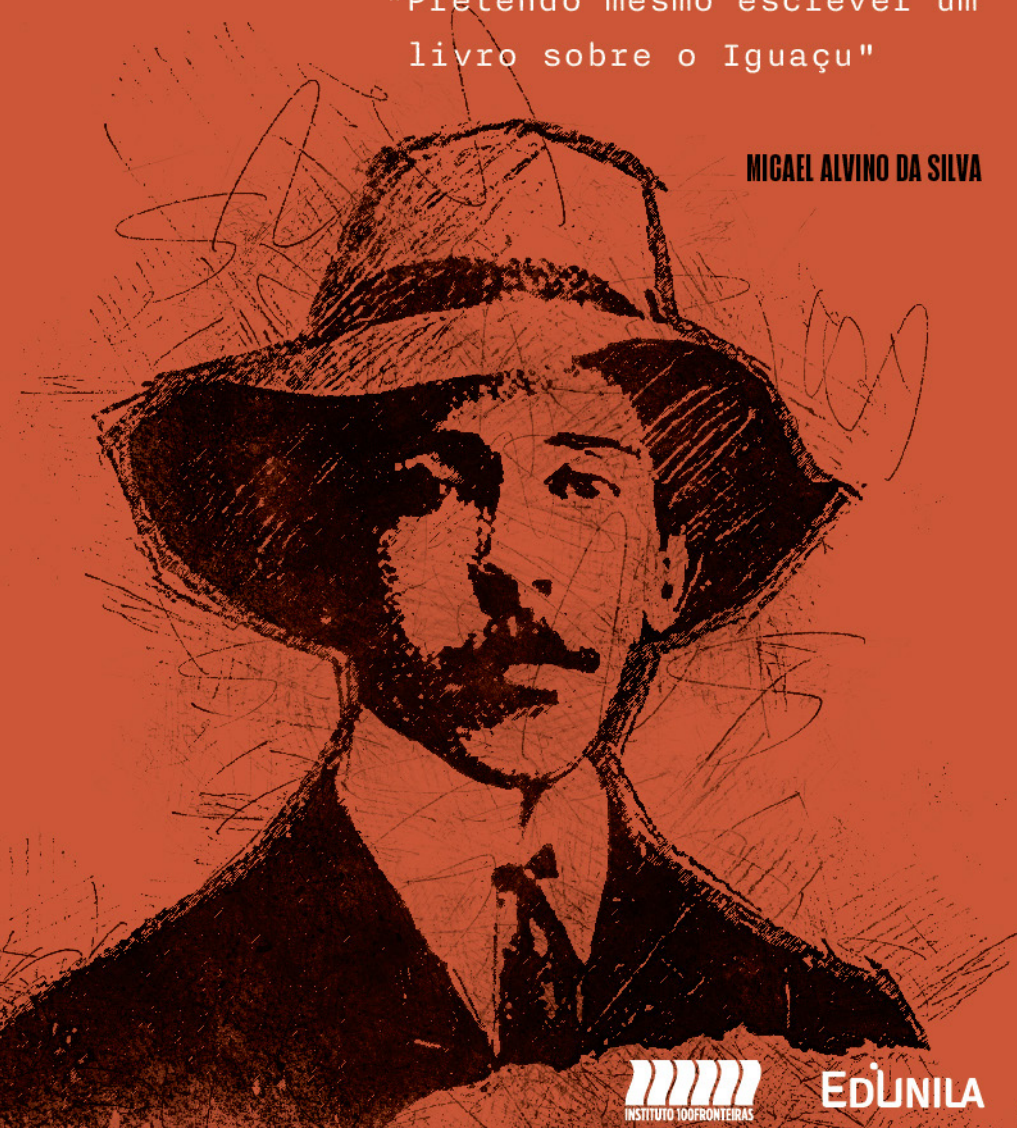


SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

"Pretendo mesmo escrever um
livro sobre o Iguaçu"

MICHAEL ALVINO DA SILVA



SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

"Pretendo mesmo escrever um
livro sobre o Iguaçu"

MICAEL ALVINO DA SILVA

FOZ DO IGUAÇU, PARANÁ, BRASIL



EDUNILA

Editora da
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

© 2023 EDUNILA – Editora Universitária

Catálogo na Publicação (CIP)

S586s Silva, Micael Alvino da.
Santos Dumont nas Cataratas: “pretendo mesmo escrever um livro sobre o Iguaçu” / Micael Alvino da Silva. Foz do Iguaçu: EDUNILA, 2023.
PDF (125 p.) : il.

ISBN: 978-65-86342-46-8

1. Alberto Santos Dumont (1873-1932). 2. Biografia. 3. Cataratas do Iguaçu. 4. Fronteira Trinacional – Brasil – Argentina – Paraguai. I. Silva, Micael Alvino da. II. Título.

CDU 929

Ficha Catalográfica elaborada por Leonel Gandi dos Santos CRB11/753

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998. É proibida a reprodução total ou parcial por quaisquer meios sem autorização prévia, por escrito, da editora. Direitos adquiridos pela EDUNILA – Editora Universitária.

EDUNILA
Editora da
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

EDUNILA – Editora Universitária
Campus Integração - Av. Tancredo Neves, 3147 – Porto Belo
Caixa Postal: 2044
Foz do Iguaçu - PR - Brasil - CEP: 85867-970
editora@unila.edu.br
<https://portal.unila.edu.br/editora>

EDITORA ASSOCIADA À

Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

CO-EDIÇÃO:


INSTITUTO 100FRONTEIRAS

Instituto 100fronteiras
Avenida Juscelino Kubitschek, 141 (sala 01) - Centro
Foz do Iguaçu - PR - Brasil - CEP: 85861-210

UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA

Diana Araújo Pereira *Reitora*

Rodne de Oliveira Lima *Vice-reitor*

EDUNILA – EDITORA UNIVERSITÁRIA

Andréia Moassab *Chefa da EDUNILA*

Ailda Santos dos Prazeres *Assistente em administração*

Claudinéia Pires *Assistente em administração*

Francieli Padilha Bras Costa *Programadora visual*

Leonel Gandi dos Santos *Bibliotecário-documentalista*

Natalia de Almeida Vellozo *Revisora de textos*

Ricardo Fernando da Silva Ramos *Assistente em administração*

Wladimir Geraldo Rodrigues Antunes *Tradutor e intérprete de língua espanhola*

CONSELHO EDITORIAL

Andréia Moassab *Presidenta do Conselho*

Leonel Gandi dos Santos *Representante do Órgão Executivo da EDUNILA*

João Abner Santos Bezerra *Representante dos técnico-administrativos em educação da UNILA*

Mackenson Beauvais *Representante dos discentes de graduação da UNILA*

Deny Sávía Martins da Silva *Representante dos discentes de pós-graduação da UNILA*

Diego Moraes Flores *Representante do Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território (ILATIT – UNILA)*

Débora Cota *Representante do Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História (ILAACH – UNILA)*

Luiz Roberto Ribeiro Faria Junior *Representante do Instituto Latino-Americano de Ciências da Vida e da Natureza (ILACVN – UNILA)*

Patricia Nakayama *Representante do Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política (ILAES – UNILA)*

Fabio Luis Barbosa dos Santos *Representante externo - Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)*

Joice Berth *Representante externa - Arquiteta e urbanista e escritora*

Alai García Diniz *Representante externa - Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)*

Neide Jallageas de Lima *Representante externa - Curadora, ensaísta e produtora editorial*

Luis Eduardo Aragon Vaca *Representante externo - Universidade Federal do Pará (UFPA)*

EQUIPE EDITORIAL

Buguno (Bruno Almeida) *Projeto gráfico, capa, ilustrações e diagramação*

Andréia Moassab *Preparação de texto*

Flavia Foresto Porto da Costa *Revisão de textos e normalização bibliográfica*

INSTITUTO 100FRONTEIRAS

DIRETORIA EXECUTIVA

Denys Grellmann *Presidente*

Lilian Grellmann *Vice-presidenta*

Renata Sakamoto *Diretora Técnica*

Fernanda Fioravanti *Vice-Diretora Técnica*

Jaderson Gruber *Diretor Administrativo*

Patrícia Buche *Vice-Diretora Administrativa*

Evelin Fretes *Diretora Financeira*

Thaynara Pagno *Vice-Diretora Financeira*

Neusa Miguens *Diretora de Transformação
Social*

Annie Grellmann *Vice-Diretora de
Transformação Social*

CONSELHO FISCAL

Rosimari Policeno, Luiz Labre e Cris Hammerschimtd

Matheus Oro *Conselho Fiscal Suplente*

José Rorato Filho *Assessoria Jurídica*

EQUIPE DO PROJETO SANTOS DUMONT

Denys Grellmann *Coordenador geral*

Carlos Alberto Grellmann *Consultor*

Markson Rangel Silva *Coordenador do projeto*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 (pág. 17) – La Baladeuse, ou N-9, um dirigível compacto projetado para levar uma única pessoa e capaz de operar em terrenos pequenos. O dirigível estacionou em frente a seu apartamento, na avenida Champs-Élysées 114, em Paris (23 de junho), realizou o primeiro voo noturno (24 de junho), transportou um menino (26 de junho), foi pilotado por Aida d’Acosta, a primeira mulher na História a realizar tal feito (29 de junho) e passou em revista as tropas francesas (14 de julho).

Figura 2 (pág. 35) – Cataratas do Iguaçu.

Figura 3 (pág. 43) – O 14bis voou 220 metros, ganhando o prêmio do Aeroclube da França e conquistando os primeiros recordes mundiais reconhecidos pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI), entidade fundada em 14 de outubro de 1905.

Figura 4 (pág. 61) – Santos Dumont visitou as Cataratas do Iguaçu e, impressionado, decidiu propor ao presidente do estado do Paraná, Afonso Alves de Camargo (1873-1958), que se “interesse pelos Saltos”. O resultado foi a criação de uma área de “utilidade pública”, que mais tarde viria a ser o Parque Nacional do Iguaçu.

Figura 5 (pág. 73) – Ao contrário da crença popular, a invenção do relógio de pulso não foi um privilégio de Santos Dumont nem de Louis Cartier. Girard-Perregaux desenvolveu em 1880 um relógio para a Marinha Alemã para ser usado no pulso. Porém, foram as necessidades do avião e as dicas dadas por ele que inspiraram o joalheiro e relojoeiro Louis Cartier a fabricar um relógio de pulso masculino que pudesse ser usado por todos.

Figura 6 (pág. 79) – M’boy, o deus serpente (lendas das cataratas).

Figura 7 (pág. 81) – O inventor projetou um tipo de escada para conectar os três pavimentos. Como a casa foi construída em uma pirâmide, com as escadas de acesso muito íngremes, toda vez que Dumont subia batia com as canelas no degrau de cima. Para acabar com o incômodo, inventou a escada com os degraus vazados, isto é, a metade de cada um dos degraus é aberta, evitando o choque na subida.

Figura 8 (pág. 91) – Cartão de visitas de Santos Dumont. Ele assinava: Santos=Dumont, símbolo de que o povo brasileiro deveria se considerar igual a qualquer outro povo do mundo.

Figura 9 (pág. 101) – Em 1897, o aeronauta inventa um motor a explosão de cilindros superpostos de 3,5 CV, que seria útil em seus trabalhos futuros no campo da aeronáutica.

Figura 10 (pág. 111) – Provável trajeto que Santos Dumont fez dos Estados Unidos até as Cataratas do Iguaçu, no Brasil.

Figura 11 (pág. 113) – Desenho feito em 8 de janeiro de 1929, três anos antes de morrer. Santos Dumont escreve que o dirigível, o biplano e o monoplano eram sua família.

Figura 12 (pág. 117) – Ilustração lúdica do 14-Bis sobrevoando as Cataratas do Iguaçu, feito que nunca chegou a acontecer.

