

Páginas da Loucura

Pages of Madness

Páginas de la Locura



2º Ten QCOARQ Rodrigo Moura Visoni
 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Biblioteca,
 Rio de Janeiro, RJ
 rmvisoni@yahoo.com.br

RESUMO

Este artigo é uma crítica ao livro “*Wings of Madness*”, de Paul Hoffman (2003), que é uma biografia de Alberto Santos-Dumont, publicada no Brasil sob o título de “Asas da Loucura”. A partir da consulta da documentação histórica original, pôde-se constatar que, longe de primar pela exatidão das informações, a obra está repleta de erros e afirmações infundadas, fatos distorcidos e episódios claramente fantasiados.

Palavras-chave: Alberto Santos-Dumont. Paul Hoffman. Biografia. Erros.

ABSTRACT

This article is a critical review about the book “*Wings of Madness*”, by Paul Hoffman (2003), a biography of Alberto Santos-Dumont, published in Brazil under the title “Asas da Loucura”. By consulting the original historical documents, it was found that, far from excelling at information accuracy, the work contains a plenty of errors and unsubstantiated statements, distorted facts, and clearly imaginary episodes.

Keywords: Alberto Santos-Dumont. Paul Hoffman. Biography. Errors.

RESUMEN

Este artículo es una crítica al libro “*Wings of Madness*”, de Paul Hoffman (2003), que es una biografía de Alberto Santos-Dumont, publicada en Brasil con el título de “Asas da Loucura”. A partir de la consulta de la documentación histórica original, se puede constatar que, lejos de primar por la exactitud de las informaciones, la obra está llena de errores y afirmaciones sin fundamentos, hechos distorsionados y episodios claramente fantaseados.

Palabras-clave: Alberto Santos-Dumont. Paul Hoffman. Biografía. Errores.

Recebido / Received / Recibido
 12/03/10

Revisado / Revised / Revisado
 05/10/10

Aceito / Accepted / Acepto
 29/10/10

INTRODUÇÃO

Desde 2000, vem ocorrendo uma verdadeira renovação nos estudos da vida e da obra de Alberto Santos-Dumont, o aeronauta brasileiro que, no começo do século vinte, ganhou fama internacional devido às suas prodigiosas façanhas aéreas em balões, dirigíveis e aviões.

A aproximação dos centenários de invenção de importantes máquinas voadoras criadas por Santos-Dumont (o dirigível em 1901, o avião em 1906 e o ultraleve em 1907) estimulou a publicação de muitos livros referentes ao inventor. Infelizmente, a maioria desses volumes é oriunda de autores amadores, que se aventuraram a investigar um tema com o qual não possuíam qualquer familiaridade. Seria imprescindível a esses biógrafos um longo período de pesquisas e de intenso autoaprendizado até que eles adquirissem domínio do assunto e se tornassem aptos a produzir trabalhos de relevância e qualidade.

O que se verificou, contudo, é que os livros escritos decorrem de pesquisas prematuras e imediatistas, isto é, realizadas pouco tempo antes das datas comemorativas. Da pressa para publicação resultaram trabalhos fracos, permeados de erros e quase sem novidades. Assim, conquanto se haja notado uma renovação nos estudos relativos ao aviador brasileiro, não houve propriamente uma revolução. Algumas das obras disponíveis no mercado podem bem ser consideradas “oportunistas”, ou seja, obras que, embora não amparadas numa pesquisa madura, são lançadas com vistas a aproveitar uma época propícia para vendas e conquistar um público não especializado, interessado em conhecer melhor a figura de Santos-Dumont, um dos mais queridos personagens da História do Brasil.

É o caso da biografia “*Wings of Madness*”, do estadunidense Paul Hoffman, publicada no Brasil, em 2004, pela editora Objetiva, com o título de “Asas da Loucura”. O próprio Hoffman admite neste livro, no capítulo “Origens e Agradecimentos” (p. 287):

Como a maior parte das pessoas nos Estados Unidos, eu nunca tinha ouvido falar de Santos-Dumont antes de começar este projeto. Em 1996, meu amigo Matt Freedman voltou de uma viagem ao Brasil. Matt sabia que eu estava procurando um assunto para o meu próximo livro e me sugeriu Santos-Dumont.

Quando do lançamento pela Objetiva, a biografia contou com um esquema de divulgação tão eficiente que logo se tornou uma das mais vendidas do mercado literário nacional. Constituinte desse esquema de divulgação é a própria contracapa do livro, na qual se lê:

Pela primeira vez, o premiado jornalista americano Paul Hoffman narra a verdadeira e extraordinária

história da vida do aviador brasileiro Alberto Santos-Dumont e dos primórdios da aviação. Fruto de abrangente pesquisa, “Asas da loucura” explora em minúcias, sem mitificação, os aspectos pessoais da vida do aviador e os detalhes de sua personalidade controversa. De suas páginas emerge o retrato sincero de um homem que contribuiu de forma única para a conquista dos céus para a humanidade. (HOFFMAN, 2004).

