<sup>243</sup> Trata-se do

---

<sup>238</sup> AIRMEN'S bombs as cause of war. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914. p.1.

<sup>239</sup> A Rainha Vitória morrera em 1905, mas mudanças sociais e políticas no império teriam que esperar o final da I Guerra Mundial para tornarem-se realmente sensíveis. Não obstante, a título de precisão, o período deve ser mais apropriadamente denominado “georgiano” (relativo a Jorge V, Rei da Grã Bretanha e Irlanda e Imperador da Índia, 1910-1936).

<sup>240</sup> WHY there is a war. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914. p.1.

<sup>241</sup> Herbert Henry, Conde de Oxford e de Asquith (1852-1928 – primeiro ministro 1908-1916).

<sup>242</sup> Sir John Jellicoe, comandante em chefe da Grand Fleet (1859-1935).

<sup>243</sup> Ver cap. 1.



malfadado couraçado “Rio de Janeiro”, então já rebatizado como “Sultan Oman I”, que volta imediatamente às primeiras páginas dos jornais ingleses...

The Admiralty last night officially stated that the Government had taken over the two battleships, one completed and the other shortly due for completion, which had been ordered in this country by the Turkish Government and the two destroyer leaders ordered by the Government of Chile.

The two battleships will receive the names «Agincourt» and «Erin», and the destroyer leaders will be called «Faulkner» and «Broke», after two famous naval officers.<sup>244</sup>

Anunciado em destaque no periódico *Dayly Mirror*, no primeiro dia da guerra, o destino do rebatizado H.M.S. Agincourt ganha a celebridade necessária à sua posição como maior navio de guerra até então construído.<sup>245</sup> Ao tomar este navio para uso na guerra (*comandear* em inglês) ainda no primeiro dia do conflito e antes de qualquer outra iniciativa, reitera mais uma vez, desnecessariamente à esta altura, a importância conferida à este objeto tecnológico, o couraçado, hoje relegado ao esquecimento ou à posição de museu flutuante, não mais o produto final do progresso tecnológico das nações que os construíam.

É Paul Virilio que nos alerta para esta percepção, mascarada sob a pátina do progresso e da civilização. Ele o faz conduzindo seu olhar para o aparato tecnológico militar do mundo da Guerra Fria, que ele descreve, em uma corruptela da idéia clausewitziana da guerra, como “a Paz Total da dissuasão... (que é) a Guerra Total continuada por outros meios”.<sup>246</sup> Essa realidade do pós-guerra sobre a qual Virilio se detém é aquela que inventa a militarização do cotidiano inspirada no enfrentamento de nêmesis fictícias mutuamente excludentes (os comunistas de um lado, os imperialistas do outro). Sob essa ficção oficial a existência construiu-se a serviço de uma logística<sup>247</sup> que pode ser definida como: “o procedimento segundo o qual o potencial de uma nação

---

<sup>244</sup> BRITAIN commandeers warships. *Dayly Mirror*, Londres, 4 de ago. 1914. p.1.

<sup>245</sup> De fato o próprio nome escolhido já lhe presta a devida honraria, pois é o campo na França onde ocorreu, em 25 de outubro de 1415, a célebre batalha em que o rei inglês Henrique V venceu um exército francês muitas vezes superior ao seu, episódio que recebeu por sua vez as honras da pena shakespeariana em “Henrique V”, talvez um de seus momentos mais inspirados.

<sup>246</sup> VIRILIO, Paul e LOTRINGER, S. **Guerra pura**. São Paulo: Brasiliense, 1983. p.33.

<sup>247</sup> Do latim *logista*, termo adotado por um adversário teórico de Clausewitz, Henri Jomini, que desenvolveu o conceito longamente em seu próprio tratado sobre a guerra, apontando o início destas preocupações nas próprias guerras napoleônicas, devido à sua condição como primeiras guerras de massa. Naturalmente, tais preocupações, relativas à tudo o que possibilita fisicamente o exercício da guerra, sempre estiveram presentes, é apenas o advento da massificação do conflito e a multiplicação das tropas, navios, e armamentos, além da própria extensão territorial do palco do conflito, que torna a era pós-revolucionária o momento de identificação desta questão.

é transferido para suas forças armadas, tanto em tempos de paz como de guerra”.<sup>248</sup>

Assim, ele anuncia-nos o fim de uma “sociedade civil” e a sua substituição por outra:

A sociedade política do século XIX era formada em escolas, em faculdades, com professores, de uma maneira muito histórica, historicista. (...) Até a Primeira Guerra Mundial, tivemos políticos, civis educados no conhecimento da guerra pelos antigos, pela memória de Napoleão. (...) Agora, depois da Primeira Guerra Mundial, ocorreu entre o discurso político e o discurso da guerra, cada vez mais técnico, uma ruptura que foi, aliás, considerada positiva.<sup>249</sup>

Desde o começo do século XX, então, haveria uma contínua progressão em direção ao que instalou-se em definitivo depois da II Guerra Mundial: “...o fim da racionalidade econômica da «economia política»”<sup>250</sup> e sua adoção como elemento de uma civilização militarizada. Assim, se “a Segunda Guerra Mundial nunca terminou (...) Não existe nenhum estado de paz. Ela não terminou porque prosseguiu na Paz Total, isto é, na guerra continuada por outros meios”<sup>251</sup> – então poderíamos acrescentar que o anunciado fim da Guerra Fria pouca importância teria, pois esta não teria acabado, já que prosseguiu naquilo que o astronauta americano “Buzz” Aldrin<sup>252</sup> batizou apropriadamente de Paz Fria.<sup>253</sup> Virilio se dá conta muito bem disso, e prossegue neste novo momento com a mesma abordagem, agora estendendo a mecânica desta militarização para englobar os diversos fenômenos relacionados à chamada Era da Informação. É agora de uma guerra explicitamente tecnológica que ele nos fala, onde a informação aparece como arma definitiva. No seu campo de referências, ele encontra os primeiros ecos dessa prática nos artificios de dominação propagandística já utilizados pelo nazismo, tanto no exercício de seu governo como na sua prática militar. Em “O espaço crítico”, Virilio cita especificamente o bombardeiro de mergulho Junkers Ju-87 (Stuka), que inaugura a era das “armas de terror”,<sup>254</sup> pois sua eficácia como arma de destruição era inferior àquela que desfrutava como arma de opressão.<sup>255</sup> O mesmo tipo

---

<sup>248</sup> Ibid., p. 25.

<sup>249</sup> Ibid., p. 20.

<sup>250</sup> Id.

<sup>251</sup> Ibid., p. 33.

<sup>252</sup> Edwin E. Aldrin, (1930- ), piloto na Guerra da Coreia, ingressou para o programa espacial sendo selecionado para participar do programa de astronautas em 63. Participou dos programas Gemini e Apolo, tendo sido o piloto do L.E.M. (*Lunar Excursion Module*) na Apolo XI. Em 20 de julho de 1969, tornou-se a segunda pessoa a andar na Lua.

<sup>253</sup> ALDRIN, E. e BARNES, J. **Encounter with Tiber**, New York: Warner Books, 1996.

<sup>254</sup> A não serem confundidas com as armas de destruição em massa, inauguradas pelo gás nas trincheiras da França, ainda na Primeira Guerra Mundial, embora a bomba atômica, pertença a ambas as categorias.

<sup>255</sup> O “Stuka” era um bombardeiro monomotor de dois lugares, pouco armado e que podia carregar apenas uma pequena quantidade de bombas. Além disso, era lento e sem agilidade, constituindo presa fácil para os caças aliados durante toda a guerra. Não obstante, continuou a ser usado até o final do conflito, e o que é mais interessante, a ser produzido e modificado para continuar sendo usado. O motivo

de arma, de eficiência moral mais do que militar, continuou sendo produzido pelos alemães até o fim da guerra,<sup>256</sup> e Virilio a reconhece como sendo um paradigma adotado como estratégia político-militar das potências vitoriosas da II Guerra Mundial, ditando assim toda a sua prática durante a “Guerra Fria” e além. É a afirmação de legitimidade de um pensamento da sabedoria (às avessas) militar, onde quem perde é quem ensina.

Detido na contemporaneidade, Virilio parte de considerações que podem ser traçadas até as análises de John Kenneth Galbraith acerca da criação no pós-guerra de um keynesianismo militarista, onde o propósito final da riqueza das nações se transforma na criação de meios de destruição, pelo simples motivo de que os mesmos são justificáveis dentro da atmosfera de uma corrida armamentista, sob a égide dos discursos patrióticos, enquanto são, ao mesmo tempo, eficientes para a manutenção da prosperidade das sociedades envolvidas no processo (ou da ilusão de sua prosperidade).<sup>257</sup> Galbraith não foi por certo o primeiro, mas sua visão tornou-se uma das mais divulgadas no final do séc. XX, influenciando posicionamentos pacifistas com sua clara exposição da estrutura mercadológica oculta sob a aparência do patriotismo, assim como com os resultados potencialmente escatológicos e finalmente injustificáveis se não sob um aberto militarismo. Mas uma crítica semelhante, ainda que menos elaborada, já havia sido feita no início dos anos sessenta, pelo próprio presidente Eisenhower,<sup>258</sup> em seu discurso de despedida, onde ele alertou para essa ascensão de um poder industrial-militar, dedicado à reprodução e expansão de si mesmo sob a alegação e a esperança de que nunca chegasse a ser usado.<sup>259</sup> Sem meias palavras, liberado da pressão de ter de afirmar sua adesão ao próprio aparato industrial militar, pois não continuaria na presidência, o velho general lembrou partidários e opositores que “every

---

era menos tático que propagandístico, pois o “Stuka” havia se tornado um símbolo da *blitzkrieg* (guerra relâmpago), a tática de avanço constante que fora a marca registrada da Alemanha no início da guerra. Mais ainda, em suas polainas (trens de aterrissagem fixos, outra característica anacrônica deste avião, em uma época em que todos os demais já os tinham retráteis) o “Stuka” carregava uma sirene que anunciava seu mergulho para o alvo como um rugido assustador. Essa arma não destrutiva (que atingia apenas a moral dos que a ouviam) era, talvez, a grande arma deste avião de resto superado, e o tornara tão temido que justificou a continuação do seu uso muito depois que o mesmo já não podia ser compreendido em termos meramente militares.

<sup>256</sup> É o caso das “bombas voadoras” V-1 e V-2, cuja eficiência é totalmente questionável, pois custavam muito mais para serem produzidas do que poderiam valer os seus alvos. Mesmo assim, seu uso não apenas era aceito, como anunciado. No caso da V-1, até mesmo o simbolismo do zumbido de seu motor *pulse-jet* fazia deste foguete futurista um análogo aos “Stuka”, pois anunciava sua chegada às vítimas, produzindo o mesmo tipo de efeito.

<sup>257</sup> GALBRAITH, J. K. **A era da incerteza**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1982.

<sup>258</sup> Dwight D. Eisenhower (1890-1969), general americano e Comandante em Chefe das forças aliadas na Europa na II Guerra Mundial, foi também Presidente da República (1953-61).

gun that is made, every warship launched, every rocket fired signifies a theft from those who hunger and are not fed”.<sup>260</sup>

O tema da militarização camuflada, em maior ou menor nível, das sociedades do pós-guerra não é, portanto, novo, mas Virilio o desenvolve para acrescentar aos sinais já aparentes outros, menos visíveis. É a estrutura da própria comunicação, da transferência de informações que já aparece como determinada pela ética de um militarismo infiltrado no próprio descrever do mundo, na forma como se transferem os dados e nas motivações para esta transferência. Assim, se aceitamos, com reservas, que os meios de comunicação favoreceriam a normatização dos cidadãos para a sua inserção no universo da indústria, esta estaria então, em uma escala maior, envolvida por uma lógica de reprodução dos conflitos, onde os mesmos favoreceriam a sua expansão ao mesmo tempo que seriam sustentados por sua produção, em um diálogo independente do político ou, melhor ainda, sobreposto ao político, mesmo quando este se faz alheio ao mesmo.

Virilio defende uma percepção da História que paga um inesperado tributo ao historiador inglês Arnold Toynbee, para o qual o conflito é o motor da História e da civilização. Na verdade, em “Guerra Pura”, ele chega a citar-se como “...se situando na minoria, que sustenta que a cidade é o resultado da guerra ou, pelo menos, da preparação para a guerra”.<sup>261</sup> Assim, o conflito seria o motor do próprio surgimento da civilização, ou a sua expectativa. Uma condição atávica, cuja existência acompanha a humanidade mais do que uma alegoria, como a sua própria força formadora. Nesse aspecto, a guerra em Virilio teria então de ser considerada como um fenômeno que antecipa a cultura da qual, eventualmente, pode vir a fazer parte, mas da qual foi componente formador. E ele vai ainda mais além, afirmando o que seja a ser uma forma de determinismo: “O fenômeno geral não é a economia, é a guerra”.<sup>262</sup>

Em “A estratégia da decepção”, ele volta a esse tema, tendo agora como objeto as Guerras Balcânicas (não as do início, mas as do fim do séc. XX), onde a informação tornou-se a ferramenta por excelência do combate. De um lado como elemento pelo qual todo o instrumental da destruição fazia-se entregue aos seus alvos, pela informatização das armas, de seus transportadores, dos próprios olhares

---

<sup>259</sup> BAITING the bear. Direção de Michael Stewart. Londres: Brook Associates Prod.: Dist. BBC/A&E Network, 1996. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS NTSC.

<sup>260</sup> Id.

<sup>261</sup> VIRILIO, Paul e LOTRINGER, S. **Guerra pura**. Op. Cit. p.15.

(eletronicamente amplificados) dos pilotos dos aviões ou das tropas terrestres da OTAN. Do lado sérvio, menos informatizado, mesmo aí a informação imperava... por sua ausência, visto que o mais celebrado trunfo dos seus inimigos era a mágica da furtividade (*stealth* em inglês), que negava aos sérvios a informação acerca do que, onde, e como eram feitos os vôos de bombardeiro sobre seu país. Por tê-la, ou não tê-la, a **informação** reinou absoluta no conflito balcânico que encerrou a era dos novecentos tal como esta havia começado.

Superada a era do binômio “armas de terror/destruição em massa”, nem por isso supera-se o direcionamento da economia das nações para a produção dos meios de destruição. A logística, portanto, mantém sua pertinência na realidade da Paz Fria, onde o fenômeno da guerra em grande escala parece ter sido substituído pela agressão localizada e pela reação punitiva. Assim, tal como o couraçado no começo do século, as armas do final do século conservam seu lugar como objeto privilegiado do universo da tecnologia, desta feita dividindo sua posição apenas com a inesperada presença das invenções da tecnologia espacial. Do mesmo modo que os *stealth bombers* (bombardeiros furtivos), cujo custo chega à assombrosa cifra de mais de um bilhão de dólares por avião (refiro-me a cada unidade, não ao desenvolvimento de cada tipo),<sup>263</sup> assim também o couraçado constituía o pináculo de um esforço tecnológico que representava todo o universo cultural e econômico de um país, da sua indústria pesada até os redutos acadêmicos onde a engenharia de suas placas de aço e a física de seus projéteis havia sido calculada. Mas uma analogia melhor pode ser apresentada, tomando os porta-aviões americanos da classe “Nimitz”, modelo básico de cada uma das cidades flutuantes (uma dúzia em média), cada qual com cerca de cinco mil tripulantes e quase cem aviões, construídos sob um custo de dezenas de bilhões de dólares.<sup>264</sup> Mas o

---

<sup>262</sup> Ibid., p.15.

<sup>263</sup> Embora o mesmo seja controverso, esse valor inconcebível para cada um dos inúmeros aparelhos necessários a um aparato militar, foi uma das razões que justificaram a decisão do governo Clinton de cancelar a produção do B-2, o bombardeiro furtivo (ou invisível, como foi batizado pela imprensa brasileira). Dos mais de cem aparelhos contratados pela administração anterior (George Bush), apenas uma dúzia foram de fato construídos, contrariando a doutrina militar da contínua progressão dos custos (e resultados, embora isso seja discutível) desde o final da II Guerra Mundial. A rigor, o mesmo poderia ser dito já do bombardeiro B-1, cancelado durante o governo Carter, mas o mesmo foi retomado imediatamente após a eleição de Ronald Reagan.

<sup>264</sup> Aqui vale uma comparação interessante: em uma curiosa simetria histórica, a república americana produziu em seus porta-aviões uma força militar semelhante à das legiões romanas. Ambas serviam para estender o poder de suas nações para além de suas fronteiras, garantindo a supremacia de suas áreas de interesse (nas regiões centrais, os romanos não tinham *legio*, mas *coortes* que eram agrupamentos menores). Além disso, ambas eram símbolos nacionais definitivos, a face nacional por excelência (o que os couraçados do início do século XX também eram). Mas as semelhanças vão além,

acréscimo dos aviões à força transportável pelos grandes navios de guerra não significou um grande aumento em seus custos. Comparativamente, as despesas para a construção de couraçados era semelhante, devido principalmente ao valor das peças (canhões), que sempre havia representado uma grande porcentagem do preço final do navio.<sup>265</sup>

Portanto, para qualquer nação, a construção e a manutenção do que se convencionou chamar de uma “Marinha de Classe Mundial” representa um investimento de tal ordem, tanto agora como em qualquer outra época, que o balanço entre os custos e os retornos obtidos não pareceria justificável mesmo quando, em guerra, resultasse em vitórias decisivas. Mas essa acusação, a da eficiência, não pode ser feita a essas dispendiosas construções, como pôde ser reconhecido, embora não realmente aprendido, na I Guerra Mundial.

### 3. 2 – INDECISOS CONFRONTOS

Para a Alemanha, o custo de manutenção de sua grande Esquadra de Alto Mar drenava as reservas nacionais. Em tempo de guerra, principalmente no caso de um conflito anunciado por anos como sendo o motivo inescapável de todo este armamentismo, chegava o momento de confrontar essas complexas maquinarias e dar-lhes finalmente o destino para o qual haviam sido construídas. No entanto, ao contrário da navegação aérea, que superaria a sua infância no decorrer do conflito de 1914-18, a tecnologia naval atingiu um impasse absolutamente inesperado. Durante os primeiros meses não foi a força principal das grandes frotas que chegou aos noticiários, mas a ação isolada dos pequenos navios, como o cruzador alemão “Emden” que se tornou notória, eclipsando todos os demais episódios envolvendo embarcações militares.<sup>266</sup>

---

pois a tripulação do porta-aviões é praticamente a mesma do número de soldados que formavam uma legião, as quais no início também não somavam mais do que uma dúzia em média. (JORDAN, John. **A marinha dos EUA**. São Paulo: Nova Cultural, 1986, vols. 1 e 2.) Talvez esteja-se diante de um fenômeno análogo ao que Keegan descreve quanto ao soldado contemporâneo que, apesar de todas as variações tecnológicas, continua a carregar o mesmo peso em armas, munições e suprimentos dos hussardos napoleônicos, dos lanceiros suíços, dos legionários romanos ou dos hoplitas gregos. (KEEGAN, John. **Uma história...** Op. cit.)

<sup>265</sup> Isso também constitui uma certa linhagem histórica improvável, pois o mesmo pode ser dito desde os tempos dos navios de madeira, embora estes tivessem um componente adicional no próprio material de sua construção, cujo uso constante determinava legislações próprias para garantir a disponibilidade permanente das florestas necessárias à obtenção do carvalho e demais madeiras nobres utilizadas para a construção.

<sup>266</sup> O S.M.S. Emden era um cruzador ligeiro, membro do esquadrão do Pacífico da Esquadra de Alto Mar alemã. Mas não foi como integrante de sua flotilha específica que ele se fez notório, e sim como navio corsário isolado. Em um retorno a táticas que remontavam à Era Elisabetana, o Alto Comando

Mas a realidade do uso dos grandes navios de guerra durante o conflito de 1914-18 foi muito diferente daquela construída no imaginário do período, onde batalhas como a que pôs fim ao “Emden”<sup>267</sup> mostrariam todo o potencial celebrado destas máquinas custosas. De fato, durante os dois primeiros anos da guerra, excetuando-se episódios isolados, as duas grandes frotas não se encontraram para a esperada batalha decisiva, onde seus custos seriam recuperados com a destruição do inimigo e o conseqüente domínio das rotas marítimas. E, quando esta finalmente ocorreu, não foi a Batalha de Trafalgar<sup>268</sup> esperada, mas algo muito mais decepcionante.

O custo excessivo da construção dos navios, somado ao longo tempo destinado para a mesma, tornava indesejável, para dizer o mínimo, qualquer engajamento que pusesse em risco seus preciosos cascos. Como resultado, somente em 1916, depois de longas preparações, a *Hochseeflotte* deixou os seus portos bálticos e dirigiu-se ao Mar do Norte, confrontar a *Grand Fleet* inglesa. A decisão foi causada pela pressão do bloqueio naval britânico, que estrangulava a indústria alemã. Incapaz de ampliar sua força naval, o Alto Comando Alemão precisava diminuir a diferença entre sua grande frota e a bem maior frota inimiga, e a esquadra partiu com o objetivo de, em um confronto direto, infligir maiores perdas do que sofresse, iniciando o que seria uma longa guerra naval de atrito, onde a superioridade técnica alemã prevaleceria – o resultado seria muito diferente disso. No periódico inglês Dayly Mirror de 3 de junho de 1916, uma sucessão de manchetes, no estilo sub-titulado, comum aos jornais do período, anuncia... a maior batalha naval da história, nas águas do Mar do Norte:

On the afternoon of Wednesday, May 31, a naval engagement took place off the coast of Jutland. The British ships on which the brunt of the fighting fell were the battlecruiser fleet and some cruisers and light cruisers, supported by four fast battleships. Among these the losses were heavy.

The battlecruisers Queen Mary, Indefatigable, Invincible and the cruisers Defence and Black Prince were sunk. The Warrior was disabled and, after being towed for some time, had to be abandoned by her crew. It is also known that the destroyers Tipperary, Turbulent, Fortune, Sparrowhawk and Ardent were lost, and six others are not yet accounted for.

No British battleships or light cruisers were sunk.

---

alemão selecionou-o como um navio que, sendo de pequeno porte e rápido, era dispensável para a grande confrontação com a Marinha Real Britânica, por isso podia ser relegado à esta tarefa menos significativa mas igualmente importante: aterrorizar as linhas de comércio do Império Britânico no Pacífico e no Índico, afundando navios mercantes e “atacando” as rotas comerciais. Seu sucesso nesta tarefa foi alvo não apenas das preocupações inglesas, mas também de notas freqüentes, onde a galantearia de seu capitão tornou-se assunto internacional, tornando-o um dos personagens da guerra, símbolo do inimigo leal e honrado (como mais tarde seria o Barão Vermelho).

<sup>267</sup> Ou ainda a primeira Batalha das Falklands, envolvendo esquadões de cruzadores das marinhas alemã e inglesa.

<sup>268</sup> Encontro célebre, em 21 de outubro de 1805, entre a frota inglesa e a franco-espanhola, durante as Guerras Napoleônicas.

The enemy's losses were serious. At least one battle cruiser was destroyed and one severely damaged; one battleship reported sunk by our destroyers during a night attack; two light cruisers were disabled and probably sunk. The exact number of enemy destroyers disposed of during the action cannot be ascertained with any certainty, but it must have been large.<sup>269</sup>

Contrário ao que se poderia esperar, o periódico britânico dá um relato nada bombástico da batalha, descrevendo as perdas inglesas claramente já nos próprios subtítulos, que anunciam a perda de três cruzadores de batalha em destaque, assim como do grande número de embarcações menores e as igualmente severas perdas alemãs. Assim como os periódicos locais em sua cobertura da Guerra do Contestado, também os jornais ingleses, mesmo no caso de uma batalha da qual não podiam receber nem mesmo imagens, se não com um longo atraso, buscavam construir verbalmente a imagem do confronto, recorrendo ao depoimento de testemunhas, para trazer aos seus leitores os ecos fragmentados. Neste caso foi o capitão do vapor dinamarquês “Naesborg” quem prestou contas do espetáculo:

When the Naesborg was (...) 95 miles west of Hanstholm, a few small British warships appeared, pursued by the German Fleet. Suddenly the British warships turned and steamed westwards, violently shelled. In a few minutes a large number of British Dreadnought cruisers appeared from the north and west. The British then began attacking the German ships, which were reinforced by a large number of warships coming from the south along the west coast of Jutland. At this time a violent fight commenced. The sky seemed to be filled with smoke, and the sea was in a state of uproar. (...) During the fight the cannonading was so violent that the crew of the Naesborg could not stand erect on the deck.<sup>270</sup>

Somos também informados que a batalha pôde ser acompanhada de uma outra forma, por qualquer habitante da costa oeste da região da Jutlândia, na Dinamarca, onde foi possível ouvir os ecos dos distantes disparos de canhão, alto o bastante para dominar a noite daquelas populações litorâneas, que se acumularam nas praias, para acompanhar o que podiam daquele evento incomparável.

Mas há alguma coerência nos depoimentos que preenchem as pautas dos jornais ingleses, dando conta dos danos na frota alemã, até pela voz do almirante Jellicoe. E, muito embora se procure afirmar a vitória inglesa do combate, são publicados também, em parte ou na íntegra, artigos traduzidos dos jornais berlinenses, dando conta da estimativa alemã dos resultados da batalha:

During an enterprise, directed towards the north, our High Sea Fleet on Wednesday last met a considerably superior main portion of the British Battle Fleet. In the course of the afternoon, between the Skagerack and the Horns' Reef, a number of severe, and for us, successful engagements developed and continued all night. According to trustworthy evidence a great

---

<sup>269</sup> GREATEST naval battle in history in North Sea, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916. p.1.

<sup>270</sup> BRITISH pursue of foe fleet, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916. p.1.



number of British battleships suffered heavy damage from the artillery of our vessels and the attacks of our torpedo-boat flotillas during the day battle and during the night.<sup>271</sup>

Em uma nota, o “Dayly Mirror” apressa-se a lembrar seus leitores que, muito embora tenha afirmado o contrário em um outro artigo (no mesmo número), de acordo com o comando da “Grand Fleet”, nenhum cruzador ou couraçado inglês havia sido perdido no conflito. Mas não é isso que os periódicos curitibanos, também pródigos em matérias sobre a batalha, anunciaram dia três de junho, citando fontes inglesas e afirmando que

O almirantado confessa haver a sua esquadra perdido 12 unidades, sendo a mais importante dellas denominada “Mary”,<sup>272</sup> de 26.000 toneladas.

Os couraçados “Invencible” e “Infatigable”<sup>273</sup> e os cruzadores “Defense” e “Brakprice”<sup>274</sup> foram metidos a pique. O cruzador “Warrior”, bastante avariado, foi posto fora de combate.

Os allemães, occultam as perdas sofridas nesse mesmo combate.

É sabido, porem, que elles perderam o cruzador “Wesbodem”<sup>275</sup> e os couraçados “Poummern”<sup>276</sup> e “Fraurise”,<sup>277</sup> faltando conhecer-se as perdas de torpedeiros.

As perdas inglesas montam a um total de 100 mil toneladas e as allemãs, por enquanto, a 15.965 toneladas. Os ingleses perderam 230 canhões e os allemães 68.

Esta notícia, hontem conhecida, causou muita sensação nesta capital.<sup>278</sup>

Muito é revelado por esta nota que chegou aos olhares do público leitor curitibano, ao mesmo tempo que as anteriores chegavam ao conhecimento dos leitores ingleses. A simultaneidade é, por si só, reveladora, mas são os detalhes que surpreendem, assim como a afirmação de uma clara vantagem para a Alemanha no resultado da batalha. A versão do comunicado do almirantado alemão é ainda mais esclarecedora:

No dia 31 de maio travou-se grande batalha naval ao largo da costa da Jutlandia entre as frotas de alto mar allemã e inglesa. Da batalha participaram forças consideravelmente superiores inimigas. Os ingleses perderam o dreadnought “Warpiste”<sup>279</sup> (23.000 toneladas, construido 1914), cruzadores couraçados “Queen Mary” (27.000 toneladas, construido 1912), “Infatigable” (19.050 toneladas, construido 1909), dois grandes cruzadores do typo “Achiles” (13.770 toneladas, construidos 1905) um pequeno cruzador, tres grandes contra-torpedeiros, incluzive o navio capitânea, muitos outros contra-torpedeiros e torpedeiros e um submarino. Varias outras observações deixam prever que as perdas inimigas são ainda maiores.

---

<sup>271</sup> GERMANS day and night fight, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916. p.1.

<sup>272</sup> Trata-se do cruzador de batalha “Queen Mary”.

<sup>273</sup> Trata-se do “Indefatigable”, e era um cruzador de batalha, não um couraçado, embora o termo nunca tenha sido usado na marinha brasileira, pois esta nunca teve os recursos para possuir esse tipo de embarcação, misto de cruzador e couraçado, muito prestigiada na época, mas que constituiu um dos grandes fracassos técnicos da história da engenharia naval, tendo sido responsável por inúmeras perdas durante as duas grandes guerras.

<sup>274</sup> Trata-se do “Blackprince”.

<sup>275</sup> Trata-se do “Wiesbaden”.

<sup>276</sup> Trata-se do “Pomern”.

<sup>277</sup> Trata-se do “Frauenlob”.

<sup>278</sup> A GRANDE batalha naval nas costas da Jutlandia, ganha pella esquadra allemã. **Diario da Tarde**, Curitiba, 3 de jun. 1916. p.2.

<sup>279</sup> Trata-se do couraçado “Warspite”.

Nós perdemos o couraçado “Pomern” (13.000 toneladas, construído 1905), cruzador “Wiesbaden” (4.000 toneladas). A sorte do cruzador “Frauenlob” é ainda desconhecida (2.700 toneladas, construído 1902).

(...)

A tonelagem das perdas já conhecidas dos ingleses é pelo menos seis vezes maiores que as perdas alemãs.<sup>280</sup>

Com respeito à este último comentário, não é de admirar, pois as tonelagens dos navios alemães foram grosseiramente alteradas: não há cruzadores de 4.000 toneladas, nem couraçados de 13.000. Neste período, o tamanho das embarcações já havia superado há muito estas marcas e, portanto, os números relativos às perdas germânicas são irrealistas, e é estranho visto que o mesmo não pode ser dito dos dados relativos aos navios perdidos pelos ingleses (na maioria precisos). Mas o que é mais estranho é que essas alterações não são de autoria do almirantado alemão, cujo texto original, publicado no “Dayly Mirror” é muito menos detalhado. Os dois são semelhantes, demonstrando que o do “Diario da Tarde” foi traduzido, mas o original não inclui tonelagens nem datas, e limita-se a anotar a vitória alemã, sem especular vantagens. Discutível como foi esta “vitória”, ainda assim o olhar sobre ela lançado pelos próprios alemães parece muito menos tendencioso. Talvez estejamos diante de uma iniciativa do articulista do “Diario da Tarde” no processo de resgatar a imagem do Reich como “império propagador da luz” (ver cap. 1). E essa atitude continua pelos dias seguintes, tendo levado um bom tempo antes que a batalha deixasse de constituir um assunto merecedor da crônica jornalística. O tom “teutófilo” prossegue inabalável, chegando ao extremo de adotar, a partir do dia nove de junho, o nome germânico do confronto: Batalha de Skagerak,<sup>281</sup> advindo de um fiorde na costa norueguesa, a setenta milhas do local onde ocorreu o episódio. E mesmo os depoimentos buscados para favorecer a imaginação dos leitores são escolhidos:

O espetáculo do combate foi emocionante: o troar dos canhões enchia o espaço de toda a vasta zona da luta onde fluctuavam cadáveres.

(...)

Os marinheiros alemães citados dizem que informações inglesas de que os navios fugiram são ridículas. (...) ... declaram que a luta se prolongou sem interrupção durante 16 horas. Só uma vez durante esse tempo comeram um pouco de pão e combatentes alemães não tomaram mais alimento. Os tripulantes alemães regressaram com aparência tranqüilla, não como homens que entraram na maior batalha naval da história.<sup>282</sup>

---

<sup>280</sup> PORMENORES sobre a batalha naval de Jutlandia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 4 de jun. 1916. p.3.

<sup>281</sup> A GUERRA, **Diario da Tarde**, Curitiba, 9 de jun. 1916. p.2.

<sup>282</sup> A GUERRA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 10 de jun. 1916. p.3.

Entre os protagonistas deste grande encontro estavam os orgulhosos “Kaiser” e “König”, cuja visita ao Brasil foi assunto dominante nos periódicos nos meses que antecederam o início da Grande Guerra. Ambos serviram por aquele breve momento ao seu propósito anunciado, como face final, último bastião da nacionalidade alemã. Mas, embora o tempo tenha trazido mais clareza aos relatos da batalha, trouxe também uma imagem definida do resultado obtido por essas máquinas no desenrolar do conflito. Nenhum dos grandes navios de guerra alemães tornaram a ser usados em seus papéis como plataformas móveis da identidade cultural/tecnológica de seu país. Ainda que pudesse declarar-se vitoriosa (ou, ao menos, não perdedora) na batalha que pôs em confronto décadas de desenvolvimento técnico, o investimento alemão era por demais excessivo para que fosse possível fazer frente ao resultado caso qualquer uma de suas grandes embarcações fosse perdida.<sup>283</sup> Isso esvaziou a eufórica afirmação do Kaiser, de que “a mágica de Trafalgar estava finalmente rompida”,<sup>284</sup> mas tampouco os ingleses podiam enfrentar as perdas inevitáveis caso invadissem o covil germânico do Báltico. A rigor, reinstalou-se no front oceânico, a mesma relação que já havia se cristalizado nas trincheiras: uma paralisia que anunciava uma temporalidade diferente, onde a espera substituía a ação e a idéia da decisão era vencida pela necessidade da proteção do investimento. Relegando à tecnologia a posição de único fator decisivo, a civilização ocidental que se fazia representar em suas máquinas atingia no mar, tal como nos campos de batalha na França, o desconforto da estagnação.

Mas, se a espera das trincheiras terminou abruptamente quando os tanques ingleses romperam finalmente as linhas alemãs,<sup>285</sup> o mesmo nunca ocorreu no impasse naval. Para Virilio, é no momento deste impasse que durou por toda a extensão da guerra, que se pode localizar o nascimento da militarização da civilização:

---

<sup>283</sup> Os números finais da batalha, como são revelados ao observador privilegiado para quem ela constitui passado distante, parecem oferecer realmente a clara imagem de uma vitória alemã. Os ingleses perderam três cruzadores-de-batalha (“Queen Mary”, “Indefatigable” e “Invincible”) além de mais onze outros navios menores. Já os alemães perderam apenas um cruzador-de-batalha (o “Lützow”) um único couraçado (o pré-dreadnought “Pommern”) e mais oito embarcações leves. O balanço dos mortos também foi um resultado claro: com mais de seis mil vítimas para os ingleses, contra apenas duas mil e quinhentas para os alemães. Não obstante, os danos nos navios germânicos, combinados com a escassez de aço e o risco de colocá-los novamente em perigo, impediu que essa “vitória” no mar pudesse ser capitalizada.

<sup>284</sup> LONDON, Charles. **Jutland 1916**. Oxford: Osprey Publishing, 2000. p. 88.

<sup>285</sup> O couraçado terrestre interferindo na temporalidade da espera onde o seu correlato naval fôra incapaz de fazê-lo. Mas mesmo aqui há um artil, pois a Alemanha também possuía equivalentes aos tanques ingleses, mas não pudera construí-los em número suficiente devido à insuficiência de aço — enquanto um milhão de toneladas preciosas (o aço dos inúteis couraçados) esperavam em seus portos a chance de serem usadas.

Depois de vários meses de guerra de trincheira (...) eles perceberam que sua produção (...) não podia mais atender à demanda do consumo militar... (...) Eles precisam de uma economia especial, de uma economia de guerra... (...) a qual, na realidade, anunciou e inaugurou o complexo industrial-militar.<sup>286</sup>

Mas, o que surge neste momento de impasse é também uma outra temporalidade e, tal como a realidade estática das trincheiras, é uma temporalidade distinta, particular, compartilhada pelos marujos em seus magníficos navios e pelos infantes em suas lamacentas tocas, ambos prisioneiros de um longo aguardar por uma ação temida e desejada. E aqui é que, talvez, se revele a chave desta temporalidade: o binômio temor/desejo, que não deixa de ser análogo ao assombro/fascínio experimentado por aqueles que fitavam os homens voadores. É um perceber a realidade estático. É extático também,<sup>287</sup> mas o êxtase experimentado deriva em um momento de paralisia: é o aviador, o corredor, o herói que desafia o imobilismo, quem realiza a ação, enquanto é observado pelos demais. A máquina voadora aqui realiza então o rompimento, afirmando um pacto onde se faz portadora, como um Prometeu moderno, de um fogo que é o apanágio da ação, em meio a um mundo de observadores cujo movimento só será desencadeado pela força, por mais que o desejassem. É uma relação que opõe um suspense estático à uma repetição dinâmica, constituindo assim o roteiro forjador de heróis e vítimas, atores e espectadores e, em raros momentos, uma combinação de ambos.

A morte do Barão Vermelho é exemplar: enquanto seja ele vítima nesta ocasião, o é apenas como agente que realiza o potencial trágico de sua ação, completando assim a sua estória tal como qualquer épico militar... com um fim que dá ainda mais dinâmica às suas ações anteriores, colorindo-as com os tons de lenda. Em oposição a esta, muito embora isso não apareça nos registros contemporâneos, o soldado nas trincheiras não teve sua saga decorada da mesma maneira. Ele é a vítima da loucura da guerra, onde o Barão Vermelho é a personificação do seu espírito heróico. São antípodas que ocupam o mesmo sítio, mas em estratos diferentes: um sob a terra, subindo apenas no momento de enfrentar a morte; o outro entre as nuvens, do abrigo das quais desce apenas no momento de encerrar a sua saga.<sup>288</sup> Mas o conflito destas temporalidades é

---

<sup>286</sup> VIRILIO, Paul e LOTRINGER, S. **Guerra pura**. Op. Cit. p. 20.

<sup>287</sup> SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu estático na metrópole**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

<sup>288</sup> Seria na verdade um tributo à simetria se houvessem sido os artilheiros da infantaria australiana os responsáveis pelo único tiro que terminou a incomparável carreira de Von Richtophen. Seu herdeiro na próxima guerra, Erik Hartman (dono do maior score de vítimas da história, mais de 350 aviões abatidos) jamais atingiu a notoriedade do Barão Vermelho apesar de, como ele, usar um signo emblemático em seu avião: a “tulipa negra”. Talvez não seja impossível que isso tenha algo a ver com o

complementar, abraçam-se em suas diferenças embora não se confundam, pois sua natureza é irreconciliável. Não obstante, coexistem necessariamente, pois é o poder, ou sua ausência, que os comunica e ambas o celebram... uma por fazê-lo seu instrumento de ação; outra por ser o resultado do seu uso, na espera.

### 3. 3 – TEMPOS OPOSTOS

De que relação falamos nesta dança de temporalidades – do tempo estático e do dinâmico? É Giles Deleuze que nos decifra este impasse, análogo ao enfrentado pelos personagens envoltos na grande guerra tecnológica. Ele encontra essa relação nas obras de dois “grandes antropólogos, à maneira daqueles que sabem engajar em suas obras toda uma concepção do homem, da cultura e da natureza – grandes artistas, à maneira daqueles que sabem extrair novas formas, criar novas maneiras de sentir e de pensar, e toda uma linguagem nova”.<sup>289</sup> Ele a encontra nas paixões que estão intimamente ligadas às dimensões temporais oferecidas pelas obras de Sade<sup>290</sup> e de Sacher-Masoch.<sup>291</sup> Autores de extensas obras, ambos foram listados como pornográficos,<sup>292</sup> embora Deleuze prefira o termo “pornólogo”, mas é a natureza das paixões por eles descritas que lhe interessa, pois definem mundos temporalmente diversos,<sup>293</sup> mais do que apenas oferecerem munição para os diagnosticadores de perversões.

Os tempos destas duas paixões não são os mesmos, tal como na previamente descrita relação entre o infante e o aviador, o masoquista e o sádico podem ocupar o mesmo palco, mas o fazem em temporalidades distintas. A vítima é alvo de ação, mas não agente propriamente dito, análoga ao soldado e ao marujo imobilizados em meio a um embate tecnológico que os vitimou e sobre o qual não tem poder. Assim também o algoz é preso do ritual que lhe confere prazer, mas no qual ele não o encontra, qual piloto cujo movimento voluntário e audacioso comanda respeito, mas esconde a fragilidade e a agonizante monotonia que, ao final, o vitimará também.

---

fato de que ele, ao contrário do Ritmeister, sobreviveu ao conflito a ponto de tornar-se personagem popular nas feiras aéreas no mundo todo, autografando fotos de seu Me-109, cujas marcas negras valeu-lhe o apelido de “Black Devil” entre os aliados, mas que hoje só é reconhecido aos aficionados da aviação.

<sup>289</sup> DELEUZE, Giles. **Apresentação de Sacher-Masoch**. Rio de Janeiro: Taurus, 1983. p. 15.

<sup>290</sup> Donatien Alphonse François, Conde de Sade, dito Marquês de, (1740-1814).

<sup>291</sup> Leopold, cavaleiro Von, (1836-1895).

<sup>292</sup> Sade muito mais que Sacher-Masoch, cuja obra é, ademais, muito mais bem recebida que a do assim chamado “divino marquês”.

<sup>293</sup> Embora seja comum vê-los reunidos no que Deleuze considera a “incorreção terminológica” do sado-masoquismo.

Talvez seja mais fácil perceber a relação na vítima que no algoz, mas Bataille já explicou melhor esta questão:

Em geral, o carrasco não emprega a linguagem de uma violência que ele exerce em nome de um poder estabelecido, mas a do poder, que o desculpa aparentemente, justifica-o e lhe confere uma razão de ser elevada. O violento é levado a se calar e se acomoda no engodo. (...) E, se ele está sob o domínio da paixão, o silêncio dissimulado em que ele se deleita lhe dá o único prazer que o satisfaz. (...) Assim, a atitude de Sade se opõe à do carrasco, de que ela é o contrário perfeito. Sade, ao escrever, recusa o engodo e empresta sua palavra a personagens que só poderiam realmente ser silenciosas, delas se servindo para endereçar aos outros homens um discurso paradoxal.<sup>294</sup>

Os que conhecem a vida do Marquês de Sade sabem bem que foi a de uma vítima, ainda que rebelde, e não a de um carrasco. É do poder que ele fala, mas não é na linguagem do poder que ele o faz – esta o vitima tal como o faz a todos, expectantes e agentes. Mas é também na forma de seu texto que se encontra a sua particularidade: um texto demonstrativo, onde esta forma adquire as honras de “função superior da linguagem”<sup>295</sup> e onde o “prazer” sádico encontra o seu limite – a realidade na qual o libertino se encontra, seu palco:

Trata-se então, para o libertino, de preencher a distância entre os dois elementos, aquele de que ele dispõe e aquele que ele pensa, o derivado e o original, o pessoal e o impessoal. (...) É este o sentido da repetição em Sade, e da monotonia sádica. Mas praticamente o libertino se encontra reduzido a ilustrar sua demonstração total por processos indutivos parciais tirados dessa natureza segunda: ele não pode senão acelerar e condensar os movimentos da violência parcial.<sup>296</sup>

Assim, as descrições convertem o hipotético em apodídico, embora sejam insuficientes, pois o que é demonstrado só poderia sê-lo no infinito, isto é: só romperia um caráter intrinsecamente anapodídico através de infinitas repetições. Deleuze nos alerta para esta dimensão do pensamento sadiano, sua indemonstrabilidade, ou a insatisfação do libertino com a própria demonstração, que o impele a repeti-la em busca da inatingível saciedade. A ação pareceria então inútil, mas é preciso continuá-la, algo que é bem conhecido (mas igualmente incompreensível) para os soldados que entregaram seus derradeiros momentos de ação à resposta cirúrgica das metralhadoras em ambos os lados na Grande Guerra, tanto nos embates terrestres quanto nos aéreos. Para estes últimos, a linguagem do poder não pareceria sequer estranha, pois era a sua própria ou, pelo menos a com a qual buscavam ser identificados, como exemplos que eram do heroísmo sádico; mas para os primeiros a espera masoquista tampouco se resolvia no alívio, na segurança que Sacher-Masoch traduzia sob a forma dos rígidos contratos limitadores da autoridade da mestra sobre seu dócil escravo, pois viam sua

---

<sup>294</sup> BATAILLE, Georges. **O erotismo**. Porto Alegre: LPM, 1987. p. 177-178.

<sup>295</sup> DELEUZE, Giles. **Apresentação...** Op. cit., p. 21.

lealdade correspondida com o ultimato de uma inversão de papéis onde servos às dezenas de milhares deveriam agir uns contra os outros, enquanto seus mestres esperavam os resultados – última traição que, nem nos “120 dias de Sodoma”, Sade julgou desejável.<sup>297</sup>

Essa forma da guerra pareceria, talvez, atemporal, mas é o mundo tecnológico que a abraçou mais afeiçoadamente. Nesta realidade onde a máquina busca converter-se no agente, fazendo do homem mero suporte, esta forma de luta prosperou a despeito de sua ineficiência. Ela não é mais uma procura por batalhas decisivas, que estabelecessem uma supremacia militar e cultural; tornou-se um esforço econômico-militar, onde os lucros são medidos na monótona litania das listas de casualidades, que parecem tão irreais quanto os intermináveis relatórios daquilo que as empresas, indisfarçadamente, chamam de campanhas,<sup>298</sup> descrições sadianas ricas em detalhes, cujo objetivo é fomentar novas sessões onde o prazer excita, mas não satisfaz.

A esta solução sado-masoquista cumpre apresentar uma réplica, opor uma crítica que nos ofereça uma saída outra que as guerras frias ou suas continuções. Felizmente, esta já foi feita, basta-nos lembrá-la, na forma de um outro libertino, contemporâneo de Sade, mas não seu amigo, nem admirador.

À deprimida pornologia de Sade ou Sacher-Masoch... a alegria sem culpa da pornografia de Restif de la Bretonne,<sup>299</sup> que afirma a libertinagem como busca de uma satisfação tangível, porque sua prática se encontra numa relação de elementos, um processo de estímulo e resposta, onde a ação não busca justificativas, senão a do próprio prazer. Onde Sade descreve uma solidão, ainda que acompanhada, Restif (ou Rétif) nos fala de uma comunhão orgiástica, onde o encontrar do prazer realiza a obra de reunir os agentes, dobrando as temporalidades sobre si mesmas. Lá, em Sade, a demonstração afirma a necessidade de um buscar infundável, realizado por repetições sucessivas; aqui, em Restif, a descrição de um objetivo alcançado, ainda que apenas no mundo da imaginação. No primeiro, a repetição é o signo do movimento; no segundo, ela é circular, encontra em si mesma (portanto na realização do prazer) o destino de sua

---

<sup>296</sup> DELEUZE, Giles. **Apresentação**... Op. cit., p. 31.

<sup>297</sup> Neste ponto o discurso sadiano opõe-se àqueles que o veriam como mero culto da violência, para o que bastariam embates de gladiadores, o que não deixa de ser uma metáfora igualmente apropriada para a forma de luta na Grande Guerra.

<sup>298</sup> É sintomático que “A arte da Guerra” de Sun Tzu, seja hoje leitura obrigatória dos cursos de administração empresarial.

<sup>299</sup> Nicolas Restif, dito (1734-1806).

realização. Do mesmo modo, o agir sadiano é apático, pois o suposto dinamismo de seu movimento é negado pela repetição:

Esta é a famosa *apatia* do libertino, o sangue frio do pornologista, que Sade opõe ao “entusiasmo” do pornográfico. O entusiasmo é precisamente o que ele critica em Rétif; e ele não deixa de ter razão de dizer (como sempre o fez em suas justificativas públicas) que ele, Sade, pelo menos, não mostrou o vício agradável e risonho: mostrou-o apático. E sem dúvida, dessa apatia decorre um prazer intenso; mas no fim das contas, não é mais o prazer de um Ego que participa da natureza segunda (mesmo que seja um ego criminoso participando de uma natureza criminosa), é pelo contrário o prazer de negar a natureza em mim e fora de mim, e de negar até mesmo o Ego. Em uma palavra, é um prazer de demonstração.<sup>300</sup>

Demiúrgico, este prazer demonstrativo distancia o libertino do mundo, fazendo deste o *locus* da demonstração na medida em que converte aquele não mais em uma identidade (portanto não mais um ego, criminoso ou não) mas em agente realizador de uma “verdade do mundo” que não se confunde com a sua natureza. Assim, o libertino faz-se vaso condutor de uma força de verdade que age sobre o mundo, ainda que não o mude (pelo menos não a contento do libertino) e, por isso mesmo, deva continuar agindo. Este mundo abstraído de uma natureza, convertido em espaço de realização da vontade sadiana é, portanto, uma negação do mundo, ele próprio, substituindo-o pela farsa da demonstração sádica onde a ação não reconhece os resultados do seu agir como pertinentes a ele próprio, necessitando continuar-se sem cessar para encontrar-se no infinito. Como Spinoza,<sup>301</sup> Sade comunica então uma negação do mundo, que ele, Sade, substitui pelo homem (e principalmente pelo libertino) como agente de uma força implacável que se faz mesmo à sua revelia (pois, ele sempre nos lembra, como seus libertinos às suas vítimas, que a piedade não encontra realidade no mundo, exceto sob a forma de dissimulação) e é a força mesma da realização do mundo, tarefa incompleta é incompletável, para a qual o sádico deve dedicar-se apaticamente, consciente de sua irrealizabilidade, mas prisioneiro de seu desejo de realizá-la.

Mas não é patologia, como querem alguns de seus detratores, nem tampouco prenúncio de uma linguagem de violência que o século XX veria concretizar-se no fascismo, como querem outros.<sup>302</sup> Sade não se constitui em porta-voz da violência tanto

---

<sup>300</sup> DELEUZE, Giles. **Apresentação...** Op. cit., p. 31-32.

<sup>301</sup> Baruch Spinoza (ou Espinoza), filósofo holandês, autor da “Ética” e do “Tratado Político” (1632-1677).

<sup>302</sup> O filme “Salò o le 120 giornate di Sodoma” de Pier Paolo Pasolini representa bem este caso, com sua releitura da obra de Sade ambientada em uma Itália fascista, com as palavras dos personagens sendo usadas para referenciar o que deveria ser o olhar desumanizado responsável pela violência do totalitarismo. À parte o anacronismo desta imagem, a própria natureza da sexualidade tal como é tratada por Sade é ignorada quando sua voz se converte em afirmação política na qual a ação é dotada de um objetivo exterior à mesma. Então a liberdade oferecida pelo tempo da ação se converteria em mero instrumento para a obtenção de poder, em um ritual que não carrega as marcas sadianas.



quanto em um observador que a reconhece na sua dimensão de força responsável por uma ruptura de inércia, afirmação da ação, que delimita a temporalidade sadiana. Sua pornografia descreve um anseio de liberdade que se expressa justamente em sua recusa à imobilidade que, por sua vez, é uma virtude masoquista, amplamente reconhecível na tensão ritualista assim como na restrição de movimento, seja indireta (por intermédio de um vestuário) ou diretamente (pelo aprisionamento como fetiche). Liberto, como apreciaria, da prisão de um olhar que o faz de figura exemplar da sordidez, Sade pode ser visto com um olhar que perceba o caráter visionário do tempo que ele descreve, sinônimo do movimento enquanto definição de progresso na forma de uma historicidade linear: ação criadora/destruidora que substitui o passado na busca da realização do futuro. Mas ao mesmo tempo cumpre remover a Masoch da mesma masmorra em que foi encerrado, entendendo sua própria temporalidade, visão extática que depende da ação sobre si, mas não faz uso da mesma se não por ser o seu alvo. Expectador ritualizado e forçado de um espetáculo que o vitimiza, mas do qual não pode furtar-se e que, no caso de Masoch, é mostrado no seu caráter sedutor. A mesma imagem que provoca o horror sendo responsável pela fascinação – como nos ícones da sociedade industrial: suas máquinas e realizações tecnológicas, sejam elas destruidoras ou não.<sup>303</sup>

No entanto ambos os casos se entrelaçam, mas não no abraço da perversão e sim na forma como circunscrevem uma temporalidade visível na lógica de soma zero de um mundo que nos é familiar – dos pátios das fábricas aos campos de batalha. Em cada qual um pacto de ação repetitiva e expectativa ritualizada, uma dança que aprisiona seus protagonistas à revelia de sua própria percepção, incapaz de reconhecer seu cerceamento. Imobilizados em sua relação mutuamente compensadora mesmo que nunca satisfatória, proprietários e trabalhadores, ou seus análogos nos campos de batalha, apresentam uma imagem patética de lutas inglórias onde a derrota não permite redenções e o sucesso não se converte em nada senão a necessidade de continuidade – paisagem monótona de uma modernidade estática, oculta sob as alegorias de um movimento constante e pelo extático olhar diante dos ilusionismos mercadológicos.<sup>304</sup>

Restif oferece outra atitude, a do pornógrafo, para a qual não há na ação nenhuma necessidade, mas sim o desejo, assim como não há na espera temor, mas

---

<sup>303</sup> Assim como todos os bons cidadãos que se reuniam para presenciar os encontros dos seus embaixadores tecnológicos, os grandes navios de guerra, tanto nos portos, durante suas visitas, como nas batalhas que estavam ao alcance de seus olhares.

<sup>304</sup> Como no “Baile” (*Le Bal* – 1983) de Ettore Scola, ou em seu análogo voltado para a Grande Guerra, “Que Delícia de Guerra” (*Oh! What a Lovely War* – 1969) de Richard Attenborough.

desfrute, pois nele a espera da ação (prelúdio do futuro) é o espaço da imaginação, da fantasia. Em “A anti-Justine” ele nega toda a lógica sadiana:

Ninguém se indignou mais do que eu com as obras do infame Dsds, ou seja, com Justine, Aline, Le boudoir e A teoria da libertinagem, que li na prisão. O celerado só apresenta as delícias do amor para os homens acompanhadas de tormentos e da própria morte para as mulheres. Meu objetivo é fazer um livro mais saboroso que os seus, que as esposas poderão dar para seus maridos lerem a fim de serem melhor servidas por eles, um livro em que os sentidos falarão ao coração, em que a libertinagem nada terá de cruel para o sexo das Graças e antes lhe devolva à vida do que lhes cause a morte, em que o amor, levado de volta à natureza, isento de escrúpulos e preconceitos, só apresente imagens risonhas e voluptuosas. Ao lê-lo todos irão adorar as mulheres... Mas todos abominarão ainda mais o vivisseccionista... Que a obra encantadora que publico possa derrubar as suas!<sup>305</sup>

Em Restif não há como não se deleitar com o que já não é vício, mas vê-se elevado à virtude, em uma inversão de uma equação social que ele vê como ditadora de uma moral cruel. Seu trabalho não busca a demonstração de uma teoria, mas a descrição de uma utopia, um sonho de liberdade que ele procurou viver em sua vida tanto quanto pôde, mas que se realiza plenamente apenas no espaço do imaginário. Em uma analogia, diríamos que Restif fala de um existir tautológico (ou hedonista), fim de si mesmo, que enche de horror ao sádico pois é na negação do sentido mesmo do existir que este afirma, a sua racionalização do próprio existir: um preâmbulo necessário da ação, do agir que é o objetivo final de uma ética tão linear quanto a de Restif seria circular. A ação é chave do movimento sadiano, pois não há descanso na linha, apenas a necessidade de um convencimento para o prosseguir que deixa a cada instante um ponto anterior para realizar-se no seguinte, abandonando-o imediatamente depois.

Em oposição, o olhar de Restif é aquele que descreve um prazer sonhado, fim de si mesmo e em si mesmo, análogo ao dos primeiros aviadores que fizeram do sonho de voar o destino, seu ponto de chegada assim como meio de viagem e ponto de partida (a ordem aqui é indiferente, pois o processo é circular, como o é o prazer Restifiano). Esse aviador imaginado, mais encontrado antes da eclosão da guerra, é antagônico ao piloto de caça, criação de Oswald Böelke,<sup>306</sup> cujo vôo é preâmbulo de uma ação que não prescinde dele, mas faz-se à sua revelia. O combate aéreo, afinal, não pode ser realizado sem a aeronave e o vôo, mas ele dá-se à despeito de ambos, das dificuldades impostas pelo meio aéreo e pelas limitações da máquina. É o combate que se faz objetivo do vôo,

---

<sup>305</sup> DE LA BRETONNE, Restif. **Anti-Justine**. Porto Alegre: LPM, 1991. p.17.