PALAVRAS DA EDITORA

Em **Santos Dumont nas Cataratas**, Micael Alvino da Silva nos transporta às últimas décadas do século XIX e início do XX para compreender o que acontecia no mundo e na fronteira trinacional quando Alberto Santos Dumont visitou as Cataratas do Iguaçu, em 1916. Com um texto agradável, o livro é organizado em pequenos ensaios e seus capítulos são encadeados de modo a realçar, cada um, um aspecto da trajetória do célebre aviador, sempre estabelecendo relações com a terra de Naipi. Partindo do antigo distrito de João Gomes – no interior de Minas Gerais –, e passando por Paris, pelas Cataratas do Niágara, pelo Chile e pela Argentina, o leitor e a leitora são convidados a acompanhar os primórdios da aviação no mundo. Ao mesmo tempo que o Brasil deixava de ser um império escravocrata e se convertia em uma república, as fronteiras nacionais com os países vizinhos eram fixadas e a Colônia Militar do Iguaçu daria lugar ao município de Vila Iguaçu.

A insólita visita de Santos Dumont às Cataratas finalmente é transformada em livro, materializando o desejo do próprio aeronauta de escrever sobre o Iguaçu, o que não chegou a fazer em vida. Quase 100 anos depois de sua morte, a EDUNILA tem a alegria de entregar essa história ao público.

Integrando o **Selo Saberes**, instituído pela nova política editorial da EDUNILA, o livro **Santos Dumont nas Cataratas**

tem a vocação de divulgar o conhecimento. A obra também inaugura a **Coleção Fronteira**, que reúne, prioritariamente, trabalhos sobre a fronteira trinacional. Objeto de disputas desde os tempos da fúria de M'boi, a região do encontro das águas dos rios Paraná e Iguaçu possui uma enorme riqueza geobiofísica, cultural, política e social, que a editora da UNILA tem orgulho de destacar em suas coleções.

Por último, a EDUNILA convida os leitores e leitoras a se aventurar com Santos Dumont pelos meandros da fronteira trinacional.

Boa leitura!

Foz do Iguaçu, outubro de 2023.

PALAVRAS DO INSTITUTO

A passagem de Santos Dumont pelas Cataratas precisa ser compreendida como um grande movimento de valorização da história, da cultura e do patrimônio locais. Em 2009, um trabalho de pesquisa da Revista 100fronteiras coordenado pelo historiador Carlos Grellmann e pelo jornalista Jackson Lima iniciou uma jornada em busca de informações capazes de conectar Santos Dumont à sua visita ao Paraná.

O jornalista visitou as bibliotecas públicas de Curitiba e Posadas e conversou com diversos imigrantes da região. Ao estreitar laços com Affonso Camargo Neto, então deputado federal e neto do ex-governador do Paraná Affonso Camargo, Lima conseguiu um documento indubitável: uma foto de Santos Dumont e do avô de Camargo Neto, em 1916.

Essa foto é uma das comprovações da visita do avião ao Paraná e, portanto, um documento histórico. A impressão original estava em posse da família de Affonso Camargo Neto, tendo sido enviada por correio e doada para o grupo 100fronteiras como forma de agradecimento ao nosso trabalho: “que bom que vocês lembraram de escrever sobre meu avô”, dizia Neto.

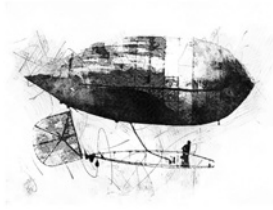
Nesse sentido, o Instituto 100fronteiras destaca a relevância do livro “Santos Dumont nas Cataratas” como um reforço da conexão da cultura com o turismo da Tríplice Fronteira e, em específico, de Foz do Iguaçu.

SUMÁRIO

1	La Baladeuse	14
2	Um inventor nas cataratas	32
3	O articulador pan-americano	42
4	Na picada do telégrafo	60
5	A fúria de M'Boy e Hinum	72
6	O problema e o poema	80
7	Lua de mel	90
8	Fronteiras	100
9	Falsos Dilemas	112
REFERÊNCIAS		118
AGRADECIMENTOS		124
SOBRE O AUTOR		126

1

La Baladeuse



No dia 20 de julho de 1873, em um vilarejo no interior de Minas Gerais, nasceu um menino chamado Alberto. Pertencente a Barbacena, o antigo distrito de João Gomes – rebatizado como Palmira após a conquista de sua autonomia política –, mudaria de nome mais uma vez em 31 de julho de 1932 para homenagear aquele menino que, em vida, havia sido seu ilustre cidadão: município de Santos Dumont.

Em idade escolar, Alberto teve contato com os livros infantis de sua época. Alguns eram especiais: sugeriam que os homens poderiam voar, como as aves. A lenda de Ícaro foi uma das narrativas que ele jamais esqueceria. Segundo a lenda, o menino Ícaro voou com asas artificiais feitas com penas de pássaros para fugir de um labirinto.

Aos 18 anos, o jovem Alberto Santos Dumont mudou-se definitivamente para Paris. Sem esquecer a lenda de sua infância, Dumont começa a se interessar por navegação aérea, realizando seu primeiro voo de balão em 1897. Depois disso, voar passou a ser sua obsessão. Não se tratava apenas de uma vontade saciável com passeios esporádicos: o jovem decidiu encomendar, a um fabricante, seu próprio balão, dando-lhe recomendações que mudariam a forma de fabricar esses aeróstatos. No início de 1900, não restavam dúvidas de que o brasileiro era um dos principais nomes entre os mais respeitáveis aviadores e aviadoras da época.

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

Santos Dumont foi único: talvez sua maior distinção tenha sido a vontade única de voar. Não lhe afetava o dinheiro que suas invenções poderiam render. Seu objetivo era tão somente tornar popular a navegação aérea, pois ele acreditava que isso faria as pessoas aproximarem-se umas das outras. Ao voarem, pensava Dumont, elas poderiam sentir a experiência da liberdade proporcionada pela elevação. Para alguns, essa ideia era romântica e idealista. Para o aviador, essa era a motivação para inventar máquinas e concretizar esse sonho.

Desde criança, as máquinas fascinavam Alberto, que consertava o maquinário e, ainda, operava um trem de carga que havia na fazenda da família. Interessado em automóveis, o jovem mineiro foi o primeiro sul-americano a dirigir seu próprio veículo quando transportou um dos seus carros da Europa para o Brasil. Na França, Santos Dumont foi iniciado na navegação aérea e na melhoria da construção dos balões de hidrogênio “mais leves que o ar”. Suas invenções eram tão assertivas que transformaram os balões em dirigíveis, permitindo com que o aviador conseguisse controlar a direção dessas máquinas.

O verão de 1903 talvez tenha sido um dos mais prazerosos da vida de Santos Dumont: foi a ocasião do lançamento de sua invenção nº 9, um balão dirigível compacto que tinha o conceito de “carro aéreo”. *La Baladeuse*, como era

LA BALADEUSE

conhecido, era a materialização do seu sonho de voar de um lado para o outro e de subir e descer aonde quisesse. Seus passeios eram uma atração e sua presença tornou-se comum no céu de Paris. Alguns sortudos e sortudas podiam assisti-lo estacionar seu balão em um restaurante e, depois, flutuar de volta para casa. A bordo de *La Baladeuse*, Santos Dumont conduziu a primeira criança em um voo de baixa altitude. Esse também foi o primeiro dirigível do mundo a ter sido conduzido por uma mulher.

A liberdade alcançada por Santos Dumont com seus dirigíveis ampliou ainda mais sua popularidade. Seus movimentos eram acompanhados pela imprensa internacional: ele era uma celebridade tanto na Europa quanto na América do Norte. Ao viajar para os Estados Unidos, em 1902, Dumont foi recebido por ninguém menos que Thomas Edison, o famoso inventor da lâmpada elétrica. O brasileiro também foi apresentado ao presidente Theodore Roosevelt, com quem almoçou na sede do governo. Das conversas com Edison, veio o incentivo para que o inventor suplantasse balões mais leves com outros mais pesados que o ar.

Havia, na época, uma corrida pela invenção da primeira máquina mais pesada que o ar que fosse capaz de voar. Santos Dumont, prestes a completar 30 anos, enfrentou o desafio: sua invenção nº 14-Bis rendeu-lhe reconhecimento

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

internacional em 1906 por seu ineditismo. Até hoje, Santos Dumont é mundialmente lembrado como o primeiro aviador a pilotar, em público, uma máquina mais pesada que o ar. Para a maioria dos brasileiros e brasileiras, pouco vale que se mencione outros aviadores ou aviadoras, como os irmãos Wright: Dumont é, simplesmente, o “pai da aviação”.

Desde o nascimento de Alberto no pacato vilarejo mineiro, no início dos anos de 1870, o país e o mundo haviam enfrentado imensas transformações. O Brasil acabara de sair de uma guerra que iria redefinir a política e as fronteiras sul-americanas: a Guerra da Tríplice Aliança. Conhecida em nosso país como Guerra do Paraguai, este foi o maior conflito armado já ocorrido na América do Sul. Protagonizada por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, a guerra trouxe consequências internas para todos os envolvidos, mas o lado paraguaio foi, certamente, o mais afetado, já que enfrentou os outros três países. Estima-se que o Paraguai tenha perdido 40% de seu território e a maioria de sua população adulta. Regiões que hoje correspondem a uma parte do Mato Grosso do Sul e à província de Misiones foram incorporadas por Brasil e Argentina, respectivamente.

O término do conflito trouxe à luz um desentendimento que Brasil e Argentina tinham desde meados do século XIX. A chamada “Questão de Palmas” foi uma controvérsia por conta de posições divergentes na interpretação do Tratado de Santo Ildelfonso, assinado pelos impérios coloniais em 1777 e que tratava da fixação dos marcos geodésicos e da definição da fronteira Espanha-Portugal na América do Sul. Após as independências e, principalmente, depois do término da Guerra da Tríplice Aliança, a contenda que envolvia parte dos territórios do Paraná e Santa Catarina foi retomada, tendo os Estados Unidos como árbitro. O principal argumento do Brasil foi baseado no *uti possidetis*, ou seja, no princípio da ocupação *de fato* do território. O Censo de 1890 apontava que a população do território em disputa era composta majoritariamente por brasileiros e brasileiras: das quase seis mil pessoas que habitavam a região, apenas 300 eram estrangeiras, não constando cidadãos e cidadãs argentinos nesse conjunto. Em 1895, o presidente estadunidense Grover Cleveland decidiu a favor do Brasil.

Depois da solução pacífica dessa controvérsia, uma comissão mista Brasil-Argentina ergueu centenas de obeliscos na fronteira, incluindo o marco geodésico piramidal chamado de Marco das Três Fronteiras, construído em 1903, na então Colônia Militar de Foz do Iguaçu. Para os povoados e vilas

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

do entorno das Cataratas do Iguaçu, esse foi um período crucial. Os acordos de navegação, a introdução do barco a vapor e a mão de obra disponível levaram à extração da erva-mate e à maior circulação de pessoas na região. Em pouco tempo, a atividade extrativista foi configurada na *obrage*, um tipo de empresa de extração de erva-mate que tinha como base uma exploração de trabalho análoga à escravidão - lembrando que a escravidão havia sido abolida há menos de 15 anos no país. Enquanto as *obrages* eram, normalmente, empresas argentinas, sua mão-de-obra era constituída, em geral, por pessoas de origem paraguaia.

Naquele período, mas muito longe dali, o menino Alberto dava seus primeiros passos na fazenda do seu pai. O Brasil era um império escravocrata. O fim da escravização de pessoas negras ocorreria apenas em 1888, com a assinatura da Lei Áurea pela Princesa Isabel – no esteio de uma série de revoltas que culminaria, inevitavelmente, na libertação das pessoas escravizadas, como foi o caso da Revolta das Carrancas (1833), em Minas Gerais; da Revolta dos Malês (1835), na Bahia; da Cabanagem (1835-1840), no Pará, para citar apenas essas. Naquele mesmo ano, 1888, o Império do Brasil decidiu criar uma colônia militar na fronteira com a Argentina e o Paraguai para assegurar os limites das nações, o que só ocorreria a partir do ano seguinte, já sob os auspícios da República.