Estimulado por essa premissa, o presente autor resolveu comprar o livro. À medida que avançava na leitura, ficava cada vez mais chocado com o que encontrava: o livro contém tamanho número de erros nas descrições históricas apresentadas, e tantas afirmações infundadas, que apenas uma pequena parte dos absurdos percebidos poderá ser comentada aqui.

1 BARTOLOMEU LOURENÇO DE GUSMÃO

Boa parte do capítulo 1 do livro é gasta na coletânea de uma série de anedotas relativas aos primórdios da aerostação, sem qualquer compromisso com a verdade histórica. A única menção feita a Bartolomeu Lourenço de Gusmão, o padre brasileiro inventor do balão a ar quente em 1709, é desprovida do menor acerto: “em 1709, o aeronauta brasileiro Lourenço de Gusmão, conhecido como o padre voador, foi condenado à morte pela Inquisição sob acusação de feitiçaria.” (HOFFMAN, 2004, p. 34).

Essa única frase está repleta de erros. Gusmão nunca foi um aeronauta e, tampouco, condenado à morte pela Inquisição. Ele só veio a morrer em 1724, na Espanha. Hoffman lembra que o sacerdote ficou conhecido pela alcunha pejorativa de “o padre voador”, mas não diz que no Brasil e em Portugal ele é reconhecido como o “Pai da Aerostação”. Não é feita, aliás, qualquer referência à participação de Gusmão na invenção dos balões. Um excelente livro sobre Bartolomeu de Gusmão é “A Vida e as Obras de Bartolomeu Lourenço de Gusmão”, de Divaldo Gaspar de Freitas, publicado pela SEDAI, em 1967.

2 OS IRMÃOS MONTGOLFIER

Referindo-se à (re)invenção dos balões na França, no ano de 1782, pelos irmãos Montgolfier, Joseph e Etienne, Hoffman se limita a repetir as frivolidades que encontrou em algumas obras de divulgação:

Os irmãos Montgolfier construíram um grande invólucro em forma de pera, de papel e seda, com uma abertura na base para ser inflado com a fumaça de palha queimada. Um relato dizia que a inspiração viera quando Joseph jogou despropositadamente uma embalagem cônica de papel de pão doce na lareira e

surpreso a viu subir na chaminé sem queimar. Outra história a atribuía ao ver a camisola de sua mulher levitar depois que ela a colocara diante do forno para secar. (HOFFMAN, 2004, p. 21).

São histórias charmosas, por certo, mas inteiramente falsas. Bons historiadores da aeronáutica já se dedicaram a pesquisar com rigor a trajetória dos irmãos Montgolfier e muito desvendaram. Um deles foi o francês Joseph Lecornu, autor de “*La Navigation Aérienne: histoire documentaire et anédotique*” (“A navegação aérea: história documental e anedótica”), publicado em 1903 pela Vuibert & Nony, sediada em Paris.

No livro, Lecornu preocupou-se justamente em separar fato de ficção, anedota de realidade. Para isso, ele se familiarizou tanto com fontes secundárias (trabalhos de outros pesquisadores), quanto primárias (documentos originais, como cartas, relatórios, estampas, patentes, fotografias, etc.). Trata-se de um trabalho amplamente documentado, resultante de uma pesquisa metódica e séria, que foi constantemente revisada e atualizada ao longo do tempo.

Em 1913, o livro já estava na sexta edição e, embora seja uma obra bastante antiga, continua a ser referência na história da aeronáutica. Tanto que, em 2003, o livro mereceu ser editado em inglês pela Intaglio Press, sob o título “*Navigating the Air: a documentary and anecdotal history*”, em tradução de Henry C. Dentloff.

Em 2004, Régnald Fortier, curador do Museu de Aviação do Canadá, utilizou a obra para escrever dois importantes livros sobre balões: “*The Balloon Era*” (“A Era dos Balões”) e “*Au Temps de Ballons*” (“No Tempo dos Balões”).

Como os Montgolfier reinventaram o balão? Lecornu conta, no capítulo “*L’invention des Aérostats*” (“A Invenção dos Aeróstatos”), que os irmãos observavam com frequência, nos seus passeios, a formação e a ascensão das nuvens e costumavam meditar acerca da suspensão, no ar, dessas massas gigantescas.

Esse, de fato, parece ter sido o ponto de partida dos estudos aerostáticos deles. A evidência disso é um documento datado de 23 de dezembro de 1783, “*Rapport Fait à l’Académie des Sciences sur la Machine Aérostatique de MM. de Montgolfier*”, por Le Roy, Tillet, Brisson, Cadet, Lavoisier, Bossut, de Condorcet et Desmarets (“Relatório feito à Academia de Ciências sobre a Máquina Aerostática dos Montgolfier”, por Le Roy, Tillet, Brisson, Cadet, Lavoisier, Bossut, de Condorcet e Desmarets”), da lavra de notáveis físicos da época.

