



## A viagem dos objetos

*Travelling  
objects*

Guillermo Giucci

Rua Joaquim Nabuco, 238/801  
22080-030 Rio de Janeiro — RJ Brasil  
giucci@uol.com.br

GIUCCI, G.: 'A viagem dos objetos'.  
*História, Ciências, Saúde — Manguinhos*,  
vol. VIII (suplemento), 1071-88, 2001.

O texto aborda o advento de três máquinas — o bonde elétrico, o carro e o avião —, a apropriação prática e simbólica que delas se faz e as transformações culturais que seu uso propiciou. O bonde elétrico é manifestação do progresso tecnológico; a chegada do automóvel é uma expressão da incipiente globalização do início do século XX e o advento do avião implica a reconstrução imaginária do passado.

PALAVRAS-CHAVE: eletricidade, bonde, aviação, automóvel, modernidade.

GIUCCI, G.: 'Travelling objects'.  
*História, Ciências, Saúde — Manguinhos*,  
vol. VIII (supplement), 1071-88, 2001.

*This article focus on the introduction of three machines — the street car, the automobile and the airplane —, as well as the practical and symbolic roles they came to have and the cultural transformations they brought about. The street car meant technological advance, the coming of automobiles expressed the incipient globalization in the beginning of the twentieth century and the arrival of airplanes implied the imaginary reconstruction of the past.*

*KEYWORDS: electricity, trams, aviation, automobiles, modernity.*

## **Introdução**

O que Lewis Mumford (1963) denomina “assimilação da maquinaria” representava a progressiva incorporação dos objetos mecânicos na vida cotidiana. A chegada de fonógrafos, telefones, cinematógrafos, arranha-céus, bondes e automóveis constrói um novo meio ambiente urbano e altera os modos de percepção do tempo e do espaço. Sob o impacto dos objetos fabricados em série, os artistas pós-impressionistas se encarregam de dimensionar essa estética da estandardização valorizando o mundo da máquina como produtor de uma sensibilidade moderna. Enquanto o cubismo fragmenta o objeto experimentando com formas abstratas, os futuristas afrontam a tradição declarando a beleza da velocidade.

Nas máquinas é possível descobrir um poderoso sentimento estético. Mumford menciona exemplos de uma nova espécie de efeitos visuais: desde as duras sombras negras se misturando na noite obliquamente com as sólidas formas brancas de um transatlântico, até a ocular de um microscópio enfocado sobre um cabelo, um corte de folha, uma gota de sangue. Um mundo de formas e cores variadas e misteriosas, onde os guindastes do porto parecem gigantescos pássaros de aço, de patas abertas e pescoço longo, que combinam a rapidez do movimento com a enorme potência de seu trabalho. O presente artigo examina três objetos mecânicos que contribuíram para a educação da sensibilidade moderna: o bonde elétrico, o automóvel e o aeroplano.

## **O bonde da imaginação**

Em fins do século XIX, Londres e Nova York já contam com centrais elétricas, de onde se distribui iluminação artificial para as casas particulares. Poderosas estações de eletricidade surgem em áreas não urbanas, próximas a cataratas ou distritos carboníferos. E a aplicação da eletricidade ao âmbito doméstico supõe escassa resistência por parte dos usuários. Elimina-se o cheiro e o perigo do gás, enquanto as velas e os candelabros dão lugar à energia elétrica, limpa, inodora, segura. A eletricidade adquire usos múltiplos. É utilizada na medicina, na agricultura, no castigo, no entretenimento (Schivelbusch, 1983).

Impensável é a vida urbana moderna sem a presença da eletricidade. A Exposição Universal de Paris em 1900 rende-lhe homenagem com o famoso Palácio da Eletricidade, seção mais visitada e comentada de toda a exposição. Também a produção cultural da época reconhece sua importância, tomando como objetos de representação literária o telefone, o rádio, o cinema, o elevador, o semáforo, o interruptor, o fonógrafo, o dínamo. Junto com a velocidade, a eletricidade é uma das musas de F. T. Marinetti, que canta no manifesto do futurismo as vibrações noturnas dos arsenais e dos cais “sob suas luminosas luas

elétricas”. E Lenin chega ao extremo de formular a equação eletricidade + poder soviético = comunismo.

Um dos derivados do fantástico mundo da eletricidade é aplicado na América Latina a um meio de transporte movido por tração animal e, às vezes, a vapor: o bonde. A partir de fins do século XIX fazem-se experimentos no Brasil e na Argentina com modelos eletrificados de transporte urbano, que gradualmente irão eliminando a tração animal e a vapor.