Em 1889, um golpe de Estado político-militar destituiu o imperador e instaurou uma República Presidencialista. Apesar do nome dado a esse evento histórico, “Proclamação da República”, o início do período republicano foi conturbado, especialmente nos meios militares. Termos como “República das Espadas” e “Revolta da Armada” são ilustrativos das contendas daquela época. “A chamada “República das Espadas” corresponde ao período de 1889 a 1894 e foi caracterizado pelo autoritarismo dos dois primeiros presidentes militares, Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto. A “Revolta da Armada” consistiu, por sua vez, em um levante da Marinha brasileira contra os desdobramentos da nova política republicana, com episódios violentos em dois momentos: 1891 e 1893-1894. De um lado do conflito estava o governo do Brasil, apoiado pelos Estados Unidos, e, do outro, um grupo de marinheiros, incluindo alguns monarquistas.

Apesar do lampejo monarquista no conflito, definitivamente não havia mais espaço para a família real brasileira. Em 1889, a Princesa Isabel, herdeira do trono, exilou-se forçosamente na França, onde, na década seguinte, muito ouviria a respeito do jovem Santos Dumont, que havia imigrado para o mesmo país em 1891. Há relatos de que ambos teriam se encontrado, ao menos, numa ocasião. Em 1901, o aviator sofrera um acidente em uma propriedade próxima à residência de Isabel, a qual teria ordenado que seus funcionários ajudassem o acidentado.

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

Após o socorro, Dumont ainda teria sido convidado para um chá com a princesa. Na ocasião, Isabel teria presenteado Alberto com uma medalha de São Benedito. Uma simbologia apropriada, uma vez que toda proteção era bem-vinda no mundo da aviação, repleto de acidentes.

A filha exilada de D. Pedro II e o jovem rico e promissor não estavam na França por acaso. Na virada do século XIX para o século XX, o país representava uma síntese do progresso humano. A Exposição Universal de Paris, de 1900, foi planejada com o objetivo de marcar uma suposta época de ouro. Como modelo cultural a ser seguido, a França vivia anos de relativa estabilidade política após a consolidação da República, que contava com apoio popular e econômico.

Como outros jovens ricos de seu tempo, Santos Dumont viveu parte desse ciclo parisiense conhecido como *Belle Époque*. Aquele era um ambiente de cultura cosmopolita e de efervescência intelectual e artística, propício para a inventividade e os experimentos do futuro aviador brasileiro. Entre os cabarés, o cancan, o recém-criado cinema, as pinceladas fugazes do impressionismo e delicadeza do *Art nouveau*, Santos Dumont concebeu seus inúmeros dirigíveis, planadores e até um helicóptero. Foi para a plateia francesa de cerca de duas mil pessoas que, na tarde de 23 de outubro de 1906, sua invenção 14-Bis percorreu 60 metros em sete segundos, voando a

LA BALADEUSE

uma altura de dois metros do solo. Seu feito foi atestado pela Comissão Oficial do Aero clube da França, que declarou Santos Dumont como a primeira pessoa no mundo a voar em público com um aeroplano mais pesado que o ar!

Sem exageros, pode-se afirmar que a França da *Belle Époque* se rendeu a “Santôs”, como era costume referir-se a Dumont. Na época, o reconhecimento do Aero clube da França equivalia ao reconhecimento mundial. Isso seria questionado mais tarde, quando os irmãos Wright apresentam documentos comprovando que o voo de um aeroplano mais pesado que o ar ocorrera pela primeira vez na costa leste dos Estados Unidos, e não em Paris. Essa foi apenas mais uma das disputas entre França e Estados Unidos. Antes mesmo de ela existir, na década de 1890 e início de 1900, Santos Dumont fez algumas viagens à ex-colônia da Inglaterra, sem deixar de se impressionar e, igualmente, de se decepcionar com os Estados Unidos.

Havia muitos pretextos para Santos Dumont viajar da Europa para a América do Norte. O principal era conhecer o ambiente de inovação que existia do outro lado do Atlântico. Há indícios de que a primeira viagem de Dumont para os Estados Unidos tenha ocorrido em 1894, quando o brasileiro teria conhecido Nova York, Chicago e Boston. Seis anos mais tarde, em 1902, aconteceu o almoço de Dumont com Roosevelt na Casa Branca. Ainda que não tenha correlação

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

direta, naquele mesmo ano o Barão do Rio Branco assumiu o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, tendo promovido, como prioridade da política externa brasileira, uma transição da Europa para os Estados Unidos.

Theodore Roosevelt ficou conhecido por sua política externa imperialista para a América Central e o Caribe. Foi durante seu governo que começaram as dúvidas do Departamento de Estado sobre a América do Sul. Havia uma corrente de pensamento na política externa estadunidense que tendia a separar Brasil, Argentina e Chile dos demais países, pois estes seriam peculiares, portadores de uma certa semente que poderia germinar e torná-los países economicamente desenvolvidos. Essas ideias de relações internacionais refletiam um movimento iniciado em 1889, que ficou conhecido como Pan-Americanismo, dando origem, seis décadas depois, à Organização dos Estados Americanos (OEA), em 1948.

Seria muito forçado imaginar que Santos Dumont tenha conversado sobre esses assuntos com Theodore Roosevelt. Suas preocupações eram outras. Contudo, esse ambiente, sem dúvida, influenciaria o seu pensamento no porvir da aviação nas Américas. Na virada do século, Santos Dumont e seus amigos e amigas parisienses e estadunidenses podiam até fazer alguma ideia das disputas internacionais, mas, para eles e elas o mundo parecia estar em ordem. Contra as expectativas românticas de

LA BALADEUSE

um futuro de paz duradoura e de desenvolvimento da ciência, das artes e da aviação, irrompeu a guerra na Europa.

O assassinato do herdeiro do trono austro-húngaro, o arquiduque Francisco Ferdinando, em junho de 1914, foi a faísca no barril de pólvora do Leste Europeu, cujas potências imperiais disputavam territórios na África e Ásia – tensão que vinha aumentando desde 1885, quando foi realizada a Conferência de Berlim. O magnicídio foi o estopim que abalou o frágil sistema de alianças e pactos entre as potências europeias, gerando um conflito que se espalhou rapidamente. Foi então que, em agosto de 1914, a França foi invadida pelas tropas do Império Alemão, dando início à Primeira Guerra Mundial.

Um novo elemento entrava na estratégia de combate: os aeroplanos, que antes entretinham o público, eram agora máquinas de guerra. Primeiramente, eles foram usados para a observação de tropas inimigas e, mais tarde, para bombardeios aéreos. Em vários sentidos, os acontecimentos daquele período atingiram em cheio Santos Dumont. Além da guerra, surgiram problemas de saúde que o debilitaram. Desta feita, em 1915, Dumont decidiu retornar ao Brasil. Com a Europa em guerra, os seus interesses voltaram-se para a aviação nas Américas.

Naquela mesma época, pouco antes da guerra estourar na Europa, o que havia sobrado da Colônia Militar de Foz do

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Iguaçu foi transformado em distrito e, depois, em Vila Iguaçu. Em 10 de junho de 1914, teve início a história institucional do município no qual estão localizadas as Cataratas do Iguaçu. Com poucos recursos, porém muitas ideias para desenvolver o turismo, a cidade começava sua vida pública e administrativa. O que o primeiro prefeito ainda não sabia era que o primeiro aviador do mundo estava prestes a visitar a nova cidade.

Numa tarde fresca de abril de 1916, Alberto Santos Dumont conheceu as Cataratas do Iguaçu, embora jamais as tenha sobrevoado. Abundam os relatos de sua passagem pela Argentina e, posteriormente, pelo lado brasileiro das Cataratas. Em geral, pouco sabemos sobre as circunstâncias que trouxeram Santos Dumont a essa região. Contudo, após dois dias conhecendo as quedas do Rio Iguaçu, o aviador colocou em marcha um plano para persuadir o governador do Paraná a incentivar o ainda insípido turismo nas Cataratas. O objetivo desse livro é contextualizar esses acontecimentos.

Provavelmente, a primeira vinculação de Santos Dumont com as quedas do Iguaçu teria sido aquela feita pelo viajante

LA BALADEUSE

Domingos Nascimento, muito antes da visita do aviador à região. Em 1903, quando *La Baladeuse* atravessava o céu de Paris, Nascimento visitou as Cataratas do Iguazu e sugeriu que Dumont as sobrevoasse para que fosse possível contemplá-las por vista aérea. De acordo com os conselhos do viajante, outra possibilidade seria a construção de um elevador, adotando um modelo de visitação parecido com o que supostamente havia nas Cataratas do Niágara, a queda d'água que separa os Estados Unidos do Canadá.

Naquele ano, Domingos Nascimento não tinha como prever tr s acontecimentos vindouros: primeiro, que Santos Dumont voaria no 14-Bis, a invenção que o consagraria no mundo da aviação; segundo, que ele realmente visitaria as Cataratas do Iguazu; e, terceiro, que influenciado pelas Cataratas do Niágara, o aviador daria o passo inicial para criação de um dos primeiros parques nacionais do Brasil.

Muitas histórias e pesquisas já foram feitas sobre Santos Dumont. Poucas, contudo, destrincham o fio da meada para compreender: afinal de contas, por que Santos Dumont esteve nas Cataratas do Iguazu em 1916? A explicação mais  bvvia   que o inventor queria conhecer as quedas d' gua. Porém, como e quando ele soube das Cataratas permanece uma questão sem resposta.   possível que seu primeiro contato com o Iguazu teria ocorrido na Exposição Universal de Paris, em 1900. Por Florêncio de

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Balsadúa (1901), sabemos que a Argentina fez, no evento, uma exposição considerável do território de Misiones e das Cataratas do Iguaçu. Santos Dumont estava lá naquele período por conta de um *Congresso Internacional de Aeronautas*.

Além disso, anos mais tarde, em 1912, a famosa agência Cook começa a comercializar passeios de Buenos Aires às Cataratas. Santos Dumont pode ter visto alguma propaganda desse turismo durante sua passagem pela capital argentina, em 1916. Assumindo essa hipótese, outra pergunta surge: o que levou Dumont a Buenos Aires? A resposta é que o inventor estava em trânsito – viajava para o Rio de Janeiro após ter saído do Chile, onde havia representado o Aeroclube dos Estados Unidos. Resta-nos saber, então, o que teria levado Dumont a Santiago do Chile naqueles primeiros meses do ano. A explicação é surpreendente. Passada a fase de aviador (seu último voo fora em 1910), sofrendo de uma doença grave e impedido de atuar na Europa por conta da Primeira Guerra Mundial, Santos Dumont convertera-se em um defensor da aviação nas Américas.

No Chile, ele foi representar uma federação de aeroclubes dos Estados Unidos com o objetivo de estabelecer regras para a aviação civil nas Américas. Seu plano era colocar milhares de aeronaves para circular de norte a sul do continente, transportando pessoas e mercadorias pelo céu das Américas. Meu argumento central neste livro é que Santos Dumont

interrompeu, temporariamente, esse megaplano para se dedicar ao diálogo com o governador do Paraná sobre a facilitação do turismo no entorno das Cataratas do Iguaçu. As fontes históricas que analisei sugerem que Dumont concebeu esse plano baseado em sua experiência nas Cataratas do Niágara.

É fundamental ressaltar que, em 1872, foi criado o primeiro parque nacional no mundo: o Yellowstone, nos Estados Unidos, inaugurou um modelo de conservação ambiental que rapidamente foi copiado por outros países, incluindo o Brasil, e inspirou outros parques e personalidades, como Santos Dumont. Na maioria dessas unidades de conservação é reforçada a dicotomia entre “povos” e “parques”, pois as populações tradicionais são expulsas do território em favor de uma preservação ambiental sem a presença de humanos.