Nesse documento oficial, pode-se ler:

Parece que a questão sob a qual eles [os Montgolfier] vislumbraram este grande problema, de elevar os corpos no ar, foi aquela das nuvens, essas grandes massas d’água, que por causas que nós ainda não

podemos esclarecer, chegam a se elevar e flutuar nos ares a alturas consideráveis.

Querendo imitar fielmente as condições naturais do fenômeno, os Montgolfier tentaram encerrar vapor d’água num invólucro leve e resistente, mas o vapor depressa se condensava e o tecido voltava a cair murcho. Inspirados pela visão da fumaça que se elevava das chaminés francesas, tentaram também, sem melhor êxito, encarcerar, num invólucro de pano, o fumo produzido pela combustão da lenha. O saco chegava a inflar, mas não subia e logo caía por terra.

A situação mudaria com o aparecimento, na França, da tradução da série de estudos do químico inglês Joseph Priestley, intitulados “*Experiments and Observations on Different Kinds of Air*” (“Experimentos e Observações Quanto às Diferentes Espécies de Ar”). Nesses trabalhos, que começaram a ser publicados em 1774 e tiveram influência decisiva no desenvolvimento da química, Priestley dava a conhecer muitos gases novos, expondo, em linhas gerais, as propriedades de cada um.

Joseph leu esses estudos em Montpellier, onde então se achava. De volta a Annonay, refletia quanto às descobertas do cientista inglês, quando ao subir a encosta de Serriere – disse ele no seu Discurso à Academia de Lião – ocorreu-lhe utilizar o mais leve gás mencionado, o “ar inflamável”, hoje conhecido como “hidrogênio”, para navegar na atmosfera. Logo que chegou a casa, ele comunicou a ideia ao seu irmão, que a recebeu com entusiasmo.

O invólucro de papel de que se serviram, porém, era poroso e não retinha o gás. Após ensaiarem outros gases, lembraram-se de que a eletricidade poderia concorrer também para a subida do aparelho, visto pensarem ser a principal causa da ascensão e equilíbrio das nuvens. Por isso se empenharam em compor um gás com propriedades elétricas e, nesse intuito, queimaram juntamente palha úmida e lã, pensando que o conseguiriam pela mistura de um vapor de características alcalinas com outro que as não tivesse. Verificaram então que a mistura gasosa resultante, se presa num saco de papel, acarretaria a subida do saco com rapidez.

Experiências posteriores os fizeram perceber que apenas o ar quente provocava a subida do aparelho. No mês de novembro de 1782, em Avinhão, eles prepararam um paralelepípedo de seda, de cerca de 2m³, deixando uma das faces aberta. Colocando o estranho objeto sobre o fluxo de ar quente produzido pelo fogo, viram, com alegria, o paralelepípedo inflar e subir. Assim renasceu a aerostática!

Outros autores, antes de Lecornu, já haviam apresentado versões similares – tais como Gaston Tissandier, em “*Histoire de Mes Ascensions*” (“História de Minhas Ascensões”), publicado em Paris pela Maurice

Dreyfus, em 1878, e Guillaume Louis Figuiet, em “*Exposition et Histoire des Principales Découvertes Scientifiques Modernes*” (“Exposição e História das Principais Descobertas Científicas Modernas”), impresso em 1854 pela Langlois & Leclerc, também em Paris.

Apesar da existência de bons estudos antigos como esses, Hoffman optou por não ter trabalho de pesquisa e escolheu uma versão popular dos fatos, mais simples e fácil de contar. As histórias ingênuas narradas, contudo, além de não estarem de acordo com o que os melhores historiadores da aeronáutica afirmam, nada contribuem para a compreensão do processo inventivo. A evolução da ciência não se dá por acaso, é um trabalho coletivo, gradual, e não individual ou instantâneo.

3 FAZER-SE HOMEM

Um vício constante e nada ético de Paul Hoffman é transcrever frases de Santos-Dumont extraídas de livros, entrevistas ou artigos, descontextualizando-as e reinterpretando-as de modo a “demonstrar” as suas teorias a qualquer custo. E, como se sabe, toda narrativa que não apresenta os pensamentos de alguém de forma fiel é tendenciosa e parcial.

Em “Asas da Loucura”, Hoffman trabalha com a hipótese de que Santos-Dumont era homossexual. Um dos argumentos de que esse autor se utiliza diz respeito a um trecho de uma conversa entre o pai de Santos-Dumont, Henrique, que se encontrava doente, e o filho, pouco antes da morte daquele:

Henrique sabia que estava à morte e teve uma longa conversa com Alberto sobre seu futuro. Ele percebera como o filho mais novo fora feliz na Cidade Luz e, para tristeza de sua esposa, insistiu que ele voltasse sozinho para Paris, a despeito de preveni-lo ambiguamente que “era o lugar mais perigoso para um rapaz”. Disse-lhe que não precisaria se preocupar em ganhar dinheiro para viver e adiantou-lhe sua herança de meio milhão de dólares. Despediu-se com o desafio: “vamos ver se você se faz um homem” – duras palavras que refletiam sua preocupação com o desinteresse do filho pelo sexo oposto. (HOFFMAN, 2004, p. 36-37).