Surge com o bonde um personagem temível: o bolina, também conhecido como ‘mão boba’. Em uma crônica na revista *Fon-Fon*, em julho de 1922, intitulada ‘Os bondes’, Álvaro Sodré define de modo exemplar o bolina:

tipo paradoxal que a cidade inteira conhece, o tal que só acha lugares vazios nos bancos onde viajam moças e meninas. Passeia ao longo do estribo simulando indiferentismo ou como procurando um banco mais vazio. Mas, toda a sua atenção se prende a um determinado rabo de saia ... E zás, aboleta-se no mesmo banco onde ele viaja. E enquanto o bonde corre, já uma perninha ameaça um assalto, depois a mão, logo em seguida o joelho, depois tudo ... Se ela reage, ele se melindra, protesta e desce para esperar outro bonde e outra vítima. Se ela consente, ele só não se senta no colo porque os outros protestam. E uma observação interessante: esta classe é quase que constituída por velhos de mais de quarenta e por moços de menos de 15.

O bolina constitui, segundo Tinhorão (1975), a figura real de um tipo social novo — em contraposição à figura inventada do ‘mineiro’ ingênuo — e seria cantado por Eduardo das Neves, em *Os bolinas*: “Anda a gente pelos bondes/ Sem poder se virar/ Porque logo grita um anjo:/ Este homem quer bolinar.”

Assim como há personagens singulares que se convertem em tipos ideais — o falador e o bolina —, os bondes adquirem identidade própria. Para Sodré (1922), todos os bondes, ainda que parecidos, são profundamente diferentes. Coexistem em uma mesma cidade bondes cultos, analfabetos, gaiatos, sisudos, debochados, vadios, elegantes, aristocráticos. Alguns são até imorais. E cada bonde tem seu correspondente espaço geográfico. O gaiato, bonde dos estudantes de medicina, tem seu centro na Praia Vermelha; o analfabeto, na Praça da Bandeira; o vadio, na Praça Mauá; o debochado, na Praça XV; o elegante, nas Águas Férreas. O Real Grandeza-Leme é o mais aristocrático e filosófico: só anda pela praia, em frente ao mar.

O bonde da modernização implica a mudança do ritmo urbano. Estimula a aceleração do caminhar, justifica o ‘passo americano’ e aumenta o número de sustos. Muitas vezes se impõe com esse ar de artificialismo que marca as novidades mal digeridas. Quem chega de ‘fora’ à capital, observa as ruas centrais com olhos de surpresa. A

Buenos Aires da década de 1920 atrai como um imã o jovem uruguaio Enrique Amorim (1967, p. 7), para quem a rua, “piscando o olho em um aviso de chocolates Águila, abraçou-o ao vê-lo titubeante entre o salva-vidas recolhido de um bonde e os pára-choques alongados de um Studebaker”.

O 34, o 9, o 46, o 24, o 61, o 63 não são unicamente trajetos de bondes. Cada rota tem suas características geográficas e sociais, de acordo com Amorim. No 34 viajam as garotas de Belgrano e sobe algum ator de cinema, que saiu voando do Gran Splendid. O 9, o mais ilustre bonde da cidade, a traspassa como uma punhalada. No interior do carro, os ingleses fazem negócios e assinam contratos, enquanto fofocam os empregados de escritório. Os que vivem no Tigre esperam o 9 como a uma namorada, e nele viajam como se raptassem uma mulher. Por sua parte, o 46 é um bonde que tem presunções de cidadão, mas que está sempre cheio de rudes preconceitos suburbanos. E que dizer do 61? É uma banca ambulante de revistas velhas. Bonde provinciano no qual, no caminho até o Jardim Botânico, tudo se vende por vinte centavos: revistas de arte, literatura e moda; letras de tango e de milongas; composições para guitarra com letra de compositores desconhecidos; a história completa do assassinato da telefonista, com fotografias para quadro. Como brinde, um lápis Faber nº 2 e uma borracha.

Onde Amorim se mostra mais engenhoso é em sua lista de “bondes impossíveis”. Estamos diante do exemplo de reorganização da racionalidade econômica pela imaginação, de um uso inconcebível da máquina de transporte, dando lugar à caridade, à música, à poesia, aos panoramas turísticos. O ‘bonde mealheiro’ tem guichês em forma de ranhuras, amplos e espaçosos, no qual facilmente os pedestres podem atirar moedas. Até vinte moedas podem entrar ao mesmo tempo, atiradas dos automóveis, da calçada e das varandas. Percorre o bonde mealheiro a cidade em todos os sentidos, recolhendo a caridade pública. No Dia dos Tuberculosos, por exemplo, deve passear pelas ruas da metrópole pintado de branco e com cruces vermelhas. Frases explicativas, estampadas nos flancos, convidam a contribuir, enquanto na plataforma posterior se exhibe o símbolo da caridade.

O ‘bonde orquestra’ deve alegrar as áridas ruas suburbanas com música e danças. Irá pelos bairros pobres “com um tango em cada roda, com um foxtrote no trole, com um passo doble em cada plataforma”. E a música fará sonhar, pelo menos um minuto, a costureira, o armazenista, o guarda-linha, o vigilante, o garoto que vende jornais.