<sup>306</sup> Às da Grande Guerra, professor de pilotos como Von Richtophen e Goering, responsável pela criação de todo o conceito do avião de caça, de suas regras (ensinadas até hoje em todo mundo), do próprio termo e até mesmo do tipo de companhia militar que o abriga: o *Jasta* (grupo de caça) e o *Jagdgeschwader* (esquadrão formado de 4 grupos de caças), ambas invenções germânicas, mas cujo idealizador foi Oswald Böelke.

destino sempre móvel de uma ação necessária, mas inútil, pois repete-se sem outra justificativa que a necessidade de repetir-se.

Em nenhuma outra guerra isso ficou mais claro que na Grande Guerra, pois nesta os vôos não puderam ter seu sucesso medido pela destruição causada nos centros populacionais, elemento chave da estratégia que dominaria o uso da aeronave na guerra durante o restante do séc. XX.<sup>307</sup> Portanto, a ineficácia da máquina viu-se exposta nas próprias marcas, recordes e condecorações dos pilotos que, em última instância, eram bons na maioria dos casos apenas em obter vitórias sobre outros pilotos que, por sua vez, estavam ali apenas para combatê-los. Aqui residia a verdadeira tautologia, igualmente encontrável nas fileiras de navios silenciados nos portos. Onde antes os soldados em combate e os generais buscavam o confronto decisivo, agora os homens dentro de suas máquinas, submetidos às suas lógicas próprias, exercitavam o tédio, colorido apenas pelo terror de mortes inescapáveis.<sup>308</sup>

Ao final, a Grande Guerra foi perdida ou ganha não por exércitos ou máquinas, mas pela armadilha da economia de guerra e do complexo industrial militar, cuja alimentação havia se tornado o objetivo único do combate, assim como este havia se tornado possível unicamente pelo surgimento daquele. Vencedora no Fronte Russo, com dois milhões de soldados livres para reforçar sua ofensiva ocidental na França, a Alemanha conseguiu surpreender até a si mesma rendendo-se depois de apenas uma única sucessão de vitórias inglesas (os franceses, à esta altura, sofriam com as greves de

---

<sup>307</sup> Como já seria de se esperar, uma estratégia inútil, pois partia do pressuposto da possibilidade de subjugar o moral de um povo através de seu contínuo bombardeio. Essa a idéia por trás da destruição de Dresden, Hamburgo, Berlin... e de Tóquio, Nagoia e tantas outras cidades japonesas. Em momento algum foi essa estratégia eficiente, nem tampouco questionada, pois apresentava números sólidos que podiam ser medidos na escala de uma lucratividade industrial. Assim, para o general Americano Curtiss Lemay não havia dúvidas quanto às vantagens de usar bombas incendiárias sobre as cidades de madeira do Japão, pois esse era o método que garantiria um balanço melhor no fim de cada ataque, com um maior número de baixas inimigas (civis) e com uma destruição por metro quadrado maior do que a que seria obtida com a mesma carga útil por outros tipos de bombas. Prolongado indefinidamente, esse conceito militar acabou por matar três vezes mais civis japoneses na guerra que militares, demonstrando a sua completa ineficiência. De fato, depois de mais de um ano, a capacidade de luta do exército japonês estava intacta, e a resistência do povo, medida por sua moral, havia crescido pela indignação. Hiroshima e Nagasaki foram os últimos atos de indignidade desta política, e seu sucesso em conseguir a paz só pode ser reconhecido a partir de seu ineditismo. Mesmo assim, elas não constituíram perdas inaceitáveis para os Japoneses, que haviam tido baixas mais numerosas em um único dos vários bombardeios incendiários de Tóquio. Ao contrário, com seu exército ainda em condições de luta, o Japão só não continuou em sua luta sem esperança por uma ação direta do Imperador Hiroito que, em uma quebra do protocolo, foi perguntado sobre o rumo a seguir por um de seus ministros e, declarou as célebres palavras: “É preciso aceitar o inaceitável”, admitindo a derrota e deixando atônitos os seus generais, a maioria dos quais cometeu suicídio naquela mesma noite.

seus soldados, e os americanos pouca participação tiveram na guerra, exceto por deter o avanço final da ofensiva alemã de 18). Rompidas as linhas alemãs pelos regimentos de tanques ingleses, o esforço de guerra germânico se desfez em semanas, muito embora ainda estivessem ocupando a Bélgica, não fossem ameaçados em mais nenhum frente e tivessem seu pátio industrial intacto e não houvesse um único soldado inimigo em solo germânico.

O que se inaugura então é um tempo linear, conhecedor do passado que abandona e do futuro que busca. O primeiro é uma imagem (sempre igual) identificada com o inútil e superado, que lhe convém descartar; o segundo é o indispensável (sempre idêntico) do melhoramento que também terá de ser, por seu turno, abandonado. Assim, tal como foram desposados um dia, respostas absolutas e inatacáveis da era tecnológica ao desafio da dominação, as grandes máquinas, tais como os couraçados, encontraram destinos inimaginavelmente melancólicos. Essa história se encerra não no cessar fogo de 1918, pois tampouco a guerra ali se encerrou. Meio ano depois ainda prosseguiram as negociações de paz que serviram por fim para humilhar sim, mas mais para espoliar, os alemães e armar o palco para o florescimento do totalitarismo nazista. Nestas discussões o papel da máquina não foi esquecido. Mencionado nominalmente, o Fokker DVII<sup>309</sup> teve a dúbia honra de ser o único tipo genérico de arma sobre cujo destino os delegados manifestaram-se, muito embora por comparação sua eficiência, se medida pelo número de suas vítimas enquanto arma de combate, foi muito menor que a das metralhadoras *parabellun* que armavam os anônimos soldados nas trincheiras, responsáveis por milhões de mortos.

### 3. 4 – EPÍLOGO INÚTIL

Enquanto desmoronava o Império Alemão, o destino da grande arma tecnológica, o couraçado,<sup>310</sup> também era decidido nas mesas de negociação: a expatriação, pelas mãos de seus próprios tripulantes, para a base inglesa de Scapa Flow

---

<sup>308</sup> Tanto nas trincheiras, onde os arames farpados da “Terra de Ninguém” eram armadilhas de onde não se podia escapar, enquanto o fogo da metralha inimiga funcionava; quanto nos frágeis aviões de madeira, cujos pilotos voavam sem pára-quadras, pois usá-lo “incentivaria a covardia”.

<sup>309</sup> Caça biplano desenhado pelo engenheiro holandês Anthony Fokker, responsável pelos mais avançados aviões usados pelos alemães.

<sup>310</sup> Este não constituía uma arma genérica, e eram citados nominalmente nos documentos que tratavam do destino dado ao poderio militar alemão. O termo couraçado pode ser empregado indistintamente para os navios que cumprem as especificações para tal, mas cada um deles (e qualquer navio, militar ou não) é um produto feito unitariamente, batizado e tratado como entidade individual, em uma tradição já milenar.

(na Escócia), onde aguardariam para ser distribuídos pelas potências vencedoras. Uma testemunha ocular restou deste último grande movimento da “Esquadra de Alto Mar”:

O pequeno cruzador “Cardiff”, rebocando um balão como baliza, conduz o grande cruzador de batalha alemão, o “Seydlitz”, à frente da sua coluna. E as belonaves desfilam – “Derfflinger”, “Von der Tan”, “Hindenburg”, “Moltke” – como se estivessem sendo passados em revista. O sol poente reflete seus raios naqueles costados maltratados. Seus imensos canhões, imóveis, estão assestados em trancamento de popa a proa. É a visão dos nossos sonhos, um espetáculo digno de reis! Aqueles monstros compridos, baixos e esguios que víamos encandecer de fúria, navegando como tranqüilos navios mercantes em mar sereno. A longa linha de couraçados, lideradas pelo “Fiedrich der Grosse”, trazendo hasteada a bandeira do almirante Von Reuter e comandando toda a força: “König Albert”, “Kronprinz Wilhelm”, “Kaiserin”, “Bayern”, “Markgraf”, “Prinz Regent Luitpold” e “Grosser Kurfürst” seguia em formação – de aparência poderosa, perigosos na batalha e dignos de pena na rendição...<sup>311</sup>

Espalhando-se por milhas no mar, quase como em uma “linha de batalha”, a grande armada desejava mostrar-se honrada, mas era com desprezo que era vista por seus carcereiros, eles próprios homens do mar, incapazes de sentir senão “constrangimento, vergonha (...) por qualquer navio que pudesse humilhar-se assim”.<sup>312</sup> A obediência esperada da classe militar, confundia-se neste momento com as peculiaridades de sua cultura, para a qual a rendição de uma força tão perfeitamente equipada para o combate – uma rendição resolvida por políticos e não no campo de batalha – tinha um gosto amargo, que o próprio almirante Beatty, comandante da *Home Fleet*,<sup>313</sup> registrou: “Nunca esperamos que a visão derradeira dessa grande força registrasse a passagem de um rebanho de ovelhas conduzidas pela *Home Fleet*. Era na realidade uma visão horrível...”<sup>314</sup> E, no entanto, a mesma imagem, retirada deste contexto, produziria efeitos opostos. A grande frota de *dreadnoughts* carregava a simbologia do progresso que, neles representado, pode ser vista agora como um beco sem saída histórico, onde os esforços de milhões de vidas em um país são convertidos em brilhantes exemplos de desperdício. Mas estes navios não seriam desperdiçados no anonimato de suas rendições, ignoradas senão como notas menores em periódicos para os quais a memória da guerra já havia deixado de ser mercadologicamente interessante. Uma última cena restava-lhes em Scapa Flow, garantida para mostrar claramente o sentido próprio do progresso que representavam e do desperdício que significavam.

Começou em 31 de maio de 1919, enquanto os burocratas aliados negociavam cada polegada e cada libra da armada alemã – o mesmo que estavam fazendo com o país, mais uma vez os navios de guerra sendo tomados como representações móveis de

---

<sup>311</sup> HUMBLE, Richard. **A marinha alemã**. Rio de Janeiro: Renes, 1974. p.17-19.

<sup>312</sup> Id.

<sup>313</sup> Segmento da *Grand Fleet* dedicado ao controle do Mar do Norte.

suas nações.<sup>315</sup> Naquela noite, sob o olhar dos ingleses, os prisioneiros dentro de seus navios comemoraram orgulhosos o terceiro aniversário da Batalha da Jutlândia, da qual ainda sentiam-se vitoriosos. O desafio patético e silencioso não se transformou em revolta; em vez disso a disciplina dentro da frota aprisionada foi mantida, como nos inúmeros dias em que estivera já prisioneira, desta feita no Báltico, à espera da continuidade da vitória que agora comemoravam. Como havia sido a única grande ação conjunta daquela grande força militar, agora a Jutlândia serviria como catalisador para o que estava por vir – a última encenação do couraçado, depois da qual as demais foram apenas ecos.<sup>316</sup>

Na manhã do dia 21 de junho, o almirante Fremantle<sup>317</sup> deixou o porto para realizar manobras. Às 10:20 um comando foi hasteado nas bandeiras da nau capitânia do almirante Reuter: “Paragrafo II – confirme”. O sinal foi respondido por todos os navios da baía e, às 11:20, foi seguido por outro: “Condição Z – ponha a pique”. O pavilhão alemão foi hasteado em todos os navios, enquanto os oficiais britânicos observavam, atônitos, os movimentos dentro dos navios aprisionados, cujo poder de fogo era mais do que suficiente para arrasar a mais importante base naval inglesa. Enquanto mensagens eram despachadas, pedindo o retorno da frota inglesa para a baía, um a um os navios da Esquadra de Alto Mar alemã abriram as válvulas de admissão dos condensadores e deixaram o mar invadir seus cascos. Em menos de uma hora, toda a frota havia desaparecido.<sup>318</sup> Vendo o prêmio de valor incalculável ser-lhes roubado, as tropas inglesas ainda tentaram abordar os navios, e atiraram nos marujos alemães que se mantiveram sem reagir. A última batalha da Grande Guerra, travada nos conveses daquela que deveria ser a sua grande arma, mas que se tornara um espólio cujo valor real repousava em si mesmo, no seu inconcebível custo material, mas que, prosseguia

---

<sup>314</sup> HUMBLE, R. **A marinha...** Op. cit.

<sup>315</sup> O mesmo tipo de ação pode ser encontrada ao final da II Guerra, quando os americanos fizeram questão de levar para o atol de Bikini o último couraçado japonês, o “Nagato”, para ser alvo dos testes nucleares, afim de que, a seu ver, a nacionalidade japonesa fosse destruída novamente, e mais uma vez com a bomba.

<sup>316</sup> A rigor o couraçado só foi definitivamente aposentado como arma de guerra depois da Guerra do Golfo, quando os últimos navios da classe “Iowa” foram retirados para a reserva. Mas estes eram sobreviventes da II Guerra Mundial e o seu uso, mesmo então, havia sido insignificante comparado com o seu sucessor tecnológico, o porta-aviões. Sua sobrevivência foi, por si só, um sinal da sua força simbólica, pois os custos de sua manutenção foram bancados por mais de quatro décadas (com intervalos em que ficaram na reserva), desde o armistício em Tóquio (assinado em um desses navios, o “Missouri”), apesar de sua pouca utilidade – haviam se transformado em baterias flutuantes com as quais bombardear a baixo custo as praias dos litorais a ser invadidos, ou mega-lançadores de mísseis de cruzeiro.

<sup>317</sup> Carcereiro inglês da marinha alemã.

até o fim com o seu papel simbólico como parte móvel do corpo de sua nação, a ser negada ao inimigo, única parte intacta de um império desfeito pelas necessidades e vicissitudes do mesmo progresso pelo qual lutara, e uma parte a ser posta além do alcance dos seus destruidores.

Neste derradeiro gesto, os tripulantes da Esquadra de Alto Mar fizeram mais do que vencer sua última batalha, eles encerraram a Grande Guerra com uma mensagem que oferecia uma lição de futilidade, dando testemunho do destino final reservado para a riqueza das nações, quando esta se vê convertida na poderosa mas fútil arquitetura das máquinas de guerra. Feliz ou infelizmente, essa lição continuava sendo repetida, então com muito menos alarde, no outro extremo do século – nas infindáveis fileiras de aviões, helicópteros, tanques e toda a parafernália militar contemporânea, ocupando as vastidões desérticas do meio-oeste americano, depositados para o esquecimento ainda novos, mas já obsoletos, construídos em excesso pela lógica mecanicista do complexo industrial-militar inaugurado tanto tempo antes. Por décadas já, acumulam-se esses arsenais estáticos, presos na imobilidade que dividem com seus ancestrais da primeira grande guerra tecnológica, mas não estão sós, pois os próprios agentes das políticas militares da Guerra Fria são também eles objetos entrincheirados – imóveis poderes que, desta vez, foram criados para isso mesmo: os arsenais de mísseis balísticos intercontinentais.<sup>319</sup> E mesmo o sucateamento de que foram alvo, com a inauguração da era da Paz Fria, durante o governo Clinton, não é senão a continuação desta mesma política, convertendo-os em companheiros físicos dos resultados da superprodução industrial, aos quais já eram ligados em espírito.

A fantasmagoria da monotonia sádica e do suspense masoquista persiste inatacável.

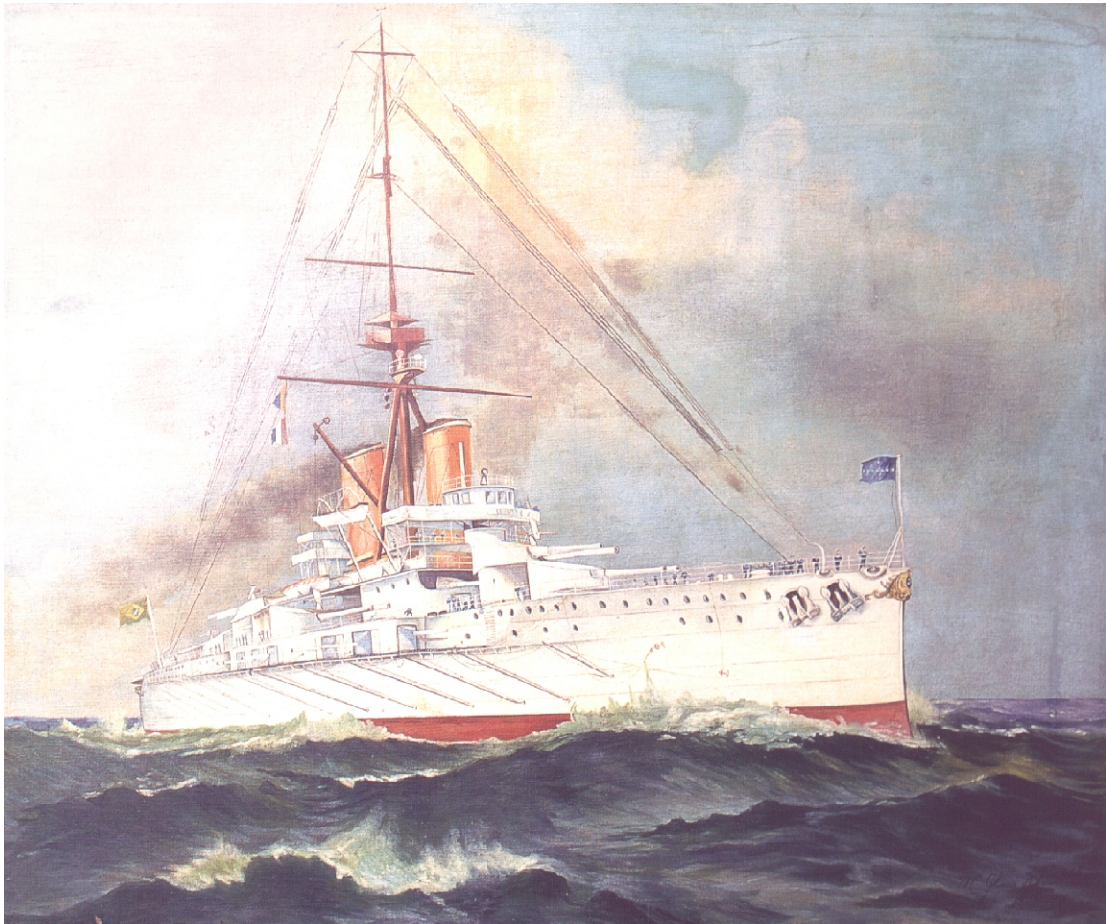
---

<sup>318</sup> Dos 16 couraçados e cruzadores de batalha, só o “Baden” pôde ser recuperado, sob um alto custo.

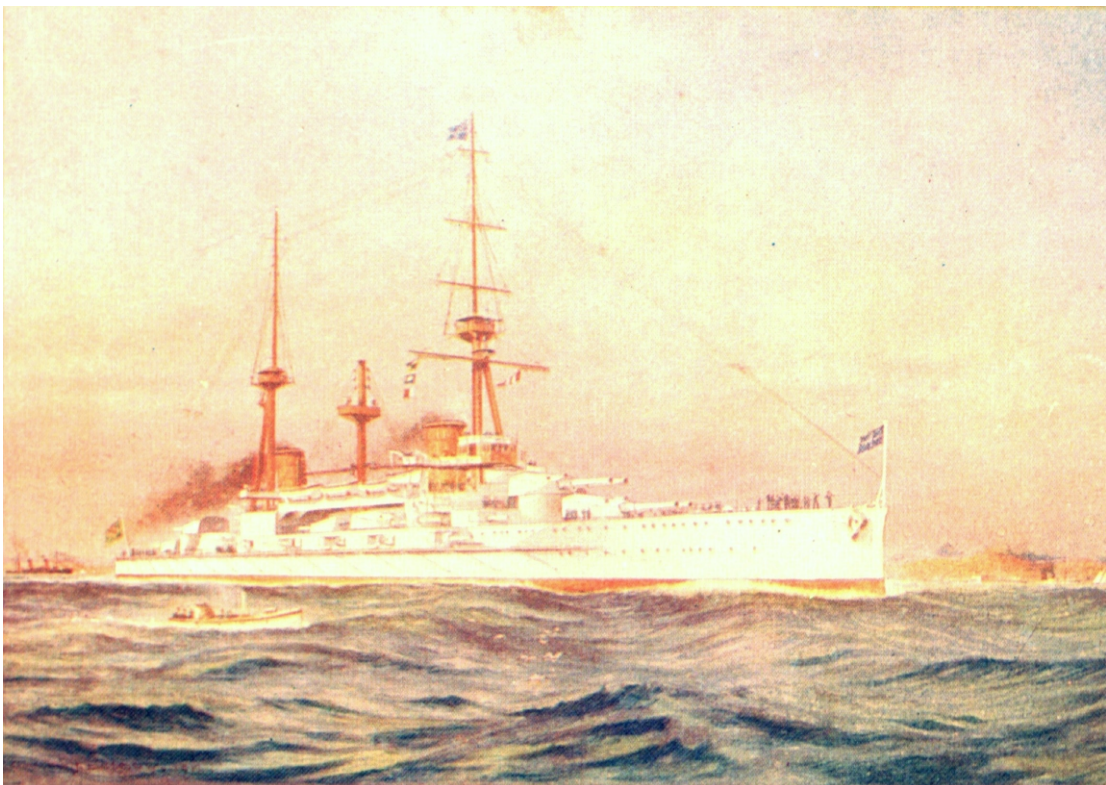
<sup>319</sup> Os “Minuteman” em seus silos terrestres, e os “Trident” em seus silos móveis submarinos. Mas estes últimos não são menos estáticos por estarem em movimento físico, visto que a temporalidade em que se encontram que se conserva paralisada.

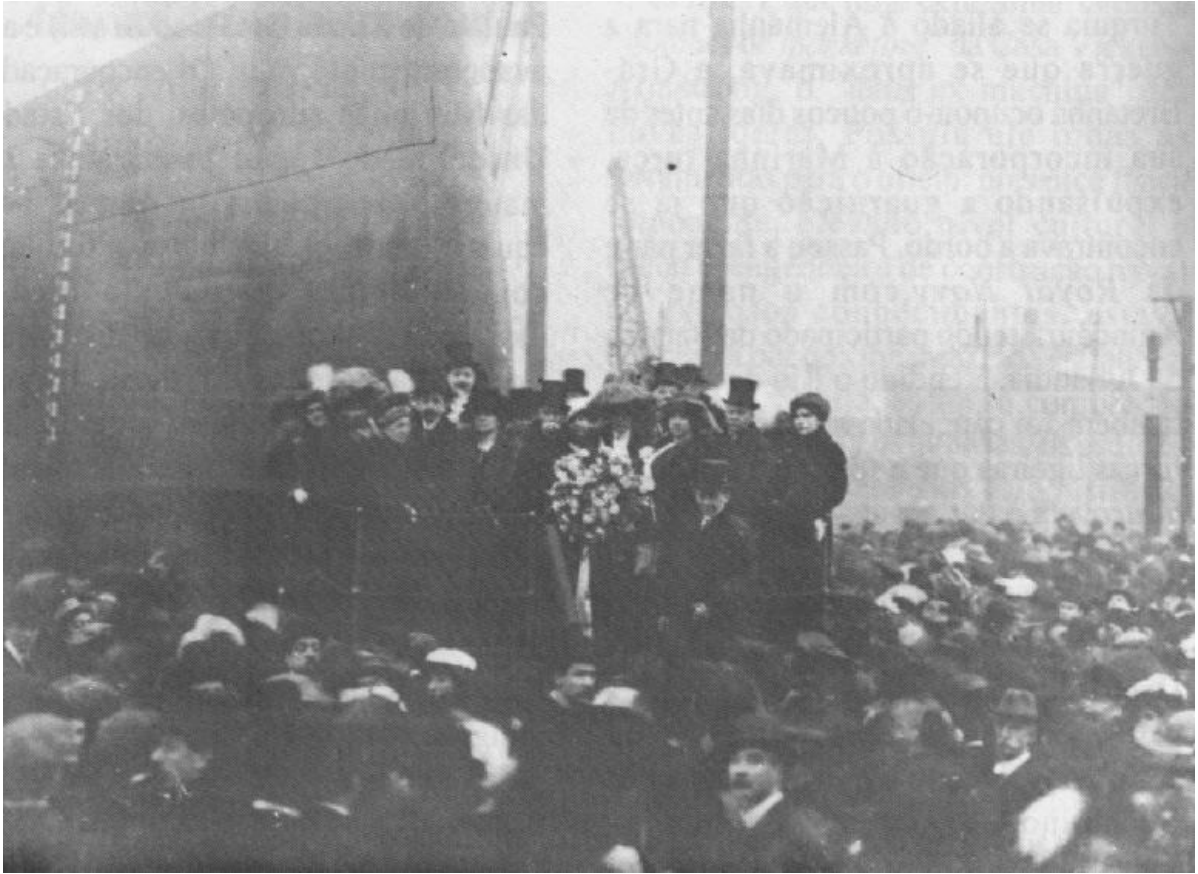
## **ILUSÃO E REALIDADE**





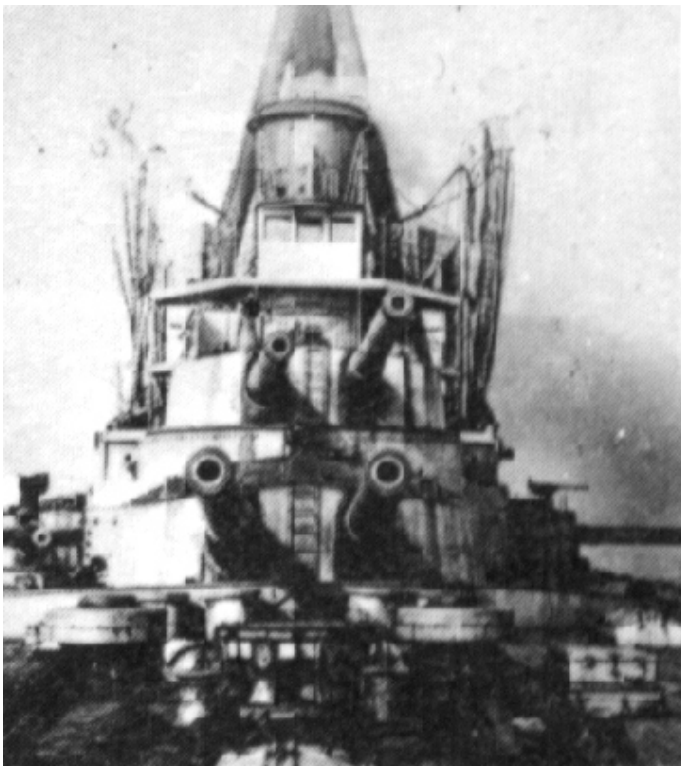
Sonhos de futuro: Os couraçados “Minas Geraes” (acima) e “Rio de Janeiro” (abaixo). Este último é aqui representado sob a forma que teria se sua compra tivesse sido efetivada, mas ambas as pinturas são afirmações do vigor simbólico desses fúteis objetos de desejo.





Acima:

O “Rio de Janeiro”, sendo lançado ao mar, quando ainda era propriedade do Brasil, antes que o custo desse projeto megalomaniaco (o maior navio de guerra do mundo) fizesse com que a compra fosse cancelada e o navio, praticamente pronto, fosse vendido para a Turquia.



Ao lado:

O couraçado “Potemkin”?

Não, na verdade outro navio de guerra, o couraçado brasileiro “Minas Geraes”, visto aqui em um ângulo frontal que salienta seus grandes canhões.

Mas esta imagem poderia muito bem ilustrar um imaginário filme sobre este *dreadnought* outrora famoso que, junto com o seu gêmeo “São Paulo”, não deixou de ter uma carreira que guarda similaridades com a do seu análogo russo, muito mais célebre.



Ao lado:

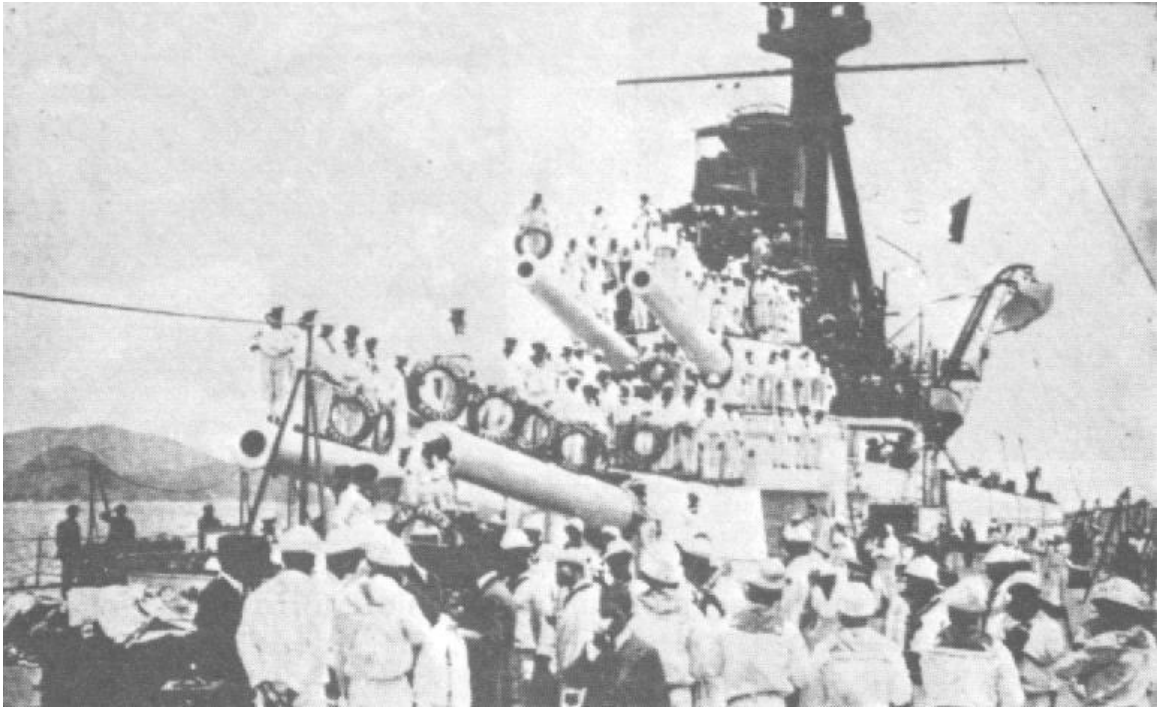
João Cândido, o Matiushenko brasileiro que, como o simbólico marinheiro russo da Revolta do Mar Negro, tornou-se a face reconhecível dos rebeldes que tomaram o controle dos recém-chegados couraçados “Minas Geraes” e “São Paulo”, assim como dos *scouts* “Bahia” e “Rio Grande do Sul” (além de outras embarcações mais antigas), literalmente ditando seus termos ao governo sitiado da República, que não tinha nada com o que se opor ao poder militar reunido na frota rebelada e foi obrigado a ceder, mascarando sua fraqueza (e o resultado de suas ambições desmedidas) sob a pátina da conciliação.



Flagrantes da Revolta da Chibata:

Acima, os marinheiros que, por alguns dias, interferiram no panorama da cidade do Rio de Janeiro, e não apenas como assunto de periódicos ou tema de debates políticos e militares. Abaixo, o pânico da população que, de observadora, virou alvo dos até então imaculados portadores da imagem da modernidade - os navios de guerra.





Acima e ao lado:

A conclusão festiva da Revolta da Chibata, e o seu saldo em uma realidade que não faz conta da gloriosa simbologia dos canhões, da repercussão diplomática da escolha de seu número ou das implicações táticas da matemática dos seus calibres, procurando apenas contabilizar as vítimas do seu uso.

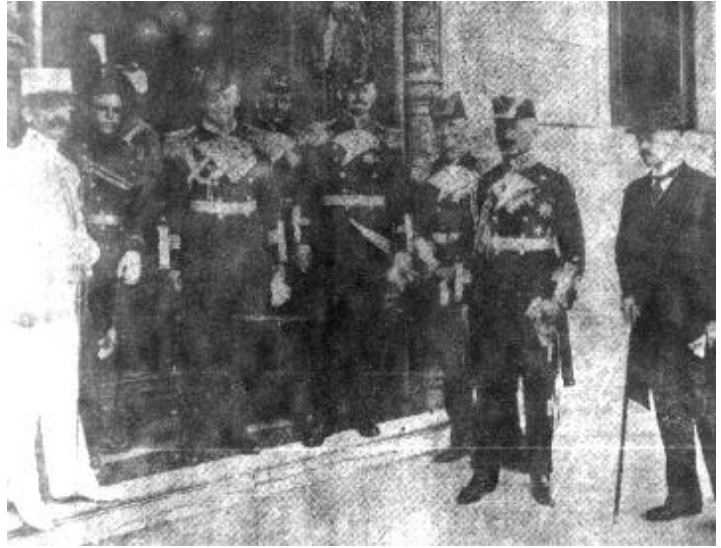
Por cinquenta anos ainda viveriam esses navios da rica tapeçaria de expectativas que informou a sua compra, obscurecendo, no decorrer desse longo tempo, a memória funesta dos seus primeiros feitos notórios, quando mostraram sem reservas a sua utilidade.

No final, não podiam mais ser vistos como exemplos do progresso e da civilização, mas a mudança não se deu por questões éticas ou mesmo estéticas - foi a sua obsolescência planejada, componente integral do seu projeto, como de qualquer outra mercadoria, que os relegou ao segundo plano e, finalmente, ao abandono. Só assim puderam ser esquecidos e, mesmo então, apenas para que se iniciasse a procura para seus substitutos... e essa é uma corrida que ainda não terminou.

Visitantes ilustres:

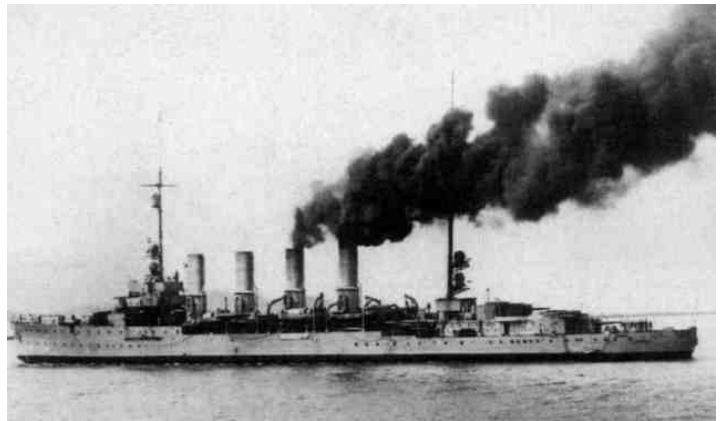
Ao lado:

Oficiais comandantes da frota alemã que visitou o Brasil em 1914, logo depois da visita oficial ao palácio do Catete, para cumprimentar o presidente Hermes da Fonseca. Imagens como essa, publicada no jornal “O Paiz” no dia 19 de fevereiro daquele ano, são raras no período. Na legenda são identificados o almirante von Rebuier (von Reuter), o ministro (embaixador) alemão, Sr. Paoli, e os oficiais comandantes dos couraçados “Kaiser” e “König Albert” e do cruzador “Strassburg”.



Ao lado:

A silhueta elegante do “Strassburg”, com o seu clássico arranjo de quatro chaminés. Muito comuns na época, os chamados *four stackers*, fossem eles militares ou civis, eram verdadeiras representações visuais da velocidade no início do séc. XX. A tal ponto, que o próprio “Titanic” e seus gêmeos receberam quatro chaminés, embora só três fossem verdadeiras - a quarta era feita de madeira e não se ligava a nenhuma caldeira, estava ali apenas para ilustrar a potência do navio.



Abaixo:

O “Kaiser”, capitânia da frota que visitou o Brasil em 1914.



Outros sonhos:

Cicero Marques, aviador paulista responsável pelos primeiros vôos realizados em Curitiba, uma das grandes sensações na cidade durante os primeiros meses de 1914.

Descrito como “discípulo” de Edu Chaves, Cicero pertencia à primeira geração de aviadores que conheceu o “mais pesado do que o ar” como objeto lúdico e não funcional.

Enquanto na Europa organizavam-se as primeiras iniciativas de militarização do aeroplano, às vésperas da Grande Guerra, no Brasil permanecia ainda, em grande parte, o clima das apresentações festivas, envolvendo toda a sorte de máquinas velozes e culminando nos arrojados vôos dos delicados aviões de madeira e pano.

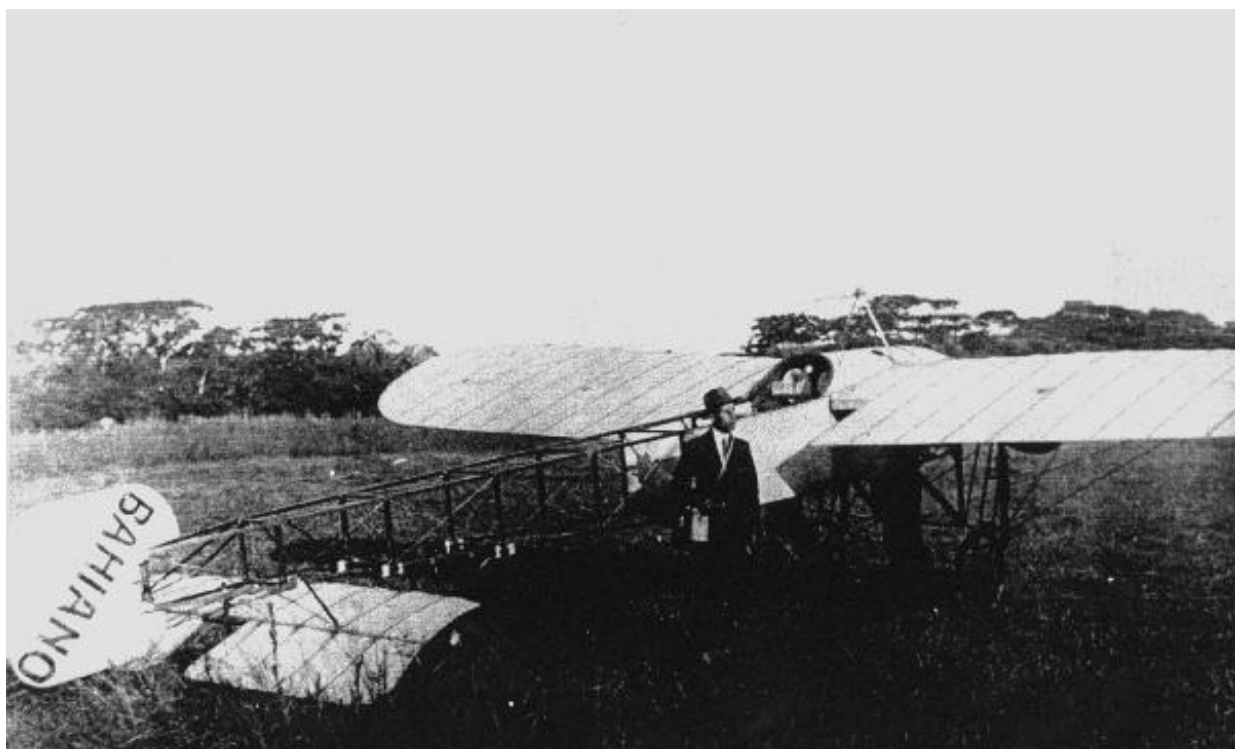


## Aviação em Curitiba

# Cicero Marques

vôa amanhã **DOMINGO** às 16 horas

Bilhetes de entrada somente no  
**O LOUVRE**  
até as 14 horas e dessa hora em diante no  
Prado do Jockey Club.



Amanhã no Jockey Club  
VOOS EM AEROPLANO  
Corridas } de Cavallos  
          } de motocicletas  
          } de automoveis  
MATCH DE FOOT-BALL  
em beneficio do aviador brasileiro  
**Cicero Marques**  
ENTRADA : 28000 ● (seja archibancada, geral  
          ● ou vehiculo) POR PESSOA ●

Mais acima:

O monoplano de Cicero Marques, um modelo Blériot 11, batizado de “Bahiano”, com o qual ele fez diversas apresentações em Curitiba, a primeira das quais em 1 de abril de 1914.

Ao lado:

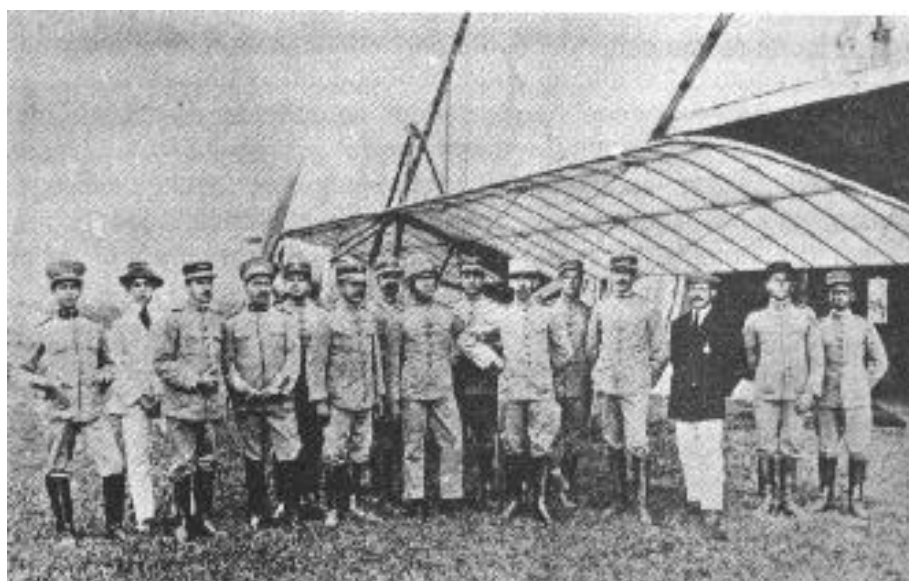
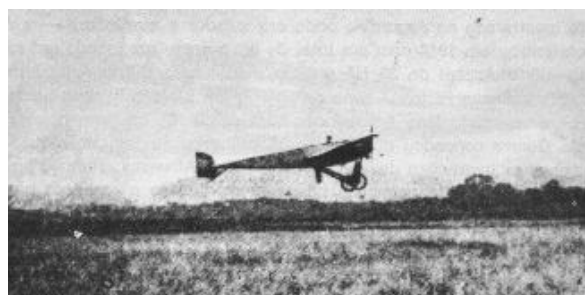
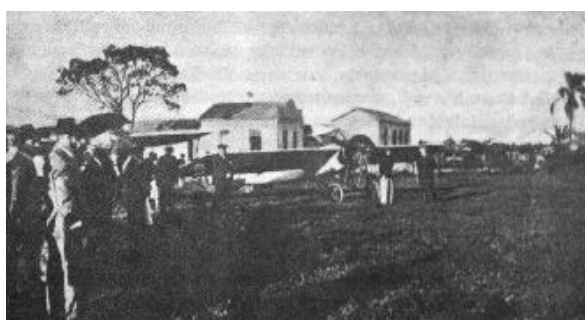
A imagem publicada no “Diario da Tarde” no dia 2 de abril de 1914, mostrando o pequeno Blériot em vôo. Esta foto é um registro iconográfico duplamente raro, por ser imagem presente em uma cultura eminentemente textual, mas também pela qualidade do registro, que capturou o aeroplano congelado em seu movimento.



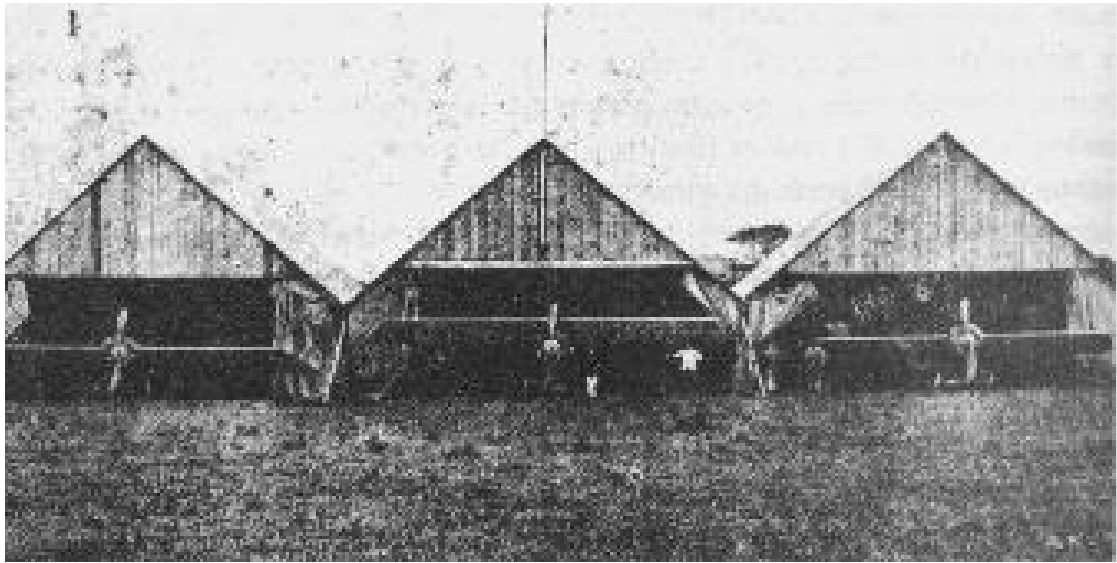
À direita, o Tenente-Aviador Ricardo João Kirk, que fôra aluno do aviador italiano Ernesto Dariolli (abaixo, à direita). Ambos realizavam apresentações com seus aeroplanos, como o monoplano Morane-Saulnier “Guarany” (abaixo, decolando do aeródromo do Campo dos Affonsos no Rio de Janeiro).

Pioneiro da aviação militar no Brasil, Kirk viajou para a Europa em 1912, para conseguir aeroplanos para o Exército e para o recém- fundado Aero Club Brasileiro. Seu espírito aventureiro levou-o, e ao amigo Dariolli, a se envolverem na expedição do General Setembrino para a “pacificação” do Contestado, ao final de 1914.

Ao pé da página, o General, posando ao lado dos aviadores, na frente do Morane-Saunier L “Parasol” batizado em sua homenagem.

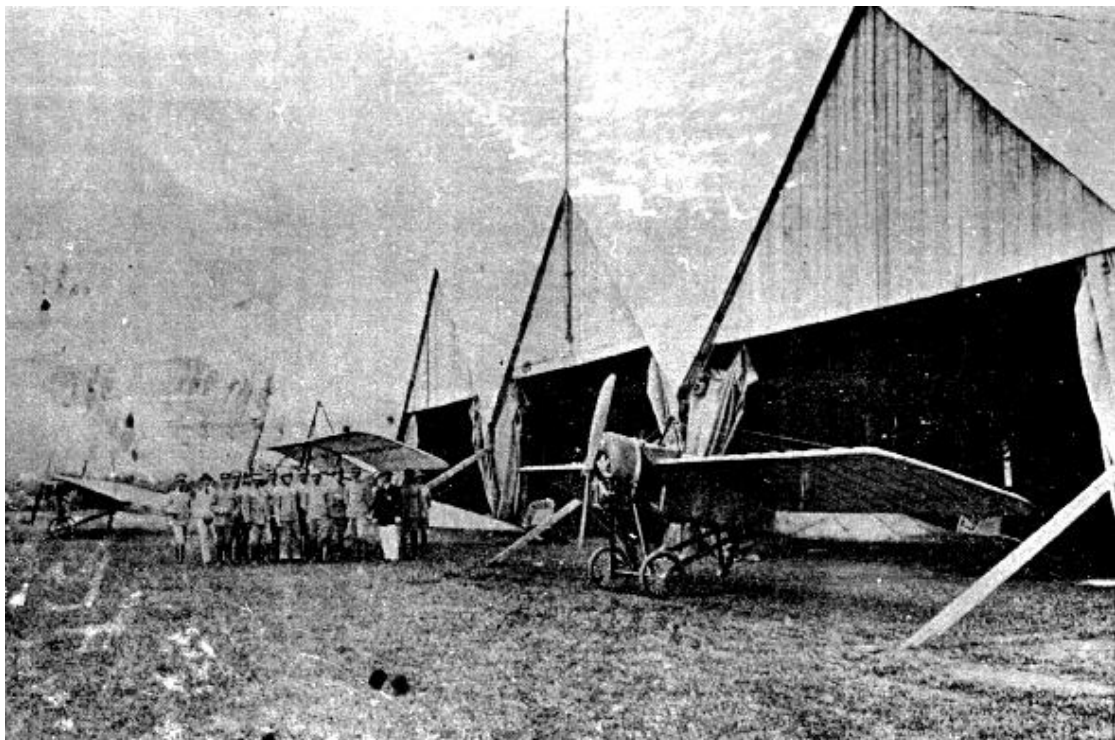


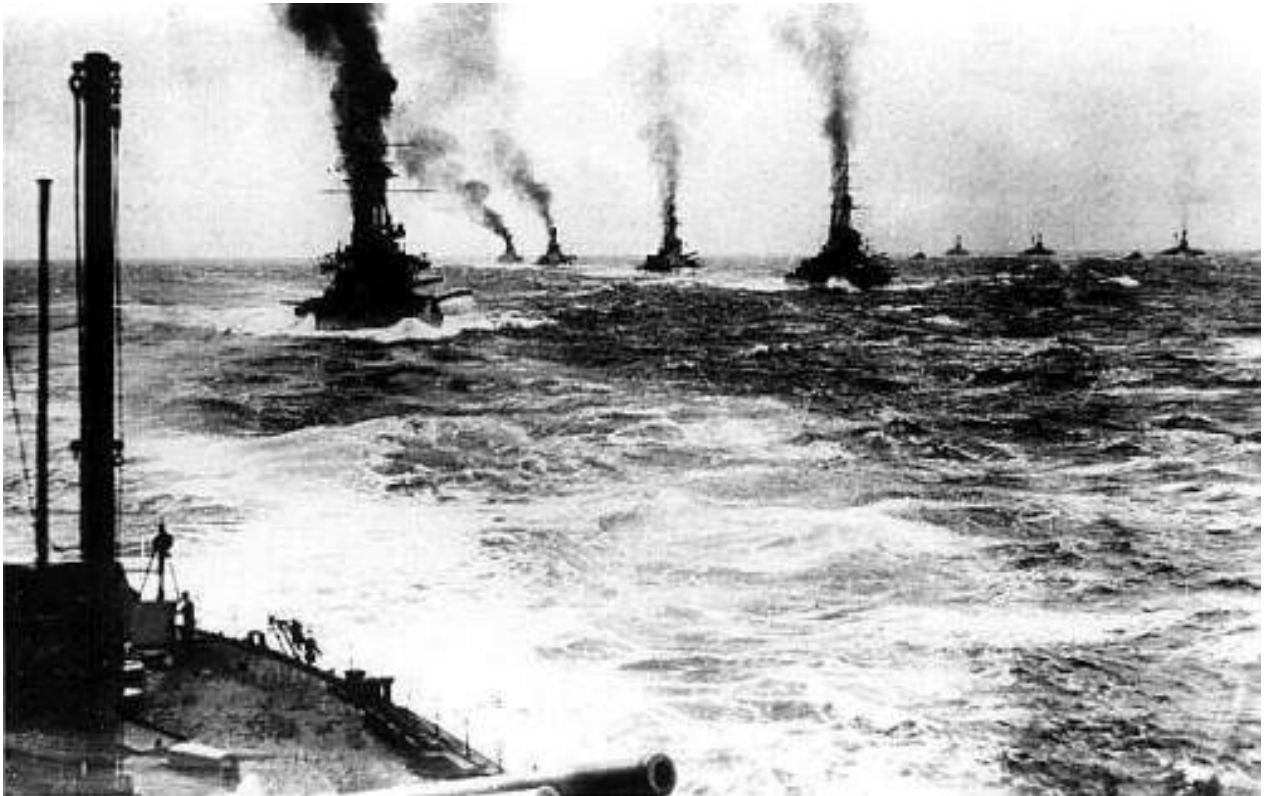




O sonho alistado:

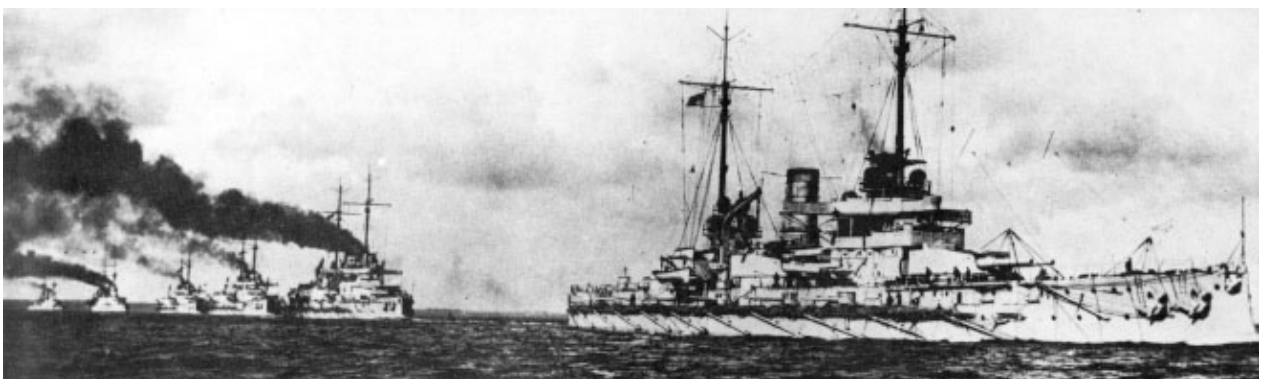
Acima e abaixo os três hangares do “Prado das Corridas” em Porto União, com seus respectivos aeroplanos, todos monoplanos Morane-Saulnier. Ao centro, o “Para-sol” Type-L, batizado de “General Setembrino”, e ao seu lado o “Iguassú” e o “Guarany”, este último um veterano de muitas apresentações pacíficas, sobrevoando a capital federal, no Rio de Janeiro, agora transfigurado e forçado a um novo papel.

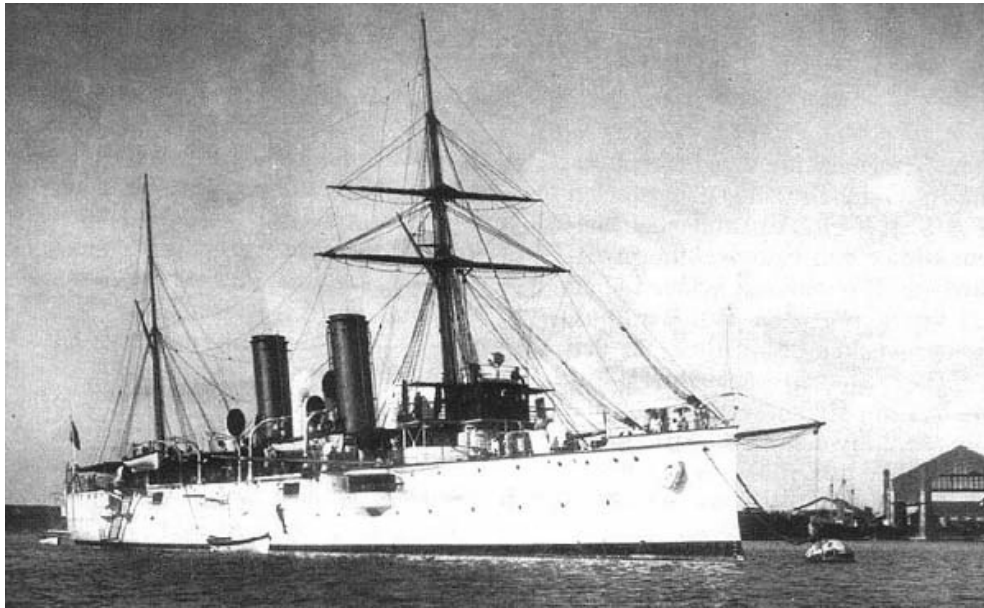




Sonhos acabados:

Acima e abaixo, os resultados finais de investimentos humanos e tecnológicos inimagináveis, a *British Grand Fleet* e a *Hochseeflotte der Kaiserliche Marine*, cujo confronto, durante a I Guerra Mundial, foi inconclusivo apesar da vitória numérica obtida pelos alemães. Fora de suas funções diplomáticas, nas quais muitas vezes obtinham resultados opostos aos pretendidos, os couraçados e cruzadores, *destroyers* e canhoneiras, mostravam mais uma vez a falácia de um pensamento historicamente comprometido com a lógica da militarização da realidade, até no nível de seus símbolos.