Antes de passar pelo Iguaçu, Santos Dumont conheceu o Parque Estadual das Cataratas do Niágara, criado em 1885, o que inspirou o aviador brasileiro a convencer a maior autoridade do estado do Paraná, o governador Affonso Camargo, a tomar uma decisão que marcaria o futuro das Cataratas do Iguaçu. Assim, em 28 de julho de 1916, o Decreto nº 653 declarou de utilidade pública um terreno de mais de mil hectares que seria desapropriado para um futuro parque nacional. Era o embrião do que viria a ser uma das maiores reservas de Mata Atlântica da América do Sul, o Parque Nacional do Iguaçu.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Além da atuação em prol da área de preservação ambiental, Santos Dumont foi uma das primeiras personalidades a comparar as Cataratas do Iguaçu e as Cataratas do Niágara em um jornal de grande circulação. Passado mais de um século dessa comparação de 1916, escrever esse livro é também uma forma de homenagear os 150 anos do nascimento de Santos Dumont. Faço isso em diálogo com dois clássicos dilemas que envolvem Brasil e Estados Unidos. Quem inventou o avião: Santos Dumont ou irmãos Wright? Quais cataratas são mais bonitas: as do Rio Iguaçu ou as do Rio Niágara?

O primeiro dilema fica mais evidente nos próximos três capítulos: “Um inventor nas cataratas”; “O articulador pan-americano”; e “Na picada do telégrafo”, nos quais são analisadas a vida e a obra de Santos Dumont. Celebridade internacional do início do século, a história que leva Dumont às Cataratas do Iguaçu está conectada a uma nova fase de sua vida. Depois do período como aviador, em 1916, Dumont era um árduo promotor da aviação para o desenvolvimento econômico e social das Américas. Foi esse envolvimento que o levou ao Chile e às Cataratas do Iguaçu.

Após dois dias nas Cataratas do Iguaçu, Dumont alterou seu plano. Decidiu buscar a autoridade máxima do Estado e pedir ajuda para tornar o turismo viável naquela remota região do Paraná. Seu modelo, expresso na imprensa de

LA BALADEUSE

circulação nacional, era o centenário turismo das Cataratas do Niágara. Esse é o meu ponto de partida para os capítulos seguintes: “A fúria de M’Boy e Hinum”; “O problema e o poema”; “Lua de mel”; e “Fronteiras”.

O segundo dilema, sobre as belezas naturais, também perpassa esses capítulos, quando trato de três assuntos comuns na história das Cataratas do Iguaçu e do Niágara: o mito fundador dos povos que habitavam as respectivas regiões e o primeiro contato de europeus com ambas as cataratas.

Nos últimos capítulos, abordo o turismo e a condição de fronteira, com explicações que remontam ao início do turismo na região do Iguaçu e do Niágara, acrescidas de dados atuais, como número de turistas e de população local. Termino o livro com uma palavra sobre esses dois dilemas que considero falsos. Para chegar lá, precisarei usar os próximos capítulos para demonstrar os fatos.

Assim, 120 anos depois de *La Baladeuse* ter concretizado os sonhos do menino de Barbacena, entregamos o livro que ele pretendia escrever sobre o Iguaçu.

2

Um inventor nas
cataratas



Alberto Santos Dumont foi um dos pioneiros da aviação mundial e um dos maiores inventores do Brasil. No início de 1900, ele fazia parte de um seleto grupo de aviadores que disputavam competições, espaço e fama na Europa e nos Estados Unidos. Aeronautas como o brasileiro e os irmãos Wright, estadunidenses, se tornaram famosos por suas traquitanas voadoras. Por caminhos diferentes, perseguiam o mesmo objetivo.

Entretanto, essa fase, literalmente, voou. Em pouco mais de uma década, praticamente todas as capitais do mundo ocidental tinham um aeroclube. Muitos aviões eram comercializados e adquiridos por esportistas, particulares e, cada vez mais, por governos que investiam nessas máquinas para uso militar. Por volta de 1915, o auge da fase de descobertas já havia passado.

No ano seguinte, Santos Dumont alterou sua rota. A Primeira Guerra Mundial o fez trocar a Europa pelos Estados Unidos, onde apresentou um plano para o desenvolvimento da aviação nas Américas. Sua previsão era que, em pouco tempo, milhares de aviões cruzariam a América do Norte até a do Sul, transportando pessoas e aumentando o comércio por meio do transporte de cargas.

Para tal empreita, seria necessário criar uma associação aeronáutica que reunisse todos os países do continente, o que levou à convocação da *Primeira Conferência Aeronáutica*

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Pan-Americana, prevista para ocorrer nos Estados Unidos, mas que, ao final, aconteceu no Chile.

Como proponente do projeto, representante do Aero clube dos Estados Unidos e presidente de honra da Conferência, Santos Dumont viajou para Santiago. Encerrados os trabalhos na capital chilena, o avião passou por Buenos Aires e, de lá, seguiu viagem para a fronteira da Argentina com o Brasil. Ele queria conhecer as Cataratas do Iguaçu!

O ilustre visitante chegou ao lado argentino da fronteira no dia 22 de abril de 1916. Dois dias depois, cruzou a divisa e se hospedou em Vila Iguaçu, atual município de Foz do Iguaçu. Com difícil acesso terrestre, a cidade estava isolada de outras partes do país e mantinha maior contato com a Argentina, o que explicava o fato de que o idioma mais ouvido ali fosse o espanhol, a despeito dos esforços para “abrasileirar” a região desde a fundação da Colônia Militar de Foz do Iguaçu, no final do século XIX.

Dumont foi recebido pelo prefeito de antanho, Jorge Schimmelpfeng, e seu amigo, o hotelheiro Frederico Engels, ambos interessados em desenvolver o turismo local. Sem orçamento público para essa missão, Jorge e Frederico instigaram o inventor – que era, afinal, uma celebridade – a empreender esforços para a obtenção de recursos do governo do Paraná.

UM INVENTOR NAS CATARATAS

O prefeito estava há poucos anos na região, tendo sido convidado pelo governo do Estado do Paraná a assumir, em 1902, a missão de instalar uma comissão fiscal na então Colônia Militar de Foz do Iguaçu, um povoado que, apesar de contar com escassos mil habitantes, tinha uma considerável atividade de exploração de erva-mate e de madeira. Em 1905, Schimmelpfeng pediu exoneração do cargo na fiscalização para se dedicar ao comércio e à iniciativa privada. Tornou-se uma referência política na região. Quando o território da Colônia Militar voltou à jurisdição do Paraná, em 1914, Jorge Schimmelpfeng foi nomeado primeiro prefeito do recém-criado município de Vila Iguaçu.

Interessado em desenvolver o potencial turístico da cidade, em 1915, Schimmelpfeng convidou Frederico Engels e sua família para abrir o primeiro hotel de Vila Iguaçu, o Hotel Brasil. No ano seguinte, ao saberem que Santos Dumont estava hospedado no lado argentino das Cataratas do Iguaçu e em um hotel com condições similares ao da família Engels, Jorge e Frederico foram ao encontro do aviador para convencê-lo a cruzar a fronteira e visitar as Cataratas do Iguaçu pelo ângulo brasileiro.

Ao se hospedar no modesto hotel de Engels, Dumont anotou que seu destino era o Rio de Janeiro. No entanto, após

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

dois dias no Iguaçu e em companhia dos novos amigos, o aviador decidiu ir para Curitiba. Em uma entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo*, Dumont contou que foi pessoalmente pedir ao governador do Paraná que “se interessasse pelos saltos” de Santa Maria, como eram conhecidos.

Naquela época, e até 1940, a forma mais confortável de se viajar de Vila Iguaçu a Curitiba era de barco, partindo do porto Aguirre, do lado argentino da fronteira. O trajeto pelo Rio Paraná terminava na cidade argentina de Posadas, de onde era preciso pegar um trem para a fronteira com o Rio Grande do Sul e, de lá, seguir rumo à capital do Paraná.

Santos Dumont preferiu o caminho mais difícil. Foi a cavalo de Vila Iguaçu a Curitiba acompanhando a picada da linha do telégrafo, construída durante a instalação da Colônia Militar, em 1889. Depois de alguns dias de viagem, o aviador finalmente se encontrou com Affonso Camargo.

Na conversa com o governador, a principal referência de Santos Dumont era sua experiência com o turismo nas Cataratas do Niágara, nos Estados Unidos. Não foi coincidência que, alguns meses depois, o Paraná desapropriou 1.008 hectares no entorno das Cataratas do Iguaçu para a futura instalação de um parque nacional.

UM INVENTOR NAS CATARATAS

Santos Dumont foi a primeira pessoa no mundo a voar em público e a comparar publicamente as cataratas dos extremos opostos do continente. Parafraseando seu comentário sobre as quedas-d'água, o terreno desapropriado no Brasil era “maior, muito maior” que o Parque Estadual Cataratas do Niágara, criado no estado de Nova York, em 1885.

Em 1906, Paris amanheceu com a seguinte manchete no *Le Petit Journal*: “Aeroplano levanta voo [...] Santos Dumont realizou um feito inédito na Europa”. A matéria detalhava sua façanha a bordo do protótipo 14-Bis, assistida por uma multidão de curiosos e curiosas. Naquele dia, Dumont foi carregado pelo público, que ficou maravilhado com o primeiro voo atestado da história.

Famoso do mundo da aviação, Dumont era carismático e costumava testar suas invenções com a plateia. Participava de competições, das quais saía, quase sempre, vencedor. Ao contrário de seus congêneres estadunidenses, o brasileiro não pretendia patentear suas invenções, embora guardasse alguns segredos que, aos poucos, ele mesmo revelava. Os irmãos Wright, fabricantes de bicicletas, também inventaram

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

um avião nos Estados Unidos, cujo protótipo, *Flyer*, levantou voo pela primeira vez em 1903. Desafortunadamente, não havia público nem imprensa para comprovar, pois os irmãos pretendiam patentear a invenção e, por isso, mantiveram-na em segredo durante algum tempo.

Porém, em 1908, Wilbur Wright, um dos irmãos, visitava a França dos aviadores. Lá, Wright passou a fazer voos públicos com o *Flyer* e se tornou uma celebridade, já que podia voar por horas, contra os minutos voados por Santos Dumont no 14-Bis. Apesar de não ter reconhecido abertamente na época, o aviador brasileiro posteriormente referiu-se ao afastamento do público como uma “experiência penosa”.

Santos Dumont sempre dizia que no mundo da aviação havia espaço para todos e todas. Contudo, era competitivo e mantinha nítido seu ressentimento de não ter sido reconhecido como o primeiro a voar. Em um manuscrito de 1929, com a saúde física e mental muito debilitadas, Dumont fez um desabafo:

É inexplicável que os irmãos Wright pudessem ter realizado inúmeros voos durante três anos e meio sem terem sido observados por um único jornalista da perspicaz imprensa americana (Hoffman, 2010, p. 337).

UM INVENTOR NAS CATARATAS

Foi assim que os Wright entraram para a história como os responsáveis pelo primeiro voo de avião. A Dumont coube o título de ter sido o primeiro a voar em público.

Santos Dumont conhecia os Estados Unidos como poucos brasileiros e brasileiras de sua época. Ironicamente, assim como disputou com os estadunidenses o título de ser o primeiro a voar, a questão das cataratas também trazia uma concorrência com aquele país. Segundo o senso comum, Eleanor Roosevelt teria sido a primeira pessoa famosa a conhecer e comparar as cataratas do Iguaçu e do Niágara.

Primeira-dama dos Estados Unidos de 1933 a 1945, a senhora Roosevelt se tornou uma referência de ativismo pelos direitos humanos após a Segunda Guerra Mundial. Conhecida em seu país e em grande parte do mundo, ela teria dito “pobre Niágara” ao contemplar as Cataratas do Iguaçu, atestando sua preferência pelas quedas brasileiras.