Uma das expressões da imaginação é a inversão da naturalização do cotidiano. A realidade urbana aparece com frequência associada a um aparelho de relojoaria. Automatismo da vida cotidiana que deixaria os habitantes mal-humorados e infelizes. Para mudar a vida febricitante de Buenos Aires, Amorim concebe veículos sem números, sem tabelas de percurso, que vagariam pelas ruas como sonâmbulos. É o ‘bonde

lírigo', que tem como função pôr uma nota de felicidade e de paciência em horas de tráfego congestionado. Sem roteiro, nômades, no bonde lírico viajarão os poetas que desconhecem seu destino e os homens que o perderam.

Destinados a pessoas impossibilitadas de se deslocar para o estrangeiro, são os 'bondes para os que não podem viajar'. Por estrangeiro entendem-se, obviamente, paisagens européias que, mediante um dispositivo cinematográfico especial, serão projetadas nas janelas dos bondes de longo percurso. Paisagens da Itália, da França, da Alemanha e dos Países Baixos. Paisagens que, projetadas nos cristais brancos dos bondes, darão aos viajantes a impressão de um percurso por terras distantes. Imagina Amorim que então se verão descer, na esquina de Corrientes e Maipú, os passageiros "sacudindo a roupa, esfregando os olhos, imaginando levar nas mãos mantas e valises, como se regressassem de uma longa viagem por distantes países".

### **Automóvel: as rotas da globalização**

Marinetti dedica um poema ao automóvel de corrida intitulado 'All'automobile da corsa', dizendo que ele atravessa "le bianche strade di tutto il mondo!" (as brancas estradas do mundo inteiro!). A chegada do automóvel a distintas partes do mundo, no começo do século XX, é uma expressão da incipiente globalização. Ao contrário dos viajantes medievais e renascentistas, que costumavam misturar história e ficção em suas narrações para informar os ouvintes e leitores sobre as regiões remotas do planeta, o piloto chega montado em seu cavalo metálico como um arauto da modernidade. Introduce o não visto e o estranho, mas na forma da antecipação do futuro. Vem de longe, como nos mitos, anunciando a grande transformação.

Alguns desses proprietários de automóveis que percorrem o mundo são aventureiros milionários. Como o americano Charles L. Glidden, que em 1901 parte de Londres em um Napier de 24 CV, acompanhado de sua esposa e amigos, para conhecer o planeta. As rodas do Napier são especiais: os aros são retirados para que o automóvel possa andar sobre trilhos. Seis anos depois, Glidden retorna à Inglaterra no mesmo automóvel Napier. Havia visitado 35 países e 11 mil cidades, aldeias, vilas e povoados. Dos 69 mil quilômetros percorridos, 12 mil foram sobre trilhos (Gonçalves, 1988, p. 24).

Outra figura que contribuiu para a difusão do carro mecânico é o vendedor de automóveis, que deve apresentar o produto, assim como demonstrar suas vantagens. Para isso organiza viagens, passeios, exposições. Algumas vezes, o vendedor chega em lombo de burro para vender automóveis em povoações distantes, antecipando a construção de estradas e adiantando-se aos demais agentes de venda.

Nem sempre as aventuras são vitoriosas. Pelo contrário, se bem não falte publicidade, a maior parte das viagens fracassam pouco tempo

depois de iniciadas. O caso mais notório é o dos vendedores E. E. Lehwess e Max Cudell e a pretendida volta ao mundo no “Passe-Partout”. Diferentemente de Phileas Fogg — o perfeccionista cavalheiro britânico retratado na novela de Júlio Verne, *A volta ao mundo em 80 dias*, que empreende uma insólita volta ao mundo em 1872 com seu fiel criado francês Passepartout —, Lehwess e Cudell utilizam um Panhard & Levassor especial de 25 CV de força e pintado de amarelo. Trata-se de um carro enorme: pesa três toneladas e em sua carroceria podem ser armadas duas camas. Deve passar por todos os lugares, incluindo Rússia, o deserto de Gobi, China, Japão, Estados Unidos, Canadá. Só que o enorme automóvel não passa de Nivji Novgorod, onde seus donos o abandonam com dois cilindros quebrados na neve.

Mais que organizar viagens solitárias, os esportistas respondem geralmente aos prêmios e participam em competições cada vez mais arriscadas, como as provas Pequim — Paris e Nova York — Paris. Não se imagine um panorama da velocidade. À prova está sobretudo a resistência dos automóveis e dos motoristas, em condições de suma exigência. São competições exaustivas nas quais freqüentemente, em automóveis sem proteção de capotas ou vidros, desprovidos de freios ou rodas adequadas, se deve atravessar campos nevados, abrir caminhos na vegetação e construir pontes para cruzar riachos. O abastecimento de gasolina é um problema constante. E o piloto não é exclusivamente um corpo robusto, mas um híbrido de mecânico e aventureiro.