Examinando-se a fonte e o contexto dessa conversa, percebe-se que Hoffman omitiu intencionalmente trechos essenciais que fornecem o real sentido da expressão utilizada “fazer-se homem”. A fonte é o livro “O Que Eu Vi, O Que Nós Veremos”, de 1918, escrito pelo próprio Santos-Dumont, no qual se encontram na íntegra as palavras ditas por Henrique, lembradas com carinho pelo inventor:

Tenho ainda alguns anos de vida; vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se você se faz um homem; prefiro que não se faça doutor; em Paris, com o auxílio dos nossos primos, você procurará um especialista em física, química,

mecânica, eletricidade etc., estude essas matérias e não se esqueça que o futuro do mundo está na mecânica. Você não precisa pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessário para viver [...]. (DUMONT, 2002, p. 21).

Conhecendo-se os trechos que foram omitidos por Hoffman, é fácil deduzir que “fazer-se homem”, para o pai de Santos-Dumont, significava tornar-se uma pessoa importante, digna e respeitada na sociedade – pouco tinha a ver com o conceito de masculinidade. Tanto que uma expressão semelhante, utilizada por um francês que, em 12 de julho de 1901, presenciou um dos voos de Santos-Dumont em balão dirigível, foi reproduzida pelo inventor neste mesmo livro: “no dia seguinte, em um artigo de fundo, *monsieur* Jaurés disse que ‘até então tinha visto procurando dirigir os balões a sombra dos homens’, hoje viu ‘um homem’.” (DUMONT, 2002, p. 43). Aparelmente, Jaurés impingiu à palavra “homem” um sentido próximo ao de alguém tenaz, corajoso e impetuoso, tamanha a perseverança demonstrada por Santos-Dumont em resolver o problema da dirigibilidade aérea. Novamente, o termo pouco tem a ver com virilidade, mas sim com coragem, idealismo e dedicação.

4 A EXPERIÊNCIA DO TRICICLO

Alguns biógrafos costumam enfeitar certos episódios da vida do biografado acrescentando detalhes que são não só desconhecidos como claramente fantasiados. Acabam por escrever uma biografia romanceada, na qual fica difícil ao leitor leigo discernir o que é verdade de fantasia. E é exatamente isso o que “Asas da Loucura” é: um misto de ficção e realidade (mais ficção que realidade).

Um episódio claramente distorcido por Hoffman é a experiência realizada por Santos-Dumont, em 1898, com um triciclo suspenso numa árvore, quando ele se preparava para iniciar voos em balões motorizados:

Decidiu testar o novo motor e levou o triciclo ao *Bois de Bologne* à noite, quando o parque estava vazio. Contratara dois operários robustos para encontrá-lo lá, munidos de cordas resistentes, e recompensou-os generosamente para que não contassem a experiência noturna. Escolheu uma grande árvore com um galho bem grosso logo acima de sua cabeça. Os homens jogaram as cordas por cima do galho e as amarraram com firmeza nas extremidades do triciclo. Santos-Dumont subiu no veículo e pediu que o levantassem a alguns centímetros do chão. Pôs o motor em movimento e observou suas vibrações suspenso no ar; eram muito menos perceptíveis que na terra, onde havia um elemento de atrito. Ficou exultante com o teste, pediu mais uma vez segredo aos homens e esgueirou-se do parque antes que fosse preso por violar o regulamento. (HOFFMAN, 2004, p. 53-54).

São conhecidos três relatos deste episódio, todos do próprio Santos-Dumont: um é o artigo “*The Sensations and*

Emotions of Aerial Navigation” (“As Sensações e Emoções da Navegação Aérea”), publicado em janeiro de 1904, no periódico inglês “*The Pall Mall Magazine*”; outro consta do livro “Os Meus Balões”, publicado originalmente na França, também em 1904; e o último está no livro “O Que Eu Vi, O Que Nós Veremos”, de 1918. O relato original de Santos-Dumont, publicado no “*The Pall Mall Magazine*”, possui claras diferenças da versão apresentada por Hoffman:

[...] peguei meu triciclo, tal como estava após eu haver deixado a corrida Paris-Amsterdã e, acompanhado por um homem competente, levei-o para um local isolado do *Bois de Bologne*. Lá, na floresta, escolhi uma árvore grande de galhos baixos, em dois dos quais suspendemos com três cordas o triciclo motorizado. Quando havíamos estabilizado bem a suspensão, meu companheiro me ajudou a subir e a me sentar no selim do triciclo. Fiquei como em um balanço. [...] Dei a partida no motor. Não senti nenhuma vibração em particular; e eu não estava certamente sendo chacoalhado. Aumentei a velocidade – e senti *menos* vibração! [...] Foi o meu primeiro triunfo no ar! (DUMONT, 1904, p. 16).