Sua visita ao Brasil em 1944, porém, não deixou evidências de que tenha realmente visitado as Cataratas do Iguaçu. Apesar disso, a atribuição da frase a essa personalidade

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

ajudou a popularizar a comparação entre as duas maiores cataratas das Américas. A frase “*poor Niagara*” é uma constante nos textos que comparam as duas maravilhas da natureza, ainda que seja apenas um mito.

Outro estadunidense a equiparar as cataratas foi o cineasta Burton Holmes. Em 1920, quando o cinema ainda era mudo e o documentário, um gênero iniciante e pouco conhecido, Holmes viajou para o Iguaçu e capturou imagens impressionantes. Nas telas de cinema do seu país, o público assistiu às imagens dos saltos do Iguaçu com legendas que assinalavam: “cinquenta pés [quinze metros] mais alto do que o Niágara”.

Nas “disputas” de cataratas, Santos Dumont leva a melhor sobre a primeira-dama estadunidense, pois existem provas materiais de sua passagem pelo Iguaçu. Na mencionada entrevista de Dumont ao jornal *O Estado de S. Paulo* (1916), o próprio aviator pergunta ao entrevistador: “você conhece o Niágara?”. Como a resposta foi negativa, as cataratas do Norte são fartamente descritas pelo brasileiro.

Detalhista, Dumont se referiu ao Niágara como “uma imensa queda d’água oferecendo o mais bizarro e pitoresco desse mundo”, com “cachoeiras numerosas e variadíssimas, ilhas espalhadas por ali, a vegetação e uma infinidade de aspectos belíssimos”. Depois dessa descrição, voltou-se para o Iguaçu:

UM INVENTOR NAS CATARATAS

“sem exagero nenhum é uma maravilha. Maior, muito maior que o Niágara”. E ainda afirmou que, diante do Iguaçu, as Cataratas do Niágara eram apenas uma “formidável” queda d’água, “nada mais”, completou (Conversando [...], 1916).

* * *

Durante aquele primeiro semestre de 1916, Dumont estava com uma agenda apertada. Após visitar Vila Iguaçu, seu plano era retornar a Posadas e, de lá, pegar um trem até o Rio Grande do Sul para, só então, seguir viagem para o Rio de Janeiro. Esse era o principal trajeto que ligava a região, isolada por terra, à capital do país. Todavia, após conversar com seus amigos do Iguaçu, o insigne viajante foi influenciado a mudar seu roteiro e a partir para Curitiba.

Na verdade, o prefeito de Vila Iguaçu tinha pouco a oferecer a uma das maiores celebridades do mundo daquela época. Schimmelpfeng proporcionou-lhe o que podia: hospedagem, um passeio guiado pelas Cataratas e um modesto baile em sua homenagem. No seu ponto de vista, o mais importante foi persuadir o aviador a interceder junto ao governo estadual em favor do desenvolvimento do potencial turístico do Iguaçu.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Acostumado a fazer planos, Dumont elaborou uma estratégia. Ele iria para Curitiba pelo caminho onde, no futuro, deveria passar uma estrada de acesso a Vila Iguaçu. Ao chegar ao seu destino, a celebridade mundial usaria sua influência e pediria ao governador “que se interessasse pelos saltos” e que tornasse a “excursão mais cômoda”. Na prática, Dumont relataria ao governador sobre sua experiência como turista no Niágara, com o objetivo de ilustrar como a atividade turística poderia ser no Iguaçu.

Quando Dumont fez sua visita, toda a área de terra no entorno das Cataratas era propriedade privada. Jesus Val era um espanhol que se estabeleceu na região em 1897 para extrair erva-mate e madeira de lei, tendo sido inscrito, posteriormente, na primeira página do livro para Matrícula de Colonos da Colônia Militar. Em 1903, o viajante Domingos Nascimento relatou que Jesus Val hospedava algumas pessoas em uma cabana de bambu e que pretendia construir um hotel. Em 1910, ele obteve a posse das terras. Assim, o hotel em que Santos Dumont foi hospedado no Iguaçu ficava na propriedade de Jesus Val, embora fosse administrado por Frederico Engels.

Naquele momento, era pouco provável que o governo estadual pudesse estabelecer um parque na longínqua Vila Iguaçu. Era preciso muito recurso e, principalmente,

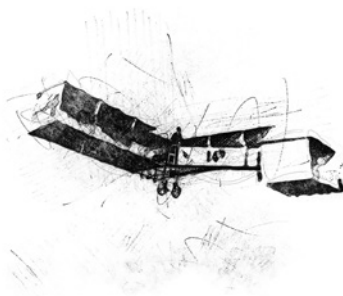
UM INVENTOR NAS CATARATAS

abrir uma estrada. O governador Affonso Camargo e seus assessores encontraram um caminho intermediário. Em um tempo recorde de aproximadamente três meses, a equipe governamental fez uso da Lei Estadual 1.260 de 1913, que permitia desapropriações de terras no Paraná por “interesse público”. Apesar de a lei ser recente e de haver muitas dúvidas sobre sua aplicação, o resultado foi o Decreto 653 de julho de 1916, por meio do qual o estado realizou a primeira expropriação de uma área: o terreno de Jesus Val. Após muita contestação, o espanhol aceitou a indenização oferecida pelo estado do Paraná em 1919. Formalmente, criava-se uma das primeiras reservas naturais do Brasil e a futura base do Parque Nacional do Iguaçu, que viria a se concretizar em 1939.

3

0 articulador

pan-americano



Alberto Santos Dumont passou boa parte da sua vida adulta fora do Brasil. É bem possível que ele tenha conhecido as Cataratas do Niágara nas viagens que fez aos Estados Unidos por volta de 1890. O auge de seus experimentos e invenções – dentre os quais estão o 14-Bis e o *Demoiselle* – ocorreu na França durante a primeira década de 1900. Aquele foi o auge de sua fase como pioneiro da aviação, que durou até o início da Primeira Guerra Mundial.

Com a detonação do conflito, em 1914, Dumont inicia uma nova fase na sua carreira, atuando como articulador – ativista ou militante, como diríamos hoje em dia – da aeronáutica no continente americano. Essa fase durou aproximadamente até 1920, quando os governos substituíram os aeroclubes na centralidade do debate sobre o desenvolvimento do transporte aéreo.

Nesse intervalo, o ano de 1916 foi especial para o aviador brasileiro. Já no mês de janeiro, Dumont desenvolveu um plano para o uso de aviões em massa no continente americano, com o objetivo de aproximar os Estados Unidos da América do Sul. Sua proposta foi encampada pelo Aeroclube dos Estados Unidos, uma federação nacional que representava 28 aeroclubes de todo o país.

Santos Dumont foi indicado, pela federação estadunidense,

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

para chefiar a elaboração dos primeiros estatutos aeronáuticos do continente. Foi para essa atividade que representantes de aeroclubes de todas as Américas fizeram a reunião no Chile, em março de 1916. De janeiro a julho daquele ano, por conta de sua articulação pela aeronáutica, Santos Dumont estava com a agenda cheia. Somente naquele semestre, o brasileiro passou por Estados Unidos, Chile, Argentina e Brasil. No final desse intervalo, Dumont retornou para a sede do aeroclube, em Nova York.

* * *

O Rio Niágara fica entre dois lagos na América do Norte, formando a fronteira entre os Estados Unidos e o Canadá. Em um determinado ponto, gigantes quedas de água produzem um belo espetáculo. As Cataratas do Niágara são uma atração cujo potencial turístico é explorado desde o início do século XIX, praticamente em simultâneo ao próprio desenvolvimento do turismo moderno. O primeiro acesso às cataratas foi feito em 1825, com a conclusão do Canal de Erie. Nos anos de 1850, as conexões ferroviárias garantiram a precoce exploração do turismo na atração.

“Cataratas do Niágara” é o nome dado tanto ao acidente

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

geográfico quanto às cidades dos lados estadunidense e canadense da fronteira. Naquela região, as estradas de ferro chegaram na primeira metade do século XIX, fazendo com que o atrativo turístico se tornasse mais acessível tanto para estadunidenses, que agora podiam se deslocar para as Cataratas a partir do grande centro em torno da cidade de Nova York, quanto para canadenses, que tinham acesso à região a partir de Toronto.

No ano de 1885, dois dos primeiros parques de conservação ambiental dos Estados Unidos e do Canadá foram criados nas Cataratas do Niágara. No lado estadunidense, foi criado o Parque Estadual Cataratas do Niágara e, do lado canadense, o Parque Rainha Victória. Portanto, quando Santos Dumont visitou Cataratas do Niágara, havia acesso ferroviário que conectava a região com grandes centros urbanos, uma estrutura de visitação e dois parques de conservação ambiental. Foi esse o modelo que o aviador tinha em mente quando se dirigiu ao governador do Paraná para que este se interessasse pelos saltos.

Não se sabe quantas vezes e nem quando Dumont esteve nas Cataratas do Niágara. Entre 1894 e 1916, diversas foram suas viagens para os Estados Unidos, principalmente, para Nova York. Acredito que ele tenha visitado as Cataratas do Niágara em 1894, pois há

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

evidências de que naquele ano ele esteve em Boston e em Chicago, e as quedas-d'água estão entre essas duas cidades. Aventureiro e apreciador da natureza, é pouco provável que Dumont tenha passado tão perto de Niágara e desperdiçado a oportunidade de conhecer uma das atrações mais belas da América do Norte.

Assumindo que ele conheceu Niágara naquela ocasião, o jovem Dumont foi exposto, aos 21 anos, a um turismo quase centenário e a um parque estadual de conservação de quase uma década de criação. Naquela época, já havia fácil acesso terrestre, exploração turística e áreas de preservação ambiental nas Cataratas do Niágara. Em 1916, a situação do Iguazu era o oposto: falta de acesso terrestre, exploração turística amadora e localização em um terreno privado.

Na entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo* (1916), Santos Dumont comentou sobre outro dos seus vários planos: “Pretendo mesmo escrever um livro sobre o Iguazu”. Infelizmente, ele não chegou a concretizar esse projeto, o que pode ter acontecido por diversas razões. Uma delas,

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

evidentemente, foi a piora de sua saúde física e mental, o que muito o limitaria, principalmente após 1920.

A vida de Santos Dumont pode ser dividida em três fases: o aeronauta, o articulador e o debilitado. Quando esteve no Iguazu, em 1916, o período como aviador já havia passado e sua fase como articulador se encontrava no auge. A década seguinte foi particularmente difícil por conta da questão da saúde, o que não trataremos neste livro.

Ser um aeronauta, no início do século XX, era um tipo de atividade glamorosa e engenhosa. Na virada do século, havia uma corrida para se inventar máquinas voadoras. A meta não era exatamente criar um avião como o conhecemos hoje, mas desenvolver protótipos que voassem, nem sempre parecidos com as aeronaves atuais. Naquele meio majoritariamente masculino, havia também mulheres. Em 1903, Alberto Santos Dumont apoiou uma jovem estadunidense de origem cubana, Aida de Acosta, a voar com seus dirigíveis, tendo sido a primeira mulher do mundo a pilotar uma aeronave. Raymonde de Laroche foi a primeira mulher a tirar uma licença como piloto, em 1909. A francesa Hélène Dutrieu aprendeu a pilotar no *Demoiselle*, um dos aviões de Dumont. Ela se tornou, em 1910, a primeira aviadora a realizar um voo com passageiros. Era um tempo fértil para a aviação. Paris era o centro dessa efervescência e Santos Dumont estava lá.