*The great race* (1965) é inspirada nos *raids* automobilísticos do início do século. Há, claro, tremendas diferenças entre a comédia de Blake Edwards, na qual Maggie DuBois (Natalie Wood) participa como competidora — representando a emergência das demandas femininas em um âmbito considerado privativamente masculino — e a chamada ‘corrida do século’ (Pequim — Paris, 1907). No rali, além da participação exclusivamente masculina, houve a negativa do governo chinês de expedir vistos para os pilotos, alegando motivos políticos e econômicos. Gonçalves (1988, p. 31) informa que o governo chinês alegou que se tratava de um grupo de engenheiros, sob a orientação de um príncipe italiano, cujo objetivo principal era estabelecer um rápido sistema de comunicação para prejudicar a linha ferroviária. E algumas autoridades chegaram a sugerir a hipótese de que os pilotos desejavam preparar uma rota para que a China fosse invadida por um exército de automóveis. Seria necessário a enérgica intervenção de governos europeus para que as autoridades chinesas liberassem os passaportes.

As rotas da globalização entrecruzam o técnico, o político, o econômico e o cultural. No exemplo do *raid* Pequim — Paris, assim como na réplica americana Nova York — Paris, é interessante mencionar o cruzamento de histórias curiosas. Uma delas combina a história dos trilhos com a história do asfalto. Porque os pilotos, cujos automóveis durante pequenos trechos são empurrados por *coolies* com a ajuda de animais de carga que acompanham a expedição, percorrem parte do

trajeto sobre os trilhos da Transiberiana. Concluída em 1904, a Transiberiana ligava Moscou, na região ocidental de Rússia, a Vladivostok, no mar do Japão, passando pela inóspita Sibéria. Havia sido apresentada como uma das maravilhas do século XX na Exposição Universal de Paris de 1900. De fato, esse monumental caminho de ferro possibilitaria o surgimento, em suas margens, de cidades e centros industriais. Com os *raids* automobilísticos transitando sobre os trilhos, o local e o global se entrecruzam. Por terra percorre-se em automóvel o planeta, assim como no Renascimento os navios circunavegaram o globo.

A Grande Aventura nem sempre era incompatível com os interesses econômicos e civilizadores. Em especial as colônias francesas na África estimularam a ambição de um visionário: André Citroën. Durante a década de 1920, Citroën enviou sucessivas expedições ao interior da África, tentando as comunicações com as colônias francesas. A mais famosa dessas expedições foi a segunda missão Haardt/Audouin Dubreuil (*raid* Citroën). Conhecemos os pormenores da expedição pelo relato do chefe da expedição, Georges Marie Haardt, e do segundo chefe, Louis Audouin Dubreuil (1929).

Foi uma expedição cuidadosamente organizada, em parte, porque o próprio Citroën e sua esposa planejavam participar, além do rei da Bélgica, do chefe do Estado-Maior, general do exército francês, e do governador, general da Argélia. Isso não foi possível por uma circunstância imprevista: poucos dias antes da partida da expedição, o assassinato de um *caíd* no sul de Marrocos alterou o panorama político e obrigou o governo francês a vetar a viagem. Citroën teve de adiar a inauguração e exploração da linha. Significava a postergação de um vasto projeto industrial e colonial: Citroën pretendia estabelecer comunicações rápidas e permanentes entre a Argélia e a África Ocidental. Para isso havia criado em suas fábricas um departamento especial destinado a organizar contatos bissemanais entre a Argélia e Tombuctu. Os resultados estavam à vista: construção de *bordjs* — hotéis providos de todos os aperfeiçoamentos modernos em Colomb-Bechar, Beni-Abés, Adrar, Tombuctu, Gao; chegada de material rodante; estabelecimento de lugares apropriados para acampar nas etapas intermediárias. A se acreditar no relato de Haardt e Audouin Dubreuil, a curiosidade mundial aumentava rapidamente, enquanto turistas de todos os países se inscreviam nas listas de passageiros.

Se, de um lado, a primeira expedição do Saara em automóvel demonstrou a possibilidade de estabelecer enlaces entre as colônias africanas, de outro, antecipou a possibilidade do emprego do automóvel como meio de exploração do continente africano. A segunda missão Haardt/Audouin Dubreuil aliou o interesse comercial ao científico. Representou mais de um ano de preparação metódica. No final das contas, a expedição percorreu vinte mil quilômetros de desertos, matagais, savanas, pântanos e bosques. Foram enviadas quatro missões auxiliares,

que se instalaram em lugares prefixados entre a Argélia e o oceano Índico, e que, depois se encarregaram de receber as coleções, filmes e documentos reunidos pela expedição.

Claramente, os objetivos da viagem eram mais importantes que o percurso rápido e o esforço esportivo. Pessoas especialmente escolhidas estavam encarregadas de tarefas específicas. Os estudos etnográficos foram confiados a um experiente viajante e pintor, Alexandre Jacovleff, que no decurso da expedição preparou mais de quinhentos quadros, desenhos e croquis. O encarregado das coleções zoológicas, também médico da expedição, juntou não menos de trezentos mamíferos, oitocentos pássaros e 15 mil insetos. Um engenheiro e vários mecânicos, em sua maioria participantes da primeira travessia do Saara em automóvel, foram encarregados da vigilância técnica das autolagartas. Eram oito veículos providos de propulsores Kégresse-Hinstin, impulsionados por motor Citroën de 10 HP, unidos a um pequeno reboque que continha materiais diversos (mapas, documentos, armas de defesa e de caça, peças de reposição, remédios, alimentos etc.) na carroceria, construída inteiramente de duralumínio e pintada de branco, um emblema distinto adornava cada carro e lhe conferia uma ‘personalidade’ particular. Motivos naturais, animais e mitológicos ostentavam a produção mecânica da tecnologia motriz: Escaravelho de ouro, Elefante com torre, Sol em marcha, Caracol alado, Meia-lua de prata, Pomba, Centauro e Pégaso.