Portanto, conforme Santos-Dumont, foi apenas um homem que o auxiliou na experiência, e não “dois operários robustos”, como no dizer de Hoffman. Esse homem o acompanhou na ida ao bosque, e não simplesmente o encontrou num local combinado. Tampouco houve pagamento para garantir segredo da experiência.

5 UM ALMOÇO NAS ALTURAS

Há vários outros detalhes fantasiosos acrescentados por Hoffman às memórias de Santos-Dumont, que afastam cada vez mais o livro de um “retrato sincero de um homem que contribuiu de forma única para a conquista dos céus pela humanidade”, conforme os dizeres da contracapa. Outra dessas fantasias foi percebida por Alexandre Medeiros, autor do interessante “Santos-Dumont e a Física do Cotidiano”. Assim Hoffman descreveu um almoço realizado por Santos-Dumont com o seu instrutor Aléxis Machuron, durante um voo de balão:

Eles perceberam que voavam já há uma hora ao ouvir os sinos das igrejas tocando o *ângelus* ao meio-dia. Santos-Dumont, para quem cada refeição era uma ocasião especial, declarou que estava na hora de almoçar. Machuron franziu o cenho – ele não planejava descer tão cedo. Mas Santos-Dumont também não pensava em voltar. Com um olhar malicioso, abriu sua mala e retirou um suntuoso almoço: ovos cozidos, rosbife, frango, queijos variados, fruta, sorvete derretido e doces. Para deleite de Machuron, também abriu uma garrafa de champanhe, que lhes pareceu especialmente efervescente em razão da reduzida pressão atmosférica naquela altitude. Santos-Dumont

apanhou duas taças de cristal. Ao fazer um brinde ao seu anfitrião, comentou que jamais fizera refeições em cenário tão esplêndido. [...] Nenhuma refeição estava completa para Santos-Dumont sem um cálice de licor e o delicioso café brasileiro que ele carregava numa garrafa térmica. (MEDEIROS, 2006, p. 43).

Eis agora a excelente análise de Alexandre Medeiros dessa descrição:

Hoffman afirma que Santos-Dumont teria completado aquela bela refeição nas alturas com um cálice de licor e com uma xícara de um delicioso café brasileiro que ele carregava em sua garrafa térmica. Hoffman nada acrescenta a respeito desta tal deliciosa xícara de café que na verdade não consta da narrativa original de Santos-Dumont. Isto nos parece um tanto esquisito e pode, além disso, induzir a um erro de interpretação física. A julgar-se pelo paladar tradicional daqueles que apreciam um bom café, ele deve ser servido bem quente. Apenas desta maneira os seus aromas mais penetrantes conseguem impressionar as papilas gustativas. Deduzimos, portanto, da narrativa de Hoffman, que se o suposto café, de fato, tinha parecido delicioso é porque ele ainda estava bastante quente ao ser servido. Algo, porém, parece intrigante nesta narrativa. Se o champanhe parecia bem mais efervescente que o normal isso é um claro sinal de que a pressão atmosférica reinante naquele local e momento era bastante reduzida. Se isso é um fato, como parece ser, a pressão interna na garrafa térmica era bem maior que a pressão ambiente. Em tais circunstâncias o efeito de abrir a mesma seria o de tomar um banho de café quente e jamais do café escorrer tranquilamente como na superfície da Terra. Mesmo que Santos-Dumont abrisse lentamente a garrafa térmica para impedir o rápido espalhamento do café, isso apenas aumentaria a velocidade do fluxo devido ao princípio de Bernoulli. Mantida a diferença de pressão constante, qualquer estreitamento implicaria um aumento na velocidade da vazão. Por outro lado ainda, mesmo descontado o possível banho de café, qualquer líquido quente àquela temperatura ambiente descrita anteriormente sofreria um rápido esfriamento. Em qualquer caso, o sabor do café seria claramente comprometido. Diante destas circunstâncias somos tentados a acreditar que Paul Hoffman romanceou exageradamente as memórias de Santos-Dumont sobre os fatos ocorridos e não se deu conta, ao fazê-lo, de que ao menos parte dos acontecimentos descritos por ele apresentava-se assim, de um modo fisicamente inverossímil. (MEDEIROS, 2006, p. 44-45).

Outras considerações ainda podem ser feitas à narrativa de Hoffman. O escritor estadunidense afirma que Machuron não sabia que Santos-Dumont levava uma refeição em sua mala, mas na descrição desse episódio feita pelo aeronauta brasileiro em “*Os Meus Balões*”, há a seguinte frase: “havíamos levado uma refeição substancial: ovos duros, vitela e frango frios, queijo, gelo, frutos, doces, champanha, café e licor.” (DUMONT, 1986, p. 43), o que dá a entender que o almoço nas nuvens estava previsto e Machuron tinha plena consciência disso, mesmo porque um almoço dessa magnitude dificilmente poderia ser escondido numa maleta.