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

O brasileiro era incomum em relação à maioria dos seus colegas. Na realidade, ele não era um “aviador engenheiro”, como muitos de sua época: ele era um gênio, um inventor avesso a destinar seu tempo ao estudo de teorias. Dumont fazia suas invenções e participava de competições por esporte, faturando os principais prêmios na Europa de aeronautas profissionais. Na edição de 20 de outubro de 1901, por exemplo, o jornal *The New York Times* noticiou que o brasileiro conquistou o Prêmio Deutsch por ter contornado a Torre Eiffel, em Paris, no seu Dirigível nº 6.

Em 1906, Santos Dumont era uma personalidade. Seu voo de alguns minutos a bordo do 14-Bis levou uma multidão à euforia na França. Ele foi carregado e celebrado pelo público que o assistira voar com sucesso. Todos os holofotes da Europa, incluindo as manchetes dos principais jornais, estavam sobre aquele pequeno e carismático personagem.

No entanto, do mesmo jeito fugaz que veio, a euforia exagerada do público também passou, por várias questões. Uma delas foi a chegada de Wilbur Wright à França com seu protótipo *Flyer*. Embora sem testemunhas, os irmãos Wright documentaram o primeiro voo do *Flyer* em 1903, três anos antes do brasileiro. E, de fato, a invenção era boa. Em 1908, o público francês assistia voos com duração de horas, contra os minutos voados por Santos Dumont em seu 14-Bis.

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

Ainda famoso, mas sem o entusiasmo do público, Santos Dumont seguiu sua vida. Em 1909, ele inventou outro avião, o *Demoiselle*, que foi considerado o primeiro avião esportivo comercializado no mundo. Sua invenção fez muito sucesso entre os/as adolescentes da elite da época. O próprio Dumont era visto voando nos arredores de Paris com sua nova máquina, pousando nas propriedades agrícolas de seus amigos e amigas, pois os voos requeriam uma longa área de campo para o pouso.

Dois acontecimentos marcaram 1910. Primeiro, foi o ano do último voo de Santos Dumont. Depois de um acidente com seu *Demoiselle*, veio a descoberta de uma doença que o afetou profundamente. Sem o afago do público e em recuperação, o aviador mudou-se para uma pequena cidade no litoral da França, a cerca de 200 quilômetros de Paris, onde morou até a eclosão da Primeira Guerra Mundial.

Nos primeiros meses de conflito, o brasileiro até se dispôs a ajudar o exército da França com seus projetos. Entretanto, suas excentricidades e, sobretudo, seu hábito de fazer observações do céu noturno levaram a vizinhança a denunciá-lo como espião. A denúncia rendeu uma visita da polícia que, por fim, desculpou-se pelo mal-entendido. Ressentido com a falta de reconhecimento e em um acesso

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

de fúria pela acusação de espionagem, o aviador queimou todos os arquivos e projetos que estavam ao seu alcance.

O incidente e a insegurança na Europa fizeram com que Dumont deixasse o Velho Continente. Em 1916, ele estava ativamente engajado em outra missão: já não era o aviador e esportista do início de 1900. Nesta nova etapa de vida, Dumont constituía-se o principal articulador da aviação civil no continente americano. Naquela época, a aviação se desenvolvia muito rápido, mas ainda faltavam instituições governamentais que regulassem o transporte aéreo. Os primeiros passos nesse sentido foram dados pelos aeroclubes, e não pelos governos. Havia aeroclubes em praticamente todas as capitais das Américas e, em maior número, nos Estados Unidos.

Santos Dumont era bem conhecido naquele país, o qual já havia visitado várias vezes. Em 1902, a imprensa estadunidense noticiou com veemência o contato do inventor brasileiro com o inventor Thomas Edison. Em abril daquele ano, o “Feiticeiro de Menlo Park”, como Edison era conhecido, participou de uma coletiva de imprensa, na qual declarou seu interesse que Santos Dumont contribuísse com a criação de um Aeroclube

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

nos Estados Unidos, o que viria a acontecer três anos mais tarde.

Esse tipo de clube aeronáutico cresceu vertiginosamente. No ano de 1916, havia 26 aeroclubes do país, reunidos no Aeroclube dos Estados Unidos, uma espécie de federação nacional. O Aeroclube mantinha a revista *Flying* e, no dia 12 de janeiro de 1916, celebrou seu décimo jantar anual. Santos Dumont estava nesse jantar e era uma das pessoas mais respeitadas. Foi citado como um dos aviadores “revolucionários” e como o articulador de um plano de aviação para o continente americano.

Em seu discurso no jantar anual do Aeroclube dos Estados Unidos, Alan Hawley, presidente da federação, foi enfático ao mencionar que os mais prestigiados pioneiros da aviação mundial eram americanos. Em suas palavras, esses precursores foram “revolucionários” do ar tanto quanto Cristóvão Colombo o foi dos mares. Para reforçar seu argumento, ele nomeou os principais feitos: o primeiro voo foi dos irmãos Wright, dos Estados Unidos; o primeiro voo em público foi de Santos Dumont, do Brasil; o primeiro sobrevoou nos Alpes foi de Jorge Chávez e Juan Bielovucic, do Peru; e o primeiro voo marítimo foi de Glen Curtiss, também dos Estados Unidos. Com eles, o Novo Mundo “deu asas” ao Velho Mundo.

Na ocasião, após um brinde aos irmãos Wright, o mestre de cerimônias convidou Santos Dumont para pronunciar

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

seu discurso. Ele havia sido indicado para representar o Aeroclubes dos Estados Unidos na Conferência Aeronáutica que ocorreria no Chile, em março daquele ano. A indicação do brasileiro era considerada natural, pois o plano a ser discutido na conferência era de sua autoria. Dumont bolou uma estratégia para que milhares de aviões fossem produzidos e lançassem voo para ajudar a resolver os “difíceis problemas de transporte”. Caso fosse necessário, essas máquinas ainda poderiam contribuir com a defesa das Américas.

Foi justamente esse plano que manteve Santos Dumont bastante ocupado por um tempo. No ano de 1916, sua agenda do primeiro semestre estava abarrotada: em janeiro, ele teria o jantar do Aeroclubes em Nova York; em março, a Conferência no Chile; em maio, uma reunião no Rio de Janeiro e, em julho, ele deveria estar de volta na sede do Aeroclubes dos Estados Unidos. Entre a partida, em fevereiro, e o seu retorno, em julho, estava o evento principal da articulação de Dumont: a *Conferência Aeronáutica Pan-Americana*, no Chile.

Antes da viagem, entre os dias 17 de dezembro de 1915 e 8 de janeiro de 1916, Santos Dumont participou do *Segundo*

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

Congresso Científico Pan-Americano, em Washington, tendo apresentado, ao final dos trabalhos, seu plano para o desenvolvimento da aviação nas Américas. Naquela época, o desenvolvimento industrial já era muito maior nos Estados Unidos do que na América do Sul. Ainda assim, em aspectos gerais, capitais como Rio de Janeiro, Buenos Aires e Santiago não eram muito diversas de grandes centros estadunidenses como Nova York e Chicago.

O movimento pan-americano estava no seu auge. Pairava no ar uma ideia romântica de irmandade e solidariedade entre os povos americanos, especialmente sob a influência de Washington. Com efeito, o termo tem um peso geopolítico, indicando a presença e influência dos Estados Unidos na região, fazendo contraposição à ideia de “América Latina”, expressão criada pelos franceses em meados do século XIX, a qual indicava as intenções do império napoleônico no subcontinente.

Esse embate entre as identidades pan-americana e latino-americana estava no cenário das relações internacionais dos Estados Americanos no período pós-independências, nas décadas de 1810 e 1820. Foi em 1823, por exemplo, que o presidente dos Estados Unidos, James Monroe, pronunciou uma mensagem ao Congresso que ficaria conhecida como Doutrina Monroe, cujo slogan, que lhe foi atribuído posteriormente, seria “América para os Americanos”. Para Monroe, tratava-se

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

de assegurar o domínio político estadunidense sobre todo o continente, disputado pelas potências internacionais da época. Nessa perspectiva, a própria definição de “povos americanos” – ou, simplesmente, “americanos” – correspondia a todos aqueles que haviam nascido no Novo Mundo, também chamado de Hemisfério Ocidental.

Entre aeronautas, essa integração e disputa por identidades transnacionais era notada no reconhecimento dos pioneiros da aviação, que incluía os nascidos nos Estados Unidos, irmãos Wright e Glen Curtiss; no Brasil, Santos Dumont; e, no Peru, Jorge Chávez e Juan Bielovucic, indicando, ao mesmo tempo, a disputa terminológica em voga naquele período.

Foi nesse contexto que germinou o plano de Santos Dumont para os céus das Américas, com aviões que permitissem a circulação de pessoas e mercadorias. Para que a estratégia funcionasse, era preciso uma organização internacional que reunisse as representações nacionais dos aeroclubes, tendo surgido daí uma espécie de aeroclube das Américas, a oficialmente nomeada Federação Aeronáutica Pan-Americana.

O evento para discutir a criação da entidade seria em Nova York. No entanto, a convite do Aeroclube do Chile, a sede foi transferida para Santiago. Santos Dumont esteve profundamente envolvido com a ocasião, primeiro como

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

proponente e representante do Aeroclub dos Estados Unidos e, depois de iniciados os trabalhos, como seu presidente de honra. Em 5 de fevereiro de 1916, o avião partiu de Nova York, chegando ao país andino quase um mês mais tarde, no dia 1º de março. A viagem de 25 dias era uma evidência marcante de que, no futuro, um avião poderia agilizar o transporte entre a América do Norte e a América do Sul.

Recebido com festa, Dumont declarou à imprensa que o propósito daquela inauguração era criar as bases para que, em breve, centenas de aeronaves cruzassem as Américas, reduzindo uma viagem de 24 dias para apenas 24 horas. Para ele, o avião traria cooperação entre os Estados Unidos e a América do Sul, além de desenvolvimento do comércio, da aviação esportiva e, também, da defesa do Hemisfério Ocidental “em caso de possível guerra”. Para alcançar o objetivo de colocar dez mil aviões de uso comercial nos céus do continente, a Federação Aeronáutica Pan-Americana era imprescindível (Tenth Annual Banquet [...], 1916).

No Chile, 400 policiais não foram suficientes para conter a multidão, que recebeu com festa o avião e os delegados e delegadas do Brasil, Argentina, Peru, Uruguai, Colômbia e Guatemala, entre outros países. Diante do entusiasmo do público presente, o brasileiro foi nomeado presidente de honra

SANTOS DUMONT NAS GATARATAS

do evento e coordenou os trabalhos que definiram as primeiras regras para o estabelecimento de rotas de aviação nas Américas.

Um aspecto interessante que não passa despercebido na leitura da revista *Flying* de maio de 1916 é uma reclamação do Aeroclubes dos Estados Unidos em relação à participação de representantes do governo estadunidense na conferência. O presidente do Aeroclubes, Alan Hawley, aponta um descaso do embaixador dos Estados Unidos no Chile com Santos Dumont, interpretando-o como uma falta de cortesia. O motivo principal dessa atitude do embaixador teria sido o fato de um brasileiro chefiar a missão dos Estados Unidos no evento (The Pan-American [...], 1916).

Também havia outra questão. O movimento proposto por Santos Dumont era tão inovador como o foi seu dirigível nº 6, o 14-Bis ou o *Demoiselle*. Se, no início do século, não havia avião, pouco mais de uma década mais tarde aeronaves já eram produzidas aos milhares, tendo servido como armas na Primeira Guerra Mundial. A velocidade de desenvolvimento da aviação foi avassaladora. Em 1919, os governos de todo o continente estavam diretamente interessados no assunto: a cooperação nessa área superou o nível dos aeroclubes e foi alçada a assunto estatal.