A importância fundamental conferida à cinematografia, como um dos mais preciosos meios de documentação, confirma o valor crescente da imagem no registro de caráter etnográfico. Tal importância foi atribuída à cinematografia para os objetivos perseguidos, que se contratou a um conhecido diretor de filmes, León Poirer. Este compôs um diário cinematográfico da expedição — *A Rota Negra* —, filme que seria popular na época.

Além da tarefa de reunir documentação artística, científica e econômica, a expedição devia estudar os itinerários de enlace da linha Argel–Tombuctu até o Chade e sua prolongação ulterior até Cartum. Não por uma missão espiritual, relacionada com a disseminação da palavra divina, mas porque se visualizava a crescente importância do turismo. Um dos propósitos consistia no estabelecimento de bases para que no futuro próximo os viajantes pudessem realizar o circuito turístico de Argélia, África Ocidental, Chade, Cartum, Egito e Marselha.

As oito autolagartas que partiram em 28 de outubro de 1924 de Colomb-Bechar tinham, por conseguinte, uma rota determinada e uma série de objetivos específicos. Interessa aqui destacar alguns exemplos do desdobramento das rotas da globalização. Para começar, justamente em Colomb-Bechar acabavam-se os trilhos. “Com ele cessa a vida intensa da civilização ocidental. Do lado de lá de Colomb-Bechar começa o deserto”, escrevem Haardt e Audouin Dubreuil (1929, p. 25). A civilização, em parte, mede-se pela chegada da tecnologia. E essa



imaginação técnica visualiza um espaço aberto para o deslocamento mecânico terrestre e aéreo no meio do deserto. O seguinte trecho é revelador a esse respeito: “Por acaso não é também por esses nossos irmãos alados, os aviões, pelos quais nossas lagartas irão arrastar-se durante 23 mil quilômetros sobre a terra de África, reconhecendo as mais seguras vias, os terrenos de aterrissagem, a fim de que em dia não distante as rotas do ar sejam abertas às comunicações regulares que assinalarão na evolução do Continente negro o princípio de uma nova era?”

Mas, para surpresa dos expedicionários, a ‘nova era’ já havia começado antes da chegada dos automóveis franceses Citroën. Na zona desértica dominada por Barmu, sultão de Tessaua — o homem das cem mulheres —, os viajantes franceses se indignaram com a presença de um competidor inesperado: um Ford americano. Barmu havia recebido, como presente de um americano, um Ford “novinho”, que, aliás, já não era tão novo, pois funcionava a manivela. Trata-se de uma clara expressão da crescente competição pelo mundo colonial em transformação. Só que o Ford, famoso por sua confiabilidade e durabilidade, não funcionava. Por vários dias um chofer nativo havia tentado fazê-lo funcionar sem conseguir a menor explosão nos cilindros. Este problema foi resolvido velozmente pelos europeus, que deram várias voltas à manivela.

A relação de familiaridade com a máquina não se atém ao conhecimento técnico: ela se expressa também na velocidade do deslocamento. Já é lugar-comum considerar que a percepção do tempo e do espaço muda de acordo com a velocidade do deslocamento. Relatos de passageiros de trem, na Europa do século XIX, testemunham alterações na percepção da paisagem. A chegada do automóvel ao Saara, portanto, vai significar, para os nativos, o início de um processo de adaptação da percepção visual e temporal: inovadoras formas de reconhecimento. Comentam Haardt e Audouin Dubreuil (op. cit., p. 28) que, durante a primeira viagem através do Saara, puderam comprovar que a marcha rápida dos automóveis desconcertava os nativos, acostumados a calcular as etapas segundo o passo do camelo ou a marcha do homem: “A velocidade em que desfilam paisagens parece modificar seu aspecto. Para os indígenas, ao encurtar-se o tempo se aproximam igualmente os pontos de referência no espaço; assim chegam a não reconhecê-los e acabam por perder toda idéia de orientação.”

O sentimento da contração do mundo é resultado das comunicações — telégrafos sem fio, automóveis, aviões. Após percorrer milhares de quilômetros da África Ocidental francesa, do Congo Belga e da África Austral inglesa, os viajantes entram triunfantes em Madagascar. Durante o banquete de recepção, o governador Olivier refere-se à união das culturas pelo automóvel: acabam de traçar um sulco através do imenso Continente negro. E a chegada dos automóveis é a antecipação da chegada de um serviço regular de transportes aéreos. Anuncia o fim das distâncias, dos obstáculos para o progresso de Madagascar.