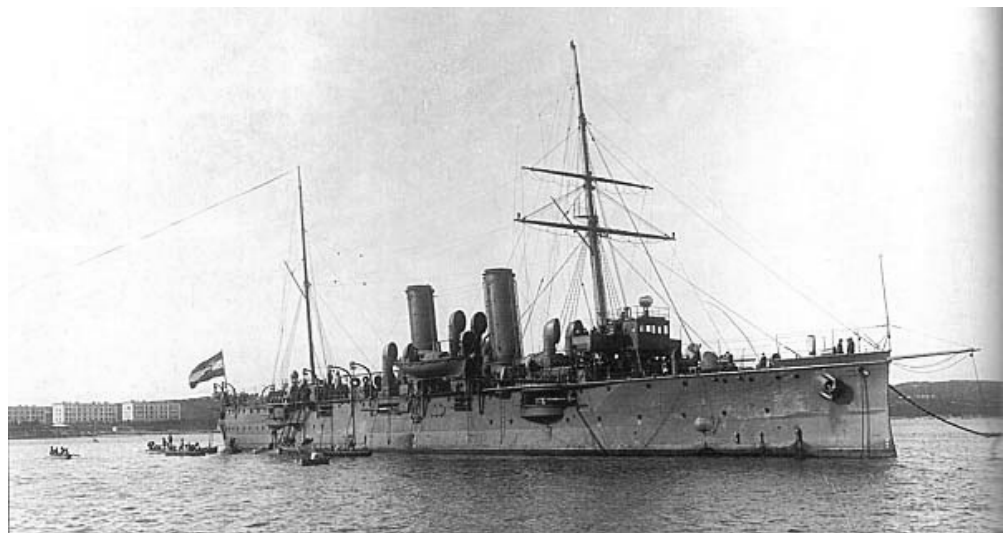
Na paz e na guerra:

Duas imagens do Cruzador Austriaco “SMS Zenta”, nas cores brilhantes da paz, e no sombrio cinza usado em tempo de guerra. Completado em março de 1899, o primeiro de uma classe de três navios que levava o seu nome, ele foi concebido como navio diplomático, para “mostrar a bandeira” pelo mundo afora.

Com 317 pés e deslocando 2500 toneladas, era armado com 8 canhões de 4.7 polegadas e carregava 308 tripulantes. Além do vapor, ele também usava um velame para permitir economia em viagens de circunavegação. Logo no ano do seu lançamento, foi enviado para uma viagem até o extremo oriente, tendo chegado ao Japão em março do ano seguinte. Participou então do resgate do pessoal diplomático austriaco de Pekim durante a Revolta dos Boxers, tendo sido membros da sua tripulação que renderam o contingente austriaco sitiado (junto com os demais grupos diplomáticos) na capital chinesa. Ele voltou à Austria depois de 23 meses de viagem, embarcando em outra expedição semelhante no ano seguinte.

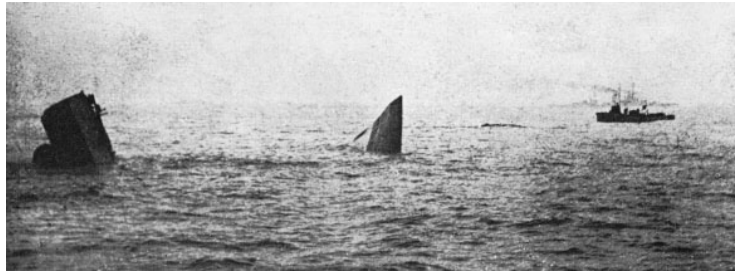
Tendo passado antes em Paranaguá, em 22 de junho de 1903 chegou ao Rio de Janeiro onde, tal como ocorrera em Curitiba, sua tripulação foi alvo das tradicionais recepções promovidas a estas embarcações - evento memorável o suficiente para ser recordado quando, no começo da Guerra, a notícia de seu afundamento foi apresentada em destaque nos jornais.

Outra história de heroísmo inútil associado a este mito tecnológico: um cruzador ligeiro enfrentando sozinho uma frota anglo-francesa formada por 17 couraçados e cruzadores blindados, mesmo assim o “Zenta” afundou hostentando sua bandeira e disparando seus canhões, a um custo de 179 de seus tripulantes.



Ao lado:

O fim do futuro: o que sobra do inconcebível custo dos símbolos do progresso, ícones da civilização. À direita, em uma ironia da história, uma imagem do cruzador de batalha inglês “Invencible” durante a batalha da Jutlândia.



Abaixo e ao lado:

A Esquadra de Alto Mar em Scapa Flow, antes e depois de sua última batalha, na qual não disparou um tiro, guardando para si o direito de procurar a dignidade, no esquecimento.

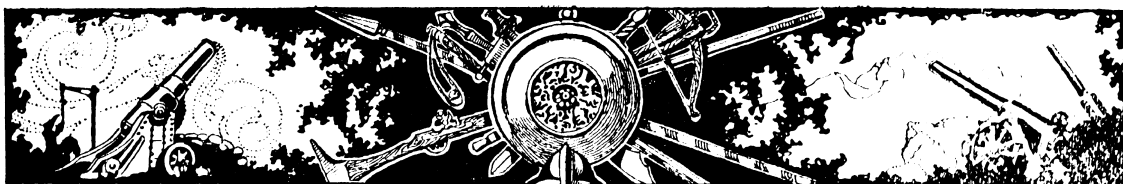


*Don't try and blame for your sins  
For the Sun has burned me black.  
Your hollow lives...  
This world in which we live  
I throw it back*



## **CAPITULO 3**

### **FUTURO PRETÉRITO**



## 1. LONGO AMANHÃ

*It was all a dream.  
And how can you hang on... to a dream  
How can it really be... the way it seems*  
T.H.<sup>1</sup>

### ABANDONÁVEL PRESENTE

O século das grandes realizações prosseguia sem máculas, a proximidade do seu fim estimulando a conversa de amigos em uma casa da sonolenta Londres. Esse lugar nunca atingiu a notoriedade de um apartamento não muito distante dali, no 221b da Baker Street onde, há essas horas, o maior detetive do mundo procurava ansioso o habitual remédio para seu tédio. Mas aquele lugar, quase esquecido após um século de descaso, testemunharia naquela noite uma viagem como nenhuma outra.

Discutido naquela reunião de amigos, o destino anunciado desta improvável jornada era análogo ao do olhar de todos que ali se encontravam. Mas, ainda assim, as memórias dessa viagem não seriam aquelas por eles esperadas, embora no momento mesmo em que descrevia seus planos, o futuro viajante (ou será o contrário?) não pudesse saber disso. Seu olhar, então, era como o de todos os andarilhos, pleno de esperança pelo que lhe trará a próxima curva no caminho, mesmo que cauteloso e até comedido no andar. E embora fitassem a mesma direção, nenhum de seus amigos poderia reconhecer a viabilidade de seu projeto, prisioneiros que eram de um entendimento míope, para o qual as distâncias necessitavam ser curtas para poderem ser compreensíveis. Solitário em meio aos seus amigos, ele deixou a conversa esgotar-se e, quando cada um seguiu para seus lares, seu desejo tornou-se decisão: deixá-los já não era preciso, pois era como se nunca houvessem estado ali com ele. Estranhos, cuja língua falava como a um segundo idioma, titubeando na escolha das palavras, por vezes sem saber se havia conseguido dizer o que desejava e, nas mais das vezes, convencendo-se que seus assuntos pouco podiam fazer para entretê-los, quanto mais interessá-los... através da porta ao lado, o futuro o aguardava.

---

<sup>1</sup> “Hang on to a dream”, Tim Hardin.



## 1. 1 – TEMPO E ESPAÇO

O historiador, o jornalista e o escritor de ficção científica fazem uso simultâneo das mesmas ferramentas, a pena e a narrativa; e as utilizam, a rigor, sobre os mesmos suportes midiáticos. Mas uma perspectiva convencional veria cada qual refugiando-se em uma dimensão própria, dotada de paradigmas estanques que se assemelham, de certo modo, com aqueles de outro triunvirato, o do espaço físico tridimensional. O que divide artificialmente essas instâncias do entendimento e da imaginação, uma dimensão temporal, é um fundamento condicionado das mesmas, e separa-as apenas no que se refere à direção que percorrem, ou buscam percorrer. Não obstante, o texto jornalístico é fonte constante da História, assim como esta é, muitas vezes, referência dele – e o texto literário da ficção científica, se já foi longamente desconsiderado, tem ele próprio sido repensado como elemento passível tanto da atenção jornalística como da reflexão histórica. Muitas vezes, esta última lhe é estendida não pelo reconhecimento de seu caráter antecipacional, mas pela condição de sua contemporaneidade, isto é, pelo que este texto comunica do tempo que o possibilitou e da dinâmica de referências e expectativas desses momentos específicos.<sup>2</sup> Entretanto, certos esforços de imaginação ultrapassaram o perímetro da circunscrição tópica de sua época, e ofereceram à História um testemunho crítico que nos fala também do que o seu mundo furtou-se a ser, ou mesmo do que, se ainda não esgotou sua pertinência, tem como potencial para se tornar.

Herbert George Wells percorreu esse caminho de forma singular, um dos mais eméritos autores de seu tempo, reconhecido dentro e fora do mundo científico, respeitado por uma sociedade à qual, no entanto, não podia devolver na mesma medida esse favor.

Nascido em Bromley Kent, em 21 de setembro de 1866, filho de um jardineiro e de uma criada, ele escreveu sua primeira novela, “The desert Daisy”, quando ainda tinha dez anos de idade. Seus pais chegaram a tentar abrir um negócio, mas este faliu quando Wells tinha 13 anos e ele foi tirado da escola para trabalhar como vendedor de uma loja de tecidos – um destino do qual escapou por uma combinação de total incompetência

---

<sup>2</sup> Assim, as criaturas metamórficas de “Os vampiros de almas” (*Invasion of the Body Snatchers* de 1956, dir. de Don Siegel) são menos interessantes ao historiador que as reflexões pseudo-científicas sobre as possibilidades de vida extraterrestre e do contato com a mesma, do que seriam àquela que as encara como comentário social acerca do sentimento de paranóia instigado pela política da Guerra Fria, em que a obsessão da segurança nacional criou o clima da desconfiança onde a identidade do seu vizinho era posta em dúvida pela presença sempre possível de uma alteridade – no caso, o inimigo externo que, no filme, é representado pelos alienígenas.

para o serviço com uma dramática chantagem emocional (ameaçou suicidar-se) dirigida aos pais, que finalmente o deixaram trabalhar como assistente em uma escola local. Quando ele tinha 18 anos, ganhou uma bolsa de estudos para a “Normal School of Science” em Londres, onde estudou biologia com Thomas Huxley,<sup>3</sup> cujos princípios evolucionistas o influenciariam profundamente.<sup>4</sup> Seria um trabalho dessa disciplina, “Text book of Biology”, que se tornaria o seu primeiro livro publicado, em 1893. Mas, a essa altura ele já estava trabalhando, ainda como um hobby, em um “romance da ciência”, como ele próprio o denominou. A obra resultante desse passa-tempo, “A Máquina do tempo”, evoluiu de um manuscrito intitulado “The chronic Argonauts”, originalmente publicado como um ensaio em 1888 e amplamente modificado até atingir a sua forma definitiva, sendo finalmente aceito para a publicação em 1895 – o que valeu para o seu autor a soma de £100.

Não existe nesse momento um gênero literário em que esse trabalho possa ser inscrito, pois ele em nada se assemelha aos trabalhos de Júlio Verne, com o qual é muitas vezes comparado. Mais do que apenas uma questão de estilo ou de perspectiva o que os separa é o objeto propriamente dito – se em Verne a conquista científica (aeronave, submarino) é o ponto de partida, até mesmo o cenário onde vai desenrolar-se a trama, em Wells ela não constitui o assunto senão como introdução, pois seu interesse é discutir algo que a transcende, ou melhor, que a precede: um entendimento de humanidade, um sentido para o criador da máquina, e não as decorrências da criação da mesma.

O início dessa aventura da ciência é enganadoramente convencional, com o Viajante do Tempo na sala de sua confortável casa, explicando aos seus convidados o princípio do qual decorre a possibilidade de sua jornada. Mas não há nada de comum nesta conversa, nada que se assemelhe ao que se consideraria uma discussão normal, nem mesmo o impetuoso decidir sobre métodos e técnicas que normalmente conduzem os leitores de Verne pelas primeiras páginas de suas investidas no mundo das possibilidades da tecnologia. Aqui a distinção aparece com clareza, pois a instrumentalização do leitor é simultânea com a dos personagens que participam daquela reunião com o viajante, que facilmente pôde, com o tempo, ser amalgamado

---

<sup>3</sup> Thomas Henry Huxley (1825-1895), cientista e educador inglês, um dos grandes defensores da Teoria da Evolução de Darwin, chegando a ponto de receber o apelido de *Darwin's Bulldog* (o Buldogue de Darwin) pela imprensa inglesa.

<sup>4</sup> Foi ainda na faculdade que ele publicaria o seu primeiro trabalho, “A tale of the Twentieth Century”, em um jornal que ajudou a fundar.

com a própria imagem de Wells.<sup>5</sup> E o objeto dessa digressão não é o produto, a máquina, mas o meio... o tempo.

Clearly, any real body must have extension in *four* directions: it must have Length, Breadth, Thickness, and – Duration. But a through a natural infirmity of the flesh (...) we incline to overlook this fact. (...) There is, however, a tendency to draw an unreal distinction between the former three dimensions and the latter, because it happens that our consciousness moves intermittently in one direction along the latter from the beginning to the end of our lives.<sup>6</sup>

A idéia apresentada nos primeiros parágrafos desse trabalho, e que já seria um passo largo para o leitor, é a da existência de uma “quarta dimensão”, aqui colocada não como um adendo místico, um plano espiritual, mas sim um componente absolutamente ordinário, apesar de ignorado, da própria realidade que, então, passaria a ser uma continuidade espaço-temporal, embora ainda não seja descrita com essas palavras (teremos que esperar a reflexão de Einstein para isso). O tempo é assim trazido para fora de uma percepção que o veria como presença inefável, para outra que o coloca como função direta da existência: “Can an *instantaneous* [grifado no original] cube exist? (...) Can a cube that does not last for any time at all, have a real existence?”<sup>7</sup> A ontologia de Wells remete, então, à questão da duração como medida do real, e não aos meandros da percepção ou da cognição, que constituem uma “natural infirmity of the flesh”<sup>8</sup> segundo a qual nossa tendência é ignorar o caráter limitado de nossa experiência, enquanto viajantes do tempo, tanto na direção quanto na velocidade de nosso movimento. Chamada a atenção para essa questão, cabe aos seus ouvintes, e também seus leitores, desvelar seus olhares diante da idéia do tempo como uma dimensão do espaço, o que exige uma revisão de convenções que incomoda e demanda ainda outras questões: “If Time is only a fourth dimension of Space, why is it [that] we cannot move in Time as we move about in the other dimensions of Space?”<sup>9</sup> O *vector* e o *momentum*, variáveis fundamentais dos corpos em movimento, teriam que ser aplicadas em uma dimensão para a qual não há meios de medida ou de interferência, pois o observador se encontra mergulhado nela, que constitui um absoluto – como constante, o tempo (pelo menos no que se refere ao universo tal como era compreendido antes de Einstein) teria de ser um

---

<sup>5</sup> No filme de George Pal (*The Time Machine* de 1960), essa amálgama chega ao ponto de dotar o personagem, interpretado pelo ator Rod Taylor, que no livro é chamado simplesmente de “o Viajante do Tempo”, de um nome: George. O mesmo tipo de consideração, em tom menos sério mas ainda mais incisivo, foi adotado no filme “Um século em 43 minutos” (“Time after time”, de 79, dirigido por Nicholas Meyer) em que Malcom McDowell interpreta o próprio H.G. Wells como sendo o personagem de sua novela – tendo portanto criado uma máquina do tempo com a qual viaja para o futuro e testemunha tudo aquilo que vai, no decorrer da sua vida, “prever” com tanta precisão.

<sup>6</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. New York: Ace Books, 1988. p. 6-7.

<sup>7</sup> Id.

<sup>8</sup> Id.

incontornável. Portanto, assim como explora a gênese de um novo gênero de Literatura, Wells também está envolto na investigação de um novo paradigma da Física, através do qual os parâmetros previamente conferidos à realidade serão os dados mesmos que convém superar, tal como foram superadas as cadeias do próprio campo tridimensional:

Are you sure we can move freely in Space? Right and left we can go, backward and forward freely enough, and men always have done so. (...) But how about up and down? (...) Before the balloons, save for spasmodic jumping and the inequalities of the surface, man had no freedom of vertical movement.<sup>10</sup>

Um mero caso de aplicação de esforço e engenho, pois, para resolver o problema da movimentação pela quarta dimensão, facilmente explicável como um simples apelo ao otimismo tecnológico do Dezenove, da “Era Vitoriana”, geradora de um panteão de maravilhas de aço e de uma coleção de tragédias humanas no seu rastro. Inicialmente, essa crença nos frutos da perseverança com a eficiência é abordada com a cautela e a timidez trazidas pelos convidados, ainda tentando compreender as implicações do raciocínio do seu anfitrião. A intuição de um deles ao dizer que “you cannot move at all in Time, you cannot get away from the present moment,”<sup>11</sup> é reveladora de uma sensação de imobilismo que o Viajante do Tempo se apressa a desfazer:

That is where you are wrong. That is just where the whole world has gone wrong. We are always getting away from the present moment. Our mental existences, which are immaterial and have no dimensions, are passing along the Time-Dimension with a uniform velocity from the cradle to the grave. Just as we should travel down if we began our existence fifty miles above the earth’s surface.<sup>12</sup>

Todavia o caráter móvel da experiência é apresentado como insuficiente, definido que é pelo perímetro do presente (constante do deslocamento) somado à injustiça de um sentido permanente (constante vetorial). Para dar conta dessa dificuldade, a confiança no potencial do homem civilizado para atravessar as barreiras do impossível, que naquele momento alimentava o desejo de voar, vem apresentar-se para alcançar um sonho mais singular.

He can go up against gravitation in a balloon, and why should he not hope that ultimately he may be able to stop or accelerate his drift along the Time-Dimension, or even turn about and travel the other way?  
(...)  
Now you begin to see the object of my investigations into the geometry of Four Dimensions.<sup>13</sup>

Assim aparece a co-protagonista dessa história, no clímax de uma reunião na qual o anfitrião comenta como “long ago I had a vague inkling of a machine,”<sup>14</sup> o que

---

<sup>9</sup> Ibid., p. 9.

<sup>10</sup> Id.

<sup>11</sup> Ibid., p. 9-10.

<sup>12</sup> Id.

será suficiente para transformar uma divagação sobre a forma e a natureza do tempo em algo mais substancial – as possibilidades apresentadas pela navegabilidade deste novo oceano dimensional, até então ignorado.

Como convém ao seu entusiasmo vitoriano, esse personagem começa incorporando toda a gama de elementos pelos quais a sua época terminou por ser reconhecida; mas, entre estes, talvez o que mais mereça destaque é um desejo de futuro como experiência vivida. Mal se toca na idéia de viajar ao passado durante a sua animada conversa e, quando se faz, é apenas descartar essa possibilidade, visto ser um mero repassar de eras conhecidas; é no que está para vir que se encontra a única direção possível de ser contemplada como investigável.<sup>15</sup>

A máquina faz a sua entrada timidamente, sob a forma de um modelo que demonstrará a viabilidade do conceito aos olhares atônitos, mas desconfiados, de seus convidados. Mas esta experiência pública é a última que o viajante fará, uma concessão ao testemunho alheio que não se faz necessária para o momento da viagem propriamente dita. Esta é um sonho pessoal não compartilhado, ou cuja partilha deverá dar-se sob a forma não da observação direta, mas do atento ouvir de uma longa narrativa. A semana que separa os dois encontros de amigos na casa do viajante termina com a chegada deste, abatido, retornando de sua aventura no futuro, que se iniciara apenas algumas horas antes (no seu tempo de partida), mas que lhe ocupara mais de uma semana (no seu tempo de jornada). Como que para salientar ainda mais a importância dessa mudança de perspectiva, o narrador anônimo que nos conduz até esse

---

<sup>13</sup> Ibid., p. 11.

<sup>14</sup> Ibid., p. 11.

<sup>15</sup> É de se mencionar que o mesmo não foi corroborado pela maioria dos sucessores de H.G. Wells no mundo da ficção científica, autores como o americano Paul Anderson, responsável por uma das mais ricas contribuições literárias voltadas à exploração de viagens pelo tempo. Em seus livros da série “Time Patrol”, publicados desde os anos 50, esse autor propõe, as mais das vezes, a viagem para o passado e não para o futuro. Explica-se essa abordagem de Wells, talvez, pela noção linear de tempo que dominava a física de seu tempo – nesta, o passado seria imutável, pois já teria acontecido; em oposição, por exemplo, ao paradigma quântico, que reconhece o passado como mutável tanto quanto o futuro, a partir da idéia da possibilidade de multiplicação das realidades – a mudança de um evento passado geraria um efeito cascata (o chamado efeito da “asa da borboleta”) e alteraria toda o contínuo espaço-temporal em uma realidade alternativa. Desde seu primeiro trabalho nessa linha (“Time Patrol”, publicado pela primeira vez na edição de maio de 55 da “Magazine of Fantasy and Science Fiction”) Anderson utiliza esse conceito, através do que chama de princípio *aleph-sub-aleph*, permitindo-se lidar com essas variações na História. Mas, mesmo em trabalhos que não levavam em conta o campo das múltiplas possibilidades do passado, conservaram neste o seu principal (embora não único) foco de interesse. É o caso da série de TV “O Túnel do Tempo” de Irwin Allen – mal sucedida (durou apenas uma temporada, em 1968) mas emblemática, ela chegou ao ponto de transformar sua versão da “máquina do tempo” em verdadeira expressão sinônima até mesmo do ato de recordar: fazer uma “viagem no túnel do tempo”. Visitas ao futuro ocorreram nesta produção malograda para a televisão, mas foram muito menos numerosas do que as voltadas para o passado.

momento, ambienta em detalhe a cena onde se reúnem os ouvintes como que hipnotizados diante de uma figura xamanística.

In writing it down I feel with only too much keenness the inadequacy of pen and ink... (...) You read, I will suppose, attentively enough; but you cannot see the speaker's white, sincere face in the bright circle of the little lamp, nor hear the intonation of his voice. You cannot know how his expression followed the turns of his story! Most of us hearers were in shadow, for the candles in the smoking-room had not been lighted, (...) At first we glanced now and again at each other. After a time we ceased to do that, and looked only at the Time Traveller's face.<sup>16</sup>

O primeiro narrador cede seu lugar e mergulha de bom grado nas sombras, onde passará o restante da história, não sem antes se desculpar pela incapacidade da linguagem escrita de dar conta da totalidade da experiência, forçada muitas vezes a apenas delinear o que de resto terá de ser preenchido pelo leitor. Está é, também, a sua condição como ouvinte de um conto, tendo de se bater com as palavras que escuta para delas conjurar as imagens para as quais não possui outra referência. Mas a sua presença e essa forma como direciona nossa atenção para o depoimento do Viajante do Tempo, é um recurso que salienta a importância da narrativa que virá depois, como se realmente estivesse a ponto de relatar-nos o conto vivido do futuro, para saciar um desejo pelo mesmo que também teria de ser nosso, pertinente que ainda é, mais de cem anos depois de ter sido pela primeira vez revelado.

## 1.2 – VIAGEM IMÓVEL

Conservando a narrativa na primeira pessoa, mas passando-a para outrem, Wells oferece um depoimento de viagem, mais do que a descrição de um futuro, pois esse é o sentido que ele almeja conferir a essa experiência que, como ele lembrara, deveria ser análoga à do próprio viver – mas não o era. Em ambas há um movimento em direção do desconhecido, mas a viagem no tempo exacerba um sentimento que é familiar ao homem moderno, um *horror vacui* redivivo que repudia a idéia do vazio do futuro e deseja preenchê-la com uma multitude de imagens das quais há de fazer objetivos. É a sensação de um olhar que, parafraseando Nietzsche, fita o abismo e por ele é fitado, aprisionando-se de um desejo de alcançá-lo a qualquer custo, de romper o encanto de suas profundezas, mesmo que ao preço de atingi-las: “I suppose a suicidal who holds a pistol to this skull feels much the same wonder at what will come next as I felt then”,<sup>17</sup> ele nos diz, como que acentuando o vazio que se estende à sua frente por compará-lo à morte.

---

<sup>16</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 26-27.

<sup>17</sup> Ibid., p. 28.

I am afraid I cannot convey the peculiar sensations of time travelling. (...) There is a feeling exactly like that one has upon a switchback – of a helpless headlong motion! I felt the same horrible anticipation, too, of an imminent smash. As I put on pace, night followed day like the flapping of a black wing. The dim suggestion of the laboratory seemed presently to fall away from me, and I saw the sun hopping swiftly across the sky, leaping it every minute, and every minute marking a day. (...) I was already going too fast to be conscious of any moving things (...) as I went on, still gaining velocity, the palpitation of night and day merged into one continuous greyness. (...) I saw trees growing and changing like puffs of vapour, now brown, now green; they spread, shivered and passed away. I saw buildings rise up faint and fair, and pass like dreams. The whole surface of the earth seemed changed – melting and flowing under my eyes.<sup>18</sup>

O mundo real escoia a sua volta como a água em um redemoinho, enquanto sua máquina o leva para frente; nessa descrição, ele resume um desejo, mas também fala de um tempo que se acelera, uma História que se move rápido demais para permitir a noção de qualquer movimento, talvez mesmo para negar a própria legitimidade desse conceito.

Um parêntese merece ser feito quanto a essa imagem de Wells: como a Alice, de Lewis Carroll,<sup>19</sup> o seu personagem não sai do lugar, mormente sua grande velocidade – aqui temos uma incongruência no panorama lógico, racional e cientificamente embasado desta história: a idéia de que seja possível mover-se no tempo e não no espaço. Objetaríamos a princípio, e baseados na própria estrutura do pensamento de Wells, segundo a qual estes (tempo e espaço) não reconhecem distinção, visto ser o primeiro uma dimensão do segundo, o que determinaria uma necessária relação entre as duas instâncias, mesmo com o acionamento da máquina do tempo. Mas, além dessa questão formal, uma outra se coloca: a de que, admitindo a possibilidade física de se conseguir a ausência de movimento de um corpo (no caso pela sua exclusão do contínuo temporal através de uma máquina imaginária), o resultado seria que ele, embora parado, jamais permaneceria no mesmo lugar, visto que não existem objetos estáticos no universo – tanto a Terra, como o Sol e a própria galáxia, estão em movimento permanente. Sendo assim, qualquer objeto que se suspendesse da rede de mobilidade no campo tridimensional, veria o resto do universo deslocar-se para longe dele imediatamente (em minutos a máquina estaria solta no vácuo do espaço sideral, presenciando a grande esfera terrestre girar para longe). Assim, a idéia de que um Viajante do Tempo possa mover-se na 4<sup>a</sup> dimensão, mas permanecer estático no mundo

---

<sup>18</sup> Ibid. p. 29-30.

<sup>19</sup> Charles Lutwidge Dodgson (1832-1898), conhecido por seu pseudônimo, Lewis Carroll, além de escritor, era um matemático, estudioso de lógica, fotógrafo e pastor anglicano. Seus trabalhos *Alice's Adventures in Wonderland* (1865) e *Through the Looking Glass and What Alice Found There* (1871) descrevem aventuras que se passam no que se poderia considerar realidades alternativas, não havendo, durante as incursões nas mesmas, movimento no mundo real.

das outras três, embora seja uma imagem muito evocativa (que foi em muitos casos repetida em outras descrições de viagens no tempo), decorre, no mínimo, de uma desatenção quanto à física newtoniana. A viagem para o futuro pode ser possível pela aceleração relativista, talvez até para o passado por algum outro meio, mas, em nenhum dos casos, o viajante terá a possibilidade de permanecer em seu laboratório, vendo o mundo mudar à sua volta.

Mas a imagem evocada, do tempo que se acelera à volta do viajante, dificilmente poderia ser mais apropriada como metáfora do próprio olhar que contempla o mundo como se estivesse ausente do mesmo. Um olhar análogo ao do historiador que vê o que já foi uma realidade no passado, mas que está removido deste, incapaz de percebê-lo senão como uma fantasmagoria, um fragmento. Wells, através do seu personagem, poderia falar do futuro que este fosse já passado, passível de ser visto à distância, ao mesmo tempo em que mostra o movimento através do tempo, dos infinitos momentos de presente que passam, como uma queda que se dá em direção do futuro – e não uma ascensão. Como se o tempo pudesse gerar uma força semelhante à gravidade, que nos sujeitasse uniformemente e que, uma vez removido o obstáculo que nos ancora ao presente, se fizesse sentir cada vez mais e nos levasse em uma fuga vertiginosa através do plano temporal, em qualquer das suas direções. Neste caso, a imagem de um despencar para o amanhã não é uma imagem que procure passar qualquer idéia de decadência, ao contrário:

I flung myself into futurity. At first I scarce thought of stopping, scarce thought of anything but these new sensations. But presently a fresh series of impressions grew up in my mind – a certain curiosity and therewith a certain dread - until at last they took complete possession of me. What strange developments of humanity, what wonderful advances upon our rudimentary civilization, I thought, might not appear when I came to look nearly into the dim elusive world that raced and fluctuated before my eyes! I saw splendid architecture rising about me, more massive than any buildings of our own time, and yet, as it seemed, build of glimmer and mist.<sup>20</sup>

A expectativa de maravilhas, no entanto, é uma mera abertura, pois essa história não tem pretensões de discuti-las, nem tampouco de enumerar conquistas futuras para definir o esplêndido florescer da humanidade. A paisagem indistinta que se descortina, a princípio, para o Viajante do Tempo, oculta toda essa gama de progressos que enchem os volumes de outros autores, mais interessados em alegorias do progresso, que tomam como representações plenas de um porvir ignorado para Wells. Ele procura algo mais sutil do que essas micro-interferências, detalhes que o seu olhar do Dezenove não reconhece como pertinentes ao conhecimento da História, verdadeiro objeto de sua

---

<sup>20</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 31.



reflexão. Como faria mais tarde com o passado,<sup>21</sup> ele se debruça agora sobre a outra direção do tempo, vale reiterar, com o olhar de um historiador, procurando nos meandros de suas extrapolações, as amplas linhas de relações que justifiquem a seqüência dos eventos, tal como esta se apresenta ao seu entendimento. Para isso, como convém ao método dessa disciplina, ele procura uma distância que lhe permitirá revisar meticulosamente a sucessão dos fatos, mesmo que estes sejam imaginários – e não é assim que ele os trata – o próprio intervalo temporal (mais de 800 mil anos) até o seu ponto de parada, é sintomático dessa abordagem desejosa de abarcar o devir até as últimas conseqüências. Sob esse ponto de vista, a hora de cessar o movimento, de parar a máquina, é compreensivelmente temida.

To come to stop involved the jamming of myself, molecule by molecule, into whatever lay in my way; meant bringing my atoms into such intimate contact with those of the obstacle that a profound chemical reaction – possibly a far-reaching explosion – would result and blow myself and my apparatus out of all possible dimensions – into the Unknown.<sup>22</sup>

Os resultados de um encontro, uma fusão, de átomos, já eram conjecturados no momento em que esse livro é escrito, dando ao autor a margem para conceber o que, aos nossos olhos soa como uma antecipação de uma explosão nuclear. Mas, ao contrário de Júlio Verne, H.G. Wells não tinha a mesma predileção pela análise da evolução dos maquinismos tanto quanto dos costumes e das sociedades. Seu trabalho é mais voltado para esse tipo de consideração, em que o ambiente psicológico e as implicações sociológicas são o ponto central, ficando os artefatos tecnológicos que as possibilitam como coadjuvantes em um trabalho que não os ignora, mas também não os privilegia. Por isso mesmo sua imaginação vai mais longe que a de Verne, pois está solta das amarras nítidas de um arcabouço técnico científico dado. Sua máquina do tempo é tão impossível à tecnologia do séc. XXI como era para a do XIX, mas essa condição não é substancial à apreciação de um texto que vai muito além da sua descrição. Do mesmo modo, sua concepção do tempo, embora seja o ambiente onde se desloca a máquina, tem menos primazia para o narrador do que a paisagem que vai, por fim, alcançar.

O viajante receoso, que evita até não poder mais o destino de seu movimento é novamente uma figura familiar, o *flâneur*, mas ele próprio é um personagem secundário nessa história em particular, cujo verdadeiro protagonista é o futuro, um destino anunciado sem reservas ou meias palavras, visando negar logo de saída (lembramos que este se trata de seu primeiro livro de ficção e, ademais, um trabalho que começou a ser

---

<sup>21</sup> WELLS, H.G. **História Universal**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, [196?].

<sup>22</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 32.

escrito sete anos antes de ser propriamente publicado) toda a rica tapeçaria de otimistas expectativas de uma era de indústria e prosperidade (de poucos para poucos) identificadas uma com a outra, sem lugar para a argamassa de uma crítica que a solidificaria. A aventura dessa era – nosso presente – é deixada para trás, superada em meio à indefinida paisagem turva e acinzentada dispersa ao redor da máquina, enquanto essa despenca em direção de um derradeiro amanhã, um final antecipado, mas sempre adiado, desse longo empreendimento.

### 1.3 – ENIGMA DO TEMPO

No final do caminho até o séc.  $\overline{\text{viii}}$ XXVIII está a acolhida de uma tarde chuvosa, quase ocultando a pequena praça em que a máquina do tempo vem repousar. Esse destino, ignorado no momento da partida, é tanto mais eloqüente pelo caráter simbólico do objeto diante do qual o viajante se vê:

A colossal figure, carved apparently in some White stone, loomed indistinctly beyond the rhododendrons through the hazy downpour. But all else of the world was invisible. (...) it was of white marble, in shape something like a winged sphinx, but the wings, instead of being carried vertically at the sides, were spread so that it seemed to hover.<sup>23</sup>

Wells não poderia fazer uma descrição mais clara do futuro como um enigma, do que usando essa esfinge encontrada pelo recém-chegado, figura icônica do imaginário ruinístico, apresentada em seu solene silêncio de monumento à espera da decifração, de uma indagação capaz de despertar, ela própria, todo um mundo de perguntas...

What might not have happened to men? What if cruelty had grown into a common passion? What if in this interval the race had lost its manliness, and had developed into something inhuman, unsympathetic, and overwhelmingly powerful? I might seem some old-world savage animal, only the more dreadful and disgusting for our common likeness – a foul creature to be incontinently slain.

(...)

Already I saw other vast shapes – huge buildings with intricate parapets and tall columns, with a wooded hill side dimly creeping in upon me through the lessening storm. I was seized with a panic fear.

(...)

I felt as perhaps a bird may feel in the clear sky, knowing the hawk wings above and will swoop. My fear grew to frenzy.<sup>24</sup>

São questões que voltariam a assombrar as páginas dos livros de Wells, seus medos pessoais para o futuro da humanidade como sendo o da des-humanização. Esse mesmo raciocínio renderia outros trabalhos, como “A guerra dos mundos” (que será tratado mais adiante), mas a sua perspectiva difere daquela de muitos outros autores,

---

<sup>23</sup> Ibid., p. 33.

<sup>24</sup> Ibid. p. 34-35.

que associam tal decadência, por vezes, a uma contínua e cada vez mais íntima aproximação à máquina, vista como oposta ao homem, tal como este o seria à natureza. Wells não faz tais afirmações, o seu olhar não correlaciona a criatura com a decadência do seu criador, a não ser que venhamos a tomar a sociedade como a máquina cujo controle escaparia das mãos dos homens – se é que algum dia tivesse estado a seu cargo. Sua abordagem, e a viagem no tempo é decorrente disso, é firmemente ancorada a um entendimento histórico que sempre informou a narrativa característica de grande parte de suas novelas: o formato de testemunho de experiências passadas, mesmo quando se trata da descrição de eventos futuros. Sejam viagens ou guerras, seus contos estão assim impregnados de um sentido de História, que só é acrescido pela amplitude não particular dos acontecimentos. Ainda que nos conte sobre sua viagem, este alter-ego de Wells está prestando contas de um vasto recorte temporal – uma outra metade para a História da Humanidade, segundo o seu ponto de vista privilegiado.

Mas a inquietude que o personagem experimenta diante desse futuro incerto é resolvida em poucas linhas, pois os homens que vêm recepcioná-lo se apresentam com faces amigáveis, que rapidamente dissolvem dúvidas e receios na curiosidade e na atenção típicas do explorador:

He was a slight creature – perhaps four feet high – clad in a purple tunic, girdled at the waist with a leather belt. Sandals or buskins (...) were on his feet; his legs were bare to the knees, and his head was bare.

(...)

He struck me as being a very beautiful and graceful creature, but indescribable frail. (...) At the sight of him I suddenly regained confidence.<sup>25</sup>

E, como também é recorrente no trabalho de Wells, a confiança excessiva, emblema do mundo em que vivia, gera o desapontamento: a comunicação que deveria iniciar uma longa troca de informações (assim ele esperava) degenera rapidamente com a descoberta da condição particular em que se encontravam esses graciosos habitantes do futuro... a total ignorância. Só então o viajante repara o estado desusado da grandiosa arquitetura da cidade que o cerca, informando mais do que apenas um certo relaxamento. Ele errara a marca, ultrapassara qualquer apogeu da raça humana e alcançara em um inesperado declínio; o alegre diálogo entre presente (sempre é bom lembrar que não se trata aqui de passado, pois o viajante leva com ele o seu próprio tempo) e o futuro não poderá dar-se.

For a moment I was staggered (...) were these creatures fools? (...) You see I had always anticipated that the people of the year Eight Hundred and Two Thousand odd would be incredibly in front of us in knowledge, art, everything. Then one of them suddenly asked me a

---

<sup>25</sup> Ibid. p. 36.

question that showed him to be on the intellectual level of one of our five-year-old children – asked me, in fact, if I had come from the sun in the thunderstorm? (...) A flow of disappointment rushed across my mind. For a moment I felt I had build the Time Machine in vain.<sup>26</sup>

No extremo oposto da linha do Tempo que se iniciara na Era Vitoriana – de onde partiu – o alter-ego de Wells encontra uma humanidade que, assim lhe parece, sobrevive das glórias das realizações passadas, destituída até mesmo do conhecimento das mesmas; sua História, assim como o resto de seu conhecimento, perdidos no processo que os conduziu à aparente plenitude de suas existências preguiçosas:

I never met people more indolent or more easily fatigued.

A queer thing I soon discovered about my little hosts, and that was their lack of interest. They would come to me with eager cries of astonishment, like children, but like children they would soon stop examining me and wander away after some other toy.<sup>27</sup>

Sua decepção é relativa a um mundo de perspectiva que se referencia no sentido de um permanente crescimento, para o qual o futuro é um dado contabilizável dentro da lógica da estimativa. A linha que conduz a esse porvir faz-se de uma crescente e inelutável coleção de aperfeiçoamentos cujos humildes começos, nos detalhes tecnológicos, tem de terminar em melhorias que se estendem por todos os níveis da sociedade. Arte, cultura e civilização unidas em um organismo dominado pelo desejo de mudança identificada com uma idéia muito clara, e específica, de progresso, para a qual a quantidade dos resultados é a medida de sua qualidade. Esse é um conceito de futuro como expansão do presente, pois é comprometido apenas com o crescimento: nacional do território, político dos eleitores, econômico das massas consumidoras, financeiro das corporações industriais, industrial dos produtos, militar dos exércitos, cultural das representações e artístico das reproduções. Seja como for, o amanhã é um dado corroborado perspectivamente, referenciado pela rede de estimativas do próprio crescimento das configurações presentes, e informado como carência cultural permanente da inovação que é meramente alegórica. Não é, neste sentido, admirável que o Viajante do Tempo tenha acreditado, a princípio, poder haver uma grande troca de experiências entre si e os habitantes desse século inimaginavelmente distante. Para ele, eles constituiriam o ponto de fuga de sua perspectiva temporal – o outro extremo de um tempo que ainda seria o seu. Mas aqui sua visão não vai além do alcance, pois ele não deseja aventurar-se para o campo dos paradigmas de um outro tempo, visto que o seu assunto é muito mais próximo do seu ponto de partida, chegando a identificar-se com ele. No campo da antecipação, Wells se distingue como um profeta capaz de reconhecer

---

<sup>26</sup> Ibid., p. 39.

<sup>27</sup> Ibid., p. 43.

as limitações do horizonte de referências do seu tempo e tentar superá-lo, para enfrentar o paradigma do futuro em seus próprios termos. Mas, ao final, ele se encontra aprisionado ao enigma de um tempo não apenas contínuo, mas continuado, como se fosse uma extensão da experiência do presente, em torno de cujos paradigmas continuaria a revolver. O que ele descreve não é, portanto, um mero conjunto anedótico de aventuras que visa construir um enredo para levar o leitor perante o panorama de imagens do futuro tal como o seu tempo o pensaria. Ao contrário, ele deseja não apenas falar de um outro potencial histórico para o amanhã, mas também de mostrar o impacto desta alternativa para o observador do seu tempo e, por que não, de outros tempos, que ainda tomem por referência a rica grandiloquência técnico-científica que o Vinte aprendeu do Dezenove e ainda se faz vigorosa em pleno Vinte Um. Se assim não fosse, ele se deteria mais sobre as grandes obras desse mundo futuro, continuações evidentes de um tempo de macro realizações de engenharia e arquitetura. Mas essas, assim como outras conquistas possíveis a um devir histórico, tal como seria encarado para os homens do seu século (e muitos de além dele) não são o seu assunto – aqui a ação criadora é que é alegórica, servindo para adornar um conto que se estende para além das suas premissas.

#### 1. 4 – PARAÍSO INCOMPLETO

Face a face com o desapontamento de um destino diferente do que o seu mundo lhe dera meios para esperar, a reação inicial de futilidade dá lugar à curiosidade relativa aquilo que se estende diante de si, e o Viajante do Tempo cumpre o seu papel de personagem de uma época de otimismo, procurando resolver o paradoxo daquela decadência sob uma ótica plena de determinismo. Mais uma vez, é Wells que lhe dá essa voz, mas ela não é a sua; é somente um recurso pelo qual o autor confere à sua criatura um sentido de época e define as cores com as quais lhe seria possível tingir o mundo – a emaranhada soma de disciplinas científicas, teorias políticas e conceitos filosóficos de um tempo julgando o outro:

I realized that there were no small houses to be seen. Apparently the single house, and possibly even the household, had vanished. Here and there among the greenery were palace-like buildings, but the house and the cottage, which form such characteristic features, (...) had disappeared. «Communism» said I to myself.<sup>28</sup>

Assim, tendo obtido um entendimento sócio-político para a sociedade que observa, ele vai além em suas considerações, mergulhando nas possibilidades

---

<sup>28</sup> Ibid., p. 45.

explicativas para outras variações que não parecem encaixar-se no modelo de entendimento, e que cumpre serem devidamente submetidas a reavaliações.

And on the heels of that came another thought. (...) I perceived that all had the same form of costume, the same soft hairless visage, and the same girlish rotundity of the limb (...) in costume, and in all the differences of texture and bearing that now mark off the sexes from each other, these people of the future were alike.

I felt that this close resemblance of the sexes was after all what one would expect; for the strength of a man and the softness of a woman, the institution of the family, and differentiation of occupations are mere militant necessities of an age of physical force; where population is balanced and abundant, much children bearing becomes an evil rather than a blessing to the State; where violence comes but rarely and off-spring are secure, there is less necessity – indeed there is no necessity – for an efficient family, and the specialization of the sexes (...) disappears. We see some beginnings of this even in our own time, and in this future age it was complete.<sup>29</sup>

O que ele nos descreve a seguir são promessas para o futuro, ao mesmo tempo em que são também os paradigmas por intermédio dos quais ele descreve sua própria leitura do mundo novo em que se vê lançado. Quando vitimado pelo campo de suas perspectivas, pelo seu desejo de ver, o Viajante do Tempo é capaz de construir de uma paisagem em ruínas habitada por uma raça de crianças indolentes – um paraíso social:

The whole earth had become a garden.

So watching I began to put my interpretation upon the things I had seen...

It seemed to me that I had happened upon humanity upon the wane. The ruddy sunset set me thinking of the sunset of mankind. I began to realize an odd consequence of the social effort in which we are at present engaged.

(...)

Security sets a premium on feebleness. The work of ameliorating the conditions of life – the true civilizing proves that makes life more and more secure – had gone steadily on to a climax. One triumph of a united humanity over Nature had followed another. Things that are now mere dreams had become projects deliberately put in hand and carried forward. And the harvest was what I saw!<sup>30</sup>

Sonhos tornaram-se projetos de futuro, transformados em realidades deste presente distante, em uma grande colheita de frutos que não poderia ser melhor definida, como expectativa de uma modernidade plena de positividade, do que no aforismo de Goddard: “The dream of yesterday is the hope of today and the reality of tomorrow”.<sup>31</sup> Não há contradições nessa visão ideal que, mesmo parecendo um anti-clímax, conserva um certo sentido de finalidade, aqui entendida como propósito mais do que apenas como linha de chegada – um destino de frívolo descanso que pode constituir um desapontamento para alguém ainda mergulhado no ímpeto do começo do empreendimento, mas é compreensível como uma grande colheita sucedendo os anos de esforço – uma volta ao Jardim:

---

<sup>29</sup> Ibid., p. 46.

<sup>30</sup> Ibid., p. 48.

<sup>31</sup> Robert Hutchings Goddard (1882-1945), físico e engenheiro americano, pioneiro na propulsão de foguetes.

The ideal of preventive medicine was attained. Diseases had been stamped out. I saw no evidence of contagious diseases during all my stay.

(...)

Social triumphs, too, had been effected. I saw mankind housed in splendid shelters, gloriously clothed, and as yet I had found them engaging in no toil. There was no sign of struggle, neither social or economical. The shop, the advertisement, the traffic, all that commerce which constitutes the body of our world, was gone. It was natural on that golden evening that I should jump at the idea of a social paradise.<sup>32</sup>

Mas onde outros autores se dariam por satisfeitos, tendo feito a apologia retroativa que explica a diferença à luz de seguras teorias, firmemente reconhecidas e capazes de dar conta do empiricamente observado, Wells já assinala que nem tudo é exatamente como seu personagem havia visto, que seu testemunho é apenas o início: “This, I must remind you, was my speculation at the time. Later, I was to appreciate how far it fell short of the reality”.<sup>33</sup> Essa ressalva, no entanto, é prematura e dispõe-se apenas a plantar a semente de uma dúvida na mente do leitor, para quem ainda há muito mais o que revelar no que se refere ao resultado imaginário dos grandes projetos de seu tempo, fossem eles efetivos ou ideais. É o momento para uma sóbria reflexão sobre o que se poderia descrever como a finalidade das conquistas da civilização industrial, o resultado final da cadeia de ações que converte objeto em mercadoria e indivíduo em máquina, dentro de um projeto de realização permanente de metas e aprimoramentos intermitentes da vida e do mundo.

Hardship and freedom: conditions under which the active, strong, and subtle survive and the weaker go the wall; conditions that put a premium upon the loyal alliance of capable men, upon self-restraint, patience, and decision. And the institution of family, and the emotions that arise therein (...) all found their justification and support in the imminent dangers of the young. *Now*, where are these dangers? There is a sentiment arising, and it shall grow, against connubial jealousy, against fierce maternity, against passion of all sorts; unnecessary things now, and things that make us uncomfortable, savage survivals, discords in a refined and pleasant life.

I thought of the physical slightness of the people, their lack of intelligence, and those big abundant ruins, and it strengthened my belief in the perfect conquest of Nature. For after the battle comes the Quiet.<sup>34</sup>

Realizado o objetivo final, sujeita por fim a Natureza, chega-se a um Fim da História, uma situação em que o motor do seu funcionamento esgotaria, finalmente, sem combustível.

Under new conditions of perfect comfort and security, that restless energy, that with us is strength, would become weakness. Even in our own time certain tendencies and desires, once necessary to survival, are a constant source of failure. Physical courage and the love of battle, for instance, are no great help – may even be hindrances – to a civilized man. And in a state of physical balance and security, power, intellectual as well as physical, would be out of place.

(...)

---

<sup>32</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 49-50.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 46.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 50-51.

For such a life, what we should call the weak are as well equipped as the strong, are indeed no longer weak. Better equipped indeed they are, for the strong would be fretted by an energy for which there was no outlet.

No doubt the exquisite beauty of the buildings I saw was the outcome of the last surgings of the now purposeless energy of mankind before it settled down into perfect harmony... (...) the flourish of that triumph which began the last great peace. This has ever been the fate of energy and security; it takes to art and eroticism, and then come languor and decay.

Even the artistic impetus would at last die away – had almost died in the Time I saw. To adorn themselves with flowers, to dance, to sing in sunlight: so much was left of the artistic spirit, and no more. Even that would fade in the end into a contented inactivity.<sup>35</sup>

O destino da ação é resultar, então, em uma espera definitiva, onde outras ações não mais viriam preencher o vazio? Ao cabo da longa jornada da modernidade, o resultado dos projetos de futuro da civilização: o domínio final sobre a natureza e sobre a necessidade, as utopias sociais como o comunismo, o perfeito controle da natalidade – o paroxismo do progresso, enfim – determinariam uma volta à inocência? Wells estaria advogando a idéia de um destino evolutivo (tanto social como biológico) em que a eliminação do conflito redundaria no fim do progresso e, portanto, estaria reconhecendo esta relação (com o conflito) como a matriz da História? É o que parece, pois o percorrer histórico determinista feito pelo seu personagem conduz do comunismo, como opção vencedora, a uma solução sistemática de problemas que terminaria em uma revolução no sentido original do termo, isso é, o retorno a um ponto de partida (ainda que imaginário): uma idade do ouro reificada que se identifica com o Jardim do Éden.

A escolha da data distante, mais de 800 mil anos no futuro, é forma pela qual o autor parece afirmar a necessidade dessas soluções terem sido alcançadas, pois o intervalo é maior do que toda história da humanidade (mais mesmo que a idade do Homo Sapiens), dando-lhe tempo de ver o surgir e passar de incontáveis civilizações e o resolver final, depois de uma longa espera, de todos os seus conflitos.

Mas a espera é o domínio da vítima (o êxtase masoquista) e a ausência aparente de conflito pode não ser mais do que o resultado da eficiente ação (a embriaguez sádica) de um vencedor, que se revelará na seqüência.

## 1. 5 – FUTURO IMPERFEITO

Despindo os antolhos do seu tempo, H.G. Wells leva o leitor a um futuro imaginado para descontentá-lo. Nele, as promessas da civilização vão sendo vencidas pela História, em um processo que faz projetos de aparente substância desfazerem-se seguidamente. O capitalismo vencido dá lugar a uma sociedade igualitária que

---

<sup>35</sup> Ibid., p. 51-52.



desmorona sob o peso de seu próprio sucesso e, dos escombros de seus triunfos, o que sobra é uma volta à simplicidade de uma vida infantil onde os atributos da civilização reverteram para a brincadeira e a cultura para a preguiça.

Mas esse quase reducionismo da História, sua transfiguração no conto de um retorno à Idade de Ouro, é apenas o contraponto idealizado de um outro mundo, que não ficará oculto por muito tempo: “I thought that in this simple explanation I had mastered the problem of the world. (...) Very simple was my explanation, and plausible enough – as most wrong theories are...”<sup>36</sup> comenta o Viajante do Tempo. É uma nova decepção encimando a primeira, agora somando a tristeza de ver rasurado o seu belo esboço de paraíso à sóbria revelação do quanto o seu olhar deixou-se levar, inadvertidamente, pelas redes imaginárias que convergiam futuros previstos, como linhas, a um inevitável encontro no infinito.

Não há esse Jardim do Éden tardio, se não como esperança do seu personagem, cuja voz é a do seu século, tentando justificar seus esforços nas esperanças de uma fictícia posteridade. Novamente a prosa de Wells desafia a convenção, colocando seu narrador na inviável posição de tentar descrever um mundo do qual nada sabe se não o que tem diante de seus olhos.

In some of the these visions of Utopias and coming times which I have read, there is a vast amount of detail about building, and social arrangements, and so forth. But while such details are easy enough to obtain when the whole world is contained in one's imagination, they are altogether inaccessible to a real traveler amid such realities as I found here.<sup>37</sup>

Não há a conveniência dos guias oniscientes que povoam os textos de outros autores, fornecendo aos andarilhos que descrevem seus mundos o privilégio do contato com um conhecimento completo dos mesmos. Para dar conta dessa realidade o leitor só tem para si a ajuda das imagens rascunhadas pelo viajante em seu testemunho, que não contou nem mesmo com o entendimento da língua falada pelo povo que encontra, embora a linguagem de sua sociedade lhe fosse acessível pela extrapolação. Mas esta nos é apresentada em toda a sua precariedade, como se não tivesse o autor conhecimento acerca do que descreve, excetuando aquele coletado na própria observação e com todas as limitações que imputa ao seu personagem. Essa característica, a falta de uma descrição de impossível abrangência (comum à narrativa na terceira pessoa), é responsável pela qualidade verossímil do texto. Nossas dúvidas não são respondidas por uma voz condescendente, mas ecoadas por alguém que é

---

<sup>36</sup> Ibid., p. 52.

<sup>37</sup> Ibid., p. 63.

também uma vítima da incerteza, apesar de debater-se com ela, em teorizações: “I must confess that my satisfaction with my first theories of an automatic civilization and a decadent humanity did not long endure”.<sup>38</sup> Assim, a idéia de que a evolução social e tecnológica havia culminado em uma sociedade igualitária (sustentada por uma complexa maquinaria oculta que já não têm mais meios de compreender, mas que lhes permite uma vida de ócio) suscita a questão: quem manteria essa indústria certamente subterrânea? Quais seriam os guardiões dos instrumentos derradeiros e eternos do progresso – as máquinas – capazes de levar a humanidade à dourada decadência de um retorno ao paraíso?

Não há pistas na língua simples de seus anfitriões, que se torna lentamente acessível ao seu visitante, mas este descobre a resposta na forma de um encontro com “a queer little ape-like figure, it’s head held down in a peculiar manner (...) strange large greyish-red eyes (...) a flaxen hair on its head and down its back”.<sup>39</sup> Furtivamente, entra em cena este novo ser, co-habitante do mundo futuro, juntamente com as delicadas e graciosas pessoas que primeiro tinham se dado a conhecer. Diferente dessas mais do que apenas na aparência, este símio pálido retorna incontinenti aos subterrâneos de que saíra, deixando às suas costas a surpresa de quem não se achava preparado para esta resposta às suas incertezas.

But, gradually, the truth dawned on me: that Man had not remained one species but had differentiated into two distinct animals, that my graceful children of the Upper-world were not the sole descendants of our generation, but that this bleached, obscene, nocturnal Thing which had flashed before me, was also heir to the ages.<sup>40</sup>

É fácil para o leitor do início do séc. XXI fazer essa ponte teórica que, no entanto, é extraordinária no momento em que foi originalmente feita. Trata-se de aplicar a Teoria da Evolução não para explicar o desenvolvimento passado da espécie humana, mas sim reconhecer o princípio evolutivo como algo não acabado, capaz de continuar a fazer-se sentir e estender-se pelo futuro, transformando o homem fisicamente, e não apenas socialmente. Isso é dito em um momento em que o evolucionismo ainda é uma grande controvérsia científica capaz de gerar debates fora de sua área de direito, em campos como a filosofia, a ética e a teologia, entre outros.<sup>41</sup> No quadro dessas

---

<sup>38</sup> Ibid., p. 64.