Contudo, em 1916, os aeroclubes ainda eram as maiores

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

autoridades em matéria de planejamento logístico aéreo. Criada a Federação Aeronáutica Pan-Americana no Chile, a próxima parada no plano de Dumont era o Rio de Janeiro. Seu objetivo era articular um outro evento grandioso: uma competição pan-americana de aviação, que ocorreria na então capital do Brasil no ano seguinte, conforme publicou a mencionada edição de maio da revista *Flying*. Ainda na viagem de 1916, ele iria a Buenos Aires para as comemorações do Primeiro Centenário da Independência da Argentina, prevendo, por fim, retornar a Nova York até julho.

A partir de 1919, poucos anos após o circuito em prol da aviação de Santos Dumont, a cooperação internacional em torno das questões aeronáuticas deixou o foro privado dos aeroclubes e se tornou uma responsabilidade dos Estados americanos. Nesse contexto, a despeito de sua reconhecida importância histórica, a Federação Aeronáutica Pan-Americana – planejada por Santos Dumont e executada pelo Aeroclube dos Estados Unidos – tornou-se obsoleta. A boa notícia era que a aviação havia evoluído, tornando necessária a criação de novos mecanismos e instituições, como a Aeronáutica.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Definitivamente, os anos de 1920 trouxeram uma nova etapa na vida de Santos Dumont. As fases de aviador e articulador ficaram para trás. Isso influenciou no agravamento de sua saúde. Há registros de que no início da década ele se internou em várias clínicas de recuperação na Suíça e na França. Foi um período de piora de doenças que, por fim, o levaram à morte em 23 de julho de 1932, no Rio de Janeiro, aos 59 anos de idade.

Quando visitou a Tríplice Fronteira Argentina-Brasil- Paraguai, entre 22 e 27 de abril de 1916, Santos Dumont era um homem muito ocupado. Em sete meses, ele percorreu quatro países diferentes, numa época em que cada deslocamento durava pelo menos 20 dias. Não é exagero afirmar que, durante aqueles meses, Santos Dumont passou mais tempo no mar do que em terra.

Envolvido com o objetivo de integrar as Américas pela aviação, vale perguntar: o que teria feito Santos Dumont destinar 24 dias para se dedicar a conhecer as Cataratas do Iguaçu e, em seguida, dirigir-se a Curitiba com o intuito de chamar a atenção do governo do Paraná para os saltos? A resposta não está evidente. Sabemos que Santos Dumont conhecia as Cataratas do Niágara e que, depois de encerrados os trabalhos no Chile, ele esteve em Buenos Aires. Entre deixar o Chile e partir da Argentina,

O ARTICULADOR PAN-AMERICANO

passaram-se 25 dias. Sobre o que o brasileiro fez em Buenos Aires sabemos pouco. Talvez alguma propaganda para conhecer os Saltos do Iguaçu tenha lhe caído nas mãos. Naquela época, a ferrovia para Posadas tinha sido recém-inaugurada, e com “apenas” três dias de trem e três dias de barco era possível conhecer a “Niágara Latina”. Foi o que ele fez.

4

Na picada do
telégrafo



Ao chegar em São Paulo, em maio de 1916, Santos Dumont foi entrevistado para o jornal *O Estado de S. Paulo*. Era de se esperar que o assunto principal fosse aviação e temas de interesse internacional. Contudo, na conversa com os jornalistas, ele sequer mencionou a criação da Confederação Aeronáutica Pan-Americana: começou e terminou a entrevista falando do Iguazu “com entusiasmo e um brilho vivo nos olhos escuros”. Dumont explicou para seu entrevistador que “há um Niágara saxônico nos Estados Unidos e um Niágara latino aqui no sul da América” (Conversando[...], 1916).

O entusiasmo de Santos Dumont era contrastado com a dificuldade de acesso e com a falta de infraestrutura para visitação turística no Iguazu. A viagem durava seis dias partindo de Buenos Aires. O acesso por terra, pelo Brasil, não existia. Mesmo assim, Dumont declarou: “o salto do Iguassu, que maravilha! Compensa fartamente os incômodos da viagem”. Sobre a hospedagem, ele comentou: “imagine que não existe nem hotel por aquelas paragens. Existe, com o nome de hotel, uma casinha com dois quartos e uma sala, apenas...”.

Em nenhum momento da entrevista, o ilustre visitante mencionou o fato de as Cataratas do Iguazu estarem localizadas em uma propriedade privada, tampouco que o

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

dono daquelas terras era um estrangeiro. De todo modo, é possível inferir que Dumont concebeu um plano para contribuir com o turismo no Iguazu. Em suas ideias estavam presentes os elementos que ele devia se lembrar de sua visita às Cataratas do Niágara: acesso terrestre, exploração do turismo e criação de uma área de preservação ambiental. Foi animado com essa perspectiva que Dumont resolvera ir para Curitiba convencer o governador a enxergar o potencial do Iguazu.

O Rio Iguazu nasce da junção dos rios Iraí e Atuba, a leste da capital paranaense. O seu curso segue o sentido geral leste-oeste por cerca de 910 km, atravessando uma boa parte do estado do Paraná, unidade da federação criada em 1853. Pouco antes da foz no Rio Paraná, um majestoso conjunto de cataratas torna o extremo oeste do estado uma região única. Naquele trecho, o rio divide os limites nacionais do Brasil e da Argentina, que compartilham as Cataratas do Iguazu.

Apesar do potencial turístico equivalente ao das Cataratas do Niágara, as quedas do Rio Iguazu ficam no interior da

NA PICADA DO TELÉGRAFO

América do Sul. Ao contrário do que ocorreu na América do Norte, por aqui apenas na segunda metade do século XX foi desenvolvida uma eficiente rede de rodovias para o transporte terrestre. Do lado brasileiro, a primeira estrada, de terra, foi aberta pelo Paraná em 1920, tendo sido ampliada pelo governo federal vinte anos mais tarde. Somente em 1969, quase três décadas depois, é que essa estrada seria completamente asfaltada.

Embora as dificuldades de acesso fossem imensas, pessoas influentes visitaram a região no início do século XX. Em 1903, o poeta e deputado paranaense Domingos Nascimento relatou sua experiência de conhecer as impressionantes cataratas. O viajante afirmou que, do lado brasileiro, não havia nenhuma infraestrutura turística e que, do lado argentino, a exploração da atividade estava apenas começando.

No Brasil, Jesus Val fora o guia turístico de Domingos Nascimento. O espanhol contou que tinha recebido o lote de mil hectares e os Saltos de Santa Maria da Colônia Militar para fins agrícolas. Naquela época, a atividade agrícola consistia em retirar erva-mate nativa e madeira de lei para exportá-los à Argentina. Jesus Val explicou ao poeta que tinha a intenção de explorar o turismo e que já possuía até mesmo uma cabana para receber as pessoas que desejavam conhecer aquela beleza natural.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Para Nascimento, Val teria sido o primeiro guia de turismo das Cataratas! Embora tenha sido Frederico Engels o responsável por inaugurar “com o nome de hotel, uma casinha”, como asseverou Dumont anos mais tarde, Jesus Val foi, de fato, um dos primeiros gerentes de hotel da região. Em 1906, ele gerenciava um local de hospedagem do lado argentino da fronteira, não muito melhor que o casebre do outro lado do rio. Ou seja, até 1922, quando um hotel de melhor qualidade foi construído nas margens argentinas, havia apenas alguns barracões para a hospedagem de visitantes dos dois lados das Cataratas.

Em 1914, quando a Colônia Militar se torna o município de Vila Iguazu, a atividade do turismo passa a ser vista como essencial. Em 14 de março daquele ano, a Lei 1.383 criou o município, instalado efetivamente no dia 10 de junho com a posse de seu primeiro prefeito, Jorge Schimmelpfeng, e a instalação da primeira Câmara de Vereadores. Logo no primeiro ano de sua gestão, em 1915, Jorge Schimmelpfeng viajou para Posadas, onde se encontrou com Frederico Engels, que tinha experiência em hospedagem, e propôs que ele e sua família se mudassem para Vila Iguazu para fundar um novo negócio nesse ramo. O prefeito pretendia envidar todos os esforços para desenvolver o turismo no município.

NA PICADA DO TELÉGRAFO

O Hotel Brasil foi, dessa forma, inaugurado em 15 de novembro de 1915, no centro da cidade. Em paralelo, Engels arrendou de Jesus Val a “casinha” junto às cataratas, transformando-a em uma filial de seu hotel. Para aprimorar a experiência turística, Engels usou todos os recursos disponíveis que tinha – isto é, mais força física do que dinheiro –, buscando melhorar o acesso e a visitação ao local.

Sem orçamento público, as primeiras iniciativas em prol do turismo no lado brasileiro ainda tinham que concorrer com as instalações da outra margem. Santos Dumont, por exemplo, chegou a Puerto Aguirre, como era conhecida Puerto Iguazú, cidade argentina, no dia 22 de abril de 1916. Somente dois dias depois, graças às súplicas de seus conterrâneos, ele deu entrada no Hotel Brasil. Dumont foi o visitante mais ilustre da matriz e de sua filial, a “casinha”, nas cataratas.

Quando souberam que o renomado inventor fora acolhido pela concorrência do lado argentino, Jorge Schimmelpfeng e Frederico Engels atravessaram a fronteira e, apelando para o patriotismo do aviador, convidaram-no a se hospedar no lado brasileiro. Os anfitriões, de poucos recursos, foram criativos: organizaram um baile, fizeram um bom churrasco e guiaram Dumont no passeio pelas Cataratas. Além do hotel no centro, o hóspede pousou dois dias na filial  

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

beira das quedas d'água, podendo apreciar os saltos do Rio Iguaçu por diversos ângulos. Ao longo daqueles dias, os três, efetivamente, trocaram muitas ideias e planos para o turismo na fronteira.

Em contraste com outros viajantes, Santos Dumont não estava preocupado em “perder” o território das Cataratas, pensamento predominante em uma região que apenas recentemente havia estabilizado suas fronteiras. Muitas narrativas, como é o caso da de Domingos Nascimento, iam nessa direção. Longe do convencional, o aviador pediu uma audiência com o governador do Paraná para mostrar a urgência da abertura de uma estrada, de modo a proporcionar condições que “torne mais fácil e cômoda a excursão”.

A despeito de seus empenhos para desenvolver o turismo, as ações do prefeito de Vila Iguaçu eram limitadas. Ele não tinha nem orçamento nem via de acesso terrestre para a capital Curitiba. Assim como induziu Engels a investir na hotelaria, a argumentação de Schimmelpfeng foi, seguramente, crucial para convencer Santos Dumont sobre a necessidade de o estado do Paraná fazer algo pelas Cataratas.

Foi exatamente o que aconteceu. Em Vila Iguaçu, Santos

NA PICADA DO TELÉGRAFO

Dumont ficou empolgado com a questão. O homem que planejara o 14-Bis e que estava envolvido com a criação da Federação Aeronáutica Pan-Americana não ficaria sem um plano.

* * *

No dia 27 de abril de 1916, Santos Dumont seguiu sua viagem rumo ao leste a cavalo. Não havia estrada. Naquelas condições, a linha do telégrafo era um guia confiável. Depois de cavalgar por oito dias e de passar por várias pequenas cidades do interior, o aviador chegou à capital do Paraná. Foi recebido com festa e diversas homenagens durante os cinco dias em que esteve em Curitiba.

A audiência com o governador Affonso Camargo ocorreu no dia 8 de maio. A imprensa local reportou que o aviador “solicitou que o governo tudo fizesse para o aproveitamento daquela queda d’água, construindo ali um parque nacional que certamente atrairia uma grande concorrência de turismo” (Santos [...], 1916).

O governador ouviu, detidamente, suas sugestões para transformar o Iguaçu em um “Niágara latino”. Santos

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Dumont possivelmente teria recomendado ações no sentido de facilitar o acesso, desenvolver uma estrutura de visitação e delimitar uma área de preservação ambiental. De imediato, Affonso Camargo não tinha como mobilizar recursos para abrir uma estrada, fomentar o turismo ou criar um parque estadual. O que ele tinha eram algumas ferramentas jurídicas.