Paralelamente a este discurso triunfalista do progresso, recorta-se um novo elemento: o fim de uma época causado pelo avanço tecnológico. Uma aguda consciência da temporalidade, um claro sentimento de historicismo, manifestados como ‘desaparecimento’ e ‘nascimento’. Assim, recordando-se da aventura mas também antecipando as transformações, os viajantes concluem:

Horas esplêndidas e já passadas que não esqueceremos nunca, mas que não voltaremos a viver, não só porque o tempo não retrocede jamais, mas também porque o Continente negro, penetrado por todos os lados, é tomado já de assalto pelo progresso. O mistério africano irá terminar. Nossos brancos carros não foram mais que uma vanguarda; os fieis de Bula-Matari não se equivocavam ao crê-los anunciadores de uma nova era. O Velho Mundo extingue-se: para conquistar o espaço, suprime a distância e o encanto do desconhecido” (idem, *ibidem*, p. 364).

Obviamente, não se trata do questionamento da legitimidade do expansionismo colonial, mas da valorização da singularidade do momento histórico. Apesar da atitude romântica em relação à projeção de uma autenticidade primitiva, a noção francesa de ‘civilização’ derrota a versão germânica de ‘cultura’. Como arautos da civilização mecânica, os viajantes franceses registram as diferenças a partir de uma perspectiva temporal e evolutiva, composta de “sobrevivências” culturais destinadas ao desaparecimento. A idéia da unidade do gênero humano é a gramática da civilização, e as particularidades culturais minimizam-se diante do anúncio da chegada dos objetos mecânicos. Não são os viajantes que aparecem como responsáveis por um estado superior da civilização, mas os próprios objetos. Estes encarnam uma espécie de inconsciente coletivo da evolução. Em outras palavras, simbolizam o caráter universal e coletivo do progresso. Enquanto os integrantes da expedição podem justificar o sentido descritivo da empresa, a tecnologia do transporte, tanto terrestre quanto aéreo, implica um sentido normativo. O atraso das colônias, mais que espiritual, é técnico e material, ainda que tais divisões nunca sejam taxativas e seja difícil escapar à convergência dos sentidos descritivo e normativo. Menos que a instrução diferenciada do indivíduo pela ação da cultura, estamos diante da idéia do progresso tecnológico entendido como destino inexorável da humanidade.

Esta consciência moderna da temporalidade como dissolução da particularidade aparenta o discurso dos viajantes do progresso — não me refiro ao elemento ideológico — com o projeto antropológico de registrar os restos moribundos da civilização pré-industrial em diversas áreas culturais do planeta.

Na percepção do irrepitível e irreversível apóia-se a noção do visto como revelação. O caráter pioneiro da aventura não oferece simplesmente ao material a qualidade do inédito. A consciência da

transformação, com a chegada do mundo mecânico, implica a idéia da repetição da viagem como mera extensão de uma experiência original. É a presença do automóvel no deserto o que divide a história do continente africano em um antes e um depois. Nenhum episódio posterior poderá alterar esse momento considerado inaugural. Como ocorre no registro antropológico, que pretende resgatar pela escritura as culturas condenadas à desintegração pelo avanço da industrialização, os grupos humanos são pensados em termos de distância e de relativa autonomia. Diferentemente do que é veiculado por uma noção da história como hibridação — na qual o elemento tecnológico, ainda que tremendamente poderoso, é um dos fatores que será incorporado a estruturas de sentido preexistentes —, a presença do automóvel no deserto marca de modo espetacular estas mudanças e expressa com vigor inusitado a velocidade da mudança. As autolagartas Citroën aparecem de repente e, ainda que desapareçam rapidamente, pressagiam a direção do futuro.

### **Aérea emoção: o aeroplano**

Estabelecer um vínculo histórico entre o ser humano e a aviação supõe uma inevitável violência interpretativa. Supõe inventar genealogias, fixar eventos, monumentalizar episódios. Se bem toda interpretação retrospectiva implica a reconstrução imaginária do passado, a história cultural da aviação abrange um amplíssimo espectro temporal, que se estende da mitologia grega à tecnologia moderna. Constitui, portanto, um capítulo ao mesmo tempo antigo e moderno. Antigo porque arranca com a lenda — Dédalo e Ícaro —; moderno porque se materializa na primeira década do século XX. Este marco pode ser 1903, se considerarmos o vôo dos irmãos Wright em Kitty Hawks, nos Estados Unidos, ou 1906, quando o aeronauta brasileiro Alberto Santos Dumont pilota seu 14-Bis, circunda a torre Eiffel diante de um público atônito e retorna ao ponto de partida.