<sup>39</sup> Ibid., p. 71.

<sup>40</sup> Ibid., p. 72.

<sup>41</sup> A rigor, continua a sê-lo, embora não mais como princípio científico, mas sim como princípio contestador das “verdades” religiosas. Neste caso, em pleno séc. XXI, seu ensino tem sido condenado e até proibido em escolas, pela alegação de que é contrário aos ensinamentos bíblicos. Não é, no entanto,

inevitáveis reações, e partindo de uma intuição rara, Wells lança-nos uma possibilidade totalmente nova (e muito pouco retomada *a posteriori*): de que mesmo uma longa estagnação possa coincidir ou até causar uma mutação progressiva do ser humano; e não apenas alterá-lo como raça, mas chegar a ponto de fender a sua unicidade racial – criar não uma, mas duas novas espécies competindo na mesma biosfera!<sup>42</sup>

Agora uma nova teoria se forma, ainda construída com os elementos possíveis a um viajante do Dezenove, mas chegando a conclusões bem diferentes.

Proceeding from the problems of our own age, it seemed clear as daylight to me that the gradual widening of the present merely temporary and social difference between the Capitalist and the Labourer, was the key to the whole position. (...) There is a tendency to utilize underground space for the less ornamental purposes of civilization. (...) Evidently, I thought, this tendency had increased till Industry had gradually lost its birthright in the sky. I mean that it had gone deeper and deeper into larger (...) underground factories (...). Even now, does not an East-end worker live in such artificial conditions as practically to be cut off from the natural surface of the earth? (...) So, in the end, above ground you must have the Haves, pursuing pleasure and comfort and beauty, and bellow ground the Have-nots, the Workers getting continually adapted to the conditions of their labour.<sup>43</sup>

Novamente, a decepção como resposta, criando uma nova imagem, que foi do lento decair de uma sociedade igualitária e totalmente automatizada, gerando um fac-símile de paraíso para os felizes (ainda que esvaziados) habitantes, ao outro extremo de um paradigma utópico – não como sonho de populações oprimidas, mas como realização final do projeto de uma elite opressora, delimitando para sempre a ocupação dos espaços e relegando às profundezas a raça dos trabalhadores, que manteriam com o seu sofrimento os jardins da superfície.

The great triumph of Humanity I had dreamed of took a different shape in my mind. I had been no such triumph of moral education and general co-operation as I had imagined. Instead, I saw a real aristocracy, armed with a perfected science and working to a logical conclusion the industrial system of to-day. Its triumph had not been simply a triumph over Nature, but a triumph over Nature and the fellow-man.<sup>44</sup>

Logo ele nomeará, pela primeira vez, as suas duas raças humanas, seus “herdeiros das eras”: os Morlock,<sup>45</sup> embrutecidos moradores das ocultas cavernas de

---

nos países católicos que tais críticas tem sido colocadas mas, com mais ironia do que surpresa, no sistema escolar dos Estados Unidos.

<sup>42</sup> Esta não seria uma situação nova para o *homo sapiens*, que já teve de dividir seu mundo com outro subgrupo, o dos *Homo neanderthalensis*, cujo desaparecimento tem sido atribuído à ação destruidora (ou pelo menos à competição) com seus primos recém-chegados. Controverosa, esta possibilidade fornece um subsídio posterior para a imagem criada por Wells que, no entanto, concebeu-a sem ter acesso a tais informações.

<sup>43</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 75-76.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 77.

<sup>45</sup> Morlock é corruptela de Moloch – em hebreu *mōlek* (מֹלֶךְ), deus dos Amonitas (tribo de cananeus descendentes de Amon, filho de Lot, que habitavam a Síria e foram vencidos por David), representado como um homem com a cabeça de touro, ao qual se sacrificavam crianças, por meio do fogo. A divindade em questão também é conhecida como Milcom, sendo a grafia correta uma das muitas

ação, e os delicados Eloi,<sup>46</sup> habitantes da superfície que vivem na placidez de suas ruínas ajardinadas.

Metaforicamente, Wells está descrevendo a extensão futura de uma sociedade que lhe é contemporânea, uma condição de presente estendendo-se através de um inimaginável abismo de tempo para ser reencontrada no futuro. As multidões bem vestidas da Londres Vitoriana ou da Paris da 2<sup>a</sup>. República, cujo esplendor é mal sucedido em ocultar as terríveis condições de vida daqueles que possibilitam a própria opulência e serena tranqüilidade em que vivem essas classes dominantes. Estamos diante de uma crítica ao modelo aristocrático que é subjacente à aparência de igualdade da sociedade burguesa em que Wells vive e que critica – e da qual, em sua infância, foi vítima. Mas esta é a segunda metade da sua crítica, que antes se estendera ao outro modelo oferecido, o do comunismo, cujo sucesso conduziu à estagnação descrita por ele para definir a sua primeira teoria para explicar o mundo no século  $\overline{\text{viii}}$ XXVIII, uma Era de Ouro da harmonia social resultando na decadência da humanidade. A esse modelo para o fim da História, ele opõe agora outro, igualmente decadente mas muito mais perverso: o do desenvolvimento da sociedade industrial capitalista, sem críticas, em direção ao seu paroxismo, ao ápice de seu desenvolvimento e também de sua desigualdade, com a re-encenação de uma lógica escravista e uma definitiva divisão do gênero humano em espécies distintas...

I felt pretty sure now that my second hypothesis was all wrong. The Upper-world people might once have been the favoured aristocracy, and the Morlocks their mechanical servants: but that had long since passed away.

(...)

The Eloi (...) had decayed to a mere beautiful futility. They still processed the earth on sufferance: since the Morlocks, subterranean for innumerable generations, had come at last to find the daylight surface intolerable. (...) But, clearly, the old order was already in part reversed. The Nemesis of the delicate ones was creeping on apace. Ages ago (...) man had thrust his brother man out of the ease and sunshine. And now that brother was coming back – changed! Already the Eloi had begun to learn one old lesson anew. They were becoming reacquainted with Fear.<sup>47</sup>

---

dificuldades nas traduções de textos hebraicos. Modernamente, a expressão tornou-se sinônimo de divindade monstruosa, à qual tudo se deve sacrificar, em especial a inocência. No mundo das representações da ficção científica, é célebre a citação desta divindade no filme “Metropolis” (1927), de Fritz Lang, onde a mesma aparece como representação da fábrica, enquanto devoradora de vidas.

<sup>46</sup> A origem do nome Eloi é mais obscura, e passaria despercebida se não fosse por uma comparação rápida que o autor faz dos mesmos aos reis carlovíngios (carolíngios). Essa citação da antiga monarquia franca é que oferece o vínculo do nome: Santo Elói, bispo de Noyon (588-660 d.C.), foi ourives e tesoureiro-chefe de Clotário II e Dagoberto I (ambos reis merovíngios) e é festejado em 1 de Dezembro como o santo padroeiro dos ourives – figura portanto simbólica para descrever os fúteis, embora belos, descendentes das classes dominantes capitalistas.

<sup>47</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 89-90.

O medo sempre retorna para os personagens de Wells; aquele dos Eloi diante de seus antigos operários é refletido no Viajante do Tempo, sua máquina tomada pelos Morlocks, condenando-o ao exílio ou à confrontação. E esta é ainda menos desejável diante de mais um último momento de decepção, quando uma revelação elimina qualquer possibilidade de identidade com aqueles que haviam começado como vítimas de uma intolerável repressão, mas que o processo tornara tão, ou mais, abjetos que os seus opressores.

Clearly, at some time in the Long-Ago of human decay the Morlock's food had run short. Possibly they had lived on rats and such-like vermin. Even now man is far less discriminating and exclusive I his food than he was – far less than any monkey. His prejudice against human flesh is no deep-seated instinct. And so these inhuman sons of men – (...) Why should I trouble myself? These Eloi were mere fatted cattle, which the ant-like Morlocks preserved and preyed upon – probably saw to the breeding of. And there was Weena<sup>48</sup> dancing at my side! Then I tried to preserve myself (...) by regarding it as a rigorous punishment of human selfishness. Man had been content to live in ease and delight upon the labours of his fellow-man, had taken Necessity as his watchword and excuse, and in the fullness of time Necessity had come home to him. (...) But this attitude of mind was impossible. However great their intellectual degradation, the Eloi had kept too much of the human form not to claim my sympathy.<sup>49</sup>

O derradeiro *locus* de uma possível comunicação fica para trás e, do alto de sua condescendência intelectual, o alter-ego de Wells se vê como defensor de uma humanidade que não é a sua e em cujo mundo não passava de um entretenimento a mais, em meio à futilidade de todo o resto. Sua reação contra os Morlocks não se sustenta na razão, mas em uma sensação de pertencimento que o liga às vítimas destes, embora também com elas a distância seja irreconciliável. São crianças alheias que lhe engendram uma estranha piedade, fruto também de uma solidão tão presente agora como antes de sua partida. Então, esse sentimento expressava-se em uma necessidade de deixar um mundo que não era o seu, e agora ela se repetia por não tê-lo encontrado, pois o tempo que abandonara seguira em seu encalço, lenta mas inexoravelmente, chegando ao seu ponto de destino para fitá-lo com a face de uma esfinge ao fim de sua célere corrida. No enigma solucionado não se realizou a satisfação, mas o desencanto, o

---

<sup>48</sup> Weena é um personagem simbólico que é introduzido no cap. V da “Máquina do Tempo”. Seu sexo é indefinido (os Eloi são indistinguíveis quanto ao seu gênero), apesar do viajante declarar que acredita que seja uma fêmea. Na versão cinematográfica de George Pal (onde foi interpretada por Yvette Mimieux), Weena aparece como par romântico do protagonista e, como convém a uma produção hollywoodiana, seu destino é diferente daquele que a aguardava em sua forma original. Nesta, ela representa uma última sobrevivência do espírito humano – é grata ao viajante quando este a salva de afogar-se (enquanto seus companheiros Eloi a ignoravam por completo em sua aflição) e o acompanha a toda parte, terminando por ser morta durante um dos confrontos com os Morlocks. Com ela é a humanidade que parece ter sido perdida para o personagem de Wells e, se na versão hollywoodiana é possível imaginar o Viajante do Tempo retornando para os seus braços, este final não é oferecido aos leitores da versão original. Aqui não há consolos nem redenções, só a consciência da uma existência que não possui amparos fora daqueles que construir para si.

encontro com a experiência como um exercício de futilidade mas que, ainda sim, merece ser narrada.

## 1.6 – HISTÓRIA TOTAL

No prazo de apenas 40 precessões,<sup>50</sup> a humanidade havia levado a efeito as promessas de um mundo moderno, identificado por Wells com o paradigma do mundo industrial, conduzindo a civilização às últimas conseqüências e transformando-a no processo. Mas no lugar da utopia estava uma caótica e devastada realidade, onde só o olhar arguto pode ainda reconhecer os vestígios do que um dia ela já havia sido. Mas a compreensão, e até aceitação tácita, do processo como um inevitável histórico, não mitiga a angústia do seu próprio desaparecimento, pois é a sua espécie que ele descreve nos Eloi, algo dela, que ainda teima em sobreviver, um vestígio de uma humanidade passada que, assim como o passado que ela representa, parece-lhe melhor que o futuro terrível em que se encontra. O passado aparece como uma possibilidade não explorada na sua plenitude, ignorada em outros potenciais, outros paradigmas de civilização que poderiam conduzir a futuros diversos, onde a condição humana reencontrasse o que perdeu e escolhesse um diferente possível.

I understood now what all the beauty of the Over-world people recovered. Very pleasant was their day, as pleasant as the day of the cattle in the field. Like the cattle, they knew of no enemies and provided against no needs. And their end was the same.

I grieved to think how brief the dream of the human intellect had been. It had committed suicide. It had set itself steadfast towards comfort and ease. (...) Once, life and property must have reached almost absolute safety. The rich had been assured of his wealth and comfort, the toiler assured of his life and work. No doubt in that perfect world there had been no unemployed problem, no social question left unsolved. And a great quiet had followed.

It is a law of Nature they overlook, that intellectual versatility is the compensation for change, danger and trouble. (...) So, as I see it, the Upper-world man had drifted towards his feeble prettiness, and the Under-world to mere mechanical industry. But that perfect state had lacked one thing ever for mechanical perfection – absolute permanency.<sup>51</sup>

Mesmo onde não há mudança, esta ocorre por sua própria ausência, nem que tal se dê devido a uma inevitável entropia. Assim, o sistema fechado de uma economia perfeitamente planejada, seja socialista ou capitalista, encarrega-se de sua própria

---

<sup>49</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 97.

<sup>50</sup> É o movimento que o eixo de rotação de um corpo girante realiza em torno de outro eixo. No caso da Terra, a precessão ocorre pela ação gravitacional do Sol e da Lua, levando o eixo de rotação terrestre a deslocar-se lentamente até descrever um círculo completo depois de um período de 25.800 anos. Como resultado desse movimento precessional, o eixo do planeta descreve um duplo cone e, nas suas extremidades, ele vai sistematicamente apontando para pontos diferentes do firmamento até voltar ao início. Além de ser responsável pelo efeito conhecido como precessão equinocial, este movimento de resto difícil de perceber por sua incrível lentidão, determina qual estrela, no hemisfério norte, será conhecida como “Estrela Polar”, por encontrar-se na direção exata do eixo imaginário da Terra.

<sup>51</sup> WELLS, H.G. **The time machine**. Op. cit., p. 119-120.

destruição. Nestes modelos, quaisquer que sejam suas orientações políticas ou econômicas, uma engenharia temporal tenta condicionar o futuro, sadianamente, às perspectivas do presente, realizar um porvir como experiência de estimativa na qual o número de variáveis é reduzido para facilitar o cálculo dos resultados. A variedade é trocada pela segurança do projeto mas, assim como qualquer outro produto dessa prática de infinitas ações insatisfatórias, também essa segurança tem planejada em si a sua obsolescência:

Mother Necessity, who had been staved off for a few thousand years, came back again, and she began bellow. The Under-world, being in contact with machinery, which, however perfect, still needs some little thought outside habit, had probably retained perforce rather more initiative, if less of every other human character, than the Upper. And when other meat failed them, they turned to what old habit had hitherto forbidden.<sup>52</sup>

Mas, até o fim a linguagem de um legítimo viajante, cujo conto só abarca o que pôde ver, acompanha esse narrador, que não deixa de lembrá-lo aos seus ouvintes e, no caso, leitores, como um Puck,<sup>53</sup> encerrando seu conto com uma ressalva: “So I say I saw it in my last view of the world of Eight Hundred and Two Thousand Seven Hundred and One. It may be as wrong an explanation as mortal wit could invent. It is how the thing shaped itself to me, and as that I give it to you”.<sup>54</sup>

O que ele nos deu foi um Fim da História, ou de uma delas, pois é um modelo historicamente datado de humanidade que enfrentará o amargo destino dos Eloi e dos Morlock. Como comentário do presente, sua ficção científica deita-se sobre uma sociedade familiar a nós, pois seu paradigma industrial ainda é o nosso, assim como o desapontamento embutido na lógica sadiana do mesmo: a ação nunca satisfazendo seu ímpeto, bem como a espera jamais alcançando seu desejo. A entropia age sobre essa máquina social estagnada e o preço por ela cobrado é o esgotamento da experiência humana.

Entretanto, a História do Futuro que o Viajante do Tempo testemunha não termina aqui. Assim como inova na direção temporal, Wells também deseja reclamar uma maior amplitude para a historicidade, uma História Total antecipada, cujo escrever vai acompanhar a Máquina do Tempo lançada em uma viagem até o fim da própria Terra. A inversão de sentido da narrativa histórica percorre não somente as eras geológicas e biológicas vindouras, mas também aquela de um mundo mais extenso,

---

<sup>52</sup> Ibid., p. 120-121.

<sup>53</sup> Personagem shakespeariano, *fairie* (do povo encantado) ao qual cabe encerrar a narrativa de “Contos de uma noite de verão” (*A Midsummer Night's Dream*).

<sup>54</sup> Ibid., p. 121.

englobando o destino do próprio sistema solar. Fazendo da própria História do homem como um todo o seu passado, perdido na noite imemorial enquanto ele mergulha cada vez mais nas remotas eras do futuro, o alter-ego de Wells observa a movimentação de planetas e estrelas, o lento crescer do Sol e sua mutação para uma Gigante Vermelha, indo até a gradual diminuição da rotação da Terra e a sua final colocação com uma face permanentemente voltada para o grande globo solar. Enfraquecida e fria, a imensa face carmesim divide com grotescos crustáceos a paisagem silenciosa da praia da entropia, pouco antes de sua extinção.<sup>55</sup>

Finalmente, seu cenário de História Total às avessas termina no retorno ao presente, o distante momento de sua partida e o tempo que havia deixado para trás. Mas essa volta ao passado é desconsiderada como assunto, o que nos chama mais uma vez a atenção para a perspectiva que domina o seu trabalho: um inquestionável compromisso com a “futuridade”.

Calando-se depois de sua narrativa, o Viajante do Tempo devolve seus ouvintes a uma realidade mais sombria, embora isso talvez não passe de uma esperança de seu criador. Com o mundo dos Eloi e dos Morlock, ele ofereceu ao seu próprio mundo um indesejado espelho, como voltaria a fazer em suas outras obras. Mas o resultado dessa visão de futuro seria apenas uma semente de dúvida lançada contra o que, por analogia, poderíamos chamar de um muro de certezas.

---

<sup>55</sup> Aqui vale lembrar o tempo em que esse olhar é registrado, pois a “Máquina do Tempo” foi publicada originalmente há muito mais de cem anos. Então, a concepção das fases da vida das estrelas, da lenta diminuição do ciclo rotacional dos planetas causada pela ação da gravidade solar, e da própria duração do processo eram ainda muito especulativas. Wells acerta em grande parte de suas previsões, exceto no intervalo decorrido – 30 milhões de anos – hoje um tempo que seria considerado curto para o envelhecimento do Sol. Além disso, não havia então nenhuma hipótese einsteniana da relatividade e da gravidade, nem nada que se aproximasse do conceito de buraco-negro, pulsares e outras bizarras possibilidades para a evolução estelar. Mesmo assim, o quadro que ele apresentou aos leitores que acompanharam a viagem ao futuro do seu alter-ego continua bem acurado em relação às presentes teorias que explicam esses processos, mostrando ainda uma vez o caráter visionário da obra de H. G. Wells.



## 2. TESTEMUNHA OCULAR

*I'll be your mirror,  
Reflect what you are,  
In case you don't know.  
V.U. & N.<sup>56</sup>*

### INESCAPÁVEL REALIDADE

As ruas da grande cidade estendiam-se silenciosas até onde sua vista alcançava, ruínas recentes onde antes havia esperanças, a solidude do vazio ocupando sem esforço o lugar daquela outra solidão que acompanhara as antigas multidões em seu contínuo movimento. O seu próprio andar ansiava por esse sentimento perdido, em meio aos prédios abandonados. Ao longe, as colinas avermelhadas anunciavam o outono do seu descontentamento, sem chances para o inverno que precederia uma nova primavera. O tempo imóvel desafiava o observador ainda uma vez em sua caminhada às margens do Tâmis... as linhas do Parlamento fazendo jus às suas pretensões góticas em meio àquele silêncio. Lugares esvaziados que roubavam, em seu abandono, qualquer intenção de os alcançar. Mas a angústia da ausência de destino não lhe tirava a necessidade do movimento, e este continuaria sem descanso se ele não despertasse, aliviado, para um mundo que não realizara a promessa de seu sonho febril. O conforto é curto, no entanto, pois o sonho voltaria como de hábito e cada amanhecer só faria adiar, por mais um dia aquela contínua inquietude.

#### 2. 1 – VÉSPERA DESAVISADA

O Século Vitoriano, dominado que foi por uma *Pax Britannica*, fosse ela real ou imaginária, terminou na mais terrível guerra que o mundo, até então, jamais vira. Mas um conflito igualmente terrível antecedeu a esse em um outro mundo, além daquele encontrável no registro histórico; um mundo que se achava também preso a uma serena confiança, mas que se viu abalado pelas pressões de um outro imperialismo que não o das suas grandes potências. Esse foi um mundo simbólico, metáfora de uma realidade histórica tal como era vista por um olhar cada vez mais convencido de sua solidão.

No one would have believed in the last years of the nineteenth century that this world was being watched keenly and closely by intelligences greater than man's and yet as mortal as his own; that as men busied themselves about their various concerns they were being scrutinized (...) as narrowly as a man with a microscope might scrutinize the transient creatures that swarm and multiply in a drop of water. With infinite complacency men went (...) serene in their assurance of their empire over matter. It is possible that the infusoria under the microscope do the same.  
(...)

---

<sup>56</sup> "I'll Be your mirror", The Velvet Underground & Nico.

Yet across the gulf of space, minds that are to our minds as ours are to those of the beasts that perish, intellects vast and cool and unsympathetic, regarded this earth with envious eyes, and slowly and surely, drew their plans against us.  
And in the beginning of the twentieth century came the great disillusionment.<sup>57</sup>

Como já dissemos, a confiança no futuro é comumente descrita como um dos atributos da chamada Era Vitoriana, quase se identificando como um *ethos* peculiar ao império que a nomeia. Esta crença em uma inabalável continuidade fez-se de ponto central sobre o qual H. G. Wells desenvolveu outro de seus sombrios vislumbres: “A Guerra dos Mundos”.

Originalmente lançado em 1898, este trabalho comunicava, logo em seu primeiro parágrafo, a idéia de que uma grande desilusão pairava sobre a cintilante opulência e prosperidade aparentes da civilização britânica em seu apogeu. Mas ele não estava, aqui, se referindo ao que, como socialista, era-lhe ser igualmente visível (já havia sido seu assunto na “Máquina do Tempo”): a imensa população marginalizada, à custa de cujos mal pagos esforços construía-se a riqueza e o poder daquela grande nação. Essa questão não era central a esta novela clássica sobre uma invasão marciana, que tem como tema algo mais sutil. Na verdade, o sentimento constante que perpassa todo o texto, não é tanto o terror, embora esse esteja muito presente, mas o assombro diante do inesperado – e isso nos comunica o que, talvez, possa ser descrito como a ingenuidade cega que se oculta sob as asas da confiança que é sinônima da arrogância.

Os adversários dessa complacente humanidade já não podem dar-se ao luxo de semelhante placidez...

The immediate pressure of necessity has brightened their intellects, enlarged their powers, and hardened their hearts.  
(...)  
And looking across space (...) they see (...) a moving star of hope, our warmer planet...  
(...)  
To carry warfare sunward is, indeed, their only escape from the destruction that (...) creeps upon them.<sup>58</sup>

A perfeita metáfora para essa nêmesis da civilização não poderia ser encontrada em nosso próprio planeta, cujas ameaças terrestres, sobejamente conhecidas, não ofereceriam suficiente impacto para promover o efeito dramático desejado. Assim, é em Marte que o escritor inglês coloca a fonte deste terrível interlocutor para a lógica de nosso próprio militarismo. Mas ele não o faz sem nos lembrar claramente da nossa identidade com os agentes da nossa destruição: “And before we judge them too harshly we must remember what ruthless and utter destruction our own species has wrought, not

---

<sup>57</sup> WELLS, H.G. **The war of the worlds**. London: Bantan, 1988. p. 3.

only upon animals (...) but upon its inferior races. (...) Are we such apostles of mercy as to complain if the Martians warred in the same spirit?”<sup>59</sup> A ignorância é a mestra segura dessa atitude complacente, pois “Few of the common people in England had anything but the vaguest astronomical ideas in those days. (...) «extraterrestrial» had no meaning for most of the onlookers”.<sup>60</sup> Não obstante, aqui não se trata tanto da questão astronômica, já que o inimigo marciano oferece apenas um pretexto para discorrer acerca deste plácido caminhar, de olhos fechados, em direção do abismo representado pelo funesto encontro que estava por vir. Mesmo assim, é em um observatório que sua história começa, com a companhia de um vizinho astrônomo, o personagem que será a testemunha ocular cujo depoimento iremos seguir tem o seu primeiro contato visual com o que ainda são somente brilhos de luz esverdeada detectados na superfície de Marte. Wells não procura ocultar o significado deste fenômeno, deixando seu novo alter-ego falar por si, tal como o fizera na “Máquina do Tempo”, em uma narrativa que não será baseada no mistério, mas na revelação gradual de um conto. Novamente é na sua forma favorita, a primeira pessoa, que essa história será narrada, mas aqui o protagonista toma para si essa responsabilidade desde logo, deixando-a de lado apenas por um breve interlúdio, quando irá acompanhar a aventura de seu irmão, para estender o seu campo visual e abarcar mais amplamente o evento.

Tudo começa então com um espetáculo de luzes presenciado na segurança e na solidão de um observatório astronômico – e o que poderia melhor comunicar a solidão acompanhada pela clareza de visão que são os atributos que Wells sempre associou aos seus protagonistas. Mas, embora sejamos já informados de que esses eram sinais da invasão que estava por vir, a cegueira da própria ciência diante daquilo que o autor queria descrever é apresentada por uma afirmação de segura certeza: “The chances against anything manlike on Mars are a million to one”. Esta é a primeira frase de diálogo (na verdade um monólogo, nesse caso) que o leitor encontrará no texto, depois de uma longa introdução, onde a falta de informação sobre nosso planeta vizinho é mitigada. Marte é descrito sumariamente, pois não será o *locus* da história, mas Wells não se furta a explicar fenômenos que tem importância no desenrolar da mesma, como a “Oposição” (quando o planeta encontra-se em seu ponto de maior aproximação da Terra, oposto a esta em relação ao Sol) ou o detalhe das linhas (*canali*) descritas pelo

---

<sup>58</sup> Ibid. p. 4.

<sup>59</sup> Ibid., p. 4-5.

<sup>60</sup> Ibid., p. 13-14.

astrônomo italiano Schiaparelli<sup>61</sup> e que contribuiriam para a noção (quase convicção, no Dezenove) de que o planeta era, ou tinha sido, habitado. Lowell,<sup>62</sup> um dos patronos da astronomia nos Estados Unidos, construiria o observatório do Monte Wilson apenas para poder identificar, mapear e nomear toda aquela rede de complexas estruturas, evidentemente artificiais, o que fez em detalhe – não obstante serem completamente imaginárias, produto de seu desejo de vê-las combinado com as imagens indistintas possíveis aos telescópios de então.

No texto de Wells, as luzes visíveis no planeta distante são alvo de uma sucessão de diferentes possibilidades, cada qual contribuindo para revelar uma atitude da ciência, que ele parece criticar no que ela tem de conservadora e até tímida, recusando-se sequer a permitir-se raciocínios hipotéticos mais audaciosos.<sup>63</sup> Mas essas considerações são sumariamente deixadas de lado com a queda da primeira “estrela cadente” sobre a incauta Inglaterra, sua cratera de impacto atraindo apenas uns poucos curiosos, até o momento em que se detecta a comporta na extremidade da mesma e, com isso, sua condição de objeto artificial.<sup>64</sup> Isso é o suficiente para tornar o espetáculo de outro modo monótono de uma rocha semi-incandescente em algo capaz de atrair a atenção de uma população acostumada a elevar a máquina à posição de foco do seu olhar:

...there were quite a heap of bicycles. In addition, a large number of people must have walked, in spite of the heat of the day, from Woking and Chertsey, so that there was altogether quite a considerable crowd – one or two gaily dressed ladies among the others.

(...)

An enterprising sweet-stuff dealer in the Chobham Road had sent up his son with a barrow-load of green apple and ginger beer.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Giovanni Schiaparelli (1835-1910), esteve entre os mais persistentes observadores de Marte, tendo nomeado mares e continentes, além de acreditar ter observado *canali*, expressão cuja tradução equivocada levaria a um século de percepções equivocadas.

<sup>62</sup> Percival Lowell (1855-1916), a quem devemos a imagem dos “canais de Marte”, resultado de um erro de tradução: tomou os *canali* de Schiaparelli como sendo *canals*, no que foi um dos mais famosos erros de tradução no mundo da astronomia – deveriam ter sido traduzidos para *channels*, significando formações naturais, possivelmente desfiladeiros, sendo que *canals* em inglês é exclusivamente usado para referir-se a construções.

<sup>63</sup> Aqui vale salientar que essa atitude, por parte de Wells, a quase ironia com a qual ele apresenta o rigor científico, é comum também a Júlio Verne (cujos heróis sempre são alvo de alguma forma de censura por seu excessivo entusiasmo, ou pela audácia de suas proposições – exceção feita para o prof. Fergusson, de “Cinco semanas em um balão”) e se tornará praticamente um componente estilístico da ficção-científica.

<sup>64</sup> A ligação daí feita com as supracitadas luzes vistas na superfície de Marte é explicável por um posicionamento teórico de Wells quanto às possibilidades para o voo espacial. Como homem do Dezenove, sua inclinação deu-se na direção do objeto mais poderoso do seu tempo, o canhão, como instrumento de lançamento de artefatos para o espaço. Assim como Verne, ele defendia a idéia de que este seria o método mais prático para atingir a órbita e, no caso, mesmo o voo interplanetário. Wells viria a manter essa postura durante toda a sua vida (como se verá mais adiante) a despeito dos progressos relativos ao uso de motores a foguete.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p.14-15.

A natureza quase burlesca dessa multidão de observadores salienta a distância entre o olhar que busca a máquina como objeto de desejo e interesse, e o conhecimento relativo a esse mesmo objeto. Reunido diante de um emissário de um outro mundo, o grande grupo de curiosos não tinha maior informação sobre a natureza daquilo que tanto desejavam ver de perto do que, de resto, teriam de qualquer outra máquina complexa – o que não os impediria de se deixarem fascinar por elas; a ignorância se apresenta aqui como chave para um interesse mórbido ou, pelo menos, como instrumento para a geração deste interesse.

Esta curiosidade desinformada é um assunto constante da narrativa de Wells, que não perde oportunidades para expô-la, pois a mesma delimita o campo onde se processará o entendimento da experiência a ser descrita. O contexto que referencia esses observadores é o de uma simbologia que, entre outras, também é comparável àquela que os atrai para as máquinas que povoam o seu próprio mundo. Produto de uma complexa linhagem de conceitos além do conhecimento da maioria das pessoas que delas fazem uso, as máquinas oferecem uma imagem que, embora possa ser a de realidades sensíveis, constitui-se em uma estrutura incompreensível exceto pela sua natureza simbólica, remetendo ao futuro que elas, como inovações tecnológicas, anunciam. Do mesmo modo, o cilindro caído do céu, a nave espacial marciana (ou seu descendente iconográfico, o disco voador) é também um objeto possuidor de uma irreduzível coloração de futuro, de algo além do mundo da experiência – que só pode englobar o passado lembrado e o presente vivido. Esses encontros, que se sobrepõe portanto ao âmbito da memória individual ou coletiva, exercem um fascínio que não deixa de ser o de uma percepção concreta para algo paradoxalmente ausente: a sensação de um deslocamento real, de uma passagem do tempo.

A especulação que se segue, acerca das possibilidades da vida inteligente extraterrestre, tornar-se-á um exemplo para todas as futuras considerações de autores de ficção científica, mas o aspecto que nos interessa não está na descrição propriamente dita, pois a mesma só resume elementos de um possível desenvolvimento biológico em uma biosfera diferente da terrestre, acrescida a questão da menor gravidade marciana (1/3 da nossa). Dois elementos chamam a atenção nestas impressões sobre uma alteridade definitiva: o primeiro dos quais é ainda outro aspecto derivado desta sempre presente ignorância do olhar das multidões e o quê, inevitavelmente, resulta da mesma:

I think everyone expected to see a man emerge – possibly something a little unlike us terrestrial men, but in all essentials a man. I know I did. But, looking, I presently saw something stirring within the shadow: grayish billowy movements one above another, and then two luminous disks

– like eyes. Then something resembling a little grey snake, about the thickness of a walking stick, coiled up our of the writhing middle, and wriggled in the air towards me – and then another.

A sudden chill came over me. (...) I looked again at the cylinder, and ungovernable terror gripped me. I stood petrified and staring.<sup>66</sup>

A idéia defendida por Wells, revolucionária para a época, é a de uma inteligência que se desenvolve para além dos limites fisiológicos, adaptando a flexibilidade de corpos simplificados (praticamente só cérebros) controlando tipos diferentes de implementos mecânicos, para executar tarefas diversas – da montagem de máquinas à guerra propriamente dita. Incorporando todos os princípios evolucionários darwinistas ao alcance do autor, esse conceito já nos oferece mais um vislumbre dos marcianos como extensões temporais e históricas de nós mesmos. Seus corpos são descritos como “huge round bodies – or, rather, heads”<sup>67</sup>, com os conjuntos tentaculares como únicos instrumentos disponíveis para a sua interação com o mundo – esta devia dar-se não mais diretamente, mas através de produtos acabados de sua tecnologia.

We men, with our bicycles and road-skates, our Lilienthal soaring-machines, our guns and sticks and so forth, are just in the beginning of the evolution that the Martians have worked out. They have become practically mere brains, wearing different bodies according to their needs just as men wear suits of clothes and take a bicycle in a hurry or an umbrella in the wet.<sup>68</sup>

Sua forma é um reducionismo antropomórfico ou, talvez mais precisamente, um finalismo evolucionário; são cérebros e mãos (tentáculos) que “vestem” suas máquinas como os homens vestem suas roupas, intelectos despídos dos desnecessários apêndices de suas origens primitivas.<sup>69</sup> E o preço pago por essa evolução não é apenas a elegância das formas, mas também dos movimentos: “The contrast between the swift and complex movements of these contrivances and the inert, panting clumsiness of their masters was acute, and for days I had to tell myself repeatedly that these latter were indeed the living of the two things”.<sup>70</sup> O entendimento é capaz, portanto, de correlacionar essa desajeitada criatura com suas inconcebíveis obras, mas apenas com grande dificuldade. Não obstante, sua forma é aterrorizante mesmo ao alter-ego do próprio Wells, o que nos diz algo sobre o sentido que o autor deseja dar a essa “inevitável” evolução. A seu modo,

---

<sup>66</sup> Ibid., p. 17.

<sup>67</sup> Ibid., p. 112.

<sup>68</sup> Ibid., p. 116.

<sup>69</sup> Amplamente recorrente em toda a ficção científica, com exemplos podendo ser encontrados tanto nos trabalhos dos autores “clássicos” dos anos 40/50 do séc. XX, na literatura como no cinema (os Krel de “O planeta Proibido” – *Forbidden Planet* de 1956, dir. de Fred Wilcox) como também nas releituras de seus trabalhos presentes nas produções televisivas dos anos 60 em diante (os Daleks da série “Dr. Who” – *Dr. Who*, produzida entre 1963 e 1989, e atualmente tendo voltado ao ar, depois de um hiato de mais de 15 anos).

<sup>70</sup> WELLS, H.G. *The war...* Op. cit., p. 120.

essa reação de seu personagem também serve para estabelecer o abismo entre os dois momentos que se encontram, cada qual vindo do extremo de uma mesma linhagem evolutiva da inteligência, estabelecendo, a partir daí, o fim do primeiro e festivo contato, a inocente curiosidade que ignora o conteúdo daquilo que busca com afínco, apenas para fugir quando este começa a revelar-se.

Anyone coming along the road (...) would have been amazed at the sight – a dwindling multitude of perhaps a hundred people or more standing in a great irregular circle, in ditches, behind bushes, behind gates and hedges, saying little to one another and that in short, excited shouts, and staring, staring hard at a few heaps of sand. The barrow of ginger beer stood, a queer derelict, black against the burning sky, and in the sand pits was a row of deserted vehicles with their horses feeding out of nosebags or pawing the ground.<sup>71</sup>

Abandonado, o barril de *ginger beer* é um lembrete da frivolidade daquela primeira aproximação, que não encontrou recíproca no seu outro extremo – na frieza do marciano, cujo horror, se houve, estava muito mais próximo da peçonha causada pela proximidade de seres de aparência revoltante, que aos seus olhos mereceriam uma rápida e sumária erradicação:

Then slowly the hissing passed into a humming, into a long, droning nose. Slowly a humped shape rose out of the pit, and the ghost of a beam of light seemed to flicker out of it.

Forthwith flashes of actual flame, a bright glare leaping from one to another, sprang from the scattered group of men. (...) It was as if each man were suddenly and momentarily turned to fire. (...)

I stood staring, not as yet realizing that this was death leaping from man to man in that little distant crowd. (...) An almost noiseless and blinding flash of light, and a man fell headlong and lay still; and as the unseen shaft of heat passed over them, pine trees burst into fire, and every dry furze bush became with one dull thud a mass of flames.

It was sweeping round swiftly and steadily, this flaming death, this invisible, inevitable sword of heat. I perceived it coming towards me by the flashing bushes it touched, and was too astounded and stupefied to stir.

(...)

All this had happened with such swiftness that I had stood motionless, dumbfounded and dazzled by the flashes of light. Had that death swept through a full circle, it must inevitably have slain me in my surprise.<sup>72</sup>

O Raio de Calor, “That pitiless sword of heat”,<sup>73</sup> entra em cena, ancestral de tantos outros Raios da Morte, imaginários ou não.<sup>74</sup> Ícone armamentista definitivo do futuro, ele é um denominador comum, o sinal que declara sem reservas a superioridade do inimigo. Sua função aqui parece ser meramente ilustrativa, servindo como elemento descritivo de um estado do intelecto marciano, que ombrearia com o dos deuses capazes

---

<sup>71</sup> Ibid., p. 18.

<sup>72</sup> Ibid., p. 21.

<sup>73</sup> Ibid., p. 26.

<sup>74</sup> Aqui, em uma de suas mais antigas descrições, a Arma de Raios aparece como nunca mais o faria: invisível – tal como, de fato, os lasers realmente o são (exceto quando emitidos na escuridão ou projetados sobre alguma superfície ou meio opaco, tal como a fumaça). Não obstante, a representação dessa arma no imaginário, enriquecida por incontáveis seqüências cinematográficas e televisivas, sempre

de usar raios como armas. Mas o que nasce como um recurso literário vai tornar-se um ícone cultural<sup>75</sup> e, a partir daí, converter-se em uma corrida tecnológica visando a sua materialização como arma efetiva. O imaginário informa, assim, o próprio campo da pesquisa científica, mesmo onde este é mais dispendioso: o desenvolvimento da tecnologia militar.<sup>76</sup>

E enquanto o leitor presencia sem o saber a inclusão de uma arma futuramente lendária ao repertório de suas imagens, a testemunha ocular de Wells acorda de seu estupor, mas não para uma ação heróica, ainda que inútil, pois essa não é uma história que pretenda enaltecer o espírito humano. Sua reação é muito mais autêntica, nesse sentido, deixando-o ainda mais solitário como protagonista – ímpar em sua assumida humanidade:

Suddenly, like a thing falling upon me from without. Came – fear (...) no rational fear, but a panic terror not only of the Martians, but of the dusk and stillness all about me. Such an extraordinary effect in unmaning me it had that I ran weeping silently as a child might do. I remember I felt an extraordinary persuasion that I was being played with, that presently, when I was upon the very verge of safety, this mysterious death – as swift as the passage of light – would leap after me (...) and strike me down.<sup>77</sup>

Ele está descrevendo um sentimento ainda não nomeado ou cujo nome primitivo foi há muito esquecido; um terror multiplicado que não é objeto da razão ou mesmo da sensibilidade, antes uma anulação de ambas, comparável mesmo à frenética atividade de um formigueiro quando este é atingido por uma força externa e destruído. Mas é um sentir reconhecível às sensibilidades modernas, correspondente àquele das tão numerosas vítimas dos projetos modernos: das guerras nacionais às mundiais, dos massacres de populações aos genocídios de raças e, mais sutilmente, das reformas urbanas e suas vias expressas às migrações forçadas dos êxodos rurais e os

---

foi a da nítida linha colorida, descrevendo com clareza seu percurso e não deixando ao expectador margem para o desentendimento acerca do que expressavam.

<sup>75</sup> De Flash Gordon aos *phasers* de Star Trek ou ao raio destruidor de planetas de Star Wars, a Arma de Raios vai tornar-se uma das formas definitivas do armamento futurista, infinitamente repetida na ficção científica, a ponto de se converter em algo mais do que um simples clichê: um elemento quase essencial desta linguagem.

<sup>76</sup> É possível remontar o uso da luz como arma de guerra a Arquimedes e ao seu uso de espelhos para incendiar os navios romanos que realizavam o cerco a Siracusa. Mas essa seria uma descendência forçada, pois este episódio não teve continuidades táticas na história da guerra, e o mesmo não podendo ser dito do *heat ray* marciano, que teria sucessores reais, além dos imaginados. Legítimas Armas Laser foram desenvolvidas durante os anos 90 do séc. XX (embora já houvesse protótipos funcionais décadas antes). Saindo das páginas da ficção, elas estão sendo efetivamente incorporadas ao arsenal militar moderno sob a forma de grandes emissores móveis, em aviões, blindados, navios e... dirigíveis (os *battle blimps*, a mais recente encarnação dos zeplins de guerra), cuja principal função estará na destruição de mísseis. E, como na descrição de Wells, essa arma marciana finalmente devassada em seus segredos para o olhar terráqueo, também lança um raio praticamente invisível que, além disso, sai não de um cilindro com a forma clássica de um canhão, mas de um objeto plano e espelhado tal como o usado pelos invasores marcianos.



conseqüentes enfavelamentos. É um sentir dos que não tem poder, verbal ou substantivo, diante daqueles que o tem – chave de uma equação moderna onde as variáveis podem assumir diferentes valores dependendo do método que as resolve. Onde certos olhares veriam a mecânica da luta de classes, outros fitariam a lógica infalível do mercado, gerador de riquezas, ou do conflito, motor da história. Percepções todas elas, talvez, pertinentes no momento histórico de sua concepção, sendo a última a que esse encontro mais parece descrever: a civilização superior diante da inferior, o conflito inevitável e a superação daquela que não tiver sido capaz de superar o desafio expresso no confronto. Mas Wells nos confere uma dimensão extra a esta relação: o tempo, seu domínio por excelência.

## 2. 2 – ENCONTRO FATAL

Na lógica toynbeeana, as civilizações em duelo partilham o mesmo tempo, ou temporalidade, pois essa é como o tom dominante de uma sinfonia – imperceptível ao ouvinte não musicalmente letrado, mas presente na criação da mesma, resultado da intenção de seu autor. De modo semelhante, essa temporalidade em Toynbee confunde-se com um futuro manifesto que já é presente, embora não resolvido, no encontro entre as civilizações rivais. Este futuro é o tempo dominante, tempo sempre do vencedor, pois ditado por um devir historicamente reconhecido como a inevitabilidade do mais forte ou, mais precisamente, daquele que, ao fim, emergirá vencedor, fosse ele ou não o mais forte no início. Mais que história, esse tipo de mecânica tem aspirações cosmológicas, pois pretende explicar o funcionamento do mundo, aqui entendido por um viés histórico, através de um processo aplicável em qualquer época, pois sua temporalidade atrai o futuro de outras possíveis representações para a armadilha do presente imóvel de um eterno conflito.

A temporalidade de Wells poderia ser assim expressa, combinando o passado terráqueo com a sua negação dada pelo futuro marciano na soma zero do presente onde se dá o seu encontro. Mas o assunto do profeta inglês, não importa a sua forma, característica ou planeta de origem, é o homem; e a dimensão humana anunciada por ele é o tempo, aquela que é a dimensão do entendimento... e da História.

O terror de seu personagem, forma animal que o domina diante de um inexplicável, é o sentido próprio do viajante mergulhado nas águas caudalosas do seu

---

<sup>77</sup> Ibid. p. 22.

próprio tempo, do qual presencia, sem compreender, apenas uma fração de tudo o que o rodeia enquanto segue sem controle. Aqui, as ilusões de domínio sobre o futuro, com a sua confortável complacência, são postas em cheque metaforicamente por um encontro imaginado entre dois momentos de inteligência igualmente aprisionados em uma mesma lógica: a certeza do futuro como espaço de realização de um inevitável. E esta vai acertar-se novamente mesmo sobre o alter-ego de Wells, tão logo o distanciamento lhe permita o conforto de despir o seu pânico. Então ele poderá afirmar com segurança: “My terror had fallen from me like a garment. (...) There was no sensible transition from one state of mind to the other. I was immediately the self of every day again – a decent, ordinary citizen”.<sup>78</sup>

Mas há uma diferença entre o distanciamento experimentado por este personagem e o puro desinteresse do qual ele acusa os demais:

I don't know how far my experience is common. At times I suffer from the strangest sense of detachment from myself and the world about me; I seem to watch it all from the outside, from somewhere inconceivably remote, out of time, out of space, out of the stress and tragedy of it all. (...) Here was another side to my dream.<sup>79</sup>

Eis H. G. Wells, por suas próprias palavras – talvez por isso seu personagem nesta história também não tem nome como o seu outro alter-ego, o Viajante do Tempo. Em ambos temos o próprio autor descrevendo-nos uma experiência, em seus mínimos detalhes, de cenas vislumbradas à psicologia de suas sensações. Como na “Máquina do Tempo”, aqui também temos um trabalho de jornalismo ou, pelo menos, de crônica, em que o autor nos fala de uma realidade fictícia na forma do depoimento de uma testemunha ocular fidedigna e séria, ainda que melancólica, diante de um panorama aterrador. Seu olhar é removido das situações, dirigido a estas de um ponto situado em um lugar de algum modo distante, fitando os eventos como convém ao autor demiurgo, aquele que se manifesta na 3ª. pessoa, descrevendo a tudo o que ocorre em todos os pontos da sua história, tomando controle dela em sua totalidade. Mas não é na voz desse que ele nos fala, o que nos oferece uma pista do mistério por trás dessa sensação de estranho afastamento com o qual o narrador se percebe diante dos eventos que o cercam. Ele nos diz de um sentimento que é seu, o de presenciar um mundo que se coloca distante de si, de ser um observador abstraído da realidade e, talvez, por isso mesmo, seguro em sua aventura, passando ileso pelas situações onde os outros caíam – sempre levado à fronteira da experiência, mas poupado no último instante. E há outra

---

<sup>78</sup> Ibid., p. 26.

<sup>79</sup> Ibid., p. 27.

dimensão para essa narrativa, pois ela fala em detalhe de um tipo de presenciar que nos é familiar: a visão da guerra pelo filtro da tecnologia, a guerra espetáculo, entretenimento garantido e seguro em que podemos reconhecer apaticamente os signos da aventura ou da tragédia sem sermos suas vítimas. Não é preciso chegar à 2<sup>a</sup>. metade do Séc. XX, com as coberturas de televisão, para encontrar essa guerra testemunhada sem culpa, mas com um interesse quase diletante, um horror suavizado em mero desconforto, uma sensação de deslocamento para além do âmbito do acontecimento e, portanto, de uma certa dês-importância. Também não é preciso sequer chegar às coberturas de rádio ou aos documentários jornalísticos que antecederiam ao entretenimento explícito do cinema, antes da televisão, quando a música das orquestras das rádios ou dos musicais de Hollywood via-se interrompida apenas temporariamente pelo acompanhamento da aventura da guerra na segurança do lar ou das salas de exibição. Este evento já possuía sua dimensão espetacular antes disso, como reconheciam claramente as multidões bem vestidas que seguiram em trens de Washington, logo atrás das tropas da União, para presenciar o que esperavam ser o rápido triunfo sobre as forças confederadas na primeira batalha da Guerra da Secessão. Ou ainda que se postavam nas praias e promontórios para testemunhar, na segurança da distância, os encontros de navios de guerra, dos *ironclads* de “Hampton Roads” aos *ramships* de “Lissa” e além. Para esse olhar sequioso, prisioneiro do êxtase contemplativo de uma espera deleusianamente masoquista, os jornais ofereciam suas coberturas minuciosas, onde os números de mortos (medida de vitória da guerra industrial) eram preteridos pela eloqüente descrição das vicissitudes dos navios e das demais máquinas de guerra, verdadeiros protagonistas onde seus ocupantes haviam se convertido em simples parasitas. Como todos esses seus afins, o alter-ego de Wells também voltou para casa e refestelou-se em sua sala de jantar, na noite daquele primeiro encontro...

I remember that dinner table with extraordinary vividness even now. (...) At the end of it I sat, tempering nuts with a cigarette... (...) So some respectable dodo<sup>80</sup> in the Mauritius might have

---

<sup>80</sup> Dodô, *Raphus cucullatus*, ave columbiforme, nativa das ilhas Maurício e Reunião, extinta desde fins do séc. XVII (também conhecida como Dronte). Seu destino tornou-se sinônimo não apenas da extinção, mas também da inação diante da mesma, pois o pássaro, assim como as baleias cinzentas (chamadas de estúpidas pelos baleeiros) não reagia diante de seus perseguidores – daí o seu nome, originário do holandês *dodohors*, que quer dizer preguiçoso – sem dúvida uma denominação que se enquadra perfeitamente aos olhares enfastiados que contemplam a realidade sem atinar para os sinais na mesma das ameaças à sua estimada segurança; a diferença do alter-ego de Wells, aqui, é que ele reconhece o fenômeno que o aflige, enquanto o mesmo é ele próprio ignorado pelo resto da multidão de *voyeurs*.

lorded it in his nest, and discussed the arrival of that shipfull of pitiless sailors in want of animal food... (...) I didn't know it, but that was the last civilized dinner I was to eat...<sup>81</sup>

É uma indiferença familiar que aqui se apresenta, onde o que teria todo o direito de mudar nossa visão do mundo, por ser o limite do mesmo e sua presença ante um abismo, não faz mais do que nos entreter por um tempo, logo relegado ao plano secundário diante das importâncias próximas de nossos hábitos.

The most extraordinary thing to my mind (...) was the dovetailing of the commonplace habits of our social order with the first beginnings of the series of events that was to topple that social order headlong. (...) All over the district people were dinning and supping; working men were gardening after the labours of the day, children were being put to bed, young people were wandering through the lanes love-making, students sat over their books.<sup>82</sup>

Como esses “dodôs”, os ouvintes e espectadores das guerras do Séc. XX são também alvos desta crítica de Wells, que não se furta de fazê-la uma auto-crítica, pois reconhece seu próprio estado de apatia ou, pelo menos, de inação, da qual escrever tornou-se a sua única resposta. Em sua metáfora marciana, o evento é exacerbado para salientar a falta de reação, mesmo quando essa parece perfeitamente necessária e até óbvia, como se o sentido das coisas só muito lentamente fosse capaz de penetrar na carapaça de nossas pré-concepções: “In the center, sticking into the skin of our old planet Earthlike a poisoned dart, was this cylinder. But the poison was scarcely working yet”.<sup>83</sup>

Mais ainda, além do estupidificado fitar adotado por uns, êxtase masoquista de uma vigília *voyeur*, está o desejo de ação que não poderia ser outro que não a de uma sádica procura da excitação de um movimento em direção à violência, efetiva ou não:

I must confess the sight of all this armament, all this preparation, greatly excited me. My imagination became belligerent, and defeated the invaders in a dozen striking ways; something of my schoolboy dreams of battle and heroism came back. It hardly seemed a fair fight to me at that time. They seemed very helpless in that pit of theirs.<sup>84</sup>

Também outras extinções podem ser chamadas à fala e, no caso desse último comentário, os ecos do Inca Atahualpa que, por curiosidade, permitiu a entrada das míseras tropas de Pizarro – seus 500 homens – considerando muito lógica, mas erroneamente, que eles não poderiam representar nenhuma ameaça ao seu poderoso império. A piedosa posição do personagem diante dos estranhos coloca-o assim, mais uma vez, em um patamar de auto-confiança passível de gerar o ímpeto necessário ao movimento.

---

<sup>81</sup> WELLS, H.G. **The war...** Op. cit., p. 29.

<sup>82</sup> Ibid., p. 30.

<sup>83</sup> Ibid., p. 31.

<sup>84</sup> Ibid., p. 35.

I had been feverishly excited all day. Something very like the war fever that occasionally runs through a civilized community had got into my blood, and in my heart I (...) was even afraid that that last fusillade I had heard might mean the extermination of our invaders from Mars. I (...) wanted to be in at the death.<sup>85</sup>

Esse desejo sádico de testemunhar o resultado da ação, não precisa estar relacionado com o de presenciar a morte, ou qualquer violência que seja, embora comumente associe-se com a destruição necessária para a ereção do novo. É um buscar pelo binômio ação/resultado que se encontra na forma mesma do movimento como é descrito no mundo físico: ação e reação, força e deslocamento – a embriaguez sádica apenas acrescenta a essas funções físicas uma dimensão psicológica: a excitação resultante da participação do processo, o desejo de “poder” na sua forma verbal mais até do que na substantiva. Mas a testemunha ocular de Wells só aqui se rende a esse desejo de fazer, tendo até então se mantido como mera observadora, condição à qual logo voltará a ser levada, desta feita por um outro encontro.

And this Ting I saw! How can I describe it? A monstrous tripod, higher than many houses, striding over the young pine trees and smashing them aside in its career; a walking engine of glittering metal (...) articulating ropes of steel dangling from it, and (...) I was galloping hard to meet it!<sup>86</sup>

A “Máquina de Guerra” marciana é o sinal de um novo distanciamento, a forma mesma que o anuncia, lançando o observador (como mais tarde o fará aos que a enfrentarem) no outro lado do abismo do tempo que a separa de seus contendores. O passado (na verdade o presente, para o personagem) contempla o futuro, mas não se aproxima dele senão para ser por ele superado, destruído. Como qualquer dos muitos alvos do imperialismo em todas as suas investidas, o cidadão britânico descrito por Wells não outro senão um análogo dos “selvagens” que, naquele mesmo momento (em que o livro tinha sido escrito) estavam testemunhando incursões como aquelas, desta feita não de alienígenas, mas das forças irresistíveis das potências industriais, cujas tropas executavam sua política em escala global. Neste sentido o que se encontra neste texto pode muito bem ser uma crítica ao imperialismo, que interpões mundos vivendo em temporalidades diferentes, donos de repertórios de ação tão irreconciliáveis quanto incomparáveis são os seus aparatos tecnológicos. A forma da máquina, alienígena até em seu propósito tático, descreve a vastidão que a separa de suas vítimas, o longo intervalo na linha temporal que é mais visível no resultado de suas ações. E estas são

---

<sup>85</sup> Ibid., p. 39.

<sup>86</sup> Ibid., p. 41.

bem claras para o pacífico cidadão que se senta em seu lar, uma última vez, para ver o resultado da impiedade de um mundo novo.

And this was the little world in which I had been living securely for years, this fiery chaos! (...) with a queer feeling of impersonal interest I turned my desk chair to the window, sat down, and stared at the blackened country, and particularly at the three gigantic black machines that were going to and fro in the glare about the sand pits.

They seemed amazingly busy. (...) Were they intelligent mechanisms? (...) Or did a Martian sit within each, ruling, directing using, much as a man's brain sits and rules in his body? I began to compare the things to human machines, to ask myself for the first time in my life how an ironclad or a steam engine would seem to an intelligent lower animal.<sup>87</sup>

Timidamente, aparece-nos um outro abismo, o que separa o homem (elevado à marciana estatura) de uma inteligência animal que se deparasse com suas realizações. E mais uma vez o autor dá um indício de quem são esses alienígenas, na metáfora que está construindo: uma inteligência capaz de realizar maravilhas, mas prisioneira de uma lógica que só reconhece uma resposta para todos os seus problemas – uma inteligência que encontra seu exato correspondente naquela que veio enfrentar, do outro lado de um vácuo interplanetário ou de um abismo temporal.