É um recurso literário utilizado com frequência por Paul Hoffman imaginar e descrever com surpreendente minúcia cenas que ele não presenciou, bem como externar as emoções e sentimentos mais íntimos de cada um dos protagonistas, conquanto esses não possam ser conhecidos.

6 UM SUPOSTO ATENTADO

Na descrição da famosa ascensão de Santos-Dumont no dirigível nº 9, realizada no dia 14 de julho de 1903, em que o piloto brasileiro sobrevoou uma gigantesca parada militar organizada em comemoração ao feriado nacional francês da Queda da Bastilha, Hoffman mais uma vez usa a imaginação:

No dia 14 de julho, o céu estava tranquilo. Santos-Dumont ascendeu às 8h30 e permaneceu em uma altitude estável de 100 metros. O presidente da República, Émile Loubet, passava em revista as tropas em formação em Longchamp. De súbito, ouviram-se tiros, e o presidente abaixou-se com medo de um atentado. Membros de sua guarda pessoal o levantaram a tempo de ver a pequena figura de Santos-Dumont sobrevoando a tribuna de honra, disparando uma salva de 21 tiros de revólver. (HOFFMAN, 2004, P. 198).

A cena cômica do presidente francês se abaixando com medo de um atentado é totalmente inventada por Hoffman para tão somente conferir humor à narrativa. Nenhum jornal da época registrou a gafe, que, certamente, não deixaria de ser divulgada caso houvesse realmente acontecido. Uma boa fonte de informação quanto aos acontecimentos daquele dia é a edição de agosto de 1903 do periódico francês “*L’Aérophile*”:

No momento em que o desfile ia começar, a aeronave de Santos-Dumont, cuja forma especial já é bem conhecida dos parisienses, aparece sobre o moinho. Todos os olhares se dirigem para ele. Ele avança rapidamente, contorna o campo de provas a uma altura de 50 metros e coloca o cabo sobre a tribuna presidencial. Ao passar, Santos-Dumont saúda o presidente da República com uma salva de 21 tiros de revólver, depois vira e começa a retornar ao hangar pelo mesmo caminho, seguido pelas aclamações prolongadas da multidão. (B., 1903, p. 167)

Outra discrepância que fica patente na descrição de Hoffman é a altura do voo de Santos-Dumont: enquanto ele diz que o piloto brasileiro se encontrava a 100 metros de altura, o jornalista do “*L’Aérophile*” - que presenciou o voo - afirma que o brasileiro estava a 50. A asserção do jornalista é confirmada por fotografias da época (foto 1).

7 DO Nº 8 AO Nº 11

Em “*Asas da Loucura*”, Paul Hoffman confunde alguns projetos de Santos-Dumont e fornece informações equivocadas de outros. Afirma que “não existiu a aeronave nº 8 porque ele achava que este número não dava sorte depois da queda no Trocadero, no oitavo dia do mês”. (HOFFMAN, 2004, p. 189). Ele também diz que “a [aeronave] nº 10, um aeroplano que carregaria dez pessoas, nunca ascendeu com mais de uma”. (HOFFMAN, 2004, p. 230). E, na mesma página, acrescenta que “não se via o invólucro de hidrogênio no nº 11; ele parecia um monoplane.”

A queda mencionada por Hoffman é a de 8 de agosto de 1901, em que Santos-Dumont teve destruído o dirigível nº 5 pelo choque acidental do veículo com o hotel Trocadero, em Paris. Ao contrário do que afirma, tão categoricamente, o escritor estadunidense, a aeronave nº 8 existiu sim, visto tratar-se de uma cópia do nº 6, encomendada ao inventor por um colecionador dos Estados Unidos, chamado *Boyce*. E o nº 10 – que não era um aeroplano, e sim um dirigível provido de planos laterais – ascendeu algumas vezes com mais de uma pessoa.

Acerca do fato, existe, inclusive, prova fotográfica, haja vista que, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, há fotografia da ascensão de Santos-Dumont com o Príncipe