Um exame mais detalhado revela que a idéia da ‘antiguidade’ da aviação adquire seu sentido pleno unicamente no século XX. Pois o vínculo estabelecido com o passado aparece como um fenômeno de unidade a partir da invenção da máquina voadora mais pesada que o ar. Fundamentalmente, esta ligação imaginária apóia-se na analogia formal. Assim como a crucificação foi o evento que permitiu aos primeiros pais da Igreja detectar no Ulisses homérico — o Ulisses amarrado ao mastro em luta contra as sereias — uma figura de Cristo, só a partir da invenção do aeroplano se poderá identificar o vôo da lenda com o vôo mecânico e a mitologia com a tecnologia. Enquanto Cristo superava historicamente Ulisses, a tecnologia materializa a profecia mítica do vôo humano.

Este modelo evolutivo, que estabelece vínculos com a tradição para legitimar a emoção da modernidade, está na base da interpretação vanguardista de Guillaume Apollinaire. Por outro lado, a antiguidade

projeta-se na modernidade a partir de seu sentido histórico. O avião agora pode parecer uma cruz, identificação que dará lugar à associação do piloto com o ‘novo anjo’.

Em 1900 a aviação tornou-se uma possibilidade real, ainda que aparentemente distante. Em setembro daquele ano, Wilbur Wright envia uma carta a seu pai, comentando seu desejo de iniciar experimentos com uma máquina voadora. Pesquisa-se por prazer mais que por ambição material, mas o projeto de voar em uma máquina mais pesada que o ar aparece associado à possibilidade de fama e fortuna. De fato, a aviação constitui o primeiro grande invento do século XX. Chega depois do trem, da fotografia, da luz elétrica, do telégrafo, do cinema, do bonde, do telefone, da bicicleta, do automóvel — todos inventos do século XIX, especialmente de suas últimas décadas. E, no entanto, nenhuma das invenções mencionadas implicava uma aspiração tão antiga quanto o desejo de voar.

Outra genealogia possível nos é revelada no livro do brasileiro Santos Dumont (1918) — obra que não tem como base o trabalho disciplinado, mas a imagem do destino. Em meio à exposição de máquinas do desaparecido Palácio da Indústria em Paris, o jovem Santos Dumont passa diante de um motor a petróleo e sente-se como que ‘cravado pelo destino’. O fascínio dá lugar, essa mesma noite, à compra de todos os livros que encontra nas diversas livrarias sobre balões e viagens aéreas. Não só se concretiza a possibilidade de tornar reais as fantasias de Julio Verne, como também a visão do motor a petróleo funciona como a chave do êxito posterior. Ao contrário, o motor a vapor e o motor elétrico se revelariam inadequados para a aviação. Neste modelo genealógico se “nasce” para a aeronáutica, e a vida é pouco mais que o desenvolvimento de uma missão histórica. Dois projetos espacialmente distantes e temporalmente próximos, os de Wright e Santos Dumont, desembocam em uma mesma esperança: voar pela primeira vez com uma máquina mais pesada que o ar.

Santos Dumont era uma figura pública pelo menos desde 12 de julho de 1901, quando pela primeira vez conseguiu contornar a Torre Eiffel em um balão dirigível. No Brasil, Eduardo das Neves — compositor de modinhas sobre acontecimentos de atualidade — comemora a façanha e dedica-lhe *A conquista do ar*. Os primeiros versos destacam o aspecto nacional da proeza: “A Europa curvou-se ante o Brasil,/E clamou parabéns em meigo tom;/ Brillhou lá no céu mais uma estrela:/Apareceu Santos Dumont!” (Tinhorão, 1975).

Os aviadores convertem-se em mitos, muito antes até de provar a praticidade militar ou comercial do avião. Quando em 1908 Wilbur Wright pilota em Paris sua máquina voadora, demonstrando a vantagem dos americanos em relação a todos os demais países e aviadores, passa de charlatão a herói. O jornalista Georges Prade indica-o como o homem do ano, anunciando que seguramente no futuro será considerado



Figura 1 — A subida no bonde permite novos ângulos de apreço erótico (Paris, 1900).

GUILLERMO GIUCCI



Figura 2 — O cavalheirismo no bonde democraticamente apinhado.



Figura 3 — O acidente no transporte moderno pintado na agonia sacra do ex-voto (Frida Kahlo).



Figura 4 — Primeiro automó



Figura 5 — A natureza devor



Figura 6 — A máquina ferro





vel na selva brasileira (Roger Courteville, 1930).



ando a máquina (Roger Courteville, 1930).



tando a natureza (Roger Courteville, 1930).



Figura 7 – A ironia do cartão-postal na vista aérea.



Figura 8 – Ninfas acrobáticas no aeroplano modernista sobre a baía de Guanabara.



o homem do século (Wohl, 1994, p. 33). O mundo da aviação cresce a um ritmo brutal. Romances, contos, poesias, reportagens, fotos, anúncios, pinturas, roupas, negócios, todos integram um novo mundo em expansão. Inventam-se palavras, tanto para o fenômeno específico quanto para os derivados, palavras que deverão entrar na próxima edição do dicionário. Kafka participa do primeiro circuito aéreo internacional de Brescia e escreve um relato jornalístico sobre o evento; Gabriele D'Annunzio, escritor sumamente famoso na época, publica *Forse che si forse che no*, romance aéreo de quinhentas páginas.