E, embora esses seres imaginados por Wells sejam tão diferentes, o que eles revelam é como a própria humanidade se considera e a relação que estabelece com o mundo que habita. Ao fazê-lo, os homens é que se tornam os verdadeiros marcianos – estranhos seres presos a uma lógica da violência a despeito de nossas vastas possibilidades. Como os terráqueos diante das “Máquinas de Guerra” de um outro mundo, logo estariam os habitantes da Europa sujeitos ao mesmo tipo de tática de destruição em massa das quais aqueles foram vítimas, e que tanto chocariam a testemunha ocular: “Never before in the history of warfare had destruction been so indiscriminate and so universal. And shining with the growing light of the east, three of the metallic giants stood about the pit, their cowls rotating as though they were surveying the desolation they had made”.<sup>88</sup> Em breve esse tipo de desolação deixaria de vez as páginas da literatura de antecipação para ocupar as matérias dos jornais, na esteira das eficientes tropas de cada uma das grandes potências européias em uma outra guerra. Mas seria preciso esperar guerra seguinte para que a destruição atingisse os níveis descritos por Wells, para que o engenho terrestre começasse a alcançar o patamar destrutivo dos seus marcianos. No momento em que escreveu sobre essa guerra, a artilharia é ainda o máximo possível à tecnologia militar, razão de ser um *artillery man* (artilheiro, referindo-se no caso a um suboficial do regimento que primeiro confrontou

---

<sup>87</sup> Ibid., p.46.

<sup>88</sup> Ibid., p. 49.

os marcianos) o primeiro personagem a dividir por um pouco a aventura (desventura) do anônimo observador. Último sobrevivente do seu pelotão, é dele a descrição mais sucinta para o embate tecnológico: “It’s bows and arrows against the lightning”.<sup>89</sup>

Era apenas o terceiro dia da invasão, mas já o pânico havia se instalado como única resposta efetiva diante do inimigo que “took no more notice (...) of the people running this way and that than a man would of the confusion of ants in a nest against which his has kicked”.<sup>90</sup> Uma descrição que bem poderia ter sido feita em relação à invasão da Polônia pelas tropas alemãs durante a II Guerra Mundial, quando soldados montados (alguns brandindo sabres) tentaram resistir ao avanço das divisões “Panzer”; ou então, ainda mais recentemente, da tentativa de se defender de aviões invisíveis com velhos canhões antiaéreos, na Bagdá dos anos 90. Exemplos como estes não faltam, em que o encontro entre tempos distintos se faz inevitavelmente fatal – a ação sadiana aqui não encontra o eco de uma resposta que lhe permita reincidir no habitual pacto da repetição sem resultado. Mas, se na Guerra Hispano-Americana, a soma zero foi impossível devido à assimetria dos tempos em duelo, aqui a diferença se dá pela distância entre os mesmos, que confere à potência imperial a posição que ela, normalmente, concederia às suas muitas vítimas. Conquistador se torna conquistado, objeto da mesma lógica que o move ao mesmo tempo em que é relegado a um papel que o incomoda, o de realizar uma fútil resistência à uma força invencível.

Dos esforços para impedir seu avanço o resultado havia sido a destruição de uma única máquina de guerra, o suficiente apenas para alterar ligeiramente a estratégia dos marcianos que, como outros super poderes tecnológicos, não tinham pressa e nem se mostravam inclinados a sacrificar suas preciosas vidas (e valiosas máquinas) neste tipo de luta contra seus incontestáveis inferiores, pois “Cylinder followed cylinder on its interplanetary flight; every twenty-four hours brought them reinforcements”.<sup>91</sup> Quando muito, a resposta dos parasitas que infestavam o seu novo lar serviu-lhes como motivação para voltarem seus esforços para uma reavaliação tática visando uma higienização mais eficiente. Essa atitude, e o que eles farão a seguir, não encontrava paralelos nos anais da guerra, exceto como esboços mal acabados,<sup>92</sup> e só atingiria a sua

---

<sup>89</sup> Ibid., p. 53.

<sup>90</sup> Ibid., p. 56.

<sup>91</sup> Ibid., p. 60.

<sup>92</sup> O uso de cadáveres como projéteis, lançados por catapultas e *trebuchets* sobre os muros de castelos, para infectar as populações sitiadas; o envenenamento de mananciais de água, chegando também a usar corpos contaminados; o incêndio indiscriminado das áreas urbanas; todos esforços para atingir o que ganharia, no séc. XX, o codinome de “guerra total”, eufemismo para extermínio em massa.

maturidade nas guerras do séc. XX, como se houvesse mesmo uma relação de profecia entre Wells e o futuro por ele anunciado, ou como se este tivesse simplesmente tentado copiá-lo, ou até superar suas dantescas previsões.

## 2. 3- NEGROS AUGÚRIOS

O encontro com o pároco é emblemático da obra de Wells, a tal ponto que foi desfigurado na versão cinematográfica americana, na qual esse personagem simbólico teve seu sentido invertido.<sup>93</sup> Ao encontrá-lo, ou ser por ele encontrado, a anônima testemunha ocular ouve-o perguntar: “What are these Martians?”.<sup>94</sup> Esta é uma questão que seria facilmente compreensível, mas que não é exatamente o que parece; nela, o autor pretende oferecer-nos a idéia dos limites cognitivos das linguagens da ciência e da religião, através do confronto das mesmas diante de um mesmo objeto que lhes é desconhecido, irremediavelmente novo. E não se trata de afirmar o valor de uma sobre a outra, embora essa possa ser a impressão inicial, pois se segue um diálogo improvável, em que os dois personagens falam um com o outro sem comunicar-se, trocando palavras que cada qual desconsidera por não corresponder à realidade que enxerga. Em estado de choque, o pároco é alvo da crítica mordaz de Wells, sob a forma do seu alter-ego: “What good is religion if it collapses under calamity?”.<sup>95</sup> Trata-se, primeiro, de expor a fronteira onde a validade, a própria utilidade, do tipo de pensamento e reação oferecido pelas tradições religiosas encontra sua falência. Mas não se trata da simples calamidade a causa desta resposta insuficiente (novamente não é um paradigma toynbeeano), mais uma vez é o tempo que aqui volta a aparecer como dimensão essencial da obra de Wells – ele enumera os possíveis desastres, demonstrando incompreensão diante da diferença que possa haver nessa, que os aflige agora, e que causou semelhante loucura ao homem religioso. E é justamente a incompreensão, dele para com o pároco e deste para com os marcianos, que descreve o que os separa, cada qual na linguagem de seu próprio tempo,

---

<sup>93</sup> O filme, também uma produção de George Pal, alterou significativamente a história, para ambientá-la aos Estados Unidos, nos anos 50. Além de modificar a inserção temporal, ele também mudou o desenho das máquinas de guerra marcianas, fazendo-as semelhantes a discos voadores e acrescentando, para que pudessem resistir às novas super-armas reais do pós guerra, o recurso do “campo de força” (outro mitema da ficção científica), com o qual elas sobreviveriam mesmo ao impacto de bombas nucleares. Apesar de todas essas inserções interferirem um pouco na perspectiva da narrativa, é nos protagonistas que o enredo cinematográfico tomou maiores liberdades, encontrando (mais uma vez) um par romântico para o alter-ego de Wells que, além disso, aparece como um dos cientistas a chefiar a ação defensiva contra os marcianos. Por fim, o pároco é também alterado, transformando-se em uma figura muito mais dignificada, sem nenhum eco do tratamento que recebeu no original. Esse filme seria a base para a interpretação livre de “Independence day”, do diretor Roland Emmerich, onde as liberdades seriam ainda maiores, chegando ao ponto de inverter por completo o sentido da história, com a vitória terráquea.

<sup>94</sup> WELLS, H.G. *The war*... Op. cit., p. 62.



estanque e inacessível aos demais, embora entremeados no drama de uma nefasta colisão. Mas o caráter identitário de ambas está na sua própria incomunicabilidade, que as aproxima em suas limitações. A ciência, representada pelo protagonista anônimo, que se descreve como “a professed and recognised writer on philosophical themes”,<sup>96</sup> é tão incapaz de compreender outros discursos, ou fazer-se compreender pelos mesmos, que no final só lhes resta como veículo comum uma agressiva hostilidade e, depois, a violência.

Enquanto isso, as defesas levantadas diante do avanço dos marcianos, bem poderiam descrever as movimentações das tropas, em ambos os lados da Grande Guerra, durante os primeiros momentos em que a estagnação da trincheira ainda não se tinha instalado – mas também oferecem um sinal desta mentalidade, pois são igualmente reveladoras da vitória de uma idéia de defesa no embate desta com a idéia do ataque, enquanto formas de pensamento estratégico:

Never since the devising of gunpowder was the beginning of a battle so still. To us (...) the Martians seemed in solitary possession of the darkling night.

(...)

But (...) behind hills and woods south of the river, and across the flat grass meadows to the north of it, wherever a cluster of trees or village houses gave sufficient cover – the guns were waiting.<sup>97</sup>

E assim, como se daria na guerra vindoura, nesse encontro imaginário Wells já detecta a falácia expressa por essa mentalidade defensiva, encastelada na certeza de um tempo imóvel, no êxtase da espera. Pois, tal como Deleuze nos revela quanto à inerente incompatibilidade que se oculta sob a aparência de uma combinatória dentro do binômio sadomasoquista, também no encontro da ação com a espera, da tática agressiva contra a defensiva, a resposta é insatisfatória. A saída encontrada pelos marcianos, o uso da “Black Smoke”, é mais um caso de pura clarividência, pois descreve com impressionante clareza a guerra química que seria testemunhada nos campos de batalha da Europa, daí a duas décadas...

Each of the Martians (...) had discharged (...) a huge canister over whatever hill, copse, cluster of houses, or other possible cover for guns, chanced to be in front of him.

(...)

These canister smashed on striking the ground – they did not explode – an incontinently disengaged an enormous volume of heavy, inky vapour (...) a gaseous hill that sank and spread itself slowly over the surrounding country. And the touch of the vapour, the inhaling of its pungent wisps, was death to all that breathes.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> Ibid., p. 63.

<sup>96</sup> Ibid., p. 142.

<sup>97</sup> Ibid., p. 77.

<sup>98</sup> Ibid., p. 79.

Difícil não reconhecer a tétrica ironia do uso de uma nuvem de fumaça para debelar os enraivecidos pelotões de soldados, com os seus pequenos canhões “as men might smoke out a wasp’s nest”,<sup>99</sup> o que traz à mente do sempre distanciado observador um enigma que não estaria deslocado se postado perante o uso do gás, na I Guerra Mundial: “Did they grasp that we in our millions were organized, disciplined, working together? Or did they interpret our spurs of fire, the sudden stinging of our shells (...) as we should the furious unanimity of onslaught I a disturbed hive of bees?”<sup>100</sup> Esta questão põe em cheque o abismo entre os tempos que se enfrentam – o da luta contra o do extermínio – mas também revela a solução prevista por Wells para o dilema da guerra de trincheira; uma solução que não tardaria a ser posta em prática com muita eficiência. Até que ponto, realmente, o espírito marciano não revela, ou precede, a mesma atitude que animou o uso do gás como arma de guerra: uma indiferença para a qual as tropas, tão facilmente substituíveis pelo recrutamento, não constituíam mais do que, em uma analogia que não deixa de ser bem precisa, “enxames de insetos operários” transformados em guerreiros para a defesa de uma colméia super-desenvolvida? Por certo essa não será uma idéia original agora, há mais de um século de distância do momento em que é formulada e exposta aos leitores da “Guerra dos Mundos”. Mesmo então, poder-se-ia dizer que a mesma já era intuída, e até abertamente descrita, nas linhagens de pensamento tributárias do legado de Marx, para as quais os excedentes populacionais das sociedades industriais constituiriam apenas “exércitos de reserva”, necessários para garantir um suprimento inesgotável de uma mão de obra barata, assim como úteis para as ocasiões em que se fizessem necessários exércitos propriamente ditos. Mas a descrição de Wells dá forma ao que então é conjectura filosófica e aplica as cores fortes, chocantes mesmo, das suas imagens ao que, para ele, é já possibilidade, potencial indesejado de realidade que o futuro só fez confirmar.

One has to imagine (...) the orderly expectation, the officers alert and watchful, the gunners ready, the ammunition piled to hand, the limber gunners with their horses and wagons, the groups of civilian spectators standing as near as they were permitted, the evening stillness (...) then the dull resonance of the shots the Martians fired, and the clumsy projectile whirling over the trees and houses and smashing amid the neighbouring fields.

One may picture, too, the sudden shifting of the attention (...) that blackness advancing headlong, towering heavenward (...) a strange and horrible antagonist of vapour striding upon its victims, men and horses near it seen dimly, running, shrieking, falling headlong, shouts of dismay, the guns suddenly abandoned, men choking and writhing on the ground (...) then night and extinction – nothing but a silent mass of impenetrable vapour hiding its dead.<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> Ibid., p. 80.

<sup>100</sup> Ibid., p. 77.

<sup>101</sup> Ibid., p. 81.

Realmente, só a imaginação pode ser chamada a dar conta de algo assim; não há lugar para essas cenas fora dela, pois aqueles que as presenciaram *in loco* não ficaram para contar a história. Nenhuma descrição feita nos dias que se seguiram ao primeiro uso do gás na Grande Guerra, em abril de 1915, foi mais eloqüente que esta, oculta como está não em um depoimento autêntico, mas em uma obra de imaginação, onde um futuro, que hoje é nosso pretérito, mostrou-se para leitores que dela duvidaram por sua própria conta e risco.

#### 2. 4 – CIVILIZAÇÃO SITIADA

Deixando de lado por instantes esse foco, o narrador toma para si o depoimento de outro olhar (seu irmão), que lhe dá acesso ao que ocorre em seu destino, Londres, onde o tempo do progresso continuava inabalável: “The Sun were just setting,<sup>102</sup> and the Clock Tower and the Houses of Parliament rose against one of the most peaceful skies it is possible to imagine, a sky of gold, barred with long transverse stripes of reddish-purple cloud”.<sup>103</sup> Nessa atmosfera as vidas seguiam sem cerimônia na véspera da guerra, tal como o fariam em uma tarde vindoura, na verdade em mais de uma, quando instantes futuros de uma mesma modernidade chocaram-se, alguns com surpresa outros com entusiasmo, contra destruições que ecoaram, quase beirando o plágio, as páginas de H. G. Wells.<sup>104</sup>

Com o recurso do uso desse personagem anexo, removido inicialmente do centro da ação, é possível ao autor falar de uma civilização que engendra para si um canhestro mecanismo, formado por uma mídia que desinforma, por redes de estradas (de ferro ou não) que se congestionam com as primeiras notícias apreensivas e por sistemas de defesa que se prendem à rigidez de normas táticas criadas para dar conta de outras guerras.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> Expressão simbólica, insubstituível, da decadência, com um sentido compreensível apenas ao nos lembrarmos que o Império Britânico é aquele “em que o Sol jamais se põe”. O anúncio deste pôr do Sol, na vanguarda da invasão marciana, é a morte anunciada do maior império do mundo e seria repetido em outra ocasião, não fictícia: a malograda invasão de Suez, em 1956, quando França e Inglaterra tentaram restabelecer o seu controle sobre o canal nacionalizado por Nasser. Depois do fracasso do primeiro ministro Egan em levar a contento a sua empreitada, os jornais ingleses denunciaram o episódio como sendo “the setting of the Sun”.

<sup>103</sup> WELLS, H.G. **The war**... Op. cit., p. 68.

<sup>104</sup> Como o correspondente brasileiro em Londres, no dia da declaração de guerra à Alemanha, citado no cap. 2.

<sup>105</sup> Mais uma vez vale lembrar a cavalaria montada dos poloneses contra os *panzers* alemães; a inconquistável Linha Maginot dos franceses; a artilharia pesada dos couraçados contra os torpedos dos aviões embarcados; ou as antiquadas defesas antiaéreas do Iraque, da Sérvia ou do Afeganistão, contra os bombardeiros *stealth*.

Guns were in rapid transit from Windsor, Portsmouth, Aldershot, Woolwich – even from the north; among others, long wire guns of ninety-five tons from Woolwich. Altogether one hundred and sixteen were in position or being hastily placed, chiefly covering London. Never before in England had there been such a vast or rapid concentration of military material.

(...)

No doubt the Martians were strange and terrible in the extreme, but at the outside there could not be more than twenty of them against our millions.<sup>106</sup>

A surpresa é o sentimento dominante, pois decorre diretamente da própria noção de superioridade e segurança que a precedeu. Atônito, esse novo personagem vê por intermédio dos jornais o desmoronar do mundo de irrealidades satisfatórias que constituía o cenário de sua vida. Uma atrás do outra, cada edição especial dos periódicos vem informar-lhe sobre novos desastres, mas ele não pode, como os leitores de distantes recônditos, saciar-se com elas e seguir sua existência, pois a guerra que seria em outras paragens o seu assunto de conversa vinha em sua direção, praticamente na seqüência das próprias notícias. Nestas notas fictícias de jornal, leitura corrida do aflito irmão de seu alter-ego, Wells bombardeia seus leitores com uma profusão de nomes de ruas, cidades, arredores e detalhes geográficos que, embora desconhecidos para o leitor não familiarizado com a Inglaterra, darão uma paisagem conhecida ao seu público alvo – o acomodado cidadão da Londres imperial, onde ele possa dispor as peças desse jogo imaginário da guerra, dessa devastação que, é a esperança do autor, o chocará tanto mais por ser tão minuciosamente descrita quanto aos seus alvos. Assim ele oferece o espelho de outras tantas invasões, realizadas por esses mesmos pacatos súditos ingleses, em lugares com nomes exóticos como Agra<sup>107</sup> ou Khartoum,<sup>108</sup> cujos habitantes conheciam em detalhe, mas que seriam para seus invasores tão anônimos quanto os condados ingleses para os tripés marcianos.

“They are coming! The Martians are coming!”<sup>109</sup> é um simples brado para o qual basta uma simples mudança de nacionalidade para sairmos do âmbito da ficção. Ele anuncia “the dawn of the great panic”<sup>110</sup> que dará início a uma outra jornada, mas, mais do que a quase indiferente peregrinação do primeiro observador, essa nova situação é a

---

<sup>106</sup> WELLS, H.G. **The war**... Op. cit., p. 69.

<sup>107</sup> Antiga capital do Império Mogul da Índia, onde estão localizados o Taj Mahal e o Lal Qila (o Forte Vermelho de Agra), palácio onde o último Imperador, Bahadur Shah II (1775-1862) teve seus filhos mortos diante de seus olhos pelas tropas inglesas, encerrando sua dinastia e abrindo caminho para que a rainha Victória pudesse ser proclamada Imperatriz da Índia.

<sup>108</sup> No Sudão, onde o general Gordon (Charles George Gordon – 1833-1885) foi morto pelas tropas do Mahdi (Muhammad Ahmad ibn as Sayyid Abd Allah – 1844-1885) em 1885, levando à resposta imperial pelo Marechal Kitchener (Horatio Herbert, Lord Kitchener – 1850-1916), que massacrou sem cerimônia a resistência sudanesa, estabelecendo o domínio britânico no país (que permaneceria até 1956).

<sup>109</sup> Ibid., p. 72.

<sup>110</sup> Ibid., p. 73.

do refugiado de guerra, pois não há nada que ele queira encontrar, senão uma saída da ordem social desmoronando à sua volta. As instituições e até as organizações básicas de transporte e policiamento “were losing coherency, losing shape and efficiency, guttering, softening, running at last in that swift liquefaction of the social body”.<sup>111</sup> Com isso ele nos oferece um panorama desabonador, fazendo tudo se desfazer cedo e rápido demais, cada novo colapso contribuindo para a queda do restante na estrutura de uma sociedade antes sólida – na aparência mais do que qualquer outra coisa. Como para os soldados nos campos de batalha, era a noite da extinção que chegava aos habitantes da capital vitoriana e, diante dela, os cordões de fugitivos formaram-se, enchendo as ruas com uma nova sorte de multidão, inaudita no Dezenove, mas que o Vinte conheceria muito bem.

If one could have hung that June morning in a balloon in the blazing blue above London every northward and eastward road running out of the tangled maze of streets could have seemed stippled black with the streaming of fugitives.

(...)

Never before in the history of the world had such a mass of human beings move and suffered together. (...) And this was no disciplined march; it was a stampede (...) without order and without a goal, six million people unarmed and unprovisioned, driving headlong. It was the beginning of the rout of civilization, of the massacre of mankind.<sup>112</sup>

Os refugiados que se acotovelaram aos milhões para abandonar Londres fazem uma figura melhor do alto e de longe, como convém à sua condição de insetos em debandada.<sup>113</sup> A metrópole burguesa pode ter sido chamada de grande formigueiro antes, mas a propriedade desta comparação é maior nesse fragmento. Mas talvez seja mais pertinente vê-los como lemingues,<sup>114</sup> correndo sem controle para o mar, arriscando-se a encontrar a morte contra as ondas em busca da promessa de segurança de um novo lar. Com eles segue a história, à sombra do seu novo protagonista, para quem o navio que o levará para fora da Inglaterra seria o seu túmulo, não fosse o

---

<sup>111</sup> Ibid., p. 82.

<sup>112</sup> Ibid., p. 93.

<sup>113</sup> Impossível evitar, a essa altura, a comparação não apenas com as intermináveis sucessões de refugiados que se tornaram parte do imaginário coletivo, pela profusão de imagens que documentam suas desgraças com cada vez maior detalhe. Em especial no mundo sob a égide da informação que nos é oferecido pelos impérios midiáticos (como a CNN), onde fazem-se recorrentes as coberturas de guerras recentes, como as que viram a desintegração da Iugoslávia e, depois do “11 de setembro”, acompanha-nos ainda a seqüência de cenas dos eventos em Nova York, quando a ficção científica viu-se transformada em improvável realidade e milhões se acumularam nas pontes e vias expressas, fugindo do terror como teriam, nas telas, fugido de outros monstros.

<sup>114</sup> Roedor do gênero *Lemmus*, muito comum no norte da Europa e Ásia, cuja grande fertilidade gera um fenômeno anual de superpopulação, causador de migrações em massa. Durante essas, é comum que milhares percam suas vidas tentando atravessar rios e principalmente fiordes, o que explica o mito de que pratiquem o suicídio coletivo.

aparecimento repentino de um herói, de uma máquina, um convidado especial que não poderia ficar de fora desse evento, o navio de guerra:

A douche of spray blinded my brother for a moment. When his eyes were clear again he saw the monster had passed and was rushing landward. Big iron upperworks rose out of this headlong structure, and from the twin funnels projected and spat a smoking blast shot with fire. It was the torpedo ram,<sup>115</sup> *Thunder Child*, steaming headlong, coming to the rescue of the threatened shipping.

(...)

...my brother looked past this charging leviathan at the Martians again, and he saw the three of them now close together, and standing so far out to sea that their tripod supports were almost entirely submerged. Thus sunken (...) they appeared far less formidable than the huge iron bulk.

(...)

To their intelligence, it may be, the giant was even such another as themselves.<sup>116</sup>

O couraçado faz sua teatral entrada, única criação humana capaz de fazer frente aos inimigos alienígenas,<sup>117</sup> visto ser análoga aos engenhos de destruição destes; ambos pertencentes não apenas à mesma linguagem (da máquina e da indústria) mas também a uma só e comunicante linhagem, qual seja a de uma criatividade comprometida com a destruição, mesmo no campo de suas maiores realizações, fazendo canais transoceânicos ou canhões interplanetários no mesmo fôlego em que lança navios e máquinas de guerra.

Em sua corrida para defender os mercantes que partiam com os refugiados, o “Thunder Child” realiza o objetivo de sua criação uma última vez, e o registro de sua heróica destruição mostra um H.G. Wells respeitoso, que se furta a qualquer menosprezo contra as tripulações imaginárias em seu único momento de utilidade. Como estes, os marujos e oficiais do “Maine”, do “Colombo”, do “Zenta”, ou dos navios da *Hochseeflote* no seu pacto suicida em Scapa Flow... todos viveram em seus

---

<sup>115</sup> A expressão inglesa *ram* significa colidir de frente (abalroar). O termo refere-se a um tipo de navio de curta popularidade (final do Dezenove): o *torpedo ram*, ou *ramship*, é um desenvolvimento direto das implicações táticas da Batalha de Lissa, resultando do extremo sucesso do abalroamento como alternativa de ataque neste combate em particular. Sua quilha alongada e reforçada servia para resistir ao impacto direto contra os navios inimigos, visando romper suas linhas. Para conseguir isso, esses navios eram também desenhados para grande velocidade por curtos períodos de tempo (*ramspeed*).

<sup>116</sup> WELLS, H.G. *The war*... Op. cit., p. 98.

<sup>117</sup> Na já citada versão cinematográfica de George Pal, o ícone tecnológico escolhido foi o bombardeiro estratégico nuclear e, para acrescentar algo de dramático, o avião em questão não foi qualquer um, mas o revolucionário Northrop B-49 “Flyingwing” (Asa Voadora). Este aparelho, resultado de um projeto malogrado de transporte de passageiros tinha o aspecto inusitado de não possuir fuselagem (um conceito querido ao seu projetista, Jack Northrop, e também ao engenheiros nazistas Reimar e Walter Horten) sendo formado de uma única e vasta asa, com oito motores a jato. Embora estivesse incorporado ao Comando Estratégico de bombardeiros americanos na época, esse avião era muito à frente do seu tempo – pertencia a um inegável futuro, e foi rapidamente retirado de serviço e substituído por modelos mais convencionais. Tecnicamente, ele só encontrou um sucessor quarenta anos depois, quando a própria fábrica Northrop desenvolveu seu projeto de avião *stealth*, o B-2 “Spirit”, cujo desenho é inteiramente inspirado no antigo B-39. Apropriadamente, foi essa nova “Asa Voadora” que se lançou contra os alienígenas invasores em “Independence Day”, confirmando esse filme como uma paródia da “Guerra dos Mundos”.

zênites, e junto de seus navios (suas casas, pois é onde passavam a maior parte de suas vidas), horas finais de excitação e comprometimento, terror e honra. Eles não merecem o desdém de nossos olhares confortavelmente instalados, não mais do que seus colegas fictícios na batalha contra os marcianos. Ainda que possamos refutar a necessidade inelutável que explicou a construção dos paroxismos tecnológicos onde viveram e morreram, podemos e talvez devamos conceder a eles o registro do conto, verdadeiro ou inventado, de seus heroísmos.

Suddenly the foremost Martian raised the camera-like generator of the Heat-Ray. He held it pointing obliquely downward, and a bank of steam sprang from the water at its touch. It must have driven through the iron of the ship's side like a white-hot iron rod through paper.

A flicker of flame went up through the rising steam, and then the Martian reeled and staggered. In another moment he was cut down...

(...)

She was alive still; the steering gear (...) was intact and her engines working. She headed straight for a second Martian, and was within a hundred yards of him when the Heat-Ray came to bear. Then with a violent thud, a blinding flash, her decks, her funnels, leaped upward (...) the flaming wreckage, still driving forward with the impetus of its pace, had struck him and crumpled him up like a thing of cardboard.

(...)

The steam hung upon the water for many minutes (...) nothing of the Thunder Child could be made out, or could the third Martian be seen.<sup>118</sup>

Nessa única legítima vitória de uma guerra imaginária, ouvimos ecos de um outro triunfo solitário, em um conflito então recente, a heróica incursão do “Antonio Lopes” contra o bloqueio de Porto Rico, na “Guerra Hispano-Americana”.<sup>119</sup> Em ambas essas corridas contra forças que não podiam ser derrotadas, o resquício de sucesso foi alcançado pagando um alto preço e para obter, por fim, nenhum resultado. Mantendo-se em frente graças ao seu ímpeto e não mais a qualquer controle racional, o “Thunder Child” foi simbólico em mais de um sentido; ele é a máquina definitiva de seu tempo, sendo usada exatamente naquilo para que foi concebida, mas também é o seu próprio mundo – o mundo da indústria e do progresso – navegando desgovernado para a realização eficiente de seu objetivo, e a sua conseqüente destruição.

## 2. 5 – ETERNO OUTONO

Preso aos escombros de uma casa, soterrada pela queda de mais um cilindro marciano, o protagonista de Wells, sua testemunha ocular de um futuro embutido nas promessas do mundo da indústria, é constrangido à companhia de seu incompreensível colega de infortúnio. O pároco pode representar toda a gama de alteridades que acompanham a racionalidade moderna em sua jornada de entendimento e também de

---

<sup>118</sup> WELLS, H.G. **The war**... Op. cit., p. 99-100

intolerância, forçadas e forçando uma convivência de permanente desgaste até serem purgados ou amalgamados. O destino do religioso recalitrante é o primeiro, e o narrador, seguro em suas racionalizações, permite-se confessar essa morte sem receios ou culpas. Do lado de fora de sua prisão temporária, seu inimigo banqueteia-se com suas vítimas,<sup>120</sup> para depois finalmente seguir adiante, juntar-se ao exército invasor em movimento.

Como sempre, Wells é possuidor de um talento invejável para a criação de imagens macabras, no caso, a alimentação dos marcianos. Tendo chegado ao fim de seu processo evolutivo, eles não possuem mais órgãos digestivos e outros aparatos necessários para processar alimento em componentes a serem levados para as células pela corrente sanguínea. Em vez disso, simplesmente usam animais inferiores (tais como os seres humanos, depois da invasão) para converter matéria orgânica em conteúdos protéicos, que serão depois extraídos quando suspensos no sangue e re-injetados diretamente em suas próprias veias. Por intermédio desse ato de vampirismo, eles teriam eliminado os complicados procedimentos necessários à alimentação, assim como o fizeram com o sono e outras manifestações desnecessárias à inteligência – sua única perícia. Recorrente em toda a ficção científica (culminando na alimentação intravenosa da degenerada humanidade de “Matrix”) esta idéia é também recorrente no próprio Wells, pois não deixa de ser, mais uma vez, o canibalismo dos Morlock recuperado – mostrando-nos mais uma metáfora wellsiana, a do caráter antropofágico da civilização industrial. Além disso, uma outra metáfora é presente neste ato, pois não deixa de ser vampirismo aquilo que é executado pelos impérios em suas colônias, sangrando-as de seus recursos, tornando-as alimento de seus projetos geopolíticos. Aqui mais uma vez Wells apresenta uma crítica implacável ao seu mundo, mas que pode estender-se para além dele, pois pouco mudaria nas práticas imperiais do século que se seguiu, senão em alguns casos para torná-las ainda mais questionáveis. Da peculiar forma de imperialismo praticada pelos Estados Unidos, pode-se por exemplo ressaltar que é tanto mais predatória por recusar o paradigma da expansão territorial que os marcianos dividiam com suas vítimas inglesas, visto que a ocupação de caráter permanente implica em um desenvolvimento estrutural do território ocupado, enquanto a mera invasão com objetivo de subjugar e exigir tributos independe de tais preocupações. Remontando às formas de guerra da antiguidade, tal como a praticada pelos

---

<sup>119</sup> Ver cap. 1.

<sup>120</sup>



assírios, essa forma de imperialismo nada oferece em troca do seu domínio, realizando sua sangria à distância e intervindo sob a forma de missões punitivas apenas para reiterar a subjugação.<sup>121</sup>

Ao contrário, os invasores marcianos preocupam-se com seu novo domínio, ainda que não reconheçam em seus antigos ocupantes nada mais do que uma infestação que possui, pelo menos, valor como nutriente alimentar. Não obstante o impertinente obstáculo apresentado pela humanidade, eles pretendem colonizar este novo mundo que estão conquistando e, para isso, trouxeram mais do que apenas armas. Por isso, quando o personagem novamente solitário imaginado por Wells pôde sair das ruínas onde se escondera e pôr-se novamente a caminho, ele caminhou por uma paisagem que lhe pareceu desconhecida. Convenientemente alimentados do sangue de seus conquistados, os novos habitantes da região puderam irrigar os campos para criar um ambiente mais ao seu próprio gosto, dominado pela vegetação marciana, que se espalhava sobre campos e rios, arrastando-se para cobrir as construções e fazendo das verdes colinas do interior da Inglaterra algo terrivelmente novo – um vasto e irremediável outono.

When I had last seen this part of Sheen in the daylight it had been a straggling street of comfortable white and red houses, interspersed with abundant shady trees. Now I stood on a mount of smashed brickwork, clay, and gravel, over which spread a multitude of red cactus-shaped plants, knee-high, without a solitary terrestrial growth to dispute their footing.

(...)

I had expected to see Sheen in ruins – I found about me the landscape, weird and lurid, of another planet.<sup>122</sup>

O caso desta *red weed* (erva, ou era, vermelha) constitui um dado interessante no texto de Wells, tratando-se de mais do que simplesmente um detalhe incidental. A vegetação marciana trazida a terra, expõe ao nosso imaginário um conceito, aqui descrito nos fins do séc. XIX, que só retornaria a fazer-se comentado muito depois. Comum à ficção científica do final do séc. XX, e aos projetos de colonização do espaço desde os anos 50, a idéia em questão é a da alteração geográfica e ecológica de um ambiente planetário para adaptá-lo às necessidades de seus colonizadores – no geral

---

<sup>121</sup> Um caso emblemático (por certo não será o último) de mais esta característica da forma de guerra americana está no conflito em Kosovo, no final do séc. XX. Nesta intervenção o bombardeio realizado pela Força Aérea Americana destruiu várias pontes sobre o Rio Danúbio, bloqueando o transporte de tropas sérvias para a província invadida, mas também inviabilizando a navegabilidade desta importante artéria para o comércio de todas as nações da região, incluindo aliados da OTAN como a Áustria. Após o término do conflito, a própria Iugoslávia, que havia sido o alvo do bombardeio, é que foi intimada a pagar pelo reparo das pontes e reabertura do transporte fluvial no Danúbio – uma prática típica, que oferece uma face ainda menos humana ao que já é uma ação cuja legitimidade foi posta em cheque há muito tempo.

<sup>122</sup> WELLS, H.G. *The war*... Op. cit., p. 129-130.

denominada “Terraformação”.<sup>123</sup> Entre os trabalhos ficcionais, talvez o mais celebrado seja a trilogia que trata justamente da transformação de Marte em um planeta de tipo terrestre, escrito por Kin Stanley Robinson.<sup>124</sup> Neste trabalho ficcional, mas inteiramente baseado nos projetos da NASA e de outras instituições,<sup>125</sup> o processo se basearia no reaquecimento do planeta utilizando toda a sorte de elementos, de algas geneticamente desenvolvidas (verdadeira citação invertida da *red weed* de Wells) para se tornarem fábricas de CO<sub>2</sub> (que causariam um “efeito estufa” benéfico para o planeta gelado). Esse aquecimento produziria um descongelamento das reservas de água do planeta, de suas calotas polares a possíveis mananciais subterrâneos (submarcianos?) e terminaria, ao prazo de gerações, por tornar o planeta habitável – tal como se acredita que tenha sido, há bilhões de anos. Ao final, já não haveria mais o “planeta vermelho”, engolido por um projeto de futuro sempre disposto a fazer *tabula rasa* do passado.

São ecos de outra grande obra ficcional, “As Crônicas Marcianas” de Ray Bradbury,<sup>126</sup> onde somos levados à viagem da colonização, a experiência moderna em que um novo mundo cede lugar, por sua ocupação, ao velho. Impossível de resumir, esse texto seminal descreve os viajantes dessa aventura de modernidade, navegando para um mundo que chamaram de novo (que decidiram fazer essa viagem para encontrar e para perder, para conhecer e para esquecer, para criar e para destruir). Também nos fala das vítimas desses conquistadores redivivos (que não encontrariam no seu mundo, no seu tempo, um escudo diante dos novos, mundo e tempo, trazidos pelo invasor). Finalmente, ele nos diz do encontro de ambos (que se dá na intersecção dos dois tempos, onde o fantasma do passado e a ruína do presente se fitam frente a frente). Nessa cena, o terráqueo que visita aquilo que enxerga como as ruínas de uma cidade marciana, lá encontra o espectro do marciano, para o quem a cidade ainda se ergue orgulhosa, e é o homem que não passa de uma sombra indistinta, um fantasma... do futuro. Nele não haverá mais lugar senão para os terráqueos que, como somos lembrados quando o pai aponta para os filhos seus reflexos nos canais de Marte, serão doravante os marcianos.

---

<sup>123</sup> Em inglês: *terraforming*.

<sup>124</sup> Intitulados “Red Mars”, “Green Mars” e “Blue Mars”, essa obra descreve o processo durante um intervalo de séculos, imitando o estilo de saga, popular entre os leitores americanos, mas ambientando-o no cenário de Marte.

<sup>125</sup> Ver a respeito: THE MARS SOCIETY. Disponível em <<http://www.marsociety.org>> Acessado em 20 fev. 2000. ; ou ainda: THE MARS PROJECT. Disponível em <<http://www.marsproject.com>> Acessado em 14 de mar. 2000.

<sup>126</sup> BRADBURY, Ray. **The martian Chronicles**. Boston: Avon Books, 1997.

A obra de Bradbury e a de Wells se complementam nessa visão, pois este conta-nos o caminho contrário desta revisitada “Conquista do Novo Mundo”, fazendo do algoz a vítima, daquele que agia impunemente ao alvo expectante da ação de outrem. Mas o primeiro escreve na voz do lamento sobre o passado que existirá apenas como fantasmagoria para o presente, ainda que nos lembre que este já foi, em algum momento do passado, uma forma fantasmagórica de um futuro potencial. Já Wells, ao apresentar-nos a idéia de uma “marteformação” da Terra,<sup>127</sup> escreve no tom da surpresa e da estupefação: a sua é a voz de um Montezuma e não a de um Cortez.<sup>128</sup> E é assim, com uma característica amargura, que ele vê o seu mundo desfeito, mais do que em ruínas apenas, submerso na transfiguração imposta por um outro olhar:

For that moment I touched an emotion beyond the common range of men, yet one that the poor brutes we dominate know only too well. I felt as a rabbit might feel returning to his burrow and suddenly confronted by the work of a dozen busy navvies digging the foundations of a house. I felt (...) a sense of **dethronement** [grifo meu], a persuasion that I was no longer a master, but an animal among the animals, under the Martian heel. With us would be as with them, to lurk and watch, to run and hide; the fear and empire of man had passed away.

(...)

It filled me with indescribable terror to think how swiftly that desolating change had come.<sup>129</sup>

Não há muitas formas literárias cujo arcabouço temático permita esse tipo de declaração e, mesmo naquelas em que isso é possível, a mesma não se encontra com esse nível de precisão, deslocando o homem do seu auto-proclamado lugar de direito: “I, who had talked with God, crept out of the house like a rat leaving its hiding place – a creature scarcely larger, an inferior animal, a thing that for any passing whim of our master might be hunted and killed”.<sup>130</sup>

Não há mais lugar aqui para a esperança, nem mesmo da servidão, nesse mundo que se delineia nos pensamentos do alter-ego de Wells, e também naqueles de uma companhia re-encontrada, o *artillery man* com quem ele dividira o início de sua fuga. Curiosamente, como que se o autor se eximisse de qualquer ligação com a idéia de alguma possibilidade de otimismo, é da boca desse personagem secundário que virá a visão de um mundo novo. Embora reconheça a derrota, este porta-voz da vontade, do desejo da ação, não se dará por vencido tão facilmente. Enquanto reconhece que “this

---

<sup>127</sup> Da qual, como lhe é posterior, o conceito de “terraformação” poderia ser percebido como uma mera inversão.

<sup>128</sup> Não há equívoco nesta comparação, pois Hernan Cortez, destruidor do império Asteca, tem registrados inúmeros momentos em que manifestou verdadeiro deslumbramento por essa cultura que estava para aniquilar. Quando, por exemplo, descreveu para o Rei da Espanha a cidade de Tenochtitlan, ele o fez chamando-a “a cidade mais bela do mundo”, o que, é claro, não o impediria de destruir tanto a ela quanto ao mundo que a construía.

<sup>129</sup> WELLS, H.G. *The war...* Op. cit., id.

<sup>130</sup> *Ibid.*, p. 135.

isn't a war, it never was a war, any more than there's war between man and ants",<sup>131</sup> ele ao mesmo tempo traça seus planos para uma nova civilização, oculta dos olhos dos invasores, até o momento em que revide fosse possível. Por seu intermédio teremos uma amarga crítica à confortável vida burguesa, e de sua incessante busca por uma fugidia segurança em meio a um mundo de aparências:

All those damn little clerks (...) they'd be no good. They haven't the spirit in them – no proud dreams and no proud lusts; and a man who hasn't one or the other – Lord! What is he but funk and precautions? They just used to skedaddle to work (...) for fear they'd get dismissed if they didn't; working in business they were afraid to take the trouble to understand; skedaddle back for fear they wouldn't be in time for dinner; keeping indoors after dinner for fear of the back streets, and sleeping with the wives they married, not because they wanted them, but because they had a bit of money that would make for safety in their one little miserable skedaddle through the world.

(...)

And on Sundays – fear of the hereafter. As if hell was built for rabbits. Well, the Martians will just be a Godsend to these. Nice roomy cages, fattening food, careful breeding, no worry.

(...)

They'll wonder what people did before there where Martians to take care of them.<sup>132</sup>

À essa vida de gado, para a qual a vinda dos marcianos veio apenas trazer uma nova forma para a mesma prisão, o *artillery man* oferece a alternativa das vastas e abandonadas redes de esgotos, fundações perfeitas para se erguer o mundo do amanhã. A pintura dessa realidade radiosa nascida do caos e da destruição é perturbadoramente sedutora, substituindo o desespero pela disciplina, a confusão pelo objetivo, a histeria pela ordem e o medo pela segurança. Também essa é uma imagem familiar a quem toma contato com a mesma depois do hiato de um século, mas então suas catedrais subterrâneas já tiveram a ocasião de mostrar suas outras faces, assim como seus significados ocultos e suas conseqüências. Para os contemporâneos desse texto, uma explicação menos sutil, através da simples delimitação dos beneficiários desta hoje já envelhecida “nova ordem mundial”:

Able-bodied, clean-minded men. We're not going to pick up any rubbish that drifts in. Weaklings go out again. (...) No lackadaisical ladies – no blasted rolling eyes. We can't have no weak or silly. Life is real again, and the useless and cumbersome and mischievous have to die. They ought to die. They ought to be willing to die. It's a sort of disloyalty, after all, to live and taint the race. (...) But saving the race is nothing in itself. As I say, that's only being rats. It's saving our knowledge and adding to it is the thing. (...) We must make great safe places down deep, and get all the books we can; not novels and poetry swipes, but ideas, science books. (...) Especially we must keep up our science – learn more. We must watch these Martians. (...) We mustn't even steal. If we get in their way, we clear out. (...) We must show them we mean no harm (...) and they won't hunt us down if they have all they want, and think we're just harmless vermin.

After all, it may not be so much we may have to learn before – just imagine this: four or five of their fighting-machines suddenly starting off – Heat-Rays right and left, and not a Martian in 'em,

---

<sup>131</sup> Ibid., p. 138.

<sup>132</sup> Ibid., p. 140-141.

but men – men who have learned the way how (...) *swish* comes the Heat-Ray, and behold! Man has come back to his own.<sup>133</sup>

Vivendo em minas profundas e esgotos, sob as ruínas da sua civilização, e sonhando com as “armas da vingança”,<sup>134</sup> sem dúvida uma perspectiva terrível mas, ainda assim, perfeitamente aceitável diante da alternativa oferecida pela superfície.

Serão essas analogias forçadas? Estaremos sendo culpados de um anacronismo, imputando a Wells interpretações possíveis *a posteriori*, sob a máscara de uma análise, quando nos vemos ante um texto aberto que é passível de apropriação? Talvez, mas tomamos essa opção conscientemente, pois o fazemos sustentados pela própria intenção deste autor, cuja obra destinou-se em grande parte a informar a posteridade de suas visões para a mesma. Não devemos, portanto, evitar aceitar o compromisso que ele, como tantos outros profetas, espera de nós que vivemos em um futuro que ele ansiava por conhecer e terminou por imaginar. Reconhecer-nos em suas obras é pagar esse tributo compulsório, um dever pelo qual fazemos justiça à sua narrativa, devolvendo-lhe o que é seu por direito: o pedágio dos pósteros.

Mas o radioso futuro vislumbrado pelo *artillery man* aparece minado na sua base pelo que nossa testemunha ocular descreve como “the gulf between his dreams and his powers”,<sup>135</sup> um outro abismo físico e temporal, que o desejo de poder aplica-se de forma infrutífera para superar. É uma nova promessa, tal como as que decoram o panteão da civilização industrial – o dourado porvir no fim da linha do tempo, aqui envolto não nas roupagens de uma sociedade democrática e sim de uma ditadura mas, em qualquer caso, negado pela estagnação inclusa na sua premissa. Projeto mais do que sonho, seu conceber parte de uma realidade dada como seu único referencial, negando a experiência do passado como equívoco e buscando o raso entendimento de seus próprios preconceitos para construir o que acaba sendo uma realidade cristalizada em regras, uma ciência aprisionada em dogmas e uma sociedade definida pela lógica das

---

<sup>133</sup> Ibid., p. 142-143.

<sup>134</sup> Em alemão, *Vergeltungswaffen*, termo usado pelos nazistas para denominar suas armas-foguete, desenvolvidas em complexos subterrâneos secretos, a salvo dos bombardeiros aliados. O *Mittelbau*, como foi chamado, era uma rede de fábricas, depósitos e campos de concentração (destes últimos o “Mittelbau-Dora” ainda sobrevive, como um museu) usados para a construção de foguetes como o A-4 (que ficou conhecido como V-2, ou “Arma de Vingança 2”). Desenhado pelo cientista alemão de foguetes, e futura figura chave do futuro Programa Espacial americano, Dr. Wernher von Braun (Wernher Magnus Maximilian Freiherr von Braun – 1912-1977). Este foi o primeiro dos mísseis balísticos (antecessor dos ICBMs – *Inter Continental Ballistic Missile*) e também, como foi declarado pelo general Walter Dornberger (líder militar do programa nazista de foguetes), a primeira espaçonave do mundo, cujo primeiro vôo além da atmosfera terrestre (3 de outubro de 1942) marcaria o verdadeiro início da Era Espacial.

<sup>135</sup> WELLS, H.G. **The war**... Op. cit., p. 144.

funções. Não é qualquer humanidade que está aqui sendo julgada; o *artillery man* é o representante acabado de um mundo militarizado, pleno dos conceitos deste e livre, pela força da desgraça, de quaisquer barreiras para expor o exercício de sua opção de mundo.<sup>136</sup> A esse implacável mundo novo, construído sob a égide da sobrevivência e sob os auspícios da necessidade, Wells não oferece mais do que um olhar passageiro, concedendo ao seu alter-ego o direito a apenas um breve entusiasmo que logo se desfaz.

Deixando o seu companheiro de viagem e voltando para o seu caminho, o protagonista anônimo prossegue em sua peregrinação na direção de um objetivo final que não é outro senão uma Londres conquistada, deserta, paisagem sombria de ruínas de uma guerra entre o inaceitável destino da espécie humana, apresentado até como seu caminho evolucionário, e o paradigma que o conduziria a ele, seu inescapável presente: “Why was I wandering alone in this city of the dead? Why was I alone when all London was lying in state, and in its black shroud? I felt intolerably lonely. (...) I wandered on through the silent residential squares to Baker Street (...) and so came out at last upon Regent Park”.<sup>137</sup>

É lá ele que ele vai encontrar o primeiro sinal do fracasso do grande empreendimento moderno dos marcianos, de sua grande missão colonizadora de um novo mundo: a máquina paralisada cujo lamento o conduziu em seu longo perambular, e que agora ele não teme mais enfrentar. Wells nos fala de um sentimento final, de desapego, em que o seu personagem vê a maior cidade do seu mundo, a máquina urbana definitiva, resultado de séculos de História e dos esforços e recursos de incontáveis vidas através de um vasto império... abandonada: “An insane resolve possessed me. I would die and end it. And I would save myself even the trouble of killing myself”.<sup>138</sup> A descrição dessa caminhada noturna trás ecos de uma outra, da qual Wells não poderia ter conhecimento pois o livro em que se encontra só seria publicado daí a 100 anos. Como a desolada vítima da guerra contra os marcianos, outra vítima, desta feita de outros potenciais da civilização industrial, caminhou sem destino para encontrar-se, por fim, com a morte – o personagem central da “Paris no séc. XX” de Júlio Verne, solitário último representante do mundo da arte e da poesia em uma sociedade mergulhada em

---

<sup>136</sup> Como o Dr. Fantástico de Kubrick que, imediatamente após o acionamento da *doomsday machine*, assume as rédeas do mundo, assegurando ao seu presidente (seu *führer*) que o estabelecimento de uma “Nova Ordem Mundial” (mesmo termo usado, sem nenhuma noção de seus prévios sentidos, pelo governo Bush – o pai – para designar o mundo depois da Guerra Fria) representaria, afinal, uma renovação para a espécie humana, em uma realidade despida de todos quantos o seu enunciado pronunciasse como “fracos” e “impróprios”.

<sup>137</sup> WELLS, H.G. *The war*... Op. cit., p. 150.

definitivo na monotonia sádica e empobrecida de um presente-futuro perpétuos onde a cultura da fábrica e da eficiência foram levadas às últimas conseqüências. Ambos atravessam suas metrópoles, outrora promessas contagiantes, convertidas em ruínas: a Londres destruída pelos marcianos (destruição de fato) e a feérica Paris destruída pelo progresso esvaziado de experiência, transfigurada em pastiche de si mesma (destruição simbólica). O caminhar ensandecido desses dois personagens não poderia terminar de outra forma senão na chegada a um cemitério: o Père-Lachaise, lugar onde o personagem verniano encontrará a sua morte (ou ao menos uma representação da mesma), e a necrópole improvisada do Regent Park, onde o alter-ego de Wells vai encontrar os corpos dos invasores marcianos e o seu próprio renascimento.

O último marciano, cujo lamento anunciava sua incompreensão diante de uma súbita mudança nos acontecimentos, uma impossível morte encontrando-o no coroar de seus esforços, não tinha mais como aproveitar para livrar-se desse incômodo homenzinho solitário que se aproxima dele e, assim, a testemunha ocular pôde então testemunhar o fim improvável de sua aventura. Nessa sua aproximação das solenes e silenciosas máquinas de guerra, Wells mostra mais uma vez sua perfeita configuração do personagem: ele as rodeia de longe, aproximando-se e afastando-se em pequenos incrementos, mesmo como o faria um animal assustado, sem saber dos humores do seu dono. Finalmente, como última humilhação, quando ele vence seus medos e se aproxima afinal dos gigantes paralisados, o que esse monarca já deposto encontra vai deslocá-lo ainda mais para baixo na imaginária hierarquia do mundo, pois lá já estão outros animais, cuja queda diante dos marcianos tinha sido muito menor, uma vez que não ocupavam o primeiro lugar, e que desfrutavam à vontade do que ele, homem, estava temeroso demais para poder perceber: a derrota de seu inimigo.

Seu primeiro sentimento é de puro júbilo, mas a cidade salva que ele vê é uma Londres outra que não aquela do seu tempo: “All about the pit and saved as by a miracle from everlasting destruction, stretched the great Mother of Cities. Those who have only seen London veiled in her somber robes of smoke can scarcely imagine the naked clearness and beauty of the silent wilderness of houses”.<sup>139</sup> Esta limpeza do ar revela a cidade que **seria**, normalmente encoberta pela cidade que **era**, oculta aos olhos de seus habitantes aprisionados na lógica de sua industriosa atividade, visível apenas aos olhos deste andarilho que é mais do que um personagem envolto em uma guerra fictícia, pois

---

<sup>138</sup> Ibid., p. 152.

<sup>139</sup> Ibid., p. 154.

se identifica com o seu criador, ele próprio um caminhante estupefato naquele mundo envolto pelas névoas de um progresso cujo destino ele via com tanta clareza. A seu próprio modo um *voyeur* e, por que não, um *flaneur* do seu tempo, Wells alcançou o mercado, e o sucesso até econômico, mas sem procurá-lo jamais, pois não fez concessões no que se refere ao olhar assombrado que devolvia aos seus leitores e às imagens aterrorizantes com que, através desse espelho terrível, lhes preenchia a imaginação.

Far away and blue were the Surrey hills, and the towers of the Crystal Palace glittered like two silver rods.

(...)

And as I looked at this wide expanse of houses and factories and churches, silent and abandoned; as I thought of the multitudinous hopes and efforts, the innumerable host of lives that had gone to build this human reef, (...) when I realized that the shadow had been rolled back, and that men might still live once more in the streets, and this dear vast city of mine be once more alive and powerful, I felt a wave of emotion that was near akin to tears.<sup>140</sup>

Mais tarde, contemplando o futuro, o personagem expressa o desejo de que essa experiência não tenha sido em vão: “It may be that in the larger design of the universe this invasion from Mars is not without its ultimate benefit for men; it has robbed us of that serene confidence in the future which is the most fruitful source of decadence.<sup>141</sup> E, para ter certeza, ele nos recorda uma última vez, sob a forma de um pesadelo, do que ele viu nessa sua viagem metafórica por um futuro imaginado:

Of a night I see the black powder darkening the silent streets, and the contorted bodies shrouded in that layer; they rise upon me tattered and dog-bitten. They gibber and grow firder, paler, uglier, mad distortions of humanity at last and I awake, cold and wretched, in the darkness of the night.<sup>142</sup>

Nesta última caminhada por Londres ele revela-a, e a si mesmo, pela primeira vez, tal como ambos aparecem em sua sensibilidade – na chama de sua atividade retomada, da relação que tinham um com o outro e, portanto, de seu presente prévio ao revelar daquela visão: “I go to London and see the busy multitudes (...) and it comes across my mind that they are but the ghosts of the past, haunting the streets that I have seen silent and wretched, going to and fro, phantasms in a dead city, the mockery of life in a galvanized body”.<sup>143</sup>

A Londres de H. G. Wells é uma capital alternativa para o Dezenove e, embora não se confunda com a Paris de Benjamin ou de Baudelaire, também nela as multidões adquiriram uma face perturbadora em que o arauto moderno encontrou somente o vazio

---

<sup>140</sup> Id.

<sup>141</sup> Ibid., p. 163.

<sup>142</sup> Id.

<sup>143</sup> Ibid., p. 164.



da repetição nos ecos de sua ladainha. Nela, o fim da guerra e o inimigo derrotado poderiam ser lidos como uma segunda chance, semelhante a outros fins de conflitos no decorrer do século que estava para iniciar-se. Mas a todas essas festivas comemorações cumpriria o papel de uma resposta insatisfatória e anticlimática, tornada melhor que a derrota à custa de fazer desta uma aniquilação. A decepção nos custa como participantes desta corrida interminável, mas a sua continuidade é assegurada ainda que sob a forma da busca de outras soluções.

## 2. 6 – MUNDOS GÊMEOS

Os marcianos de Wells são alienígenas, mas o que ele nos descreve é menos a luta da espécie humana com uma nêmesis extraterrestre do que uma metáfora para algo muito menos irreal. Ambas são civilizações tecnológicas, a humana e a marciana, a última estando, como o próprio Marte, no final do caminho que já estaria sendo percorrido pela Terra e pelos terrestres. Na verdade, o inimigo é no fim o destino do próprio homem, seu objetivo final, o ponto de chegada de sua viagem através da história – e é também um lugar não de triunfo, mas de decadência. Os marcianos são inteligências vastas e frias, afastadas de suas origens e encasteladas em uma babel tecnológica estagnada, que não soube resolver a crise de seu planeta se não com a mais antiga forma de técnica a seu dispor: a simples, direta e antiqüíssima guerra.

Wells nos descreve, então, a guerra como o fim de um percurso do qual teria sido também o início, e a tecnologia e a ciência como becos sem saída que há muito deixaram de resolver outra coisa que não os problemas gerados pela sua própria presença. Ao longo do caminho, da História, o discurso criado para o progresso vê-se acompanhado, assim, de uma continuada prática primitiva, sempre prisioneira de soluções que não buscam novos vieses. E mais, neste embate tecnológico, não é apenas por serem mais primitivos que os humanos são derrotados pelos marcianos. Não é o vapor e o couraçado que perdem quando confrontados com as formas futuras de produção de energia e de armamentos, antes é o caminho do homem que está sendo descrito e julgado pelo olhar amargo de Wells... seu presente é derrotado pelo seu futuro e o lugar da esperança não está no homem, mas nas míseras criaturas que estão para nós, como estamos para os marcianos. E ainda assim, não é um final feliz, não se trata de uma vitória anunciada do gênero humano, mas da afirmação de sua final derrota, pois eles não apenas são salvos por um evento fortuito, o que lhes nega o que seria a resposta legítima contra o desafio dos marcianos e desfaz qualquer semelhança

entre essa “Guerra dos Mundos” e o princípio toynbeeano do *repto* e da *replica*. Mas também é o anúncio de uma última derrota que se apresenta, pois os invasores são representações do que, em última análise, serão um dia os humanos – estamos novamente, como na máquina do tempo, testemunhando o nosso futuro: velhas e cansadas sapiências, poderes tecnológicos e industriais inimagináveis, capazes de conquistar mundos, mas destinados a cair, prisioneiros de uma longa e inevitável decadência pré-existente na lógica que nos conduziu por este caminho.