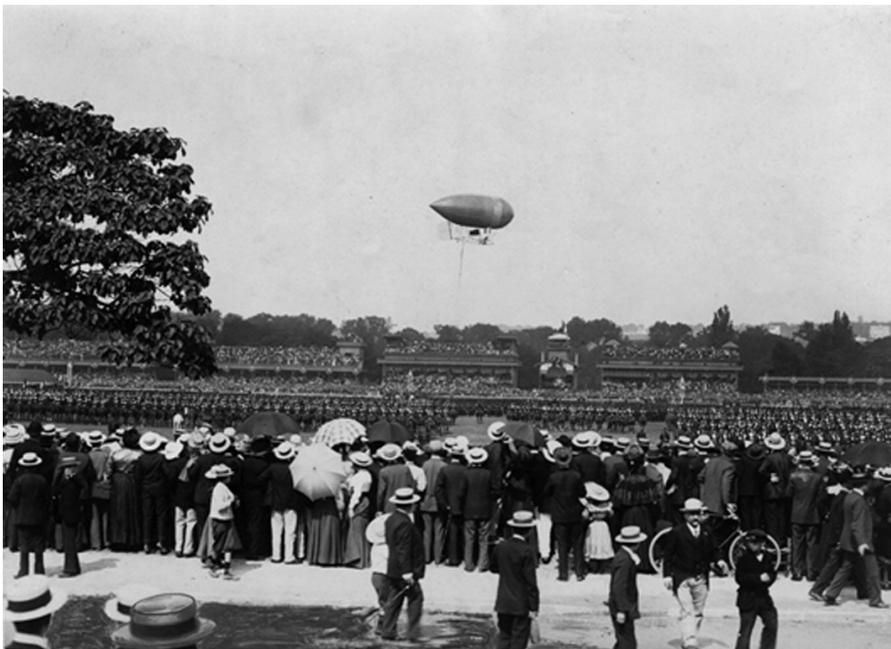


Foto 1: Santos-Dumont no “nº 9” Perante a Tribuna de Longchamps (Paris, França), Durante a Parada Militar de 14 de julho de 1903. Fonte: Musée de l’Air et de l’Espace / le Bourget.

Roland Bonaparte no dirigível nº 10, em outubro de 1903 (foto 2). O correto seria, então, afirmar que o nº 10 nunca subiu com mais de um passageiro. Quanto ao de nº 11, é certo não se o ter por um monoplane, mas sim um dirigível semelhante ao de nº 10.

Tudo isso pode ser confirmado na edição de abril de 1904, do periódico francês “*L’Aéroplane*”, em que se lê:

Ao lado do Nº VII e inteiramente terminado também, um novo aeróstato, o *Santos-Dumont XI*, aguarda o dia próximo de seus ensaios. Do mesmo tipo que o balão ônibus Nº X, do qual Santos não mais se ocupou após o seu retorno de São Luís [Estados Unidos], o Nº XI pertence a um rico americano que o aguarda impacientemente. Mencionemos a este propósito que um outro americano, o Sr. Boyce, adquiriu há tempos do célebre aeronauta o *Santos-Dumont VIII* e o colocou fora de uso na sua primeira ascensão. Sem ficar de modo algum desencorajado, o Sr. Boyce já comprou o *Santos-Dumont IX*, o pequeno aeróstato que maravilhou os parisienses no último outono e que deverá fazer fama em breve na atmosfera nova-iorquina. (B., 1904, p. 91).

8 LIBÉLULAS E SENHORITAS

As avionetas monoplanas que Santos-Dumont projetou e construiu a partir de 1907, consideradas os primeiros ultraleves do mundo, ficaram conhecidas por dois nomes: *Libellule* e *Demoiselle*. O primeiro, devido ao fato de os aeroplanos se parecerem com um inseto em voo, uma libélula, e o segundo, que significa “senhorita” em francês, motivado por outras características do avião,

como beleza, leveza e fragilidade. Mas, ao tentar explicar a origem dos apelidos dessas aeronaves, Hoffman só conseguiu deixar evidente a sua total falta de domínio do idioma francês: “as asas cobertas de seda davam-lhe a elegância de uma libélula, o que inspirou o apelido de *Demoiselle* (libélula ou senhorita)”. (HOFFMAN, 2004, p. 247).

A tradução de “*Demoiselle*” é apenas “senhorita”. Se Hoffman já não demonstra muita competência como historiador, menos ainda como tradutor.

9 UM EPISÓDIO SEM FUNDAMENTO

Um outro problema do livro é a impressionante liberdade que Hoffman se dá para criar “fatos históricos”. Em “*Asas da Loucura*”, ele conta que Santos-Dumont, na década de 1920, teria escapado por um triz de sofrer um acidente fatal. Esse é um episódio teoricamente importante, pois é o que dá título ao livro:

Ao longo dos anos de 1920, ele se internou em várias clínicas de repouso na Suíça e na França, geralmente em cidades afastadas, onde era menos provável que recebesse notícias do perturbador progresso da aviação. Passava os dias encadernando livros de poesia e, durante um curto período, retomou seu interesse pela aeronáutica. Colou penas em seus braços prendendo a eles asas movimentadas por um pequeno motor atado a uma mochila pendurada nas costas. Uma enfermeira psiquiátrica impediu-o de pular pela janela a fim de testar suas asas. (HOFFMAN, 2004, p. 275).



Foto 2: Ascensão Cativa de Alberto Santos-Dumont e Roland Bonaparte no Dirigível “nº 10”, em outubro de 1903.
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Hoffman não dá maiores detalhes desse suposto acontecimento. Não diz em que clínica o mesmo teria ocorrido; não fornece o nome da enfermeira que teria salvo Santos-Dumont da morte; tampouco dá a fonte na qual teria encontrado essa história. É mais provável que a cena se trate de mais uma invenção do “biógrafo” para conferir dramaticidade à narrativa. Ainda admitindo-se a hipótese de que a cena relatada fosse mesmo verdadeira, a falta da fonte é uma falha imperdoável na historiografia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O maior erro de Paul Hoffman foi ter seguido o conselho de Matt Freedman. Acabou escolhendo como tema de seu livro um assunto que lhe escapava por completo e que não poderia dominar em curto prazo. A grande quantidade de documentos importantes relativos a Santos-Dumont em idiomas nos quais o autor não é versado – português e francês – também prejudicou, notoriamente, a qualidade da pesquisa.