O aeroplano converte-se, depois do automóvel de corrida, na nova musa mecânica do futurismo italiano. No 'Manifesto Técnico da Literatura Futurista', Marinetti parte da metáfora aérea para questionar o valor do passado: "No avião, sentado sobre o tanque de gasolina, com o ventre aquecido pela cabeça do aviador, eu senti a inaniade ridícula da velha sintaxe herdada de Homero." Antes da Primeira Guerra Mundial, são vários os romances e livros que anunciam a guerra no ar: *Berlin-Bagdad* (1907) de Rudolf Martin; *The war in the air* (1908) de H. G. Wells; *L'aviateur du Pacifique* (1909) e *Au-dessus du continent noir* (1911) de Émile Driant. Os próprios aviadores escrevem sobre suas experiências aéreas. O livro de Jean Conneau, *Mes trois grandes courses* (1911), converte-se em *bestseller* internacional (Wohl, 1994, p.130). Conseqüentemente, o avião e o aviador são figuras consagradas na Europa da década de 1920 (Gumbrecht, 1997).

Fica claro que desde o começo a figura do aviador supera a de mero piloto da máquina. Mitos da cultura moderna são Louis Blériot, Roland Garros, Charles Lindbergh, Amelia Earhart, Howard Hughes. São figuras públicas, emblemas nacionais e internacionais, heróis da imprensa e do rádio. Para isso contribui o pioneirismo, a exclusividade da experiência aérea, o desafio e o risco — literalmente o perigo de morte —, o orgulho nacional, a imagem do domador do tempo e do espaço. E, no entanto, se algo chama atenção do denominado 'período heróico' da aviação, é a falta de praticidade do aparelho, inicialmente percebido como objeto estético (Wohl, 1994, p. 1). Contudo, só um dândi como Santos Dumont poderia lamentar em seu livro a dimensão bélica adquirida pela aviação durante a Primeira Guerra Mundial.

Comparando dois mitos da cultura moderna — Santos Dumont e Wilbur Wright —, percebe-se claramente as diferenças. A aproximação à aviação é notavelmente distinta. Wright vem de uma família de classe média, sem educação superior em ciência e tecnologia. Seu conhecimento é prático, derivado principalmente de seu trabalho com bicicletas e automóveis. Rapidamente percebe a dimensão empresarial da pesquisa aérea, ao ponto que sua máquina voadora será sucessivamente oferecida a diferentes governos para fins militares. Wright projeta-se como inventor — na linha dos inventores americanos do século XIX — não como esportista, mecânico ou acrobata. Seu vínculo com a máquina voadora é, na medida do possível, de controle. Tenta

de modo constante diminuir o risco ao mínimo. Nada heróico. Ao contrário, detalhista, prudente, rigoroso, puritano: um burocrata cumprindo de modo implacável sua tarefa.

Santos Dumont passa outra imagem. Rico, excêntrico, arriscado, tenaz, brilhante em suas intuições, disposto a morrer pela causa do progresso e da fama. Aumentar a riqueza não lhe interessa. O prêmio que recebe em Paris em 1903 é repartido entre os pobres da cidade. Custeia suas próprias invenções, sem afã de retribuição financeira. Ao contrário dos irmãos Wright, que ocultam o aeroplano e negam informação, Santos Dumont experimenta seus aparelhos diante do público em condições precárias. Pequeno e de saúde frágil, expõe-se continuamente. Desce com seus globos nas casas de seus amigos, e até nas ruas de Paris, para almoçar em seu restaurante preferido.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amorim, Enrique M. 1967 *Buenos Aires y sus aspectos.* Buenos Aires, Galerna.
- Gonçalves, Vergniaud Calazans 1988 *A primeira corrida na América do Sul.* São Paulo, Empresa das Artes.
- Gumbrecht, Hans Ulrich 1997 *In 1926. Living at the edge of time.* Cambridge, Harvard University Press.
- Haardt, Georges Marie e Dubreuil, Louis Audouin 1929 *A través del continente negro. Expedición Citroën al centro de África.* Trad. A. Bom. Barcelona, Ediciones Iberia.
- Mumford, Lewis 1963 *Technics and civilization.* Nova York, Harcourt Brace Jovanovich.
- Santos Dumont, Alberto 1973 *O que eu vi. O que nós veremos.* Guanabara, Tribunal de Contas do Estado da Guanabara.
- Sodré, Álvaro 22.7.1922 'Os bondes'. Revista *Fon-Fon*, nº 29, ano XVI.
- Schivelbusch, Wolfgang 1983 *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert.* Munique, Carl Hansen Verlag.
- Tinhorão, José Ramos 1975 *Pequena história da música popular: da modinha à canção de protesto.* Petrópolis, Vozes.
- Wohl, Robert 1994 *A passion for wings. Aviation and the Western imagination 1908-1918.* New Haven/Londres, Yale University Press.

Recebido para publicação em agosto de 2000.

Aprovado para publicação em maio de 2001.