Toda a sua inteligência não os permitiu reconhecer o caráter fundamental tanto da guerra como do próprio imperialismo do qual, no caso, ela é decorrente – uma lógica que aprisiona a realidade no tempo da repetição, onde o ganhar é exaurido na própria mecânica que o possibilitou. Quando escreveu esse livro Wells estava diante da sua pátria em plena glória imperialista, dominando nações orgulhosas e milenares com a força da sua tecnologia superior. Mas a superioridade tecnológica nunca foi antídoto para a estupidez, como a Inglaterra aprenderia com o tempo, em uma lição que, infelizmente, os impérios tem a tendência de esquecer, apenas para serem forçados a aprendê-la novamente. A super-potência tecnológica invadindo a Terra, confiante na sua superioridade, nem imagina a possibilidade de ser derrotada,<sup>144</sup> pois sequer é capaz de reconhecer inimigos nos habitantes do seu novo mundo, seja qual for o seu tamanho. Sua queda diante de uma vida microbiana terrestre que foram incapazes de prever parece improvável diante do nosso próprio paradigma tecnológico contemporâneo, mas o mesmo não teria sido no tempo em que o livro foi escrito e, ademais, referencia ainda com mais precisão a *dês-razão* da sua empreitada, fruto do ímpeto do movimento, da embriaguez *sadiana*, e não de uma já esquecida *réplica* a um *repto* toynbeeano.<sup>145</sup> Este pressupõe o externo, o outro, como desafio que motiva o progresso das nações por intermédio do conflito; mas aqui é a própria história que engendra o que não é mais um desafio, mas antes um sinal da sua decadência – e a sua resposta só vêm reafirmá-la.

---

<sup>144</sup> Do mesmo modo que, em um tempo distante, seria impossível a qualquer general americano imaginar que aquele bando de maltrapilhos vietcongs poderia constituir ameaça ao poderio da invencível América – uma lição cujo esquecimento será cobrado em novas vítimas nas futuras guerras deste império.

<sup>145</sup> Longe de constituírem exceção, os erros primários são os mais comuns - os ingleses, aliados dos americanos na guerra para contra o Iraque, em 1991, esqueceram de seus próprios tempos como potência dominante da região (o país, até então uma província otomana, foi ocupado pelos ingleses durante a I Guerra Mundial, e permaneceu como protetorado até 1932). Sem lembra que iriam lutar no deserto (!) eles não tomaram precauções e seus tanques pararam no meio da campanha por infiltração de areia. Do mesmo modo, o exército americano, do alto de sua superioridade técnica, teve muito mais baixas causadas por fogo amigo do que por ação inimiga, simplesmente porque as tropas avançavam tão rápido que ninguém lembrava de avisar a artilharia para parar de "limpar" a área para possibilitar o avanço.

A testemunha ocular da História vê, tal como o Viajante do Tempo, um fim amargo que poderia ser uma lição, mas que está mascarado sob a forma de uma vitória, envolto nas cores de uma falsa esperança de sobrevivência. Sua Londres devastada não é a ruína completa das terras habitadas pelos Eloy, mas já é o seu primeiro anúncio. Ela está mais próxima de seu autor, e é mais reconhecível aos seus leitores, mas o que poderia ser mais um alerta continua a cair no vazio. A derrota do couraçado, assim como a derrota final das máquinas de guerra de Marte, são ambas afirmações de um caminho equivocado, expondo o quanto essas máquinas não constituem resposta nem para os problemas do presente (couraçado contra o inimigo invasor), nem para o futuro (máquina de guerra contra o primitivo invadido) – essa tecnologia, com todo o seu fascínio, perde em ambos os lados do abismo do tempo: é derrotada pelo seu próprio futuro (pelo que ela almeja vir a ser) do ponto de vista dos terráqueos, e derrotada pelo seu passado (pelo que um dia já foi) segundo o olhar marciano; estes, na verdade, sofrem uma humilhação ainda maior, pois sua derrota se dá diante dos micro-organismos terrestres, estes outros terráqueos que, sem terem sofrido com a invasão marciana, e sem esforço, realizam o que o máximo da tecnologia militar dos humanos não pôde fazer. No entanto, em ambos os casos a derrota é a palavra-chave – é pois o processo que está sendo julgado pelo olhar de Wells, o mesmo processo que justifica a Conquista da América no séc. XVI ou a “Guerra Hispano-Americana” no séc. XIX.

Wells não poderia ser influenciado por Toynbee, pois este lhe foi posterior, mas não parece haver tampouco uma influência inversa, pois o primeiro nos descreve justamente a falácia constituída pelo processo da história como conflito, onde o segundo anuncia tal mecânica como manifestação de um inevitável. As guerras que Wells nos narra são equívocos, produtos de uma falência da racionalidade, de sua incapacidade de superar os limites impostos por ditames talvez históricos, mas não incontornáveis. Ele se vê aflito por essa condição humana que, em seus livros, procura expor constantemente, assim como explorar os destinos aos quais ela pode conduzir-nos. Porém, seu olhar pessimista não é crítico da tecnologia, instrumento da ação, que ele não a confunde com a agressividade, estímulo para a ação ou, com a violência, seu resultado. Nem o “Thunder Child” nem as Máquinas de Guerra marcianas são outra coisa que não vítimas de um processo que as explica, mas não justifica e, em última instância, ambas são inúteis desde sua concepção pois, tais como os couraçados da Esquadra de Alto Mar alemã ou do “Programa de 1906” para a expansão da Marinha Brasileira, são incapazes de realizar aquilo para que foram criados, a custos

inimagináveis. Nos extremos de uma linha do tempo que as liga na linguagem que as gera, essas duas criações tecnológicas negam-se no momento mesmo em que pretendem justificar-se: o couraçado derrotado não serviu ao seu propósito, e a Máquina de Guerra com o seu *Heat Ray* não fez mais que adiar a sua própria derrota, que se daria diante de um inimigo que, em sua arrogante segurança, ela viu por bem ignorar.

Wells parece quase antever a guerra, o conflito, como uma longa derrota do espírito humano, mas ele não a pensa como inerente à sua natureza, pois embora ela seja o seu assunto, não é a sua predileção. Ele povoa o imaginário de seu tempo com imagens de destruição, mas o faz apenas como forma de despertar algo que julga encontrar-se ali, sob o olhar de seus leitores: um potencial oculto de futuro, onde esse aspecto possa ser superado.

Suas apreensões por vezes ocultam as suas esperanças, como a “fumaça negra” e letal dos seus marcianos, que é metáfora de outro tipo de densa mortalha gasosa, aquela das fábricas, que oculta aos londrinos a beleza nua de sua grande cidade, daquilo que ela poderia ser se sua lógica fosse outra. Esta é uma figura recorrente em Wells e está presente em uma outra obra, agora como redentora pois, ao contrário de Verne, o otimista tecnológico (que ocultava uma primeira obra onde nos mostraria uma Paris do séc. XX como espaço da desesperança), Wells esconde sob a sombra de seus futuros catastróficos algo que é a razão mesma dele descrevê-los com tanta precisão: um desejo de não vê-los cumprirem-se. Este aspecto ele nos revela em obras como o quase esquecido “Os dias do cometa”,<sup>146</sup> lançado em 1906, em que ele toma a passagem próxima do Cometa de Halley como desculpa para falar-nos de um outro mundo possível, resultado não de uma longa evolução histórica, mas de uma intervenção cósmica.<sup>147</sup>

Este foi um dos seus muitos trabalhos especulativos que abordavam as mudanças necessárias para a sobrevivência do homem, enquanto espécie, em meio ao mundo tornado possível pela tecnologia.<sup>148</sup> Mas sua peculiaridade está em desconsiderar, neste livro, a formulação de quaisquer postulados políticos ou econômicos, visto ter se

---

<sup>146</sup> WELLS, H.G. **Os dias do cometa**. São Paulo: Círculo do Livro, [197?].

<sup>147</sup> A passagem do Halley seria em 1910, e causou uma comoção mundial, a princípio por ter sido considerada um provável fim do mundo – a Terra iria atravessar a órbita do cometa e, mesmo depois que ficou claro que não haveria colisão, ainda manteve-se o medo de que o planeta fosse contaminado pelos gases da sua longa cauda, através da qual ele iria passar. Com centenas de milhares de milhas de extensão, a tênue nuvem de gás envolveria (e envolveu) todo o planeta, causando o que acabou sendo considerada a mais espetacular passagem de um objeto cometário já registrada. Mas, ao contrário do que ocorreria nesta novela de Wells, não houve mais nenhum efeito significativo.

<sup>148</sup> Entre eles podemos citar : “Anticipations” (1902), ou “A modern utopia” (1904).

despido da necessidade de explicar a evolução histórica desse novo mundo pelo subterfúgio quase mágico da vinda do cometa. Assim, a viagem de seu protagonista não é um caminho para a realização de um sonho utópico, mas simplesmente uma desculpa para descrever a mesquinhez de sua vida sem esperança, dominada pela simplicidade de suas paixões e pela perspectiva de um futuro que se estende imutável à sua frente. Somente a narrativa, na voz da memória (como de hábito), revela que aquele já não é o mundo, mas uma sombra de um passado realmente superado. O encontro, afinal, de uma vida inteiramente diferente, resolve o que de outro modo não teria solução, a ínfima tragédia de uma existência insignificante, transformada à sua revelia (como não podia deixar de ser), em qualquer outra coisa de melhor: uma nova sociedade que só é intuída, pois o texto termina antes dela ser detalhada. Como a fumaça negra dos marcianos, como os gases da cauda do Halley, os “vapores verdes” que se deitam sobre o mundo trazem a morte, mas desta vez não a extinção – eles são os arautos de um despertar, de um verdadeiro amanhã...

Pense nas glórias entre as quais arremetemos como um rebanho de porcos num jardim. As cores da vida... os sons... as formas! Tivemos nossos ciúmes, nossas querelas, nossos direitos instáveis, nossos preconceitos insuperáveis, nosso empreendimento vulgar e nossa timidez estagnante; tagarelamos e rezingamos um com o outro e conspurcamos o mundo (...) toda a minha vida tem sido estupidez e insignificância, prazeres vulgares e discições mesquinhas... toda ela. Sou uma coisa escura e estéril neste brilho da manhã, uma penitência, uma vergonha! (...) Chega disso! Chega disso! Se o mundo inteiro mudou ou não, não importa. Nós dois vimos esta aurora...<sup>149</sup>

Em “Os dias do cometa” Wells procura apenas ilustrar a esperança, sem encontrar para esta um depositário terrestre. Mas ele nos ofereceria este tipo de visão ainda uma outra vez, ao final da sua vida, uma vida que passou em uma insatisfeita notoriedade e onde, como Santos Dumont ou os irmãos Wright, encontrou muito, mas não exatamente aquilo que procurava.

“God damn you all! I told you so...”<sup>150</sup> ele certa vez exclamou, ironizando seu próprio sentimento de fracasso, com uma frase que servisse como sendo o seu epitáfio; uma acusação que nos diz tudo sobre sua identidade: um respeitado sábio com o dom da profecia, mas ignorado por seus contemporâneos, apesar de toda a atenção que estes lhe depositam. Durante sua vida ele foi considerado um gênio influente, mas seu conceito sobre si mesmo não se fazia sob a sombra do seu sucesso como romancista, historiador ou mesmo na medida da correção de suas previsões. Ele dividia com personagens tão

---

<sup>149</sup> WELLS, H.G. **Os dias do cometa**. Op. cit., p. 163.

<sup>150</sup> H.G. WELLS, *Time traveller*. Londres: A & E, 1995. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS NTSC.

díspares, e tão próximos, quanto os que decoram as páginas da “Máquina do Tempo” e da “Guerra dos Mundos” um “saturnismo” diferente daquele que Susan Sontag nos lembra ser o estigma, ou qualidade, de Walter Benjamin.<sup>151</sup> Este é assim definido por uma analogia astrológica, mas Wells o será por uma mitológica: Saturno seria o seu deus-lar, se ele viesse a escolher algum, pois seu domínio é o Tempo. Neste, como um de seus alter-egos, ele fez o caminho invertido do “anjo da História” benjaminiano, mas seguindo na mesma direção – o que muda é o sentido do olhar. Em seu vôo ele não se movimenta com mais velocidade, permanecendo preso ao momento presente, mas volta-se para o futuro menos como um campo de possibilidades abertas do que de inevitáveis decorrências. Sua melancolia é o resultado não das ruínas que se vão, mas daquelas que ainda virão, que vê com grande clareza, um sentido de futilidade da experiência que, no entanto, não o impede de continuar, pelo resto de sua vida, buscando uma logo-gênese para preencher esse vazio.

---

<sup>151</sup> SONTAG, Susan. **Sob o signo de Saturno**. São Paulo: LPM, 1986.

### 3. PROFETA IGNORADO

*My voice is but a whisper,  
Your deafness, a shout!  
J.T.<sup>152</sup>*

#### INTOLERÁVEL INDIFERENÇA

As nuvens fechavam-se sobre o Parlamento; a mudança do tempo apressando a multidão nas ruas da sempre movimentada Londres, e mais ainda o andar de um personagem furtivo que se movia em meio àquele tráfego incessante. Para ele a chuva era motivo ainda maior para a pressa, pois ela podia denunciá-lo em seu segredo, conceder-lhe alguma aparência, mesmo que sem revelá-lo por completo. Mas, embora não fosse admiti-lo, também o acompanhava o desejo de que tal acontecesse. Queria ver-se nos olhares dos transeuntes, que fitariam sem entender os contornos da água a escorrer sobre seu corpo: uma pele translúcida a encobrir o aparente vazio. Queria ser reconhecido, que o segredo de sua existência fosse partilhado, que eles soubessem de si para que o seu viver fosse mais do que um permanente esforço para convencer-se dele, mais do que uma busca para conciliar a loucura da realidade com a razão que a negava, sem perder-se de uma para entregar-se em definitivo à outra. Queria, na falta de um amigo, que houvesse ao menos uma testemunha de seu existir. Mesmo assim ele apressa seu passo, pois a indiferença gera o ressentimento e a invisibilidade pode ser uma arma, tanto quanto uma maldição.

#### 3. 1 – INVISÍVEL SIBILA.

Do olhar de um poeta cego emprestamos imagens com que preencher o vazio de um passado remoto: uma vasta frota de navios, grandes exércitos e o cerco de dez anos de uma cidade murada que acabou em um ardil famoso. Mas muitos personagens figuram nesta grande história e, entre eles, há a princesa da velha Tróia, Cassandra, que recebera de Febo o dom de vaticinar o futuro. Mas ela faltara com sua promessa ao deus, que a desejava, e este se vingou condenando-a a ser vista sempre como louca, para que jamais alguém acreditasse em suas palavras.

Este sinal eloqüente da ironia dos deuses se perde em meio aos vislumbres das planícies de Tróia e dos mil navios gregos que seguiram para a guerra, mas ele nos descreve como maldição, mais do que privilégio, aquela visão apurada, que enxerga além do seu próprio tempo. Esta “cegueira da visão”, apropriadamente insinuada por

---

<sup>152</sup> “Thick as a brick”, Jethro Tull.

Homero, não sem a sua própria dose de ironia, seria reconhecível a um outro profeta que padecia da mesma aflição daquela distante troiana.

H.G. Wells escreveu sobre o futuro, mas sua ficção científica é ímpar por ser o resultado de um ato criativo onde as próprias áreas temáticas deste gênero literário estavam sendo definidas – ambientando suas histórias em mundos fantásticos, mas plausíveis a partir de extrapolações dos conceitos aceitos pela ciência de seu tempo, ele desenvolveu toda uma linguagem ficcional cujos elementos continuam a ser usados. Mas seu assunto era um momento ao qual, a contragosto, via-se aprisionado: o presente outonal, a longa decadência que via em toda parte.

Seu sucesso como escritor o levou para outras áreas da ficção, em trabalhos que não ecoaram para além da sua época, mas que o tornaram, então, o autor mais lido de língua inglesa em todo o mundo, com a possível exceção de Conan Doyle, com o seu Sherlock Holmes.<sup>153</sup> Mas o seu futuro não deixava de assombrá-lo,<sup>154</sup> e logo o alcançaria, assim como a toda a Europa. Quando começou, a Grande Guerra foi surpreendentemente bem recebida por Wells, que abraçou (até intitulou trabalhos com) a expressão síntese de que aquela seria “a guerra para acabar com as guerras”. Mas é na sua obra, como convém lembrar, que devemos buscar entendê-lo, assim como no sentido de seu desejo de futuro. A guerra aqui aparece como uma possibilidade de solução para enigma que ele já descrevia na “Máquina do Tempo”, sobre a natureza da crise paradigmática que determinaria o futuro evolutivo da humanidade. Voltado para o futuro, o seu olhar discernia neste evento, e não estava solitário nisso, a ação simbólica que esgotaria a si mesma. Talvez em parte a sua compreensão do fenômeno estivesse eivada do preconceito relativo a um incontestável “militarismo” prussiano, como forma unitária, *ethos*, de toda a cultura germânica. A idéia de que a guerra contra esse princípio poderia ser, por fim, uma guerra contra o próprio conceito da guerra, parece uma decorrência lógica – como ele próprio diria, uma teoria simples e bem plausível – e também bem equivocada.

---

<sup>153</sup> Trabalhos como “The story of a simple soul”, “The passionate friends” e “Ann Veronica” são clássicos esquecidos que levaram Wells a ser chamado de um novo Dickens, além de influenciar toda uma geração com sua temática de liberdade sexual e feminismo (que também está presente em “Os dias do cometa”, após a “Grande Mudança” causada pelos “vapores verdes”).

<sup>154</sup> São dessa época também trabalhos como “The war in the air”, cujo nome já diz tudo, e “Ironclads”, em que virtualmente inventou o tanque de guerra – e cuja influência foi admitida quando, ao final da I Guerra Mundial que o mesmo saiu das páginas da ficção, desenvolvido por iniciativa do 1º. Lorde do Almirantado, Winston Churchill, sob grande sigilo e usando a designação “tank” (que na época significava apenas um reservatório de líquido ou gás) para confundir a inteligência inimiga.



Com o prosseguimento da guerra e a forma imóvel que esta adquiriu no front ocidental, ele amargurou-se por perceber que as nações envolvidas, incluindo a sua própria, estavam lutando pelos mesmos velhos objetivos. A nação esboça-se como o verdadeiro inimigo, máquina obsoleta que se torna necessário reinventar ou, pelo menos, contestar: “The whole intelectual life of man revolts against this intolerable, suffocating, murderous mused... the National States”.<sup>155</sup>

Já em trabalhos anteriores ao conflito, como “The war in the air”,<sup>156</sup> ele se manifestaria com sua costumeira precisão sobre as implicações dos desenvolvimentos tecnológicos na criação de uma perversão do patriotismo:

Of all the productions of the human imagination that make the world (...) there was none quite so strange, so (...) disturbing (...) and dangerous, as the modernizations of patriotism... (...) In the soul of all men is a liking for kind, a pride in one's own atmosphere, a tenderness for one's Mother speech and one's familiar land. Before the coming of the Scientific Age this group of gentle and noble emotions had been a fine factor in the equipment of every worthy human being, a fine factor that had its less amiable aspect in a usually harmless hostility to strange people, and a usually harmless detraction of strange lands. But with the wild rush of change in the pace, scope, materials, scale, and possibilities of human life that then occurred, the old boundaries, the old seclusions and separations were violently broken down. All the old settled mental habits and traditions of men found themselves not simply confronted by new conditions, but by constantly renewed and changing new conditions. They had no chance of adapting themselves. They were annihilated or perverted or inflamed beyond recognition.<sup>157</sup>

Essa preocupação com o nacionalismo amadureceria durante os anos da guerra, depois de seu inicial entusiasmo. Como seu primeiro alter-ego, ele cometera o seu erro e agora agia para corrigi-lo defendendo um organismo que transcendesse o estado nacional, rascunho das Nações Unidas, mas com poder decisório acima daquele expresso pelas identidades políticas regionalizadas.<sup>158</sup> Ainda o anima uma noção de História que já é presente e reconhecível em seu primeiro trabalho ficcional. Conscientemente ou não, Wells converte-se neste personagem que, imaginário e menos notório do que Sherlock Holmes, também como este migrou para a realidade, desta feita, identificando-se com o seu criador.

Mas este viajante do tempo expressa mais do que apenas o seu desejo de conhecer o futuro, em si comum em seus contemporâneos, para quem o mesmo

---

<sup>155</sup> H.G. WELLS, *Time traveller*. Op. cit.

<sup>156</sup> No qual ele previu não apenas a formação das Forças Aéreas (as *air-fleets* como ele as chamaria) as frotas de zepelins, e até a batalha pelo Atlântico, que dominaria o front naval das duas próximas guerras.

<sup>157</sup> H.G. WELLS, **The war in the air**. Disponível em <<http://www.literature.org/authors/wells-herbert-george/the-war-in-the-air/>> Acesso em 28 abr. 2000.

<sup>158</sup> A “Liga das Nações”, organismo político em teoria semelhante às United Nations of the World proposta por Wells, foi no entanto, denunciada por este, que a considerava um simples exercício de teatralidade e diplomacia, que mais fazia para reafirmar influências e garantir supremacias do que para interferir quando se fizesse realmente necessário.

contrabalançava duas visões distintas; uma plena de pessimismo e outra otimista, como nos é dado a antever por intermédio de fragmentos. A confiança no futuro como espaço da realização dos projetos cada vez mais audaciosos, reconhecida em Júlio Verne (em todos menos em seu primeiro romance), é equilibrada pela imagem pessimista de uma conflagração descrita como inevitável... o “clangor” de que nos fala Dario Vellozo, o seu já citado “esboroar das civilizações”.<sup>159</sup> Apesar de assolados por essas imagens deprimentes, estes não contemplam a perspectiva “wellsiana”, pois reconhecem a guerra como um ritual de passagem necessário, que conduzirá a humanidade para além de sua infância – a miragem que ele repele antes mesmo do fim do grande conflito imaginado e finalmente vivido nos anos de 14-18. Foi com esse otimismo resignado, que as tropas marcharam para cavar suas covas, em grandes linhas através dos campos franceses, na “guerra para acabar com todas as guerras”. Um otimismo que reconhecia no sacrifício do passado um ponto de parada obrigatória da longa linha que conduziria ao futuro – parada obrigatória de fato, no eterno presente das trincheiras das quais jamais sairiam.

Mesmo em “Paris no séc. XX”, onde esboça uma distopia assustadora, Verne apresenta a guerra e o militarismo como coisas do passado, oferecendo a tirania da máquina como o inimigo que seu personagem iria enfrentar sozinho, em meio a uma sociedade aparentemente saciada e em nada interessada no retorno da substância para o seu mundo de aparências. Neste trabalho, Verne descreve o que não deixa de ser um futuro utópico para engenheiros e financistas, uma sádica monotonia da infinita repetição de dias produtivos, mas vazios. Esse futuro, imaginado no início da década de 1860, faz parte da nossa modernidade, mas não está sozinho. Acompanha-o um outro futuro, vislumbrado por um personagem que percorreu aceleradamente a linha do tempo, tal como ela desenrolou-se, com toda a sua direção e propósito, até o fim da própria Terra, destinada a ser engolfada na vingança solar e devolvida à mesma nuvem de gases de onde um dia nasceu.

H. G. Wells viu este outro futuro e não encontrou no mesmo utopias ou distopias. Nem a permanência do progresso, nem o seu ressurgimento após o interlúdio da guerra. Masoquistamente, seu olhar descreve uma humanidade vitimizada, que encontra no futuro para o qual caminhava em triunfo, apenas a destruição e a decadência, sem grandes renascimentos e sem esperança.

---

<sup>159</sup> VELLOZO, Dario. O século XX. **A Esphinge**, Curitiba, 18 jan. 1900. p.1-4.

Ele viu estes tempos, mas estes (o nosso presente) talvez não o tenham visto ou, se o fizeram, foi apenas superficialmente. Seu livro mais vendido, ao contrário do que se possa pensar, não foi a “Máquina do Tempo”, ou algum outro de seus trabalhos de ficção científica, mas sim algo em que começou a trabalhar depois da Grande Guerra, o seu tratado de História – “A História Universal”,<sup>160</sup> um compêndio em 3 volumes que tem a distinção de ter sido o 2º. livro mais vendido de língua inglesa no século XX (só no primeiro ano de sua publicação ele alcançou uma tiragem de mais de dois milhões de exemplares). Escrito ainda nos anos 20, esse trabalho de fôlego aborda da pré-história às primeiras civilizações e, dessas, à modernidade – notavelmente escrito em apenas um ano e quase levando Wells ao colapso.

É, no mínimo, revelador que o seu olhar para o passado tenha sido mais bem recebido que aqueles que dirigiu para o futuro. Diz-nos de um otimismo que só a II Guerra Mundial e depois a Guerra Fria conseguiram abalar; uma crença no amanhã que se ressentia da sua perspectiva amarga, mormente o seu hábito de estar comumente certo. Antes dessas guerras de ação e de espera, a depressão de Wells crescia conforme o mundo mergulhava cada vez mais em doutrinas nacionalistas, na contra-mão do caminho que para ele parecia tão claro. Mais uma vez a fantasmagoria de um porvir anunciado estava diante dele, enquanto, no outro lado do Atlântico, os Estados Unidos eram vítimas de um inesperado e devastador ataque. Mas não era ainda dezembro de 41, e o inimigo era outro que não o Império Japonês.

Na noite de 30 de outubro de 1938 os céus americanos cobriram-se com os rastros luminosos de estrelas cadentes, em cada uma delas um emissário indesejado e desconhecido de um poder distante e invejoso. Em seus interiores, cilindros e, nestes, pequenas criaturas portadoras de morte e destruição. Ninguém jamais as viu, mas muitos as ouviram e a grande maioria respondeu da mesma forma: com o terror sem nome que acometera outra testemunha da mesma invasão, quando esta se dera pela primeira vez, nas páginas da “Guerra dos Mundos”.

Esta célebre transmissão radiofônica de *Halloween*, levada a cabo por Orson Welles, foi o bastante para convencer as multidões da veracidade de uma invasão marciana, e criar o pânico onde quer que fosse ouvida. Ao escolher essa obra em particular, o futuro gênio do cinema reconheceu o terror adormecido nas massas, o mesmo sentimento das vítimas da fictícia guerra contra Marte, um imóvel e frustrante

---

<sup>160</sup> No original intitulada “The Outline of History”, o “delinear” da História.

terror nascido da inação, da impossibilidade do movimento na ausência de um poder na sua forma verbal e não substantiva. Apresentada a um público envolto em uma realidade dominada pela dinâmica da espera revisitada na grande Recessão, e cujo horizonte de verdadeira prosperidade ainda não se anunciava nem como possibilidade, esta dramatização libertou esse sentimento das amarras que ainda tardariam mais alguns anos a chegar (pelo menos para os americanos), com o advento da guerra real. Um ano mais tarde, há dias do começo da II Guerra Mundial, Wells e Welles se encontrariam no Texas, participando de um programa de rádio em que o último diria ao primeiro: “Mr. Wells this future is suddenly upon us... we are living right now in that famous H.G. Wells future!”<sup>161</sup>

Essa guerra a que ele se referia havia sido assunto de vários dos trabalhos de seu quase homônimo, o último dos quais, o livro “The Shape of Things to Come”, tinha sido publicado há apenas alguns anos, em 1933.<sup>162</sup> Mas ela já é presente na “Guerra dos Mundos” e, sob uma forma não explícita, na “Máquina do Tempo”. Em ambas essas obras, assim como nas outras que tratam direta ou indiretamente do fenômeno tecnológico, Wells o considera como artífice de um mundo simplificado, onde as distâncias seriam anuladas e onde o tempo seria acelerado – neste mundo integrado à uma estrutura tecnológica o intervalo para a chegada de um momento definidor do paradigma evolucionário pode ser contado em anos, talvez décadas, mas não mais séculos. Este é o terror que o aprisiona nos anos que se seguem, de que a encruzilhada se aproximasse e, com ela, o ponto sem volta em direção ao beco sem saída histórico e biológico, o panorama desolado que o seu alter-ego descreveu aos amigos quando retornou de sua viagem empreendida sem nunca deixar o mesmo lugar no espaço. É uma paisagem bem diferente da distopia maquinal e vazia da “Paris no séc. XX” de Júlio Verne, mas complementar a ela, no que se refere ao retratar de uma paisagem futura para eles, mas que já se configura em pretérita para a História, e para Wells que pretendia antecipar-se a ela. Pode tê-lo feito, mas como já o dissemos, esse amanhã pré-visitado não lhe devolve o favor; o objeto de seu desejo e de sua angústia, aquele que seria o seu futuro (nosso presente) não se volta com tanta frequência para o que é nosso passado, com vistas a encontrar o olhar de H.G. Wells, à sua espera. Mais pertinente ainda se torna o que deveria ter sido o seu epitáfio no qual ele diz com clareza o quanto considerava medíocre a nossa modernidade. Ou seria ainda melhor, para novamente

---

<sup>161</sup> H.G. WELLS, Time traveller. Op. cit.

<sup>162</sup> Além de ter sido transformado em um famoso filme, que será tratado mais adiante.

buscar como chave a sua própria obra, tomarmos a voz de um de seus personagens, talvez o que melhor o define em sua relação com a realidade pois, como ele, caíra em um mundo que achava difícil assimilá-lo – um dos seus mais singulares protagonistas, ou alter-egos, que aparece pela primeira vez na novela publicada em 1897, mas será alvo de inúmeras apropriações: o Homem Invisível.<sup>163</sup>

A estranha pessoa que, “on the twenty-ninth of February, at the beginning of the thaw (...) fell out of infinity into Iping Village”,<sup>164</sup> é um dos poucos personagens clássicos de Wells a possuir um nome, Griffin,<sup>165</sup> mas isso não nos impediria de reconhecer o quanto ele se identifica com o seu criador, e vice-versa. Ambos padecem pelo resultado de sua criatividade, um por tornar-se invisível e o outro visível em demasia. Mas não estamos diante de uma paridade que se dá espelhada, um expondo ao outro valores idênticos, mas opostos. Uma simetria existe entre os dois personagens, o que é descrito por Wells e aquele que ele vê em si mesmo, pois ambos alcançam a notoriedade ao mesmo tempo que perdem a sua reconhecibilidade. Como Griffin, seu autor chama a atenção de todos, mas o que recebe em troca é a indiferença – no primeiro esta é inerente à sua invisibilidade, mas no segundo ela é mais sutil, resultado de expectativas nunca cumpridas para um mundo que, assim, parecia negar-lhe o valor de suas idéias mesmo enquanto celebrava a sua genialidade. Submerso na dicotomia de suas visões apocalípticas e de seus desejos utópicos, este personagem que Wells criou para si não encontrava em seu presente a resposta a seus alertas, nem tampouco qualquer sinal de um movimento na direção das alternativas possíveis ao destino catastrófico que tanto zelava por revelar. Sobre ele, a Maldição de Cassandra caíra

---

<sup>163</sup> Dentre todos, esse é o personagem mais prolificamente reproduzido dentre todos os que foram criados por H.G. Wells, tendo sido alvo não apenas de séries de livros e uma infinidade de histórias em quadrinhos, mas de dezenas de versões cinematográficas, a começar pela dirigida por James Whale e estrelada por Claude Rains, de 1933 (que teve duas continuações, em 1940 e 44, estreladas por Vincent Price e John Hall) até “Memoirs of an invisible man” (comédia de John Carpenter, com Chevy Chase) de 91. Além disso, o aspecto fortemente visual do personagem também teve uma grande acolhida televisiva, com várias produções especiais e pelo menos 4 séries: a começar pela produção inglesa de 1958, “The Invisible Man” estrelada por Johnny Scripps – roteiros semelhantes (centrados em espionagem) sendo usados para as americanas: “The Invisible Man” (1975-76, com David McCallum), “The Gemini Man” (1976, com Ben Murphy), e a recente “Invisible Man” (2000-2002, com Vincent Ventreska). Por uma questão de espaço, opta-se por não mencionar especificamente as outras iniciativas, fora do eixo Londres/Los Angeles, embora devam citar que estas são muitas e freqüentes, advindas de núcleos de produção cinematográfica e televisiva tão díspares (e distantes) quanto o Japão e a França.

<sup>164</sup> WELLS, H.G. **The invisible man**. New York: Tor, 1992. p. 14.

<sup>165</sup> Literalmente, Grifo, o animal mitológico com cabeça de águia e garras de leão, embora seja discutível se isso pode considerado uma alusão à personalidade do protagonista, aérea e violenta.

inconteste, e seria seu o lamento daquele cuja invisibilidade conhecia tão bem: “They all got scared of me. Curse them!”<sup>166</sup>

Dentre suas novelas, esta tem um ritmo único, cuja intensidade e o movimento incessante parecem querer sufocar o leitor em sua profusão de figurantes e na ação em que se é lançado logo nas suas primeiras páginas. Nada sabemos desse estranho, que mais tarde revelará, ao amigo que o acolhe, ter incendiado seu laboratório para evitar que sua descoberta fosse roubada, e estar fugitivo desde então. Mas Wells solta-o na sonolenta vila do interior da Inglaterra sem avisos, um excêntrico que só gera a desconfiança e só encontra um lugar enquanto dura o dinheiro que se dispõe a pagar. O casaco, as luvas, o rosto enfaixado e os óculos escuros completam uma imagem que, no entanto, os dispensaria para constituir a distância que se estabelece imediatamente entre este cientista (que divide com o Barão Frankenstein a posição de patriarca dos *mad scientists* da literatura inglesa), e o povo do lugarejo, verdadeiro estereótipo de um mundo tacanho de ignorância e preconceitos. Esse insuperável abismo é exacerbado na multitude de sotaques, cuidadosamente transcritos por Wells em constantes contrações, alterações e onomatopéias, forçando o leitor a compartilhar a solidão que o aflige, para além do que seria obtido meramente com as descrições que, não obstante, lá estão:

For the most part his manner was that of a man suffering under almost undendurable provocation. (...) He seemed under a chronic irritation of the greatest intensity... (...) He rarely went abroad by daylight, but as twilight he would fo out muffled up (...) whether the weather were cold or not, and he chose the loneliest paths and those most over-shadowed by trees and banks. His goggling spectacles and ghastly bandaged face under the penthouse of his hat came with a disagreeable suddenness out of the darkness (...) Such children as saw him at nightfall dreamt of bogies, and it seemed doubtful whether he disliked boys more than they dislike him, or the reverse, – but there was certainly a vivid dislike enough on either side.<sup>167</sup>

A escolha da pequena vila em Sussex seria estranha, pois a solidão real de uma casa no campo seria uma escolha muito mais lúcida, mas, aparte a constante lembrança do caráter desequilibrado do personagem, esta alteração de cenário inviabilizaria a estrutura do texto como uma aventura eminentemente urbana, que torna tanto mais intolerável e, ao mesmo tempo, reconhecível o dilema de Griffin. Quando ele toma a narrativa para si, por breves momentos, e nos descreve sua fuga de Londres, ele é mais uma vez o homem moderno em sua frenética corrida na máquina metropolitana de sua criação, que o engole e vitimiza, ao mesmo tempo que lhe abre as portas para a realização de desejos, para toda a sorte de esperas e ações.

---

<sup>166</sup> WELLS, H.G. **The invisible man**. Op. cit., p. 91.

<sup>167</sup> Ibid., p. 21.

Cercado por presenças inevitavelmente antipáticas, este alter-ego irresolvido só encontra sossego na solidão e reconhece que “In all my great moments I’ve been alone”.<sup>168</sup> Mas toda a sua aventura se dá sempre em contato com outros, que muitas vezes tomam o controle da narrativa, como se Wells reconhecesse uma necessidade de substanciar seu protagonista inefável naqueles que o rodeiam, justificá-lo no mundo conquanto este não pudesse vê-lo. De certo modo, sua procura encerra um sentimento correspondente, no qual a urgência de uma resposta ao apelo de suas visões acha, de um lado, o idêntico vazio dos que enxergam o vazio e, do outro, a reação indesejada quer seja do pânico ou da adulação.

O fim trágico do Homem Invisível, linchado pela multidão, é resultado direto da insatisfação que desencadeou sua aventura, um desejo de vingança pela indiferença, por uma incompreensão que sempre o acompanhou, da qual Wells sente-se também vítima. Já não lhe basta o conhecimento do futuro, como ao seu companheiro de infortúnio não bastaria: “as though knowing could be any satisfaction to a man!”<sup>169</sup> A morte que o encontra no fim da sua viagem pelo tempo não é tão dramática quanto a que infligiu ao infeliz Griffin mas, quanto ao resto, convivem no mesmo exílio da realidade erguido nos alicerces de suas concepções que são tanto sustentáculos de seus sucessos quanto a razão de se sentirem perseguidos pela idéia de que falharam. Nesse contexto, o escrever permanente,<sup>170</sup> ação que dominou a sua vida, não lhe trouxe a recompensa de um mundo que não reproduzisse em detalhe aquele sobre o qual escrevera, o fantasmagórico futuro que o atormentava e que estava sempre a alcançá-lo quando se atrevia a esperar o contrário.

### 3. 2 – LOCUS IMAGINÁRIO

O viés do futuro, tomado na obra de H.G. Wells, se encontra em uma aérea nebulosa para a História, onde esta não possui a segurança dos registros. Felizmente esse é um porvir que, ele próprio, já se tornou historicizável, pois já foi engolido pelo tempo. Estaríamos então diante de um outro assunto, um objeto que, englobando uma crítica do presente, oferece-se ainda, e muitas vezes, como descrição de um amanhã. Essa constatação nos permitiria uma figura mais maleável para o texto de Wells, poderíamos neste caso chamar sua obra de “vanguardista”? Não seria prudente fazê-lo,

---

<sup>168</sup> Ibid., p. 103.

<sup>169</sup> Ibid., p.99.

<sup>170</sup> Ele chegou a descrever-se como uma *writing factory*, isto é, uma fábrica de escrever.

visto que reuniríamos elementos dificilmente combináveis,<sup>171</sup> mas talvez haja uma forma oferecida para a vanguarda que seja passível de ajudar a explicitar o sentido dessa obsessão moderna, e wellsiana, pelo mundo vindouro, que recusa o desejo sequer de contemplar, muito menos cortejar, o passado – este grande desconhecido – às suas costas.

Essa é justamente a afirmação curiosa que Eduardo Subirats faz em suas análises sobre as vanguardas históricas, dizendo-nos que é oportuno, e possível, falar das mesmas, pois estão agora às nossas costas. É uma declaração que nos remete à idéia da superação do passado, de seu contínuo suceder pelo futuro, que estaria diante de nós, à espera de ser alcançado. Ele nos descreve a presente crise de paradigmas, convencionalmente denominada “pós-modernidade”, como elemento constitutivo fundamental da própria cultura moderna, uma “cultura da crise”, onde “situações históricas limites” são o fator comum sempre presente, moldadoras do movimento pela crítica intrínseca que lhes é imbuída e fundadoras do próprio princípio da modernidade.<sup>172</sup> Não obstante, cada um destes momentos tem a sua própria peculiaridade, e Subirats define o presente benjaminianamente, como momento de descoberta do vazio interior, oculto sob a aparência cristalina do progresso onde a reprodutibilidade técnica dominou o processo artístico, roubando aos seres humanos o acesso à experiência. O moderno teria então chegado a um momento “de desvalorização dos objetivos culturais, normas e hábitos (...) das formas da cultura”, retendo apenas o “confuso, privado de sentido” e levando o homem moderno a perder-se em uma realidade dentro da qual não pode reconhecer-se, fazendo-se “náufrago em um mar de signos” que não contribuem para significá-lo.<sup>173</sup>

Mas ele afirma a crise, não como crise de valores que constituíam um passado pré-moderno, e sim como crise interna, uma “dissipação da dimensão interior de seus valores”, que já estavam descritos na intenção das vanguardas artísticas, mas se cristalizaram em afirmações ocas, quando as mesmas viram sua atitude transfigurada em “estilo moderno”, um processo intrínseco à “própria dinâmica do princípio racional que a constituía” e que estava já descrito na obsessão que este “estilo” teria, desde logo, com

---

<sup>171</sup> Seu texto pode situar-se tematicamente na vanguarda de algumas posturas mas, em alguns casos, ele adotava posicionamentos que seriam considerados conservadores (como sua constante defesa de um sistema político baseado no que poderia ser descrito como um “elitismo cultural”), de qualquer forma, o seu texto não aspira a uma estética necessariamente revolucionária, mesmo que não se enquadre facilmente nos formatos mais convencionais.

<sup>172</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda ao pós-modernismo**. São Paulo: Nobel, 1991. p. 71.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 72.



os “princípios técnico-científicos que regiam os novos processos de reprodução social”.<sup>174</sup>

Benjaminianamente, talvez possamos reconhecer neste processo a lógica de uma sociedade dominada pelo princípio industrial, até mesmo no processo de criação de sua arte, vendo assim a mesma perder a sua dimensão individual tanto na produção como na fruição, um empobrecimento da relação que se estende para o da própria experiência humana. O que Subirats reconheceria eufimisticamente como “o aspecto negativo da utopia artística da modernidade”,<sup>175</sup> seria antes o limite imposto à esta pelo reducionismo do seu olhar, que renuncia ao passado em nome da sua obsessão pelo futuro. Este limite é anunciado no próprio pensar revolucionário, dominado pelo mesmo fascínio. A interioridade artística perdida, o Deus interior (*seliger Got*) de Hegel, que Benjamin já citara, e que Subirats relembra, seria perdido pela arte moderna em seu afã de celebrar não apenas a “racionalidade estética técnico-funcional”, mas também na sua obsessão com um projeto de futuro traduzido em termos de um princípio comercial da lucratividade, onde a produção é julgada não no momento de sua criação, nem no momento imaginário de sua fruição, mas no contabilizável momento de sua comercialização. Este é um processo que ocorreria *a posteriori* mesmo das mais radicais vanguardas, e por mais que as mesmas tivessem no momento de sua afirmação, a “dimensão espiritual e interior” que as tornaria substanciais, uma dimensão aureática de suas realizações que se extingue por ser “sacrificada nos altares de um tosco pragmatismo estético, econômico e político”.<sup>176</sup> Mas não é qualquer olhar que escolhe sacrificá-las, e sim aquele pelo fascínio do abismo sem forma do futuro que espera moldar imediatamente, sem reconhecer-lhe a essência, o seu “*locus* privilegiado”: o seu caráter irredutivelmente imaginário.

Citando ao próprio Herder,<sup>177</sup> para quem a arte torna visíveis não apenas as idéias, mas as “formas ideais”, uma metafísica da espécie humana, Subirats lamenta ter-se perdido

o sentido da arte como expressão de algo mais real que nossa vida, ou, se se preferir, do ideal, bem como o de tarefa educadora numa dimensão interior, que foi comum à cultura clássica moderna, a Winckelmann e Goethe ou a Schinkel e Schopenhauer, e também ao período dos pioneiros das vanguardas modernas. O homem moderno converteu-se no náufrago de um mundo civilizado repleto de objetos esvaídos, carentes de um sentido humano. A cultura deixa hoje o

---

<sup>174</sup> Ibid., p. 75.

<sup>175</sup> Ibid., p. 76.

<sup>176</sup> Ibid., p. 77.

<sup>177</sup> Johann Gottfried von Herder, escritor e filósofo alemão (1744-1803), autor da célebre “Filosofia da História da Humanidade”.

indivíduo desamparado, porque não é capaz de oferecer símbolos que o formem, quer dizer, que permitam sua realização como indivíduo.<sup>178</sup>

### Para Subirats o que causou este esvaziamento

foi a adoção de uma estética cartesiana de valores racionais e universais que legitimou uma forma cultural global adequada às exigências da reprodução técnica da vida. A máquina (...) convertida no artífice real da nova forma, e, com isso, no verdadeiro sujeito da nova cultura. Frente a ela e aos fenômenos industriais e sociais que representava, a arte e o artista sacrificaram a autonomia da criação, da experiência formal e de sua identidade.<sup>179</sup>

De instrumento converteu-se em sonho; fez-se ela mesma a criadora, mas de ilusões, onde o viajar transforma-se em um coletar de retalhos fotográficos (e não um reunir de memórias), onde a representação vira edição e os combates transformam-se no massacre da lógica industrial que explica as guerras de massas. Assim, a experiência do viver transforma-se em viagem turística, em um incompreensível visitar de um cenário carregado de símbolos só meio conhecidos e cujos significados podem (e provavelmente são) conhecidos de forma incorreta (sendo essa incorreção, ela própria, pouco significativa para o processo, visto que o entendimento tem pouco ou nenhum valor mercadológico).<sup>180</sup> Mas isso não significaria que a arte teria perdido o seu sentido, desaparecendo como expressão, ocorre antes algo que já fora previsto por Júlio Verne em “Paris no séc. XX”: a arte abraça o cotidiano da vida como sua referência, a realidade converte-se em obra de arte, pois “se torna dificilmente possível uma experiência individual da mesma, que não esteja mediada por seu desenho estético através dos meios de comunicação de massas”.<sup>181</sup> Como naquele distante ato de profecia, o primeiro romance de Júlio Verne,<sup>182</sup> a tecnicidade torna-se o maior atributo daquilo que ainda é chamado de arte, mas que não expressa “algo mais real que nossa vida”, ao contrário, faz da banalidade da vida o objeto da sua realização, por intermédio de uma infinidade de símbolos, ícones e marcas que a constroem esteticamente.

Ao mesmo tempo que a política e a informação, o próprio processo de trabalho ou o consumo se convertem numa atividade artística, a arte é despojada de seus atributos artísticos. A sociedade

---

<sup>178</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda...**, op. cit., p. 78.

<sup>179</sup> Id.

<sup>180</sup> O uso do termo “incorreto” aqui deve ser entendido não como afirmação de que existam valores absolutamente corretos para qualquer elemento simbólico, mas antes que a apreciação do simbólico na sociedade industrial passa por um processo não apreciativo, onde o objeto de conhecimento deve ser compreendido primordialmente na relação custo-benefício e onde seus detalhes (como seu conteúdo simbólico) têm importância apenas como decorações – opções de caráter mais publicitário do que identitário – com as quais o produtor da mercadoria comunica *desirability* (desejabilidade) ao seu produto. A rigor, seria o caso de dizer que o simbólico permanece “corretamente” acessível, mas sua ligação ao objeto passa ao plano do decorativo.

<sup>181</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda...**, op. cit., p. 79.

<sup>182</sup> E nunca é demais lembrar que o mesmo não foi publicado na época, tendo permanecido inédito até os anos 90 do séc. passado.

moderna conserva de fato o objeto artístico, ao mesmo tempo que nega a possibilidade da arte... a obra de arte subsiste... como produto.<sup>183</sup>

É uma arte esvaziada, essa que é realizada no dia a dia de personagens anônimos até para si próprios, figurantes de apresentações criadas para eles, mas sobre as quais não tem nenhum poder. Ainda não chegamos ao ponto em que os olhares do passado tenham a eloquência necessária para fazer frente a essas aparências que povoam a nossa realidade insubstancial. Talvez nunca cheguemos a esse momento, e observadores como Wells, continuem a ecoar as palavras pronunciadas por Griffin, o Homem Invisível, em uma das muitas encarnações: “What a squalid thing humankind can be! Would that they all might vanish and be made invisible instead of I?”.<sup>184</sup> Seu rancor não é uma carência pelo passado, mas por um sentido histórico da experiência que é negado por este desapego pelo passado, a idéia confiante de que o mesmo não nos faz falta, se não como detalhe, como atração turística. Assim o mundo novo faz-se, a seu próprio critério, maior que o antigo, buscando o lugar de seu destino e esquecendo seu ponto de partida para fazer de um momento no tempo a chegada de onde não lhes cabe mais partir. Mas o passado é como a paisagem indistinta que acompanha o viajante – negá-lo é como negar a própria viagem, toda a experiência que essa possa dar-lhe, permanecendo estático (e extático) a fitar o presente que acabou por tornar-se seu destino, uma última morada que a insatisfação o faz redecorar todo dia na esperança de conter a ânsia de deixá-la.

E no entanto, o “tempo do sonho”<sup>185</sup> avança, e é curioso (ou revelador) que este avanço seja reconhecível (e mormente reconhecido) por poucos eventos isolados, nenhum dos quais alterou o viver mais do apenas substituindo práticas sem criar novas. O sonho do voar, de ir à Lua ou de dominar a essência da matéria,<sup>186</sup> domar o átomo, acabaram por converter-se em sinônimos do séc. XX que, no resto, é mais lembrado por sua nada abreviada sanguinolência. Mas esses momentos de sonho rapidamente se viram convertidos em usos convencionais: assim o avião tornou-se um meio universal de viagem, um antecipador do ponto de chegada, mas que não fez do ar um lugar (continua sendo apenas um meio). O mesmo pode ser dito do espaço, não obstante a

---

<sup>183</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda...**, op. cit., id.

<sup>184</sup> THE LEAGUE OF EXTRAORDINARY GENTLEMAN. La Jolla: Allan Moore & Kevin O’Neel, 1999.

<sup>185</sup> Podendo-se até, por que não, fazer aqui uma ponte ao conceito de sonho das tribos Senoi da Malásia, ou dos próprios aborígenes australianos, para quem a realidade do sonhar é tão ou mais substancial que aquela do despertar.

<sup>186</sup> Este último um sonho que se confunde com a própria ciência, pois pode ser encontrado na própria prática da alquimia.

célebre frase “space is a place, not a program,” pronunciada em junho de 57 pelo Dr. Herbert York, cientista chefe da ARPA,<sup>187</sup> em resposta aos jornalistas que desejavam saber quando os Estados Unidos teriam um Programa Espacial para alcançar os russos, que haviam acabado de lançar o Sputnik.<sup>188</sup> E, quanto ao átomo, os alquimistas ainda sonham... agora em conceitos quânticos, mas o seu sonhar, como aquele dos entusiastas pela aviação ou pela exploração espacial, também se converte em meios de destruição, sejam eles armas ou poluentes.

Na lógica do sacrifício do passado para a construção do futuro, e a conseqüente prisão no presente, encontramos uma falácia do pensamento que reconhece o futuro como um componente cognoscível da realidade – considerando-o o lugar onde passaremos o resto de nossas vidas. Mas estas dar-se-ão em um sempre móvel presente, pois não existe o lugar do futuro, ele é um *constructo* unicamente possível à imaginação. Também H.G. Wells viu-se emaranhado nessa consideração em seus trabalhos, desde a “Máquina do Tempo” e passando pela “Guerra dos Mundos”; neles, ele mantém a idéia do tempo como uma linha – uma quarta dimensão do espaço, sim, mas resumida a uma forma simplificada – em seu tempo não se viaja lateralmente no tempo (como na Física Quântica), para outras realidades possíveis, mas apenas dentro da mesma linha temporal, para frente ou para trás. Não poderíamos esperar dele essa intuição, que dependeria da aceitação de princípios ainda nem explicitados no final do Dezenove,<sup>189</sup> mas esse sentido de unicidade da experiência na linha do tempo torna, para ele, tanto mais urgente e necessária a interferência, pela certeza de que a realidade tal como é apresentada é única e deve encontrar o caminho de seu aperfeiçoamento.

Por comparação, o pensamento de Verne pode apresentar-se menos como divulgação da ciência, do que como grande metáfora da mesma, onde o sonho está sempre em colisão com a ortodoxia. A crítica que o descreve como literato mediano, ignora essa sub-leitura de seus textos e passa por cima do caráter simbólico que se

---

<sup>187</sup> Sigla em inglês para *Advanced Research Projects Agency*, órgão governamental americano fundado em 57 que, juntamente com a NACA (*National Advanced Concepts Agency*), está entre os antecessores diretos da NASA (*National Aeronautics & Space Administration*).

<sup>188</sup> Esta objeção à cristalização do espaço como um *medium* permanentemente associado aos ditames burocráticos de um órgão governamental, tornar-se-ia o lema de uma organização americana de entusiastas pela colonização espacial, a “Space Frontier Foundation”, que defende o fim das restrições ao uso comercial do espaço e a concentração dos recursos no desenvolvimento de tecnologias de acesso mais baratas para viabilizar a rápida expansão de colônias (ver a respeito: THE SPACE FRONTIER FOUNDATION. Disponível em <<http://www.space-frontier.org>> Acessado em 11 jan. 2000.).

<sup>189</sup> Muitas seriam formuladas nos anos seguintes mas, mesmo então, apenas como hipóteses. O próprio Einstein, que colaborou com reflexões que contribuíram para ajudar a compor o quadro final do

oculta sob a aparência da aventura em trabalhos como a “Viagem ao centro da Terra” ou o “Senhor do Mundo”. Nestes romances de divulgação científica, as peripécias da geologia (ou talvez fosse melhor dizer: da espeleologia) e da aeronáutica mascaram uma visão de Verne da imaginação como vitoriosa no confronto com a normalidade. Em outros, como as “Vinte mil léguas submarinas” ou o “Senhor do mundo”, a morte dos sonhadores, Nemo e Robur (embora o primeiro retornasse na “Ilha Misteriosa”), tem um sentido de elevação moral destes personagens, símbolos de um espírito humano em todo o seu ímpeto, frustrado pela mesquinhez de uma realidade que não os alcança e na qual existem apenas no limite. Já em Wells a experiência da solidão, é metamorfoseada seja na luta ou na fuga de personagens que dividem com ele próprio uma certa invisibilidade. Ele é honrado, mas não ouvido e, quando chega a sê-lo – ainda é a voz de Cassandra, a profecia caindo no vazio de uma atenciosa indiferença, um contínuo desapontamento, uma familiar forma de insatisfação.

Sadianamente, o homem moderno orquestrou a orgia de sua progressão para achar-se prisioneiro da imutável monotonia desta; masoquistamente, ele arranhou a espera extática da promessa da tecnologia para enredar-se na contínua fadiga da sua obsolescência... e em nenhum destes lugares ele encontrou descanso. No futuro planejado ele programa as decorrências das interferências do presente, reificando-o, pois suas preocupações, aquilo que informou a sua indagação sobre o porvir, foram eivadas de questões que este futuro não contemplará, que não serão mais significativas – que lhe cabia imaginar, quando muito, antes de planejar.<sup>190</sup> O avião pode converter-se facilmente em símbolo deste personagem que toma o futuro em suas mãos, faz dele seu objeto de trabalho, em oposição ao aeronauta que se deixa levar por sua vontade, mas sem o seu controle. Para este o amanhã vem sem esforço, decorrência e não intenção, enquanto o outro luta para alcançá-lo, interferir na História e enfrentar a força do tempo com o vento do progresso. Nesta dicotomia, um olhar deseja mergulhar na dimensão abismal, confundindo a vertigem da sua queda com uma afirmação do poder de sua ação que não conhece freios; o outro flutua sobre uma paisagem indistinta pela altura,

---

paradigma quântico, refutou sistematicamente o mesmo como uma necessária impossibilidade, e nunca o aceitou sem reservas, mesmo quando “relativizou” algumas de suas objeções.

<sup>190</sup> Não se trata aqui, naturalmente, de não reconhecer a necessidade de planificação como atividade inerente ao processo pelo qual procura-se constituir os meios para a solução de questões apresentadas no presente mas que, invariavelmente, resolver-se-ão a partir de perspectivas que envolvem o futuro. Mas, ao planejar-se o destino a longo prazo (do “Reich dos Mil Anos” ao “Brasil do ano 2000”), incorremos no erro de querer manifestar-nos, com autoridade, sobre algo que nos é inerentemente desconhecido – e é a autoridade que se torna, então, armadilha para o sonho, que seguramente se converterá em pesadelo.

preenchida ao ter a imaginação como aliada e a esperança (mais do que a confiança) como salvaguarda, enquanto eleva-se de um ponto para chegar realmente a outro, parando onde puder parar, ao sabor do vento que já não é o progresso, mas o próprio tempo. O movimento ocorre em ambos os casos, mas o sentido de viagem se perde quando o traslado espacial encerra uma circunferência completa e devolve o passageiro à imagem em espelho do seu ponto de partida – os aeroportos, a cidade internacional, com a mesma face, igual em toda parte, onde toda a forma da alteridade resolve-se na mesmice e todo futuro converte-se numa imagem refletida do presente. Até mesmo a mera verticalidade do vôo de um balão, ou de um foguete espacial, pode conter em si uma validação derivada de seus destinos (ar e espaço), não importando o quanto as vendáveis mercadorias possam carregar conteúdos simbólicos muito mais eloqüentes da auto-confiança de uma época que se nega a importar-se com o abismo para onde se dirige, absolutamente convicta em sua capacidade de superá-lo.