Outros erros e considerações poderiam ser apontados a respeito de “Asas da Loucura”, mas pensa-se que as falhas identificadas são suficientes para que se possa julgar o valor desse trabalho. Entre os problemas do livro, estão a mistura constante da

ficção com a realidade; o desejo do autor de publicar uma obra popular, de fácil leitura, porém menos profunda; a vontade de provar, a qualquer custo, as suas interpretações e ideias, ainda que distorcendo e ignorando evidências; a transposição do autor para um passado de suas próprias emoções e sentimentos; o uso de retórica arrogante e presunçosa e a não citação da fonte dos vários “fatos” apontados.

Como agravante, cabe notar que a tradução feita por Marisa Motta da obra original deixa muito a desejar. Em “Asas da Loucura”, o voo de 220 metros feito por Santos-Dumont, em 12 de novembro de 1906, no *Oiseau de Proie III*, aparece como tendo durado “21 minutos e dois segundos” (HOFFMAN, 2004, p. 238), quando, em verdade, seriam 21,2 segundos. Tal erro não existe na obra original, mas, curiosamente, é repetido na página 325 da edição brasileira.

Em 2010, uma nova edição do livro, agora em formato de bolso, foi lançada pela Objetiva, sem haver sofrido qualquer correção. Diante das falhas apontadas, um cidadão que adquira a publicação poderá considerar enganosa a propaganda da editora, uma vez que a contracapa anuncia um nível de excelência que simplesmente não foi atingido.

REFERÊNCIAS

B., G. Le retour et les préparatifs de Santos-Dumont. *L'Aérophile*, Paris: ano 12, n. 6, abr. 1904, p. 91-92.

_____. Le Santos-Dumont IX. *L'Aérophile*, Paris, ano 11, n. 8, ago. 1903, p. 167.

DUMONT, A. S. *Os meus balões*. Brasília, DF: Fundação Rondon, 1986.

_____. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2002.

_____. The sensations and emotions of aerial navigation. *The Pall Mall Magazine*, Londres, v. 32, p. 11-22, jan./abr. 1904.

FIGUIER, G. L. *Exposition et histoire des principales découvertes scientifiques modernes*. Paris: Langlois & Leclerc, 1854.

FORTIER, R. *Au temps des ballons*. Ottawa: Musée de l'Aviation du Canada, 2004.

_____. *The balloon era*. Ottawa: Canadá Aviation Museum, 2004.

FREITAS, D. G. *A vida e as obras de Bartolomeu Lourenço de Gusmão*. São Paulo: SEDAI, 1967.

HOFFMAN, P. *Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

_____. *Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010. (Edição de Bolso).

_____. *Wings of madness: Alberto Santos-Dumont and the invention of flight*. New York: Hyperion, 2003.

LECORNU, J. *La navigation aérienne: histoire documentaire et anédoctique*. Paris: Vuibert & Nony, 1903.

_____. *Navigating the air: a documentary and anecdotal history*. Paris: Intaglio Press, 2003.

LE ROY. *Rapport Fait à l'Académie des Sciences sur la Machine Aérostatique de MM. de Montgolfier*. 1783. Disponível em : <[http://www.lavoisier.cnrs.fr/ice/ice_page_detail.php?lang=fr&type=text&bdd=lavosier&table=Lavoisier&typeofbookDes=Memoires&bookId=229&pageChapter=Rapport fait à l'Académie des sciences sur la machine aérostatique de MM. de Montgolfier, par MM. Le Roy, Tillet, Brisson, Cadet, Lavoisier, Bossut, de Condorcet et Desmarets.&pageOrder=1&facsimile=off&search=no&num=0&nav=1](http://www.lavoisier.cnrs.fr/ice/ice_page_detail.php?lang=fr&type=text&bdd=lavosier&table=Lavoisier&typeofbookDes=Memoires&bookId=229&pageChapter=Rapport%20fait%20a%20l'Academie%20des%20sciences%20sur%20la%20machine%20aerostatique%20de%20MM.%20de%20Montgolfier%20par%20MM.%20Le%20Roy%20Tillet%20Brisson%20Cadet%20Lavoisier%20Bossut%20de%20Condorcet%20et%20Desmarets)>. Acesso em : 10 ago. 2010.

MEDEIROS, A. *Santos-Dumont e a física do cotidiano*. São Paulo: Livraria da Física, 2006.

PRIESTLEY, J. *Experiments and observations on different kinds of air*. London: W. Bowyer and J. Nichols, 1774.

TISSANDIER, G. *Histoire de mes ascensions*. Paris: Maurice Dreyfus, 1878.