Para Subirats essa relação é visível na arte nos enunciados que propõe elevá-la para além da forma que a ancorava ao passado negado:

Ao mesmo tempo que Duchamp declarava a obra de arte como objeto não-artístico, elevava o produto técnico à obra de arte definitiva. De um lado, afirmava-se que tudo pode ser arte e, por conseguinte, que a arte não é nada; de outro, reivindicava-se o objeto mecânico com a verdadeira forma artística. Tudo isso foi seriamente considerado como a superação dos limites históricos, ou melhor, dos limites burgueses de um esteticismo vazio. Na realidade só se negou a arte, sua dimensão poética e transcendental, sua promessa utópica, mas não se negou a obra, seu valor ritual e social, seu caráter fetichista e mercantil, sua dimensão sagrada como arcaico objeto de sacrifício para consagração das novas normas sociais.<sup>191</sup>

A vanguarda artística assume uma posição, neste conceito, que a aproxima daquela da própria máquina por ela celebrada.

Por detrás da provocação dadaísta de Duchamp não resta outro horizonte cultural que um efetivo nihilismo – a arte como criação de um sentido humano no mundo é reduzida a nada – e um pragmático funcionalismo da máquina. E estas são, com efeito, as virtudes através das quais contemplamos a cultura moderna com horror, porque num mundo integralmente esvaziado de qualquer valor, mas funcionalmente perfeito, a existência individual se converte igualmente num tormento paradisíaco.<sup>192</sup>

É a realidade tal como é descrita por Verne em “Paris no séc. XX”, para cujo personagem central só resta, por fim, o buscar insano do amor perdido que termina com a simbologia de uma morte sobre os túmulos do Père-Lachaise, diante sob a luz cegante da metrópole moderna... “Paris, com suas cem mil casas amontoadas entre as quais surgiam as chaminés enfumaçadas de dez mil fábricas.”<sup>193</sup> Contemplando essa aparente

---

<sup>191</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda...**, op. cit., p. 80.

<sup>192</sup> Id.

<sup>193</sup> VERNE, Júlio. **Paris no século XX**. São Paulo: Ática, 1995. p. 208.

maravilha, ele não encontra ecos de humanidade – só pontos rebrilhantes em meio a um vácuo de sentido. Outros veriam na mesma paisagem uma obra de arte em si mesma, o mundo convertido pela ação tecnológica em irreal espetáculo de luzes, ou ainda o desperdício de energia em uma demonstração de futilidade. Mas talvez haja lugar para todos estes panoramas, além de por certo muitos outros, fora da dimensão sem saída onde Michel, o personagem verniano homônimo do seu próprio filho, viu-se encurralado.<sup>194</sup> O olhar dele é já benjaminiano, pois se faz seu espelho: ele coloca-se em um lugar do passado (o cemitério) para contemplar aterrorizado o futuro que se estende diante de seus olhos na forma das luzes de Paris; queria desfazer essas belas formas que agora ocupam o lugar do que um dia foi e não mais será. Assim, como o *angelus novus* de Benjamin, ele também deseja reerguer ruínas, mas o faz de um ponto de fuga privilegiado: firmemente ancorado nos túmulos de uma cultura esquecida – o seu é um lugar pretérito, mas escrito no momento em que enuncia o que ainda tem as cores da profecia, pois aqueles poetas e sábios ainda não haviam sido esquecidos (mas já eram pensados por Verne como esquecíveis, naquele seu séc. XX imaginário). Lançado que estava no futuro, ele procurava descortinar a paisagem daquela civilização com um distante passado, algo que foi, uma intersecção, momento em que ainda haveria um futuro desejável, mas prestes a converter-se no pesadelo em que Michel viveria a sua história. Também são ecos de uma outra experiência, aquela do Viajante do Tempo de H.G. Wells, igualmente plantado na segurança do conhecido, que abandona sem, no entanto, sair do mesmo lugar, como se apenas estivesse a perscrutar a infinidade assustadora do futuro.

Ambos são movimentos radicais, pois admitem uma única avenida para o pensamento, chegando ao mesmo lugar: o desespero. Como o caráter essencial trazido sob a cobertura da crítica radical proposta pelas vanguardas artísticas, a “litania indefinida da afirmação vanguardista do nada – como negação sempre repetida da arte, da filosofia e da poesia, ou como afirmação existencialista da falta de sentido, do vazio vital e da morte como verdade autêntica e radical da vida; [que] antes sugere a pergunta pelo sentido mais primordial da cultura, da arte e de nossa existência em seu meio”.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> Não há uma data concreta para “Paris no século XX”, apenas a da sua recusa pelo editor Hetzel, em 1863 (ou 64), isso o colocaria imediatamente posterior ao primeiro sucesso de Verne, “Cinco semanas em um balão”, mas o estilo do texto sugere que talvez seja ainda anterior a essa, o que o transformaria no primeiro trabalho de Júlio Verne e, de certa forma, antítese de toda a sua obra. Esta é também a opinião de Michel Verne, para quem o livro teria sido escrito antes mesmo do primeiro encontro entre seu pai e o seu célebre editor.

<sup>195</sup> SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda...**, op. cit., p. 81.

É esta dimensão, que encara a crítica como elemento para resgatar, ou antes avançar, nos valores propostos pela própria cultura que, Subirats afirma, formam a dimensão perdida do pensamento vanguardista: seu olhar como crítica que se propõe negar algo de que faz parte mas com o que se sente inquieto, motivado à superação. E no entanto, justamente a questão da superação é trazida à baila pela angélica metáfora benjaminiana pois, sendo o único horizonte perceptível a nós, navegantes do tempo, o passado não pode ser superado ou esquecido, mas acompanha o viajante, ainda que progressivamente menos distinto à medida em que se distancia no tempo. A perda de contornos no ponto de fuga do infinito não “supera” o passado, para o Anjo da História ou para o habitante do tempo, por mais que este último o negue. É este olhar moderno que urge ser redefinido, pois tampouco é possível superá-lo, por mais que a isso se proponha o próprio afã no qual estão imbuídas as novas vanguardas do pós-modernismo. “A crise da modernidade em nossos dias, assim como a crise da cultura moderna em fins do século passado, torna necessária uma redefinição da cultura e, para tanto uma reformulação do sentido da forma artística e da função da arte”.<sup>196</sup> Onde encontrar o *locus* dessa redefinição, repensar a modernidade que mais uma vez encontra o seu paradigma: a crise? O conselho de Benjamin nos recorda o passado, ou melhor, a História, seu vestigial perceber possível em meio ao eterno presente, como a dimensão necessária do olhar.

### 3. 3 – ANJO REVISITADO

Novamente um fantasma benjaminiano faz-se presente em meio à segurança de todas essas considerações. É a imagem do “Anjo da História”, talvez já por demais recorrente, mas não ainda o suficiente. Nela, Benjamin nos oferece uma idéia de história que parece perdida em meio à carga poética do que ele nos descreve. A figura angustiada do “anjo”, cujo rosto contempla o presente tornando-se passado, as ruínas que se acumulam a despeito do seu desesperado desejo de recuperá-las, enquanto sua entidade é incontrolavelmente empurrada pelo vento do tempo, em direção ao futuro.

O que nos escapa à primeira vista nesta figura tão forte do pensamento benjaminiano? A angústia da existência em meio à uma realidade mutante (a História como desesperança)? O desejo de evitar a perda do passado que se vai (a História como perda)? O contemplar das ruínas (a História como paisagem de devastação)? O vento

---

<sup>196</sup> Id.



incessante que empurra em direção do futuro (a História como mudança inevitável)? Nenhuma dessas imagens já deixou de ser abordada, em todas a entropia parece ser a mensagem – um sentido claro apontando para uma História que só faz registrar a ação ferruginosa do tempo, inclusive sobre ela própria, onde o passado oferece-se como fragmento de uma ruína anunciada já no momento em que se fizera presente. Esta é a descrição de uma experiência de perda, de destruição ou de morte. Mas é possível que haja ainda mais na sua figura, talvez seja a História a verdadeira perda lamentada, visível nas ruínas irrecuperáveis, cujo desfilar enche de horror a figura presa no encanto do tempo, cujo grito emudecido só se faz mais eloqüente na medida em que os escombros convertem-se no projeto mesmo da cultura que nega o passado, alimentando-se desta ferrugem; a mesma cultura que ergueu as ruínas anunciadas da “Madeira Mamoré”, as fábricas de miséria e as arrasadoras reformas urbanas, que se fez defensora da crença na destruição enquanto necessidade intrínseca, tábula-rasa indispensável, quintessência da criação de um *lebensraum*<sup>197</sup> onde se dará a edificação do futuro.

Mas a imagem que Benjamin criou tem uma outra face, que aponta para ainda concepção diversa de História. Esta é a face do próprio “anjo”, voltada para o passado, enquanto o vento o leva para um futuro que lhe é desconhecido, que está significativamente vedado ao seu olhar. Um detalhe talvez, mas que nos remete a um conceito nada moderno, pois nos revela o passado como o horizonte à nossa frente, relegando ao futuro uma posição oculta, às nossas costas, e fazendo do destino algo que só se dá a conhecer quando tornou-se passado. Talvez a melhor maneira de explicar este conceito seja recorrendo a uma figura muito antiga: tomemos um escaler... nele, ao contrário de uma canoa ou caiaque, os remos são manejados de costas para a proa, devido à maior facilidade com a qual se exerce assim a força no momento em que o remo é deitado à água. Neste tipo de embarcação, o destino de um solitário ocupante só lhe é visível quando ele para de remar e volta-se para frente; uma vez confirmado o seu ponto de referência, seu objetivo, ele precisa dar-lhe as costas para voltar a trabalhar com os remos afim de alcançá-lo.<sup>198</sup> Assim, o futuro só pode ser vislumbrado no momento em que se para de remar, só então o movimento negado oferece a

---

<sup>197</sup> O “espaço vital” nazista.

<sup>198</sup> Nesse conceito grego, *opisthea* (οπισθηα), o futuro coloca-se atrás do nosso campo de visão, que se estende infinitamente em direção ao passado, único tempo acessível ao conhecimento. Ele é compartilhado por outras culturas, tal como a dos Maori, para quem o futuro só pode ser antevisto pela sabedoria combinada das suas experiências passadas, todas elas visíveis à sua frente; também entre os Hopi do sudoeste americano e os Aymará que ocupam os Andes entre o Peru e a Bolívia; ou ainda na

oportunidade de ter uma clara visão do destino – mas o mesmo não pode ser atingido aos que se recusarem a voltar-lhe as costas e retomar os remos. Na imagem de Benjamin o mesmo acontece, mas sem a possibilidade de orientação, como os ocupantes de um escaler imaginário em que estivessem todos ocupados na tarefa de remar, de mover-se em direção ao futuro invisível, presos na malha do tempo que os conduz para onde ninguém sabe.

Também as vanguardas estão presas neste mesmo movimento e suas utopias estão condicionadas pela mesma condição de todos os demais, pois são pronunciadas a partir de um olhar que só tem o passado para deitar-se, um olhar para o qual o futuro é apenas imaginado, mas não pode ser visto nem mesmo indistintamente, apesar de estarem se dirigindo para ele, quer estejam ansiosos ou não. Assim, as vanguardas passadas, cujo futuro anunciado se fez o nosso presente, não antecipavam o porvir como se o mesmo lhes fosse dado ao olhar. Seu discurso, assim como o da ficção científica de Júlio Verne ou H. G. Wells (ou, a rigor, de toda a ficção científica) era sobre as perspectivas, angústias e possibilidades de seu presente, seu espaço criado, e não de seu futuro (nosso presente) que ainda estava por criar-se. A denominação de “vanguarda” que, Subirats nos lembra, é de origem no jargão militar, fala mais de uma concepção da História que, como os generais que enviam patrulhas de reconhecimento para o território inimigo, acha-se capaz de presumir o futuro, de antevê-lo não como espaço de possibilidade, mas como espaço adicional para criação, colocado apenas um pouco além do presente com o qual se acham insatisfeitas. Este olhar converte a história em campanha, e o criar do presente em um preparar para o futuro já posto, em um processo que não tem como não negar a liberdade, assim como a disciplina militar nega a democracia por necessidade, visto que não pode prescindir da corrente de comando. Por intermédio deste olhar comprometido com o futuro como espaço já existente para a criação, a história vê-se despida de todos os elementos que não sejam, realmente, a logística do processo de construção, permanentemente dado, de um futuro anunciado. Em última instância, nesta manifestação de uma lógica militarizante, Toynbee volta a ser ouvido, e não é por outra razão que Paul Virilio, como lembramos anteriormente, se declara um toynbeeano.

Subirats afirmara que o resgate da radicalidade das vanguardas, sejam artísticas ou políticas, faz-se necessário nesta era que ele chama de tardo-moderna. Mas a utopia é

---

gramática do mandarim que reverte o tempo verbal – o passado fica à frente, enquanto o futuro se coloca atrás.

como o sonho que se recusa a fazer-se realidade após o despertar. E é melhor vista como criação artística do que projeto político. Na prática, sua realização envolve, invariavelmente, uma lógica militar da ocupação de espaços, realização de campanhas e alcance de objetivos, na qual o território presente é sempre negado em detrimento de alvos mais tentadores, fazendo do presente um posto de abastecimento para a conquista – a planificação – do futuro. O *angelus novus* nos recorda que não há esse futuro, se não como lugar da imaginação. Ele está às nossas costas, enquanto o vento do tempo nos sopra em sua direção. A angústia por não saber o nosso destino é análoga à dos personagens descritos por Verne em uma de suas metáforas da modernidade: “A ilha misteriosa”. Neste trabalho, subestimado como tantos outros de Verne, fugitivos de um campo de prisioneiros buscam a liberdade em um balão apenas para se descobrirem prisioneiros de uma viagem cujo destino não conhecem e nem podem controlar, acabando por serem jogados em uma ilha onde o gênio tecnológico do Capitão Nemo se vê, ele próprio, prisioneiro das limitações de sua tecnologia, cercado de monstros resultantes da mesma e tendo ido longe demais por seu intermédio para poder encontrar uma saída. Sempre trágica, a figura de Nemo é antípoda à de John Cabal, o triunfante profeta tecnológico de H. G. Wells em um de seus últimos grandes trabalhos, “The Shape of Things to Come”, cuja versão cinematográfica de Alexander Korda,<sup>199</sup> produzida em 36, se tornaria um dos marcos do cinema inglês, não apenas pelo seu caráter ambicioso, mas pela rapidez com que suas imagens de guerra se transformariam de ficção em precisos instantâneos da realidade futura.<sup>200</sup>

Sem constrangimentos, Wells decide até mesmo precisar a data do início, 1940, desta que seria a sua última guerra, e uma de suas mais realistas visões de destruição – é como se preparasse o terreno para um final “I told you so...”, quando esta previsão se confirmasse, como de fato aconteceu.<sup>201</sup> As cenas iniciais nos mostram a pacífica cidade

---

<sup>199</sup> THINGS to come. Direção de William C. Menzies. Londres: Alexander Korda: London Film Production, 1936. 1 cassete (90 min.): son., p & b; VHS PAL-M.

<sup>200</sup> Por essa razão, optamos por tomar o filme, e não o livro, como referência para essa análise, reconhecendo neste uma obra complementar devido à sua carga imagética, e das que melhor foi capaz de exprimir o conteúdo do trabalho de Wells – sendo que, além disso, este participou da execução do filme desde o seu começo.

<sup>201</sup> Não estamos sendo condescendentes com a nossa sibila, dando-lhe o benefício de um ano a mais ou a menos em suas previsões. Efetivamente, a guerra só chegou à Inglaterra em 1940, pois muito embora já então decorresse um ano desde o seu início, foi somente depois da queda da França que o território inglês ficou ao alcance dos bombardeiros alemães (ao contrário das outras potências, a Alemanha não possuía nenhum aparelho capaz de atingir a Inglaterra saindo do território do Reich). Além disso, a rápida vitória alemã sobre a Polônia nos primeiros meses do conflito, o pacto de não agressão com Stalin, e a tática defensiva da Linha Maginot francesa, tudo isso contribuiu para que o final de 39 e

de Everytown,<sup>202</sup> suas comemorações natalinas divididas com as manchetes que anunciam a guerra em toda parte – os acordes dramáticos da trilha se confundindo com os de canções de Natal.

O derradeiro alter-ego wellsiano, John Cabal está em sua casa, discutindo com os amigos Harding e Passworthy, este último a representação cristalina de um conservadorismo moderado, uma figura despida de radicalidades que, no entanto, está mergulhada no entendimento do seu tempo, pelo qual não lhe cabe questionar a sabedoria das nações, mas fazer a sua parte com confiança e lembrando que, afinal, a guerra estimula o progresso. Toda a dúvida de Wells, ou melhor, sua certeza contrária a essa premissa, pode ser detectada nas palavras que Cabal, interpretado no filme por Raymond Massey,<sup>203</sup> retorna ao amigo: “Don’t be so sure of progress (...) war can be a highly stimulating thing, but you can overdo stimulants! (...) If we don’t end war, war will end us”.<sup>204</sup>

As cenas que se seguem, primeiro interlúdio narrativo no qual os personagens humanos dão lugar à guerra como protagonista, seriam alvo de um autêntico plágio por parte da realidade nos anos seguintes, quando as esquadrilhas de bombardeiros atravessassem de um lado para o outro o Canal da Mancha para executar a ação do progresso – aqui representada como sendo o fim da civilização. Não terminaria essa guerra com a destruição do inimigo, mas de ambos os lados do conflito.<sup>205</sup> No outro mundo, que a História registra, também não terminaria aquela guerra, mas mudaria a sua face para dar conta do imprevisto avanço tecnológico da bomba atômica – um novo método destinado a uma velha prática.<sup>206</sup> Sem este elemento nivelador, essa nova arma de destruição de massa para substituir o gás, o outro conflito, imaginário, que se inicia em 1940 prossegue em uma delirante orgia sadiana até que o esgotamento trouxesse não o fim, mas a trégua de uma inação inevitável, um retorno à espera, de certo modo parecida com a paz armada da Guerra Fria. Mas não chegara ainda a hora da

---

começo de 40 recebesse a denominação de “falsa guerra” entre os estrategistas aliados. Assim, a data para o começo da *blitz* em Londres, tal como foi retratada em “The shape of things to come” é precisa.

<sup>202</sup> “Toda cidade”, em inglês.

<sup>203</sup> Raymond Hart Massey (1896-1983).

<sup>204</sup> THINGS... Op. cit.

<sup>205</sup> Esse “erro” de Wells é acompanhado por outro, o de prever o uso do gás como arma contra as populações urbanas. Embora esse medo tenha continuado presente, mesmo em outras guerras, mais recentes (caso da Guerra do Golfo), ele não se justificou na II Guerra Mundial.

<sup>206</sup> Imprevisto, para Wells, apenas quanto à proximidade do momento de seu desenvolvimento, pois ele havia descrito em detalhe esta possibilidade em “The world set free”, de 1914, obra que seria citada pelo físico Leo Selard como uma das influências do Projeto Manhattan (responsável pela criação da bomba).

reconstrução, ou mesmo de um armistício. Sobre as ruínas de Everytown, que poderiam muito bem ser as de Berlin, a arma final bacteriológica desencadeia a *wandering disease* que, em uma simbologia tipicamente wellsiana, causa um delírio febril que leva suas vítimas a caminhar a esmo pelo mundo, sem noção ou destino, entregues à loucura que termina com a morte – um comentário mais apropriado para o estado das coisas que são, mais do que daquelas que virão. E essa perda de si mesmos, essa falência do entendimento, é a instigadora para a ascensão de uma totalitarização do Estado quando termina a peste, a afirmação final de uma rendição da civilização à barbárie que, ademais, fez da guerra um modo de vida, substituindo o inimigo distante, que não tem mais como atingir, por qualquer outro nas proximidades e mantendo o conflito agora entre as cidades feudalizadas.

John Cabal assiste a tudo isso, primeiro como participante (é piloto, convocado para a guerra) depois como contestador (no fim, quando a guerra esgotou seu ímpeto). Sua saga, dos primeiros anos da guerra até o seu retorno a Everytown depois de um hiato de mais de trinta anos, é o movimento de um auto-reconhecimento – ele encontra ainda na guerra um piloto inimigo, cuja dignidade o convence de que sua inimizade é mera ficção, criada para justificar as ambições mesquinhas de ambas as suas nações e, desta revelação, surge a semente de uma nova realidade: “The Brotherhood of efficiency, the Freemasonry of Science (...) the last trustees of civilization [where] everything else has failed.”<sup>207</sup> Sobre essa organização, dedicada a recriar o mundo de cima a baixo, Cabal nos fala (e ao seu velho amigo Harding, que ainda vive nos escombros de Everytown) com a paixão da inquestionável certeza no futuro. O nome não poderia ser mais simbólico da ação enquanto renovadora do mundo: “Wings over the world”,<sup>208</sup> trazendo em si toda a ênfase conferida ao avião como arauto de uma nova era de progresso. Neste novo mundo, liderado por cientistas e engenheiros, as sobrevivências do Estado Nacional, as miríades de minúsculas nacionalidades e seus pequenos tiranos seriam extintas. E o meio para a realização desse projeto seria uma grande armada de aviões gigantes,<sup>209</sup> armados apenas com capsulas de um gás esbranquiçado tranquilizante.<sup>210</sup>

---

<sup>207</sup> THINGS... Op. cit.

<sup>208</sup> W.O.W. ou melhor, wow, interjeição exclamativa, aportuguesada para uau.

<sup>209</sup> Esteticamente, a produção cinematográfica inova o conceito da aeronave ao usar, antes mesmo de Northrop e Horten, o desenho da “asa voadora”.

<sup>210</sup> O oposto da *black smoke*, até em sua cor, este é mais um exemplo da verdadeira fixação que Wells parecia ter com a guerra química – no caso de efeito mais constrangedor do que fatal. Talvez essa concepção seja em parte responsável pelo seu ignorar do espectro da energia atômica e das armas que esta

Aprisionado em sua cidade natal, Cabal não cede ao líder local, para quem a ciência é vista com desconfiança, embora dependa desta para armar-se e realizar os seus sonhos de poder. Este personagem emblemático, interpretado por Ralph Richardson,<sup>211</sup> está a meio caminho entre o histriônico e o assustador, e será a única vítima fatal do ataque que põe fim ao seu mundo e anuncia “the rule of the airmen... and a new life for mankind.”<sup>212</sup>

Novamente a narrativa dá lugar a um interlúdio formado por imagens intensas que, desta vez, comunicam o outro futuro, aquele que o primeiro negava com tanta veemência em sua busca por solucionar os velhos problemas a partir das mesmas soluções. Cidades se erguem numa escala gigantesca, a macro-engenharia moldando as formas do mundo e erguendo panoramas utópicos. Já não é mais John, e sim o bisneto deste, Oswald Cabal, que retorna ao fim desse tempo, no momento em que um sentido final está sendo conferido para o progresso – a realização de um sonho: uma viagem à Lua.

Mas não é este o fim da história, pois esse não é o estilo, a natureza, de H.G. Wells. Na sua nova Everytown, a utopia do progresso, um grito de rebelião contra a promessa vazia da ciência, contra a des-humanização, é ouvido na voz de um novo apóstata da modernidade, William Blake redivivo que, como este, clama: “Arise! Awake! Stop this progress before it is too late!”<sup>213</sup>

Theotocopulos, interpretado por Cedric Hardwicke,<sup>214</sup> é o extremo antitético da paixão da ciência, um artista que se opõe a tudo que esta representa: a bela cidade branca que se esconde nas profundezas de um mundo domesticado, higienizado e sem vida. Diante da nova investida oferecida pela idéia da viagem espacial, ele encontra a oportunidade para explorar a desconfiança na ciência e liderar um levante contra a tirania do progresso.

What is this progress? (...) We demand a halt (...) a rest.  
The objective of life ought to be happy living. Progress is not living! It is nothing but the preparation for living!  
What does this *space gun* intend? (...) Is man never to rest? Never to be free? An end to progress! (...) Let this be the last day of the Scientific Age!<sup>215</sup>

---

traria. De fato, em retrospectiva, esta é contraproducente em sua relação custo-benefício, se comparada com o uso do gás, cujo custo de produção o torna uma arma de escolha muito mais evidente.

<sup>211</sup> Sir Ralph David Richardson (1902-1983).

<sup>212</sup> THINGS... Op. cit.

<sup>213</sup> Id.

<sup>214</sup> Sir Cedric Hardwicke (1893-1964).

<sup>215</sup> Id.

A filha deste novo Cabal, ainda interpretado por Raymond Massey, dispõe-se a ser lançada no “canhão espacial” para a Lua,<sup>216</sup> e este é motivo para que o acusem de sacrificar seus filhos ao “demônio da ciência”, no momento mesmo em que a nave-projétil é lentamente descida pela boca da grande arma, sombria em sua verticalidade, como um zigurate moderno – uma torre de babel tecnológica, pomo da discórdia de uma utopia fictícia.<sup>217</sup> Não escapa a Wells que este mundo detém uma perfeição discutível, mas seu olhar é comprometido com o futuro até o fim e, nesta obra que chegou aos cinemas apenas três anos antes de começar a guerra sobre a qual ela trata, ele não esconde tampouco a sua esperança, embora temperada com a dúvida. Depois de disparada a arma espacial, o seu derradeiro alter-ego é colocado mais uma vez diante da questão sobre o fim do progresso (da História?) e o momento em que, finalmente, essa ínfima criatura, frágil e fraca, esse pequeno animal que não faz por merecer a grandiosidade de suas pretensões, o ser humano, encontraria a paz e o descanso...

Rest enough to the individual... too much and too soon and we called it Death. But for man no rest and no ending, he must go on and on... (...) And when he has conquered all the depths of Space and all the mysteries of Time... still he would be beginning.

(...)

And if we are no more than animals, we must snatch each little scrap of happiness and live, and suffer, and pass... mattering no more than all the other animals do or have done.

It is this or that... all the Universe, or nothing!

(...)

Which shall it be?<sup>218</sup>

Sua pergunta já foi descrita como fruto da arrogância, mas esta é complementada por um paradigma moderno por excelência, a incerteza. Ele não afirma o futuro sem dúvidas ou conflitos, sua utopia aparece, como na boa ficção científica, sob a forma de um espaço para discutir as possibilidades de um porvir imaginado, não previsto. A angústia, por vezes suicida do Capitão Nemo de Verne, sua insatisfação com o gênero humano, é profundamente moderna, mas é também o momento de dúvida que torna o seu terrorismo tecnológico uma indagação quanto à saída, a mesma que é pronunciada

---

<sup>216</sup> Talvez a mais anacrônica de todas as previsões de Wells, o *space gun* é um item improvável no seu quadro de antecipações científicas, tanto mais por ter sido pensado em pleno século XX, quando já havia sido oferecida a alternativa do vôo espacial por foguete (este já havia até mesmo sido escolhido para representar esta mesma viagem no filme de Fritz Lang “Frau im Mond” de 1929). E aí temos o canhão, artefato bélico definitivo do Dezenove, recuperado como instrumento para lançar o homem ao seu futuro.

<sup>217</sup> O canhão é apenas um dentre um cem número de maquetes e modelos que povoam essa terceira parte do filme, na qual servem para construir, de uma forma poucas vezes superada, a imagem clássica da utopia. Mas a acusação de Theotocopulos nos revela outra dimensão para esta arma espacial, pois traz ecos de uma citação já uma vez usada por Wells: ele é também um *molock* em cuja boca faminta Oswald Cabal deposita sua filha sem exaltações e que, em vez de devorá-la, cospe-a de volta, conferindo-lhe um pouco da sua força primeva para que sua nave possa seguir em direção ao infinito.

<sup>218</sup> THINGS... Op. cit.

por John Cabal quando este se pergunta: “O que será? Tudo... ou nada?” Assim também foi com os novos paradigmas da ciência, para os quais a certeza e a confiança são postas em dúvida, fazendo do futuro um espaço imaginário, apto à indagação, percebido como espaço de possibilidade e não de criação propriamente dita. Estes olhares incertos são indiferentes à vanguarda, visto que a entendem não como arauto do futuro, mas como elemento do presente, discurso do momento vivido e não profecia de futuro inevitável. Wells, como profeta de um amanhã amargo fez o mesmo, pois suas profecias são, elas próprias, destinadas ao despertar de um presente moribundo, que ele vê como caminhando desavisado para o abismo. Ele revela potenciais negativos, de destruição, mas são enunciados sobre o seu presente, que já dista de nós um século, mas que continua tão atual como então – a caixa de uma imaginária Pandora continua fechada para estes amanhãs, a morte neles anunciada não foi negada, embora tampouco tenha sido afirmada ainda.<sup>219</sup>

Mas sua discussão negocia com um entendimento de mundo que é moderno, e este conservaria ainda sua pertinência em um momento que se propõe a negá-la? Ou tomaremos a idéia de que a pós-modernidade não seria senão uma tardo-modernidade? Se assim for, este momento de autocrítica revela a persistência da angústia moderna, sua insatisfação que a leva a tentar buscar um permanente reformular-se e um constante vislumbrar do futuro acompanhado de uma certeza da sua existência como lugar real, alcançável pela inevitabilidade do progresso e pela mágica do desenvolvimento tecnológico. Este olhar que confunde o futuro com a instrumentalização tecnológica do presente reafirma a dúbia escolha moderna, de direcionar o olhar para longe do passado, fitando o abismo diante de sua proa, desafiando-lhe o vácuo irreduzível, confiando cegamente em seu ferramental para enfrentá-lo. Mas o lugar do futuro é imaginário, e as ferramentas não são a única coisa que se deve levar para ele, pois a escolha das mesmas não pode ser feita com o conhecimento prévio do que seria necessário levar.

O olhar que fitou o abismo do Atlântico e confiou na improvável capacidade de suas frágeis naus para enfrentá-lo é o mesmo que continua a afastar-se do passado, negar o “anjo” da história, com o qual Benjamin nos recorda o passado como única direção possível do olhar, ainda que o mesmo só possa recolher do que vê fragmentos. A História seria assim a única possibilidade da experiência, pela qual recolhemos o que

---

<sup>219</sup> Para usar uma metáfora quântica, diríamos que ele mostra as muitas formas pelas quais o proverbial gato de Shrodinger pode estar morto – mas o potencial aqui é para o presente: o gato está



podemos da paisagem deixada para trás, enquanto indagamo-nos sobre um destino que nos é invisível... um futuro que só oferece o vácuo preenchido com a imaginação.

Estamos diante, então, de uma dicotomia definitiva do olhar, que opõe essa imagem benjaminiana ao futurismo moderno? Afirmar o mesmo seria entender o olhar de Benjamin como conservador, incapaz de buscar mais do que o passado, ao mesmo tempo em que se estaria afirmando a radicalidade intrínseca no perceber moderno – ambas concepções, no mínimo, apressadas. Nem Benjamin pode ser acusado de conservadorismo nem as vanguardas podem ser celebradas como inevitavelmente revolucionárias. Como bem o demonstrou Subirats, o vanguardismo esconde muito de conservador em meio à roupagem de sua radicalidade. O olhar que afirma um futuro no qual já existe a despeito do resto da humanidade é aquele que procura igualmente realizar a miragem que tem diante dos olhos, transformando sonho em obsessão e utopia de liberdade em totalitarismos diversos. Do mesmo modo, a visão benjaminiana não afirma o passado como destino inevitável, muito ao contrário, pois se afasta dele; nem tampouco define a experiência como um passar permanente de instâncias a rigor idênticas. Não se trata assim de um olhar que nega o caráter mutante do tempo ou o valor da prática revolucionária. Ao contrário, o que Benjamin chama a atenção é a ausência de uma experiência de futuro, esta é uma impossibilidade prática do olhar, que ele descreve como sendo inelutavelmente dirigido ao passado, ainda que permaneça em constante movimento, levado em direção ao desconhecido.

O re-direcionamento do olhar poderia então ser colocado na ruptura com essa obsessão niilista que encara o vácuo do que está para ser não como lugar imaginário, império da possibilidade, mas antes como espaço para a inelutável realização de projetos e desígnios cuidadosamente concebidos, cujos igualmente estudados insucessos só conduzem a uma ainda mais incessante busca por próximas tentativas.<sup>220</sup> A opção talvez seja a de deixar este posto à frente de uma imaginária nau da História, na qual se perscruta o nevoeiro do futuro; reconhecer então a dimensão nebulosa do mesmo, retomando a viagem e o seu remar sem a arrogância cega que nos conduz em meio à perigosa futilidade de certezas fictícias. Ou ainda: deve, como o remador solitário da metáfora, imaginar o *locus* do seu destino *a priori*, mas deve mover-se em direção ao que concebeu com essa força como seu guia, abrindo possibilidades e permitindo-se

---

morto e vivo apenas enquanto a caixa estiver fechada, enquanto o futuro não tomar a forma pela decisão de abrir a caixa.

desviar do caminho, para constituir outros e chegar, por fim, a outros destinos. Com isso seria viável quebrar o domínio do encanto exercido por um futuro que se faz pretérito, pois reitera o presente em que está aprisionado e o impasse trazido pela realidade tecnológica dentro do paradigma industrial e mercadológico elo de uma corrente do tempo da auto-justificada eficiência.

Nada mais insuportável para a humanidade que a continuidade sem solução da acumulação e desenvolvimento técnico-científico, das tensões políticas internacionais e da poluição, do medo da catástrofe nuclear e dos desastres ecológicos, e que tudo isso se sucedesse imperturbavelmente em meio ao universo cinza da manipulação genética, psiquiátrica e dos meios de comunicação de massa, e em meio à integral e progressiva desvalorização da vida, e sem que nada acontecesse, nem ao menos uma leve mudança na estrutura de poderes coercitivos.<sup>221</sup>

Este constante repor técnico-científico, pretendo avançar que se reduz a um permanente repetir e acaba por reificar sempre os mesmos valores, já que a própria memória do passado (que lhes mostraria os mesmos como passado) lhes foi roubada. Deparamo-nos com uma a obsessão cega de criar o futuro no presente, e esta não é senão a busca da criação de um vácuo para preencher a efemeridade de um momento. O personagem capaz de perpetrar essa ação desnecessária é análogo ao Viajante do Tempo mas, sem a clarividência de Wells, a próspera miragem com que ele se depara, o inexistente futuro ao qual tudo sacrificou, não se confunde com aquele da imaginação, pois esta não nega o seu ponto de partida, não se faz no vácuo nem cria tão somente para repor o que, como presente, nem sequer precisaria ser repostado. Como a cultura perdida, da arte e da poesia de que nos falou Subirats, ou de cuja perda lamentava Benjamin, a imaginação se constrói sob a égide de um sentir que envolve, abraça e, por fim, transcende o caráter do técnico, as limitações históricas da ciência, antecipando-a onde ela própria calaria em busca de suas fontes.

No acento dividido por personagens como Nemo e Cabal, encontramos o vínculo com todas essas promessas negadas, falsos começos, tempos perdidos de uma era que fez da máquina a sua efigie e da ação o seu *moto*. Perseguindo esses ecos, ficamos diante de uma paisagem devastada pelo resultado destrutivo desta ação, mas nela coabitam outras realidades, assim como não só de guerras reais foi constituído o espetáculo destes cento e tantos anos. As guerras fictícias de Wells, reconhecíveis como o são, revelaram um futuro tripartite onde a esperança está no fim de um lento esperar.

---

<sup>220</sup> Desenho e desígnio são termos que usamos propositadamente pois, em inglês, são sinônimos, ou melhor, representados pela mesma palavra: *design*.

<sup>221</sup> *Ibid.*, p. 80-81.

Elas se apresentam no nosso passado, ou talvez em um presente no qual não mudamos o suficiente para já não reconhecê-las, cabendo-nos ainda alguma espera.

Benjamin descreveu-nos essa longa guerra como elemento causador do esvaziamento da experiência, mas ela o faz apenas por ser uma experiência eminentemente moderna e, portanto, nulificada pela sua lógica industrial. Assim como a obra de arte infinitamente reproduzida, o combate na guerra industrial é esvaziado de conteúdo, não aureático, despido da condição humana que o tornaria digno da narrativa. Transfigura-se em um desfilar interminável de números, uma planilha de produtividade do empreendimento militar, expressando o lucro pelo balanço do número de mortos de cada lado comparado com o de seus competidores. O heroísmo, fugidio objetivo dos que fazem da guerra seu sonho, é encontrado apenas quando roubado à fábrica de destruição que envolve a todos, máquinas e homens. Assim, para cada “ás”, pintando seus frágeis biplanos com cores berrantes, “pois um cavalheiro não se esconde de seus inimigos”,<sup>222</sup> haverá dezenas de milhares de soldados desconhecidos, desconhecendo também o próprio motivo de suas mortes nos campos de batalha. Do mesmo modo, os encontros no mar vêem as orgulhosas máquinas, ícones do progresso e da civilização que se dilacerava, baterem-se somente até o momento em que percebem a futilidade do próprio embate, pois mesmo a vitória negaria o motivo da luta. Assim, é apropriado que, por fim, a Marinha Alemã, a sua preciosa *hochseeflote*, tenha buscado em seu suicídio ritual também ela roubar seu próprio momento do heroísmo que lhe foi negado por toda a guerra depois da Batalha da Jutlândia – devido ao valor excessivo daquelas ferramentas da civilização industrial, os couraçados, que não podiam ser arriscados nem mesmo nas tarefas para as quais haviam sido construídos.

Se essa é a guerra do séc. XX, então toda ela é a mesma guerra, e é Foucault quem nos autoriza, em suas aulas para o Collège de France, a tomar a lógica do aforisma de Clausewitz e inverter a sua assertiva, fazendo da política a guerra executada por outros meios.<sup>223</sup> Se assim o fizermos, estaríamos voltando à armadilha toynbeeana? Não necessariamente, mas talvez façamos melhor em inverter outro aforisma, aquele proposto pelo próprio Toynbee, fazendo da História o motor da guerra. Assim o tempo não seria mais definido pelo conflito, mas o definiria em si, tornando-o seu resultado e não sua causa. E diríamos que sim, houve o extenso século XIX, mas que também há

---

<sup>222</sup> Frase atribuída, quase a título de lenda, ao Barão Vermelho, para justificar a sua escolha para os padrões de pintura dos aviões de sua esquadrilha, todos ricamente decorados da forma mais visível possível, incluindo é claro o seu célebre triplano vermelho.

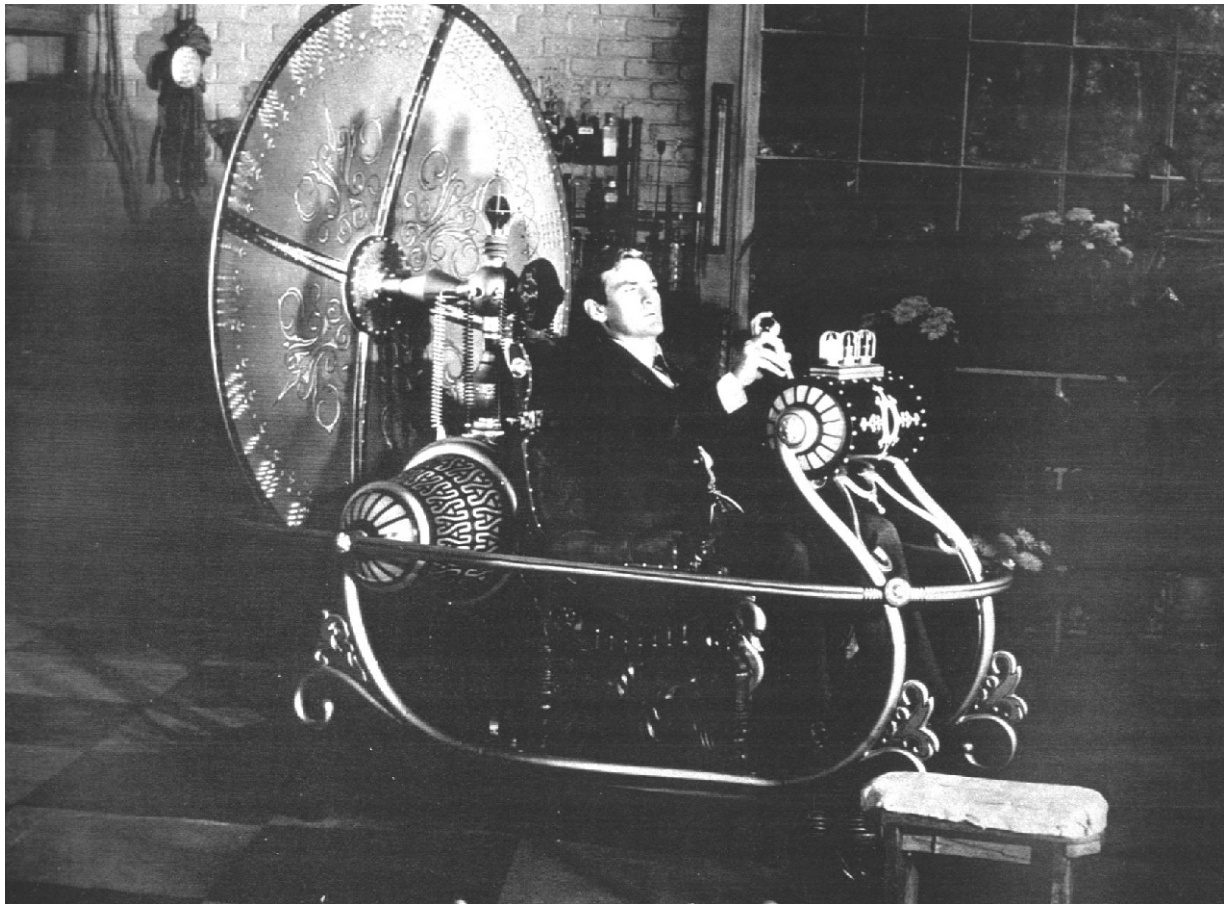
um extenso século XX, talvez o Século Americano, ou então o Século das Guerras Mundiais... e ainda está entre nós. A presença de um não inviabiliza a do outro, pois existem em temporalidades distintas, não in-misturáveis, que se apresentam a olhares com perspectivas igualmente diferenciadas, sem que a correção de uma implique em algum equívoco da outra.

Foi Deleuze quem nos descreveu a estranha relação identificável na lógica do conflito deste século das guerras mundiais. Nela, o êxtase da espera busca completar-se na embriaguez da ação, mas foi também Deleuze que nos recordou que um sádico não encontra afinidade alguma em um masoquista, pois há uma falsa complementaridade nas paixões que cada qual busca: a vítima de um e o algoz do outro não se encontram um no outro – passam ao largo, fitando-se em mútuo desinteresse, como os soldados entrincheirados viam os ases em seus aeroplanos, e vice-versa. Se houvesse essa mítica junção nos aventuramos a anunciar uma eliminação das paixões onde cada uma, por não ter seu oposto de escolha, anula-se na outra em vez de ampliar-se – uma soma de valores inteiros opostos, onde o resultado seria o zero. Esta foi a lógica de uma longa guerra, um caminho que, após abraçado, conduziu a um eterno ritual estético, pois negou a satisfação da espera assim como o prazer do movimento.

---

<sup>223</sup> FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. p. 22.

## **FICÇÕES**



Acima e ao lado:

Rod Taylor é o Viajante do Tempo, no filme de George Pal, onde a decadência inevitável da civilização industrial é substituída por uma escatologia mais ao gosto da época em que esta produção foi feita. Mas essa mudança não comprometeu o sentido da obra de H.G. Wells, pois conservou um paradigma moderno como causa para o terrível mundo dos Eloy e dos Morlock, neste caso a guerra mundial.



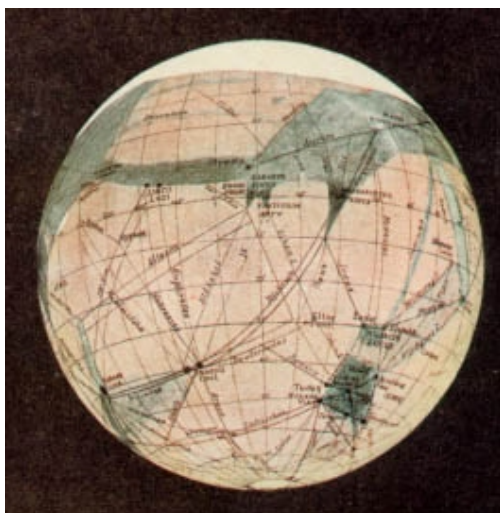


Acima:

Em sua outra investida cinematográfica no mundo de H.G. Wells, George Pal modificou a “Guerra dos Mundos” para ambientá-la em um cenário americano, assim como para incorporar os progressos da tecnologia militar durante os mais de 50 anos que separam esta versão da fonte de sua inspiração.

Abaixo:

O planeta Marte, tal como o imaginava Lowell, com os grandes canais formando uma rede que interligava inúmeras metrópoles alienígenas. Ao seu lado, um outro objeto de ficção, a Máquina de Guerra do filme de George Pal. Em ambas as imagens vemos ficção, mas a primeira guardou, por décadas, o peso da legitimação científica - o que não a impedia de ser tão irreal quanto a outra.



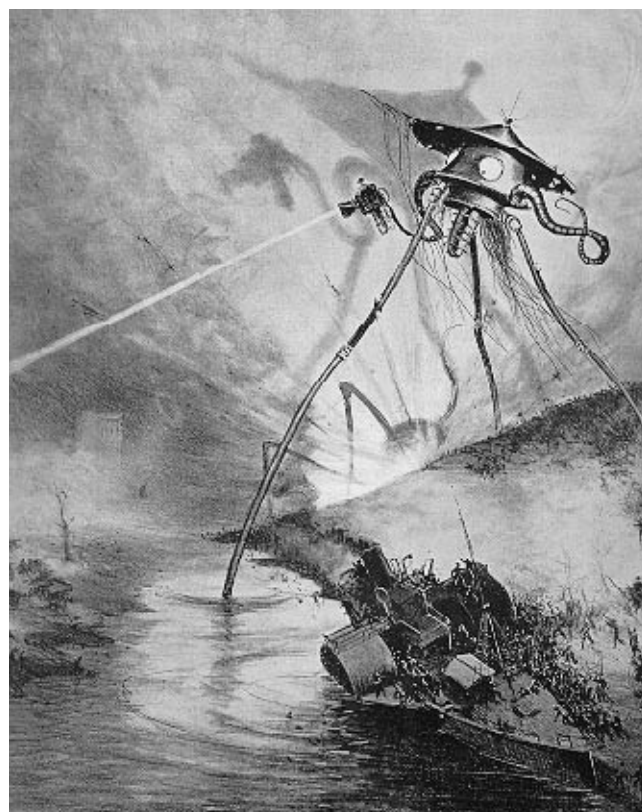


Versões do mesmo tema:

Acima, a Máquina de Guerra Marciana, tal como aparece nos encartes do musical (Ópera Rock) dos anos 70, composto pelo multi-instrumentista Jeff Wayne.

Abaixo, à direita, a mesma cena, tal como ela aparece nas ilustrações originais de “A guerra dos mundos”. Em ambas as cenas podemos ver representações da fútil corrida do “Thunderchild” - a rápida mas emblemática aparição do navio de guerra nesta obra de Wells.

Abaixo, à esquerda, outra interpretação da Máquina de Guerra, desta feita no filme de George Pal, em que ela foi atualizada para a imagem de um disco voador.

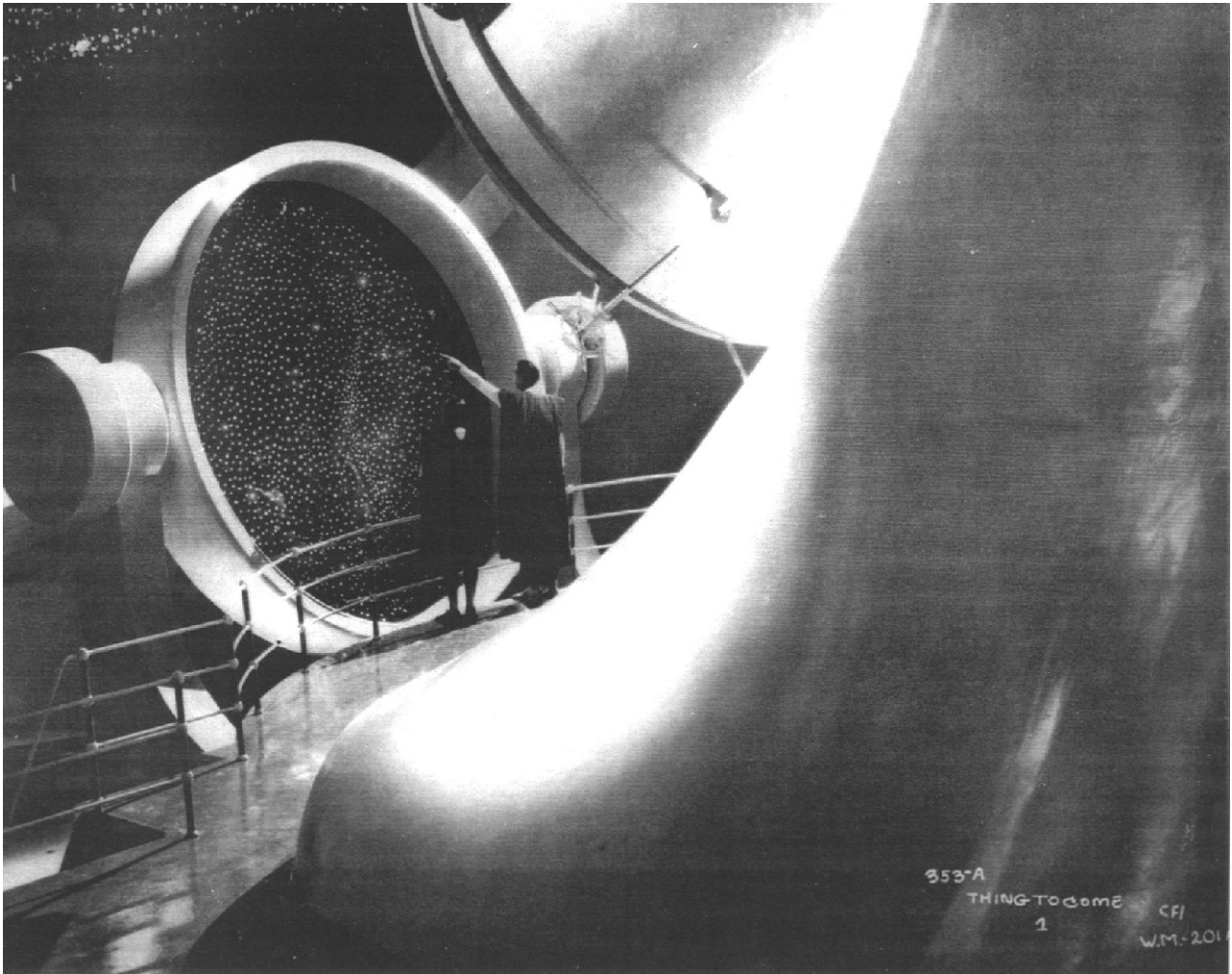






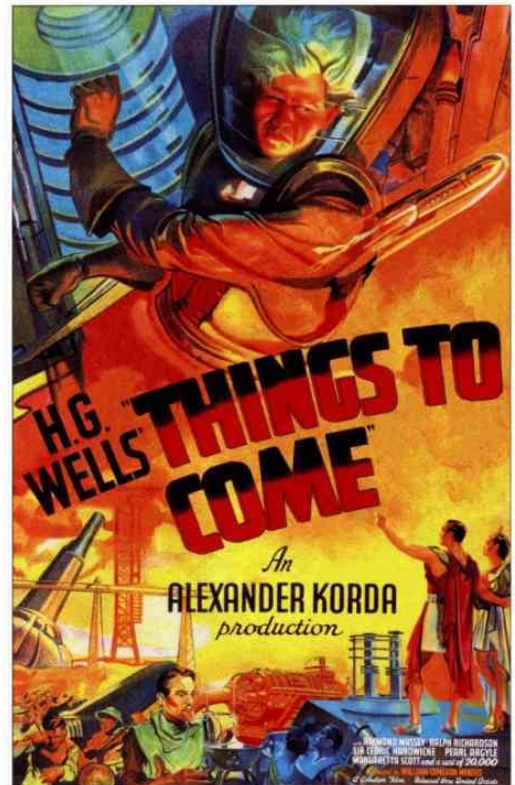
Acima:

Claude Rains como o Homem Invisível, no clássico filme de 1933, onde acompanhamos o triste destino deste que não deixa de ser um alter-ego de H.G. Wells, tal como os anônimos personagens de “A Máquina do Tempo” e da “Guerra dos Mundos”.



Acima e ao lado:

O extraordinário filme de Alexander Korda, em que este povoa de imagens uma das últimas grandes obras de H.G. Wells, “The Shape of Things to Come”, misturando uma narrativa em três tempos distintos, intercalados por períodos em que o movimento (de natureza unicamente temporal) se dá sob a forma de uma ação em que os personagens são máquinas - primeiro na guerra e depois na paz mas, em ambos os casos, sob o signo da incerteza. O personagem interpretado por Raymond Massey, John (e depois Oswald) Cabal, é o derradeiro alter-ego de Wells, vivendo aqui a aventura do enfrentamento com o pesadelo da guerra mundial e superando-o para erguer a utopia de seus sonhos. Mas o que ele alcança, por fim, não será o contentamento, e sim a continuidade de uma luta que se confunde com a da própria modernidade, refutando o passado, mas presa de uma lógica que, como princípio fundador, refuta qualquer satisfação em nome da busca do futuro.



*Hear the voice of the bard  
Who present, past, and future, sees  
Whose ears have heard the Holy Word  
That walk'd among the ancient trees*

## CONCLUSÃO

*He who sleeps he does not see  
The coming of the seasons  
The flowing of the dream  
Without a time to reason  
F.<sup>1</sup>*

Charles Baudelaire nos lembra quanto à modernidade, que esta “é o transitório, o fugidio, o contingente”, mas acrescenta: “a metade da arte, da qual a outra metade é o eterno e o imutável”. Assim, a procurada crítica que se descreve, ou é descrita, como pós-moderno (ou tardo-moderno) aparece como a consciência, talvez ainda canhestra e muitas vezes prematura, de uma experiência que teve e tem como mérito a descoberta do futuro como um destino inevitável, mas que se deixou fascinar por este destino, esquecendo-se do restante, do caminho construído no presente, mas que só pode ser experimentado quando converte-se em passado; um caminho que o conduz à esta miragem sempre renovada, promessa do fim do arco-íris que nunca pode ser atingida, pois é imaginária e move-se junto com o observador que a concebe.

Como o “anjo da História”, o remador ou navegador moderno não tem outra escolha se não a de fitar o que já foi enquanto move-se para o que não sabe, mas sua descoberta, a de que pode imaginar este destino incerto, pode ser a sua maior contribuição à experiência humana, sua particularidade histórica. A forma mesma do moderno, mas também seu maior tormento, pois este mundo que ela descobriu é um não-lugar e, portanto, não há para onde ir, a não ser o que pode imaginar como seu destino a cada remar, enquanto o espectro angelical benjaminiano nos lembra que a certeza de uma Katay imaginária nunca foi garantia contra a realidade de encontrar uma América no meio do caminho.

Assim como descreve a experiência individual como memória, como uma busca proustiana ao tempo perdido, a voz de Benjamin afirma a história como última experiência humana, mesmo em uma era que fez da busca do futuro uma obsessão. Ele nos fala de algo que podemos chamar de uma árvore da História, na qual o presente forma as raízes do passado; este não termina naquele, antes começa nele, cada momento sendo responsável por recriar o seu entendimento do que já foi e, assim sendo, erguendo para si um passado com maior ou menor possibilidade de correspondência com aquele que, um dia, já foi o

---

<sup>1</sup> “Winter Winds”, Fotheringay.

presente de seus contemporâneos. Mas o processo pelo qual estes pretéritos são construídos é inseparável de um recolher cuidadoso dos fragmentos sobreviventes daqueles outros presentes ora distantes no tempo. Ao contrário do que acontece nas fictícias histórias do futuro, o perceber próprio da História não recorre apenas à imaginação, pois não se propõe a realizar fantasia – tampouco devendo arrogar-se à pretensão de descrever a realidade. Mas a objeção de que o futuro não pode ter história, pois esta está intrinsecamente ligada ao que passou e pode ser documentado, ignora a persistência de um olhar que é nosso contemporâneo, que acompanha a humanidade talvez desde Marco Polo e sem dúvida desde Colombo, um olhar que se afirma certo do que virá, como se o fizesse com as artes da profecia. E esta, embora sempre seja menosprezada *a posteriori*, constitui na verdade um fenômeno improvavelmente acurado, o que já não é tão difícil quando os artistas que criam as visões de futuro são participantes de um processo técnico-científico que os inclui, fazendo deles inspiração, ao mesmo tempo em que inspira outros a seguirem o mesmo ofício antecipador. Através deste mecanismo, a modernidade apresenta o projeto, o *blueprint*, de um futuro que se estende diante de seu olhar desviado, repudiador do passado. Não será, por certo, idêntico a nenhum momento real, nenhum presente experimentado nos anos que virão, mas presta-se ao olhar do historiador como algo singular, um futuro-pretérito, que vale ser examinado, pois pode revelar surpresas.

Podemos nos ver diante de um mundo fechado em si mesmo, dobrando uma temporalidade sobre a outra, em conflito, preso ao campo da expectativa e não da experiência. Essa alternativa moderna, masoquista e sadiana, não reconhece prazer fora do paradigma da espera e da ação, do passado e do futuro separados pelo vazio do presente em que sonhos, como aquele do voar, se reconstituem na prática do movimento ou no aguardar do desenvolvimento. Ainda assim, há pessoas que olham para cima quando ouvem um avião passar, sem dúvida a maioria apenas incomodada, desejando encontrar a fonte do ruído que interrompeu a densa monotonia de suas ocupadas realidades. Para estes, quando muito, a máquina voadora é tão somente um lembrete do que não podem ter; eles vivem em uma história refém do presente, cativa dentro da proverbial caixa de Schrödinger,<sup>2</sup> viva e

---

<sup>2</sup> Erwin Schrödinger, físico austríaco (1887-1961), dividiu o prêmio Nobel de Física em 1933 com Paul Dirac. Foi responsável pela equação que explica matematicamente a forma como as partículas subatômicas se comportam como ondas, descrevendo movimentos potenciais – para explicar essa idéia, de que a posição de um corpo (na realidade subatômica) só é dada pela realização de seu potencial no momento de sua medição, ele concebeu a metáfora de uma “caixa” fechada, dentro da qual um gato imaginário seria

morta, passada e futura, ou melhor: paralisada entre estes dois momentos por ser incapaz de realizar o seu potencial. Mas há aqueles para os quais a imagem da máquina voadora é lembrete de outra coisa; um amanhã sonhado que parece por ela estar sendo realizado, embora distante e incompleto: são também cativos, mas aprisionados em uma realidade que não construíram, pois seus sonhos eram outros e não se dedicaram a realizar este presente imóvel em que se encontram perdidos.

No que se refere ao couraçado, a outra máquina-ícone que foi personagem deste trabalho, este foi despido em sua morte das vestes modernas, da fantasia de futuro que o decorou em sua longa existência e assumindo uma forma antípoda que já existia em sua brilhante armadura, agora pronta para ganhar ares protagonistas. Do mesmo modo, também a viagem à lua vestiu-se, na palavra de seus narradores, com as cores do passado, mas este que era um pretérito-futuro – repleto da mítica moderna do explorador que busca mundos novos e da ciência geradora de futuros tecnológicos. Do couraçado felliniano de “E la nave va” à minuciosa reconstrução do “Titanic” feita por James Cameron, é perceptível que essas grandes máquinas nunca perderam seu lugar no imaginário; permanecem ali, dormentes, à espera que algo acione seus motores e as despertem para o fascínio de novas multidões. Menos que um desprezo constituído por um século de guerras, o desgaste dessas máquinas têm razões mais sutis. A função dos grandes transatlânticos desapareceu e eles minguaram até quase a extinção – somente quando outro uso surgiu, menos simbólico do que a busca da América, é que grandes navios de passageiros voltaram a ser construídos.<sup>3</sup> Nos Navios de guerra o mesmo processo ocorreu, mas de outra forma; nunca se deixou de construir os gigantes de aço, e em uma escala sempre crescente, mas a sua função, também alterada, roubou-lhes a mística que seus antecessores possuíam.<sup>4</sup> Quando o couraçado atingiu o

---

exposto à radiação e, pela sua teoria, estaria ao mesmo tempo **vivo e morto** até o momento em que o observador realizasse um dos potenciais ao abrir a caixa.

<sup>3</sup> Eles haviam sido originalmente criados simplesmente para transportar, da Europa para a América e para as demais colônias, o excedente populacional das sobrecarregadas economias das potências do velho continente durante a sua expansão (industrial, territorial e econômica). O período áureo desses grandes transatlânticos terminou ainda nos anos 60 do Séc. XX, quando foram definitivamente superados pelo transporte aéreo em grande escala. Entretanto, eles vêm experimentando um ressurgimento, não mais como transatlânticos, mas como navios de cruzeiro, sendo construídas atualmente embarcações ainda maiores do que aquelas que um dia foram os maiores objetos móveis do mundo.

<sup>4</sup> Não se confunde o porta-aviões (navio-aeródromo no jargão militar brasileiro) com o couraçado, pois este pratica a ação (realiza a política), enquanto aquele só conduz as ferramentas desta execução. O termo em inglês para porta-aviões, *carrier* (literalmente, carregador, cargueiro), denuncia sua função única: o mero transporte dos aviões que são, esses sim, os executores contemporâneos do poder naval, e extensão da importância de seus países. Comparativamente, jamais se definiu o couraçado como um mero carregador de

momento de sua máxima expressão, a guerra ainda não havia encontrado o espaço de sua crítica – era ainda a extensão compreensível da política das nações; por sua vez, quando o porta-aviões adentrou ao palco das representações simbólicas do progresso, ele não só estava acompanhado de outras máquinas igualmente icônicas, mas também já não pôde vestir-se de embaixador incontestado da civilização – a síndrome da canhoneira “Panther” o havia alcançado. Neste momento, durante o período que se segue ao final da II Guerra Mundial, a nação que o elegeu como seu emblema de poder passava pelo período de maior expansão política e econômica da sua história, uma era de prosperidade que tornou mais conveniente explorar outras máquinas simbólicas – dos automóveis aos aparelhos eletrodomésticos.

Uma explicação econômica, portanto, daria conta dessa mudança, mas há outras que podem ser mais coerentes com a perspectiva desse trabalho, se não com o seu estilo. A sociedade americana e a sua temporalidade são novamente as condições que explicariam esse fenômeno, pois mais uma vez estamos diante de preceitos do mundo da eficiência. Este é um olhar removido do mundo da honra, do mundo em que o couraçado fora forjado para enfrentar com sua armadura brilhante e destemidamente a força do inimigo. Aqui o navio de guerra é ferramenta preciosa de um embate pragmático no qual solucionou-se o dilema apresentado pela relação custo-benefício do couraçado – tal como foi revelado na batalha da Jutlândia, onde o risco de perda dessas ferramentas tão valiosas impediu o seu emprego.<sup>5</sup> A nova arma, para esse novo tempo, é um navio que não se expõe ao inimigo, oculta-se atrás de uma frota inteira de navios menores, as *carrier task-forces*,<sup>6</sup> e lança seu poder através das suas aeronaves, cujo custo e o tempo de construção (insignificantes se comparados com os do grande navio de guerra) torna-as agentes mais facilmente

---

projéteis, uma plataforma móvel de tiro (exceto no final de sua carreira como máquina de guerra) – seu próprio nome expõe a complexidade de seu conceito, pois refere-se não à sua função mas sim à sua capacidade defensiva, dentro de um uso que é dado pelo conjunto. Esse tipo de unicidade de objetivo é encontrado, modernamente, no avião de guerra, e não no vaso que o transporta.

<sup>5</sup> Uma última evidência dessa equação, sendo assim dada a conhecer a países no outro extremo do mercado consumidor do navio de guerra, pôde ser vista na Guerra das Malvinas, quando os ingleses, ao destruírem o cruzador argentino “General Belgrano”, demonstraram a fragilidade do navio de superfície, quando esse não está devidamente escoltado por uma força tarefa de fragatas, *destroyers* e outros navios de apoio. O fim do velho cruzador da classe “Saint Louis”, último sobrevivente do ataque a Pearl Harbour, expôs aos argentinos o que esperava o seu outro navio capital, o porta-aviões “25 de Mayo”. O medo de perdê-lo foi muito maior que o de perder a guerra e, diante dessa possibilidade, eles abdicaram do uso de qualquer poder naval, abreviando assim a sua derrota.

<sup>6</sup> Expressão em inglês para “Força-Tarefa de Porta-aviões”, a forma moderna da “Linha de batalha”.

sacrificáveis. Essa mesma lógica, que elevou o porta aviões à sua posição de elite, e o avião naval à categoria de arma final da política externa das grandes nações (tornando esse navio o objeto de desejo de toda nação que aspira a ser grande) foi já posta em ação mais uma vez: quando argumentou-se que o bombardeiro estratégico nuclear, e depois os submarinos balísticos, tornavam as marinhas obsoletas. Entre outras razões, este argumento foi aplicado também pela qualidade de absoluta eficiência da arma nuclear – tão perfeita na realização daquilo para o que foi feita que se torna impossível usá-la, em mais uma demonstração do imobilismo, da mentalidade de trincheira, que ainda é plenamente viva e corrente no séc. XXI e continua a calar multidões de soldados em novas fileiras de espera, essas sob a forma de grandes cilindros de metal (bombardeiros e submarinos), em um jogo muito mais mortal que aquele do *front* da Grande Guerra de 1914-18. Então, a ferramenta, básica da sociedade industrial ainda não mecanizada, era o soldado – operário da guerra – barato e plenamente substituível pela própria mecânica do “exército de reserva” das economias industriais. Mas, precisamente por isso, por ser esse um combate entre inimigos que se enfrentavam do alto de suas similaridades, disputando os mesmos mercados, todo movimento resultante da relação de ação/espera fechava um círculo de estagnação – irresistível espectro sádico do ataque de um lado negado pelo irremovível fantasma masoquista da defesa do outro, um legítimo embate de fantasmagorias que se estende na Guerra Fria pela dinâmica da dissuasão nuclear. Somente essa virtual inutilidade, mas simbólica necessidade, da arma nuclear, manteve necessárias as outras armas e, em especial, as custosas marinhas.<sup>7</sup> Mas o debate da utilidade desses grandes navios de guerra se reacende cada vez que se demonstra a eficiência dos novos bombardeiros, tanto em seu alcance quanto em sua precisão, assim como quando se retomam as tentativas de demonstrar que o poder aéreo é, sozinho, o único fator de vitória necessário em uma guerra moderna. A rigor, o mesmo processo pode ser identificado quando vemos a discussão da necessidade de pilotos em aeronaves, que as tornam mais custosas por ter de levar em conta a sobrevivência de quem, modernamente, já está se tornando um mero passageiro. E é provável que vá mais além, até discutir a substituição inevitável e necessária (pela lógica da eficiência) da própria aeronave por uma

---

<sup>7</sup> Foi na busca de mostrar a sua inutilidade que, durante o final dos anos que se seguiram à II Guerra Mundial, os Estados Unidos envolveram-se em uma sucessão de testes nucleares no Atol de Bikini, promovendo a destruição de inúmeras frotas de navios capturados, com o propósito de determinar a capacidade de sobrevivência de uma esquadra na eventualidade de uma guerra atômica.



nova geração de mísseis inteligentes. Esta busca nos põe diante de uma possível definição de progresso: uma fictícia fronteira científica móvel, que aqui se apresenta para a execução da guerra e à qual é midiaticamente conferida a forma de uma alegoria do futuro. Mas um não se confunde com o outro, pois embora as alegorias mudem, o desfile temporal no qual elas são conduzidas continua o mesmo, ditando as cores conhecidas de um eterno outono.

Quando se aposentam os vendedores de navios de guerra eles são substituídos pelos de aviões de guerra, que prosseguem inabaláveis sob a mesma égide: a palavra-chave, guerra, não é posta em questão neste alegórico futuro onde lida-se com absolutos, com atemporalidades reais ou, mais propriamente, imaginárias – da natureza violenta do homem ao direito de propriedade das nações, e vice-versa.

Se o séc. XX será aquele que a história verá como marcado pela experiência do socialismo soviético, então os canhões do couraçado “Potemkin” ou, mais apropriadamente, do cruzador “Aurora”, serão os seus arautos. Mas eles ecoam menos uma nova era que as esperanças, logo frustradas, de uma era antiga, de um Dezenove ou de um Vinte mais recuado. Este último, iniciado na explosão que destruiu o “Maine”, pode muito bem ser o Século Americano, mas tampouco anunciaria uma nova era, por si só, apenas o que poderia ser descrito como uma troca de guarda, demorada, plena de momentos ritualizados como o afundamento da “Esquadra de Alto Mar”, mas não mais capaz de inaugurar algo incontestavelmente novo.

Nessa modernidade estagnada, tardo-modernidade, o futuro é assunto, não prática. Objeto de uma dialética masoquista que se encontra com uma análise sádica, a mesma em que os aviões, representantes vistosos do movimento, passavam céleres sobre as cabeças entrincheiradas, à espera do mesmo. Desse confronto uma soma zero, um movimento sem deslocamento, uma ação sem resultado... estagnação. Em ambos uma incompletude, uma metade à qual falta a outra. Mas não sob a forma pela qual se tenta completá-las, como discutiu Deleuze, mesclando sadismo e masoquismo, cunhando uma híbrida realidade, à qual continuariam a fazer falta os elementos de cada metade que tivessem de ser deixados de lado para construir o novo mosaico. No lugar dessa mistura onde preto e branco desaparecem para dar lugar ao cinza... a psicodelia onde as cores se encontram caleidoscópicas, todas presentes, a nenhuma negada sua identidade. Nem Jerusalém

Terrestre, com sua monótona unidade de certezas e virtudes, nem o caldeirão indistinto de uma Babilônia.

Assim, o que teríamos do Século das guerras mundiais? Talvez seja a hora de inverter também a equação temporal em que estivemos trabalhando: fazer o que começa com a guerra terminar com um sonho. Qualquer que seja a viagem dos anos sessenta do séc. XX, a lisérgica experiência da psicodelia ou a tecnológica jornada para a Lua, ela começou invariavelmente com uma guerra, seja essa a Guerra Fria ou a do Vietnã. Ambas partem de um conflito para derivarem em sonhos cuja ligação com a realidade deseja terminar no momento mesmo de seu início. São manifestações que negam suas origens e, assim como insistem os apologistas do projeto Apolo em minimizar a importância da Guerra Fria como elemento mantenedor do espírito que o animou (mesmo que a reconheçam como sua iniciadora) também o conflito do Vietnã é, mais ainda, negado como prática mesma do devaneio psicodélico – uma formulação negativa essencial do seu processo criativo, tal como a sociedade da qual é empreitada, e que será igualmente negada pelo paradigma da contra-cultura.

A imaginação, a possibilidade, que floresceram na modernidade para transfigurar-se de paixão poética em obrigação burocrática, com a necessária perda de seus sentidos e conversão em promessas vazias, não se resgatam sem que o “anjo” benjaminiano busque uma feição para si fora da tradição mítica que o gerou, como a todos os outros anjos.

Outro instante de modernidade é chamado para informar o locus desta alternativa, e nos fala do outro lado do abismo representado por uma morte imaginária, mas vívida na memória dos que a conheceram. É o relato de um personagem agonizante, em cujo delírio vai visitar a “origem dos séculos” e encontrar quem vai cobrar-lhe sem cerimônia o empréstimo de vida que um dia lhe concedera. Para ele, para esse Brás Cubas de que nos fala Machado de Assis, ela aparece como o Anjo da Morte, a Natureza... ou Pandora, porque é guardiã de todos os bens e todos os males, assim como da esperança. E modernamente nos revela, da segurança de seu refúgio na origem das eras, que “Não importa ao tempo o minuto que passa, mas o minuto que vem. O minuto que vem é forte, jucundo, supõe trazer em si a eternidade, e traz a morte, e parece com o outro, mas o tempo subsiste”.<sup>8</sup> Já não é da sua morte apenas que ela lhe fala e, para demonstrá-lo, ou apenas

---

<sup>8</sup> ASSIS, Machado de. **Memórias póstumas de Brás Cubas**. Rio de Janeiro: Abril, 1971. p. 25.

para atormentar o delirante personagem, ela vai convertê-lo, em nosso benefício, em um Viajante do Tempo, e nos conceder o privilégio de acompanhá-lo...

Contemplei (...) uma redução dos séculos, e um desfilar de todos eles, as raças todas, todas as paixões, o tumulto dos impérios, a guerra dos apetites e dos ódios, a destruição recíproca dos seres e das coisas. (...) A história do homem e da terra tinha assim uma intensidade que lhe não podiam dar nem a imaginação nem a ciência, porque a ciência é mais lenta e a imaginação mais vaga, enquanto o que eu ali via era a condensação viva de todos os tempos (...) cada século trazia a sua porção de sombra e de luz, de apatia e combate, de verdade e de erro, e o seu cortejo de sistemas, de idéias novas, de novas ilusões; em cada um deles rebentavam as verduras de uma primavera, e amareleciam depois, para remoçar mais tarde. (...) fazia-se a história e a civilização, e o homem, nu e desarmado, armava-se e vestia-se, construía o tugúrio e o palácio, a rude aldeia e Tebas de cem portas, criava a ciência, que perscruta, e a arte que enleva, fazia-se orador, mecânico, filósofo, corria a face do globo, descia ao ventre da terra, subia à esfera das nuvens, colaborando assim na obra misteriosa com que entretinha a necessidade da vida e a melancolia do desamparo. Meu olhar, enfiado e distraído, viu chegar o século presente, e **atrás** [grifo meu] os futuros. Aquele vinha ágil, destro, vibrante, cheio de si, um pouco difuso, audaz, sabedor, mas ao cabo tão miserável como os primeiros, e assim passou e assim passaram os outros, com a mesma rapidez e igual monotonia. Redobrei de atenção; fitei a vista; ia enfim ver o último – o último! Mas então já a rapidez da marcha era tal, que escapava a toda compreensão; ao pé dela um relâmpago seria um século.<sup>9</sup>

O espetáculo que esse novo olhar desvela é o de um tempo que só oculta seus extremos, deixando abertos ao olhar todo o campo que eles circunscrevem.

Assim, como o terráqueo e o marciano de Bradbury, esse modo de ver permite que se encontrem o historiador e o escritor de ficção científica: cada qual vivendo em um mundo enquanto fita as fantasmagorias do passado que não foi ou do futuro que não será. Ambos perscrutando paisagens inexistentes, pois assim como o futuro é uma miragem que sempre será só parcialmente realizada (ou não), da mesma forma o passado, que foi por instantes real (quando presente), logo se torna miragem indistinguível na distância, imagem que será só parcialmente narrada (ou não). Toda descrição do passado, por mais abrangente, deixa de lado infinitos mundos, realidades que esquivam ao olhar daquele que busca os registros; e mais realidades ainda se escondem que, afortunadamente ou não, jamais chegaram a ser registradas. Assim, pode-se dizer, ainda que com algum cuidado, que o passado não houve: não terá havido senão descrições que lhe conferem um caráter atomizado, gerando uma miríade de pretéritos que se confundem nos registros assim como as cenas se misturam na amálgama da memória. Do mesmo modo são, também, miragens os sonhos de futuro da tecnofilia e, juntas, são estas as duas metades da arte a que se referia Baudelaire: o olhar que busca o futuro e o que se detém sobre o passado; a ação determinada e a espera paciente; a análise sádica e a dialética masoquista – a vanguarda e a

---

<sup>9</sup> Ibid., p. 25-27.

tradição que formam juntas a arte e sem as quais o que se realiza é menos que arte, transformado em discurso cristalizado de infinita monotonia ou em crítica esvaziada.

São também as metades díspares, mas inseparáveis, da realidade: o sonho de futuro e a História. Para a Paris de Benjamin, capital do terrível séc. XX, a alternativa da *Swingin' London*, a Londres dos anos sessenta, onde as manchetes que anunciavam a “nova Era Elisabetana” falavam não de uma volta ao passado, mas de uma percepção do tempo como uma encruzilhada em movimento constante, um permanente passado/futuro onde o porvir imaginado da Odisséia Espacial de 2001 podia coabitar com o pretérito sonhado do Senhor dos Anéis. Somente nesse momento, nessa década de 60 do séc. XX, que o astronauta Eugene Cernan<sup>10</sup> declarou “arrancada do século XXI” e talvez de ainda mais distante – somente então foi possível realizar um sonho de Júlio Verne, fazendo assim algo com inconfundível forma e aparência de futuro, por intermédio dos sonhos de um passado já, então, em vias de se tornar secular. Neste contexto, os astronautas, a despeito das ilusões geradas na esteira da Guerra Fria, desejaram fazer-se novos navegadores em uma renascida Era do Descobrimento, inauguradores de um amanhã anunciado, mas que acabou jamais voltando a ser visto. Parafraseando Benjamin, chamaríamos aquela década (de guerra e música, realidade e ficção), de último instante de futuro em uma modernidade estagnada, cujos atributos se revelaram meras alegorias do novo.

E assim esse trabalho termina onde começou, a viagem conduzindo, por fim, ao seu ponto de partida – pois a alegoria do movimento não se confunde com o mesmo, e isso é apropriado, fazendo como o viajante do tempo, como a Alice que correu para não sair do lugar, pois encontramos em nossa viagem ao passado uma paisagem em ruínas dos seus futuros anunciados, negados, trocados por simulacros travestidos de si mesmos – meras mercadorias.

A tarefa da “criação do futuro”, a “história do amanhã” tentada por H.G. Wells foi, no processo que culminou neste texto, o objeto da imaginação, possível àqueles que não viram perdida para si a memória, a identidade poética que lhes foi construída pela experiência de um viver que é um mover-se para o futuro às nossas costas, aberto à

---

<sup>10</sup> Astronauta, foi tripulante, em 69, da Apollo X, que sobrevoou a Lua e testou eficientemente os aparatos de vôo do L.E.M., assim como as técnicas de acoplagem com a nave mãe. Em dezembro de 72, ele foi o comandante da missão Apollo XVII, e acabou sendo, para o seu confesso desapontamento, o último ser humano a pisar na superfície da Lua, no vale de Taurus-Littrow.

imaginação, onde não nos cumpre preencher vazios com o vazio adicional dos aprimoramentos técnicos, mas descobrir novos instantes para a própria experiência.

O olhar que converte a obsessão do futuro com a criação do futuro e a destruição do passado com a sua transformação, pede uma metáfora diferente daquela oferecida pela angústia do olhar benjaminiano, herdeiro que é não só do temperamento do seu autor, mas também de seus pressupostos mito-poéticos eivados de um pessimismo. Seu “anjo da História” fita à sua frente a infinidade de ruínas acumulando-se à distância, passados outrora presentes, enquanto se adianta cegamente no tempo em direção do desconhecido, mas ele complementa-se, como as duas naturezas da civilização clássica (grega e romana) com outra figura emblemática, a de um deus que preside os inícios e os fins, árbitro da passagem do tempo, cujo nome celebra o nascer das novas eras e o eterno passar das que as sucederam... Janus, o bifronte.

Sem correspondente em nenhuma outra mitologia, Janus é representado como um uma face barbada e outra imberbe, às vezes como homem e mulher, mas sempre com dois rostos, cada qual fitando uma das metades do tempo.<sup>11</sup> Como aquele que abre, é Janus Patulcis, como aquele que fecha, Janus Clusis; como protetor das escolhas, Janus Agonius, como protetor dos nascimentos, Janus Consivius; finalmente, é o Matutinus Pater - o Pai da Manhã. E, nas tradições mais antigas, como a “Carmina Saliaria” de Numa Pompílio, ele é apontado como o Criador, o Deus Supremo – é desta época que data o seu templo em Roma, cujas portas eram sempre abertas durante a guerra e fechadas durante os tempos de paz. Seu olhar não está transfixado no terror de um movimento linear, no permanente abandonar sem esperanças. A História que ele descreve é outra, pois que vê ambos os lados, que acolhe ambas as dimensões: fragmento e possibilidade, passado e futuro. Ele é a figura no centro do tempo, no presente que é imóvel na definição, mas móvel na experiência, pois estende-se para o passado e para o futuro, até onde a história e a imaginação podem alcançar.

Assim, voltando-se em busca dos fragmentos do passado é possível ainda encontrar pertinências, saídas ao pessimismo da perda, ao beco sem saída da modernidade sem

---

<sup>11</sup> As origens do nome Janus (ou Jano) são incertas: Cícero o liga à raiz do verbo *ire* (em Roma, os caminhos públicos chamavam-se *jani*); outros apontam seu nome como uma corruptela de *dianus* (brilhar, em relação à luz do dia); ou de *ianua* (porta, pois é o deus que abre e fecha as portas, vigia as entradas e as saídas); já Ovídio o identificava com o Caos dos gregos.

limites, que se desfaz do peso do passado para acelerar a sua fuga em direção da miragem do futuro.

William Blake nos convida a ver o Universo em um grão de areia, se assim for, a História talvez possa ser vista em um floco de neve, cujo centro é o ponto nodal, foco janusiano que abarca o tempo em todas as direções... que abraça o devaneio, o transitório, o fugidio e contingente, a metade baudelairiana da arte, mas que não abandona a outra metade anunciada pelo poeta, um olhar que também fita a única experiência possível à percepção móvel do homem no tempo... uma consciência poética da História.

*Floating in the endless blue  
My seed of doubt I leave to you*

## TIPOLOGIA DAS FONTES

### 1. PERIÓDICOS

- Diário da Tarde (1889/1930)
- A Republica (1889/1930)
- O Fanal (1912-1913)
- A Eshinge (1888-1900)
- O Sapo (1898)
- Palladiun (1909)
- A Vida Literária (1909)
- A Estrella (1889/1930)
- Almanach do Paraná (1896/1929)
- Revista Moderna (1916)

### 2. PUBLICAÇÕES DO PERÍODO

MARTINS, Romário. História do Paraná. Curitiba: Guaira, s/d.

\_\_\_\_\_. Quantos somos e quem somos. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1941.

\_\_\_\_\_. O Paraná: antigo e moderno. Curitiba: Typologia da Livraria Econômica, 1900.

### 3. ACERVOS

- Documentação Paranaense B.P.P.
- Casa da Memória.
- Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.
- Museu Paranaense.
- Arquivo Público.

### 4. ARTIGOS DOS PERÍODOS PESQUISADOS

CUBA. **A Republica**. Curitiba, 05 de jan. 1898, p.1.

CONSUMOU-SE. **A Republica**. Curitiba, 23 de jan. 1898, p.1.

ESTADO de sitio. **A Republica**. Curitiba, 01 de fev. 1898, p.1.

MAIS SITIO. **A Republica**. Curitiba, 02 de fev. 1898, p.1.

HAVE desmoronar **A Republica**. Curitiba, 29 de jan. 1898, p.1.



EUPHEMISMO engraçado. **A Republica**. Curitiba, 20 de jan. 1898, p.1.

MAIS navios vendidos!! **A Republica**. Curitiba, 23 de mar. 1898, p.1.

É delírio?!... **A Republica**. Curitiba, 04 de fev. 1898, p.1.

NO “Andrada”. **A Republica**. Curitiba, 07 de abr. 1898, p.1.

QUESTÃO cubana. **A Republica**. Curitiba, 04 de fev. 1898, p.1.

NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 31 de mar. 1898, p.1.

BLOQUEIO. **A Republica**. Curitiba, 24 de abr. 1898, p.1.

A AMERICA para os americanos. **A Republica**. Curitiba, 26 de abr. 1898, p.1.

ESTADOS-Unidos e Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 30 de abr. 1898, p.1.

ESTADOS-Unidos e America. **A Republica**. Curitiba, 01 de mai. 1898, p.1.

TELEGRAMMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de mai. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 08 de mai. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 19 de mai. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 21 de mai. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 22 de mai. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 05 de jun. 1898, p.1.

OS ESTADOS-Unidos e a Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 01 de abr. 1898, p.1.

NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 20 de abr. 1898, p.1.

NOTÍCIAS diversas. **A Republica**. Curitiba, 19 de abr. 1898, p.1.

HESPAHHA e Estados-Unidos. **A Republica**. Curitiba, 23 de abr. 1898, p.1.

ESTADOS-Unidos e a Hespanha. **A Republica**. Curitiba, 28 de abr. 1898, p.1.

TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 13 de mai. 1898, p.1.

TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de mai. 1898, p.1.

TELEGRAMAS. **A Republica**. Curitiba, 05 de jun. 1898, p.1.

GUERRA hispano-americana. **A Republica**. Curitiba, 05 de jun. 1898, p.1.

REVOLUÇÃO na Rússia. **Diario Da Tarde**, Curitiba, 31 out. 1905. p.2.

MARINHA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 25 mar. 1904. p.1.

REVOLTA. **A Republica**, Curitiba, 11 nov. 1905. p.1.

CANHONEIRA «Panther». **Diario da Tarde**, Curitiba, 28 nov. 1905. p.2.

CANHONEIRA «Patria» arribada a Florianopolis. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 19 nov. 1905. p. 1.

BENJAMIN Constant. **Diario da Tarde**, Curitiba, 19 ago. 1905. p.2.

EIS-ME aqui, são e salvo. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 out. 1905. p.1.

CANHONEIRA «Panther». **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 nov. 1905. p.2.

GERMANIA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 nov. 1905. p.1.

ALLEMÃES nos estados do sul do Brazil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04-07 nov. 1905, p.1.

CANHONEIRA «Panther». **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 nov. 1905. p.1-2.

CARTAS da marinha. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 nov. 1905. p.1.

PARTIDA da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 05 dez. 1905. p. 1.

DESACATO ao Brazil. **Jornal do Comercio**, Rio de Janeiro, 07 dez. 1905. p.1.

DESACATO ao Brazil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 de dez. 1905. p.2.

CASO «Panther», inqueritos e providências, discurso na câmara. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 08 dez. 1905. p.1.

INCIDENTE em Itajahy. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 dez. 1905. p.1.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 09 dez. 1905. p.1.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 10 dez. 1905. p.1.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 11 dez. 1905. p.1.

«PANTHER». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 12 dez. 1905. p.1.

CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 13 dez. 1905. p.1.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 14 dez. 1905. p.1.

MOVIMENTO da esquadra. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 14 dez. 1905. p.2.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 15 dez. 1905. p.1.

CASO «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 16 dez. 1905. p.1.

COURAÇADOS brasileiros. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 08 dez. 1905. p. 3.

«PANTHER» e o Monroeismo . **Diario da Tarde**, Rio de Janeiro, 12 dez. 1905. p.1.

CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 17 dez. 1905. p. 1.

CASO da «Panther». **O Paiz**, Rio de Janeiro, 20 dez. 1905. p.1.

«PANTHER». **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 dez. 1905. p.2.

«PANTHER» e a Republica. **Diario da Tarde**, Curitiba, 21 dez. 1905. p.1.

«DIARIO» e a «Panther». **A Republica**, Curitiba, 22 dez. 1905. p.1.

REPAROS.... **Diario da Tarde**, Curitiba, 21 dez. 1905. p. 1.

SANTOS Dumont. **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 jan. 1906. p.2.

UM NOVO Canudos? **Diario da Tarde**, Curitiba, 25 set. 1912, p.1.

A LENDA fanática. **Diario da Tarde**, Curitiba, 10 out. 1914. p.2.

SUCESSOS de Taquarassú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 06 jan. 1914. p.1.

OS SERTANEJOS em armas são revoltados, fanaticos ou instrumentos? **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 jan. 1914. p.1.

RODIN. **Diario da Tarde**, Curitiba, 07 jan. 1914. p.1.

UMA campanha ingrata. **Diario da Tarde**, Curitiba, 16 jan. 1914. p.1.

O APELO levantado pelo “Diario da Tarde” encontra écho em Santa Catharina. **Diario da Tarde**, Curitiba, 15 jan. 1914, p.1.

A IDÉIA do “Diario da Tarde” triumpha em toda a linha. **Diario da Tarde**, Curitiba, 16 jan. 1914, p.1.

O “CORREIO DA MANHÃ” ataca as autoridades militares. **Diario da Tarde**, Curitiba, 24 jan. 1914, p. 1.

OS SUCESSOS de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 28 jan. 1914, p.4.

O ASSALTO ao reducto de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 fev. 1914, p.1.

A HECATOMBE de Taquarussú. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 fev. 1914, p.1.

CIVILIZAÇÃO á bala. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de fev. 1914, p.1.

A HECATOMBE. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 fev. 1914, p.1.

A GRAVISSIMA situação que o paiz atravessa. **Diario da Tarde**, Curitiba, 18 fev. 1914, p.1.

A SANGUEIRA no Ceará. **Diario da Tarde**, Curitiba, 26 fev. 1914, p.1.

O TIMES pronuncia-se sobre o caso do Ceará atacando o governo brasileiro. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 mar. 1914, p. 4.

HORA angustiosa. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 mar. 1914, p.1.

A BURLA do sítio. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 mar. 1914, p.1.

O ALMIRANTE Huet Bacellar é preso e recolhido a bordo do “Carlos Gomes”. **Diario da Tarde**, Curitiba, 03 jan. 1914. P.5.

PÃO de Assucar. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 jan. 1914, p.1.

CIRCULAM boatos de revolução. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 jan. 1914, p.1.

O ANIVERSARIO do “Kaiser”Guilherme. **Diario da Tarde**, Curitiba, 27 jan. 1914.

A ESQUADRA alleman visitará o Brazil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 jan. 1914.

A ESQUADRA allemã. **O paiz**, Rio de Janeiro, 15 fev. 1914, p.2.

BAILES. **O Paiz**. Rio de Janeiro, 19 fev. 1914, p.4.

A GRECIA comprará um couraçado chileno? **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 jan. 1914, p.5

NA ALLEMANHA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 5 mar. 1914, p.1.

NA ALEMANHA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 7 mar. 1914, p.1.

GUERRA entre Mexico e Estados Unidos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 24 de abr. 1914, p.2.

O MEXICO prepara desesperada resistencia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 29 de abr. 1914, p.5.

OS ACONTECIMENTOS no Mexico. **Diario da Tarde**, Curitiba, 15 de mai. 1914, p.4.

O GOVERNO brasileiro vae enviar um couraçado par a as águas do Mexico. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 de mai. 1914, p.4.

NOTAS e factos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 09 mar. 1914, p.5.

O AVIADOR paulista Cicero Marques fará vôos este mez em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 mar. 1914, p.4.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 17 de mar. 1914, p.1.

AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 de mar. 1914, p.1.

CICERO deve chegar hoje. **Diario da Tarde**, Curitiba, 27 de mar. 1914, p.1.

AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 30 de mar. 1914, p.4.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 de mar. 1914, p.6.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 de mar. 1914, p.6.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 2 de abr. 1914, p.1.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 2 de abr. 1914, p.1.

CHRONICA da semana. **Diario da Tarde**, Curitiba, 4 de abr. 1914, p.1.

AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 6 de abr. 1914, p.3.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 8 de abr. 1914, p.3

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 de abr. 1914, p.3

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 de abr. 1914, p.1.

A AVIAÇÃO em Coritiba. **Diario da Tarde**, Curitiba, 22 de abr. 1914, p.3.

OFFERECIMENTO de Cicero Marques para voar em Caraguatá. **Diario da Tarde**, Curitiba, 11 de mai. 1914, p.4.

A AVIAÇÃO no Brasil. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 de abr. 1914, p.3.

A CONFLAGRAÇÃO europea. **Diario da Tarde**, Curitiba, 15 de set. 1914, p.1.

NOTÍCIAS da guerra. **Diario da Tarde**, Curitiba, 20 de out. 1914, p.2.

A CONFLAGRAÇÃO europeia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 30 de set. 1914, p.1.

OS BANDOLEIROS. **Diario da Tarde**, Curitiba, 02 de out. 1914, p.1.

PELA cidade. **Diario da Tarde**, Curitiba, 19 de nov. 1914, p.1.

SECÇÃO especial. **Diario da Tarde**, Curitiba, 28 de set. 1914, p.1.

CONFLAGRAÇÃO europeia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de out. 1914, p.2.

O CRUZADOR “Zenta” seu fim heroico. **Diario da Tarde**, Curitiba, 31 de out. 1914, p.1.

A HEROICA acção do Endem. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de nov. 1914, p.2.

IMPORTANTE comunicado inglez. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 de nov. 1914, p.2.

O CONDE de Zeppelin projecta um raid de dirigiveis á Inglaterra. **Diario da Tarde**, Curitiba, 9 de out. 1914, p.2.

OS ALLEMÃES pretendem atacar Londres com uma flotilha de aeroplanos. **Diario da Tarde**, Curitiba, 12 de out. 1914, p.2.

RENDIÇÃO da Antuerpia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 14 de out. 1914, p.2.

O ANIVERSARIO do rei Alberto. **Diario da Tarde**, Curitiba, 8 de abr. 1915, p.1.

A ALLEMANHA invadirá a Inglaterra pelo ar. **Diario da Tarde**, Curitiba, 13 de jan. 1915, p.2.

O SINISTRO do “Luzitania”. **Diario da Tarde**, Curitiba, 10 de mai. 1915, p.5.

A TRAGEDIA do sertão. **Diario da Tarde**, Curitiba, 02 de mar. 1915, p.1.

DARIOLLI, Ernesto. **A primeira manifestação da Aviação Militar no Brasil**. Revista do Aero Club Brasileiro, Rio de Janeiro : 1915.

DESASTRE de aviação – o corpo do tenente Kirk. **Diario da Tarde**, Curitiba, 02 de mar. 1915, p.2.

O MINISTRO da guerra manda suspender o serviço de aviação no Contestado. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 de mar. 1915, p.3.

A PROMOÇÃO do tenente Kirk. **Diario da Tarde**, Curitiba, 04 de mar. 1915, p.3.

AIRMEN'S bombs as cause of war. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

WHY there is a war. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

MR. ASQUITH'S statement. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

THE KING and his navy. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

CALM and united home. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

ROARS of cheers for the king. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

BRITAIN comandeers warships. **Dayly Mirror**, Londres, 4 de ago. 1914, p.1.

GREATEST naval battle in history in North Sea, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916, p.1.

BRITISH pursue of foe fleet, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916, p.1.

ADMIRAL Sir John Jellicoe's estimate of german losses in Jutland flight, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916, p.1.

GERMANS day and night fight, **Dayly Mirror**, Londres, 3 de jun. 1916, p.1.

A GRANDE batalha naval nas costas da Jutlandia, ganha pella esquadra allemã. **Diario da Tarde**, Curitiba, 3 de jun. 1916, p.2.

PORMENORES sobre a batalha naval de Jutlandia. **Diario da Tarde**, Curitiba, 4 de jun. 1916, p.3.

A GUERRA, **Diario da Tarde**, Curitiba, 9 de jun. 1916, p.2.

A GUERRA. **Diario da Tarde**, Curitiba, 10 de jun. 1916, p.3.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

### 1. LIVROS

- ALDRIN, B. e BARNS, J. **Encounter with Tiber**, New York, Warner Books, 1996.
- ARMHEIN, Rudolf. **Visual thinking**. Berkeley: University of California Press, 1969.
- ASSIS, Machado de. **Memórias póstumas de Brás Cubas**. Rio de Janeiro: Abril, 1971.
- BARROS, Henrique L. **Santos Dumont, o homem vôa!** Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.
- BATAILLE, Georges. **O erotismo**. Porto Alegre: LPM, 1987.
- BENJAMIN, Walter. **A obra de arte na época de suas formas de reprodução**, In: OS PENSADORES. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- \_\_\_\_\_. **A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica**. In: OBRAS ESCOLHIDAS vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- \_\_\_\_\_. **A modernidade**. In: OBRAS ESCOLHIDAS. vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- \_\_\_\_\_. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Sobre o conceito da história**. In: OBRAS ESCOLHIDAS vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.
- BLOCH, Marc. **Os reis taumaturgos**. São Paulo: Cia. das letras, 1983.
- BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna**. São Paulo: Edusp, 1994.
- BRADBURY, Ray. **The martian Chronicles**. Boston: Avon Books, 1997.
- BURKE, James. **Conexions**. Boston: Little Brown & Co., 1995.
- CARVALHO, José Murilo. **A formação das almas**. São Paulo: Cia. das letras, 1990.
- CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.



- CHESNEAUX, Jean. **Una lectura política de Julio Verne**. Madrid: Siglo Veintiuno, 1973.
- DELEUZE, Giles. **Apresentação de Sacher-Masoch**. Rio de Janeiro: Taurus, 1983.
- DE LA BRETONNE, Restif. **Anti-Justine**. Porto Alegre: LPM, 1991.
- DUMONT, Alberto Santos. **Os meus balões**. Brasília: Fundação Rondon, 1986.
- \_\_\_\_\_. **O que eu vi**, o que nós veremos. São Paulo: Hedra, 2000.
- FOOT HARDMAN, Francisco. **O trem fantasma**. São Paulo: Cia. das Letras; 1991.
- FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- GALBRAITH, J. K. **A era da incerteza**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1982.
- GIANNATTASIO, Gabriel. **Sade**, um anjo negro da modernidade. Curitiba, 1998. Tese (Doutorado em História) - Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná.).
- GONDIM, Neide. **A invenção da amazônia**. São Paulo: Marco Zero, 1994.
- \_\_\_\_\_. **Symbolic images**. London: Phanton, 1978.
- \_\_\_\_\_. **Arte e ilusão**. São Paulo: Martins Fontes, 1986.
- \_\_\_\_\_. **La image y el ojo**. Madrid: Alianza, 1991.
- HAWKING, Stephen. **O universo numa casca de noz**. São Paulo: Mandarin, 2001.
- HOBBSAWM, E. J. **A era dos impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- \_\_\_\_\_. **A era dos extremos: o breve século xx, 1914-1991**. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- JOFFILY, José. **O Caso Panther**. Rio De Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. São Paulo: Cia. das letras, 1993.
- \_\_\_\_\_. **The first world war**. New York: Random House, 1999.
- LANGER, Johnni. **As cidades imaginárias do Brasil**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura; Xerox do Brasil, 1997.
- LONDON, Charles. **Jutland 1916**. Londres: Osprey Publishing, 2000.

- MARINETTI, F.T.. Fundação e manifesto do futurismo; in: BERNARDINI, Aurora F. (org.). **O futurismo italiano**. São Paulo: Perspectiva, 1980.
- MARTINS, Alte. Hélio Leôncio. **A revolta dos marinheiros**. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1988.
- MOONEY, Michael. **Zeppelin**. São Paulo: Melhoramentos, 1973.
- MURILO DE CARVALHO, José. **A formação das almas**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- MUSA, João Luiz et alli. **Santos Dumont: eu naveguei pelo ar**. Rio de Janeiro: Nova fronteira, 2001.
- PANOFSKY, Ermin. **Estudos de iconologia**. Lisboa: Imprensa Universitária / Estampa, 1986.
- PEIXOTO, Demerval. **Campanha do Contestado**. Curitiba: Clichepar, 1995.
- PEIXOTO, Nelson B. **América: Imagens**. São Paulo: Cia das letras: Videofilmes: 1989.
- POE, Edgar A. **A balela do balão**, In: POESIA E PROSA. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s/d.
- \_\_\_\_\_. **A aventura sem par de um certo Hans Pfaal**, In: POESIA E PROSA. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s/d.
- SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu estático na metrópole**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.
- SKINNER, Quentin et alli. **As ciências humanas e os seus grandes pensadores**. Lisboa, Don Quixote 1992.
- SONTAG, Susan. **Sob o signo de Saturno**. São Paulo: LPM, 1986.
- SUBIRATS, Eduardo. **Da vanguarda ao pós-modernismo**. São Paulo: Nobel, 1991.
- THOMÉ, Nilson. **A aviação militar no Contestado**. Caçador: Imprensa Universal, 1985/86, p. 46.
- TOCQUEVILLE, Alexis. **A democracia na América**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1969.
- TUCHMAN, Barbara. W. **A torre do orgulho**. Lisboa: Editorial Ibis, 1969.
- \_\_\_\_\_. **A prática da História**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

- UDET, Ernest. **Minha vida meus vôos**. São Paulo: Flamboyant, 1967
- VERNE, Júlio. **Robur o conquistador**. Rio de Janeiro: Fase, 1982.
- \_\_\_\_\_. **O senhor do mundo**. Rio de Janeiro: Fase, 1982.
- \_\_\_\_\_. **A ilha misteriosa**. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. **Da Terra à Lua**. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. **Ao redor da Lua**. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. **Cinco semanas em um balão**. São Paulo: Círculo do Livro, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Paris no século XX**. São Paulo: Ed. Ática, 1995.
- VIERNE, Simone. **A ciência e o imaginário**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.
- VIRÍLIO, Paul. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.
- \_\_\_\_\_. **Guerra e cinema**. São Paulo: Página Aberta, 1993.
- \_\_\_\_\_. **Guerra pura, a militarização do cotidiano**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- VIRILIO, Paul e LOTRINGER, S. **Guerra pura**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- WEINHARDT, Marilene. **Mesmos crimes, outros discursos**, Curitiba: Editora da UFPR, 2000.
- WELLS, H.G. **The time machine**. New York: Ace Books, 1988.
- \_\_\_\_\_. **História Universal**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, [196?].
- \_\_\_\_\_. **The war of the worlds**. London: Bantan, 1988.
- \_\_\_\_\_. **Os dias do cometa**. São Paulo: Círculo do Livro, [197?].
- \_\_\_\_\_. **The invisible man**. New York: Tor, 1992.
- WINTERS, Nancy. **O homem voa! A vida de Santos Dumont, o conquistador do ar**. São Paulo: DBA, 2000. p.130.

## 2. ARTIGOS

- ALLEN, Thomas B. **Remember the Maine?** In: NATIONAL GEOGRAPHIC, vol. 193, no. 2, 1998.

- BARROS, Henrique Lima. **O ultraleve de Santos Dumont.** In: CIÊNCIA HOJE, São Paulo: SBPC, v. 11, nº 23, 1986.
- CHARTIER, Roger. **O mundo como representação.** In: ESTUDOS AVANÇADOS, Lisboa: Difel, s/d.
- CHAUVIN, Danielle. O sábio, a máquina e o poeta romântico. In: VIERNE, S. et alli. **A ciência e o imaginário.** Brasília: Ed. Universidade de Brasília. 1994.
- DARIOLLI, Ernesto. **A primeira manifestação da aviação militar no Brasil.** in: Revista do Aero Club Brasileiro, Rio de Janeiro, ed. de Agosto de 1915.
- GRECCO, Dante et alli. **Santôs, o gênio que seduziu Paris.** In: GLOBO CIÊNCIA. Rio de Janeiro: Ed. Globo, v. 6, nº 63, 1996.
- KIRK, Ricardo João. **O estado da aviação no Brasil.** in: A Noite, Rio de Janeiro, ed. de 20/11/1913.
- MARTINS, Alte. Hélio L. A esquadra de 1910, seus problemas e benefícios. **Revista do Clube Naval.** Rio de Janeiro, ano 106, n. 297. p.18-26, 1995.
- PRESTON, Anthony; MAJOR, John. **Send a gunboat.** London : Longmans, Green and Co., 1967.)
- SEVCENKO, Nicolau. **Virílio estuda as linguagens pós-industriais.** In: O ESTADO DE SÃO PAULO, 31/07/1993.
- \_\_\_\_\_. **Perfis urbanos terríveis em Edgar Alan Poe.** In: REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA, São Paulo. 8/9 (5): 69/83, set. / 1985 - abr. 198.
- VELLOZO, Dario. O seculo XX. **A Esphinge,** Curitiba, 18 jan. 1900. p.1-4.
- VIERNE, Simone. Ligações tempestuosas: a ciência e a literatura. In: **A ciência e o imaginário.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

### 3. MANUAIS TÉCNICOS

- BURT, R. A. e TROTTER, W. P. **Battleships of the Grand Fleet;** a pictorial review of the Royal Navy's capital ships in World War One. London: Arms & Armour Press, 1982.
- COURAÇADOS E CRUZADORES, São Paulo: Nova Cultural, v.1, 1986.
- DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

- GRANDES EXPLORADORES de todos os tempos. Lisboa: Reader's Digest, 1980.)
- GALUPPINI, Gino. **Warships of the world**. New York: Military Press, 1986.
- HAWLS, Duncan. **Los buques y el mar** : Revision Cronologica. Madrid : Centropress, 1978.)
- HOUGH, Richard. **A history of fighting ships**. London: Octopus Books, 1975.
- HOUGH, Richard. **The big battleships or the curious career of HMS "Agincourt"**. Londres: Michar Joseph Edit., 1966.
- HUMBLE, Richard. **A marinha alemã**, a esquadra de alto mar. Rio de Janeiro : Renes; 1974.
- \_\_\_\_\_. **A marinha do Japão**. Rio de Janeiro : Renes; 1975.
- JORDAN, John. **Couraçados e cruzadores**. São Paulo : Nova Cultural ; 1986.
- JORDAN, John. **A marinha dos EUA**. São Paulo : Nova Cultural ; 1986, vols. 1 e 2.
- JANE, Fred T. **Jane's all the World's fighting ships 1898**; a reprint of the first annual issue of. New York: Arco Publishing Company, 1969.
- LONDON, Charles. **Jutland 1916**. Oxford: Osprey Publishing, 2000.
- McMINNIES, W. G.. **Practical Flying**; a complete course of flying instruction. London: Temple Press, 1918.
- MOORE, John E., **Warships of the Royal Navy**\_ London: Jane's Publishers, 1979.
- \_\_\_\_\_. **Encyclopedia of the world's warships**\_ London: Salamander books, 1978.
- PRESTON, Anthony. **Encouraçados**. São Paulo: Livro Técnico, 1983.
- RIMELL, Ray. **WWI warplanes**. Berkhamsted: Albatros productions, 1992.
- VAN WYNGARDEN. **Von Richthofen's flying circus**. Berkhamsted: Albatros productions, 1995.
- VON RICHTHOFEN. Manfred. **The red air fighter**. Londres: Greenhill books, 1999.
- WANDERLEY, Nelson. **A história da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Ed. do Ministério da Aeronáutica, 1964.

WARSHIPS OF THE FIRST WORLD WAR. London: Phoebus, 1973.

WOODMAN, Harry. Prince "Potemkin" of Taurida. In : **Military Modelling**. London, vol. 3, n. 5, 1973. p. 306-311.

#### 4. VÍDEOS

AIRSHIPS. Karin Leuthy. Network USA, 1995. 2 videocassetes (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

BAITING the bear. Direção de Michael Stewart. Londres: Brook Associates Prod.: Dist. BBC/A&E Network, 1996. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

CENTURY of Flight. Direção de Jonathan Martin. Londres: Nugus/Martin Production, 1997. 24 Videocassetes (50 min.): som., color.; VHS PAL-M.

CUBA, águas de destino. Jacques Y. Cousteau. Cousteau society inc. & Turner-Warner Bros. International, 1986. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

DREAMS of flight. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color.; VHS PAL-M.

FOUR years of thunder. John Honey. Network USA, 1996. 3 videocassetes (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

FRONTIERS of flight. John Honey. Discovery Productions & Network Projects, 1992. 10 videocassetes (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

FUTURE wings. John Honey. Discovery Productions & Network Projects, 1998. 8 videocassetes (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

GREAT ships. Leo Fulkerson. History Channel & Perpetual Motion Films, 1997. 16 videocassetes (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

H.G. WELLS, Time traveller. Londres: A & E, 1995. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

THE SUPERLINERS, twilight of na era. Nicholas Noxon. National Geographic & WQED Pittsburg, 1980. 1 videocassete (60 min.): son., color.; VHS PAL-M.

SKYBOUND. Leo van der Goot. European Media Suport & Leo v.d. Goot, 1992. 12 videocassetes (25 min.): son., color.; VHS PAL-M.

TITANIC, anatomy of a disaster. Steve Burns. Discovery communications, 1997. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS PAL-M.

THE HINDENBURG. Don Cambou. History Channel & Greystone, 1996. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS PAL-M.

ULTIMATE BALOONING. Alex Hearle. The Learning Channel & Pioneer Productions, 1999. 1 videocassete (45 min.): son., color.; VHS PAL-M.

## 5. FILMES

E LA nave va. Direção de Federico Fellini. Roma: Gaumont Films, Radiotelevisione Italiana & Vides Produzione, 1983. 1 cassete (128 min.): son., cor; VHS NTSC.

THE INVISIBLE man. Direção de James Whale. Los Angeles: Carl Laemmle Jr. prod., Universal Pictures dist., 1933. 1 cassete (71 min.): son., p & b; VHS NTSC.

THE TIME machine. Direção de George Pal. Los Angeles: George Pal prod., Metro Goldwin Mayer dist., 1960. 1 cassete (103 min.): son., cor; VHS PAL-M.

THE WAR of the worlds. Direção de Byron Harkin. Los Angeles: George Pal prod., Paramount Pictures dist., 1957. 1 cassete (85 min.): son., cor; VHS NTSC.

THINGS to come. Direção de William C. Menzies. Londres: Alexander Korda: London Film Production, 1936. 1 cassete (90 min.): son., p & b; VHS NTSC.

## 6. PÁGINAS DA REDE

AISHIPS. Disponível em <<http://spot.colorado.edu/~dziadeck/airship.html>> Acessado em 31 mar. 1998- .

ASTRONAUTICS HISTORY. Documents in the History of Space. Disponível em <<http://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/astronautics.html>> Acessado em 18 mar. 1998- .

DICTIONARY OF AMERICAN NAVAL FIGHTING SHIPS ONLINE. Disponível em <<http://www.hazegray.org/danfs/>> Acessado em 04 abr. 2000.

GERMAN NAVAL HISTORY. Disponível em <<http://www.german-navy.de/>> Acessado em 12 jun. 1999- .

MILITARY NAVAL TECHNOLOGY. Disponível em <<http://hera.mni.fh-giessen.de/~hg6339/index.htm>> Acessado em 14 jun. 1999- .

HAZE GRAY – NAVAL HISTORY AND PHOTOGRAPHY. Disponível em <<http://www.hazegray.org/>> Acessado em 28 out. 2001- .

NAVSOURCE NAVAL HISTORY – Photo Archive Main Index. Disponível em <<http://www.navsourc.org/archives/home.html>> Acessado em 13 jun. 1999- .

ONLINE LITERATURE LIBRARY - Herbert George Wells. Disponível em <<http://www.literature.org/authors/wells-herbert-george/>> Acessado em 28 abr. 2000- .

THE SPACE FRONTIER FOUNDATION. Disponível em <<http://www.space-frontier.org>> Acessado em 11 jan. 2000.

THE MARS SOCIETY. Disponível em <<http://www.marsociety.org>> Acessado em 20 fev. 2000.

THE MARS PROJECT. Disponível em <<http://www.marsproject.com>> Acessado em 14 de mar. 2000.

THE V-2 ROCKET. Disponível em <<http://www.v2rocket.com/>> Acessado em 20 out. 2000.

THE WORLD WAR ONE NAVAL COMBAT SITE. Disponível em <<http://www.geocities.com/darrenmilford/>> Acessado em 13 jun. 1999- .

\* A produção visual representada pelas pinturas que dividem as seções desta obra são da artista plástica Eloísa Azevedo.