Em 1907, o Paraná havia aprovado um dos primeiros códigos florestais do Brasil, abrindo caminho para políticas conservacionistas. Em 1913, outra lei permitiu ao governo do estado o direito de desapropriar terras pelo interesse público. Ao escutar as ideias de Dumont, o governador pensou nas inovadoras leis do Paraná, que ainda não tinham sido aplicadas. Foi assim que, apenas três meses após a visita do aviador, Affonso Camargo transformou a propriedade de Jesus Val em área de utilidade pública, provavelmente uma das primeiras desapropriações do país.

No dia 31 de julho de 1916, às vésperas de Santos Dumont embarcar de volta para Nova York, o governador do Paraná sancionou o Decreto Estadual número 653, no qual era cadastrada a reserva de “uma área de terras junto às Cataratas do Iguaçu [...] para o estabelecimento de uma povoação e um parque”.

NA PICADA DO TELÉGRAFO

A despeito da decisiva influência de Santos Dumont no destino do Iguazu, a ideia de um parque nacional na área das cataratas já circulava pelo menos desde 1876. André Rebouças, o primeiro engenheiro negro do Brasil, publicara um artigo aconselhando a preservar as quedas d'água "intactas, livres de ferro e fogo" para as gerações futuras (Rebouças, 1898). Para ele, isso não excluía o turismo, desde que a infraestrutura fosse inspirada no modelo utilizado nas Cataratas do Niágara.

Inspirado em Rebouças, o capitão da Colônia Militar Edmundo de Barros propôs e executou, no final de 1890, ações práticas como abrir uma estrada de aproximadamente 20 quilômetros que conectava a Vila Iguazu até as cataratas. Por iniciativa própria, ele ainda escreveu, em uma madeira fixada a uma árvore, a expressão "Parque Nacional". Mesmo sendo uma iniciativa isolada, a placa mexeu com *los hermanos*, que julgavam se tratar de um plano oficial do Brasil.

Muito provavelmente, este letreiro foi pregado na mesma ocasião em que o capitão encomendou um mapa com a legenda *Estudos feitos no primeiro semestre de 1897, para servirem na demarcação de uma sede urbana do futuro Parque Nacional Brasileiro* (Barros, 1914). Contudo, o projeto de Barros não se efetivou. Em 1910, o terreno onde

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

estavam as Cataratas foi formalmente concedido a Jesus Val pela própria Colônia Militar.

Semelhante ao primeiro voo, Dumont não foi exatamente o precursor do Parque Nacional do Iguaçu. No entanto, o aviador foi a primeira figura notável a fazer algo determinante para a sua criação. O passo decisivo foi dado quando Dumont encorajou o governador a revogar a condição de propriedade privada das Cataratas. Depois da desapropriação, em 1916, Jesus Val acionou a justiça. Finalmente, em 1919, o espanhol aceitou a compensação proposta pelo governo.

Quando saiu de Buenos Aires para conhecer as Cataratas do Iguaçu, Santos Dumont tinha em mente as quedas do Norte da América como modelo. O brasileiro se impressionou tanto com a beleza quanto com a dificuldade de acesso e de visitação turística no Iguaçu. Niágara era menor, mas, no Iguaçu, a estrutura para turismo era inexistente. Schimmelpfeng teve que usar sua mais potente ferramenta, a argumentação, para convencer o inventor de que o governo do Paran a deveria agir para contornar essa situação.

NA PICADA DO TELÉGRAFO

Affonso Camargo também empregou uma de suas principais armas: a caneta. Ao assinar o decreto de utilidade pública para a área, ele expropriou o terreno de Jesus Val, abrindo o caminho para a delimitação do parque, décadas mais tarde. Tristemente, Santos Dumont faleceu sete anos antes da criação do Parque Nacional do Iguaçu, em 1939, a qual mudaria a história da região e da conservação ambiental no país.



5

A fúria de M'Boy
e Hinum



A história das comparações entre as cataratas do Iguaçu e do Niágara iniciou-se mais de um século antes da visita de Santos Dumont ao Iguaçu. Um dos relatos mais antigos é o de Félix de Azara, um funcionário da Espanha que inventariou a geografia da América do Sul, em 1780. Seu objetivo era delimitar a fronteira com o Império de Portugal, o que não aconteceu pela falta de representantes dos portugueses. Apesar dessa ausência, Azara fez o seu trabalho e comparou o que viu no Rio Iguaçu com os registros sobre o Rio Niágara. Não há evidências de que ele tenha conhecido, pessoalmente, as quedas d'água da América do Norte.

Depois do término da Guerra da Tríplice Aliança e do advento dos barcos a vapor, as últimas décadas de 1800 e as primeiras de 1900 ficaram marcadas por exploradores que visitaram as Cataratas do Iguaçu e produziram numerosas anotações sobre a natureza local. Nessa vasta documentação, frequentemente aparecem paralelos entre o Iguaçu e o Niágara, como foi o caso de Alejo Peyret (1877), Florêncio de Balsadúa (1901), Domingos Nascimento (1903), dentre outros.

Versado nos assuntos do seu tempo e testemunha ocular das duas cataratas, Santos Dumont inovou em sua comparação. Em sua entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo* de 1916, utilizou o termo “Niágara latino” para se referir às Cataratas do Iguaçu, embora as tenha classificado como muito maiores

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

que as quedas de água anglo-saxônicas. Outra novidade que sua comparação trouxe foi pragmática: impactado pela estrutura física de visitação do Niágara, Dumont imaginou algo similar para o Iguaçu. Entretanto, o turismo como conhecemos hoje, um fenômeno do século XX, seria efetivado nas Cataratas do Iguaçu apenas cinco décadas depois, quando a atividade se profissionaliza e se distancia do amadorismo e improvisos anteriores.

Transcorridos mais de um século desde a arejada comparação de Dumont entre as duas grandes cataratas, deparo-me com outra intrigante semelhança: ambas as majestosas e gigantes cachoeiras foram explicadas pelas cosmovisões dos povos que habitaram seus territórios. Malgrado os mais de oito mil quilômetros que separam populações tão distintas como os iroqueses e os guaranis, pontos similares permeiam os mitos fundantes das Cataratas do Niágara e do Iguaçu: ambas as histórias trazem mulheres jovens – Lelawala e Naipi – como protagonistas, e nos dois mitos aparecem serpentes responsáveis pelo cataclisma formador das cataratas.

Um dos mapas históricos de Foz do Iguaçu, de 1941,

A FÚRIA DE M'BOY E HINUM

mostra o início da urbanização. Naquele ano, havia cerca de mil habitantes na pequena cidade, num contexto muito mais próspero do que o da Vila Iguaçu visitada por Santos Dumont. O Parque Nacional do Iguaçu trouxera uma onda de desenvolvimento econômico sem precedentes para o município. Naquele antigo desenho do arruamento, destacam-se duas retas paralelas, as ruas Naipi e Tarobá, cujo nomes fazem referência à Lenda das Cataratas.

Conforme o conto guarani, Naipi, filha do cacique, era dona de uma beleza inigualável e tinha sido consagrada a M'boy. Esse deus, que governava o mundo, tinha a forma de uma serpente e morava entre as pedras do Rio Iguaçu. Tudo ia bem nos preparativos para a cerimônia de consagração, até a jovem conhecer e se apaixonar por Tarobá. Para escapar do seu destino e viver juntos, Naipi e Tarobá decidiram fugir em uma canoa.

Acordado pelo barulho da canoa sobre as águas, M'boy descobriu o intento dos enamorados e decidiu vingar-se. A serpente precipitou-se sobre o leito do Rio Iguaçu com tanta fúria que causou um terremoto. Como resultado, formaram-se as Cataratas. Com o forte tremor, a canoa de Naipi e Tarobá foi tragada pelas quedas do rio. A serpente, então, transformou Naipi em uma pedra e Tarobá, em uma palmeira.

Diz a lenda que M'boy ainda vive nas profundezas das

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Garganta do Diabo, a maior das 275 quedas que formam as Cataratas do Iguçu. A todo momento, o deus serpente contempla Naipi e Tarobá, eternamente separados por sua fúria vingativa. Ao visitar as Cataratas do Iguçu e admirar suas profundezas, as rochas e as palmeiras, você estará, portanto, avistando M'boy, Naipi e Tarobá.

As personagens lendárias do mito iroquês não possuem igual presença nos espaços e ruas no entorno das Cataratas do Niágara, como ocorre na região da Tríplice Fronteira. Também ao contrário do mito do Iguçu, não há consenso sobre a lenda das Cataratas do Niágara, que possui várias versões. Se o povo guarani nunca veio a público defender a sua versão da história de Naipi, a população iroquesa, por sua vez, precisou se posicionar publicamente contra a versão europeizada que circula e distorce a cosmologia originária.

Em geral, as narrativas do Niágara convergem no fato de a personagem central ser uma jovem chamada Lelawala e que, acidental ou propositadamente, conforme a versão, se depara uma cachoeira enquanto descia rio abaixo em uma canoa. Salva da morte na queda da cachoeira pelo deus-trovão

A FÚRIA DE M'BOY E HINUM

Hinum, que morava em uma das grutas do Niágara, Lelawala foi levada para se recuperar e viver com a família do deus.

Quando revigorada, a jovem se apaixona pelo filho de Hinum. Algumas versões afirmam que os dois teriam se casado e formado família. As coisas iam bem até aparecer uma enorme serpente, que envenenou as águas do Rio Niágara, o que causaria a morte da família humana de Lelawala. Com a permissão de Hinum, a jovem avisou seu povo para fugir, evitando a água envenenada pela serpente-monstro. Quando a cobra soube do ocorrido, confrontou o deus-trovão, que a matou com um raio. O estampido provocou um sismo, que deu origem às Cataratas. Desgraçadamente, a casa de Hinum também foi destruída e eles se mudaram para uma nova morada no céu.

Caso visite Ferradura, a maior das três cataratas do Niágara, observe-a atentamente, pois o espírito da enorme serpente habita entre suas pedras. Os trovões e o nevoeiro constantes são Hinum e a Donzela da Névoa, como também é conhecida Lelawala.

É muito interessante observar que dois povos originários, que

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

vivem fisicamente apartados e sem contato, conceberam mitos similares sobre suas respectivas e enormes cataratas, nos quais aparecem as figuras de uma bela jovem e de uma serpente, e que ambas as quedas d'água são interpretadas como resultado de um estrondo no leito do rio causado pela ação da serpente-monstro-deus.

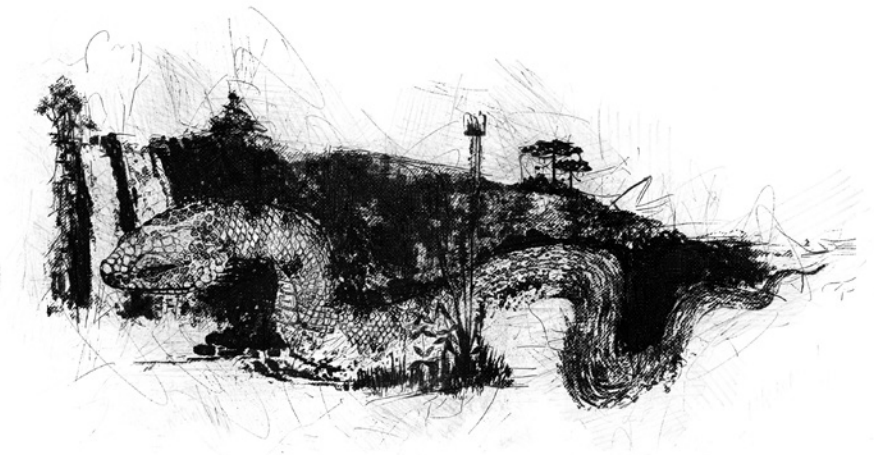
A presença das duas protagonistas também intriga. Quiçá as mulheres tivessem, entre os povos ameríndios, um papel de destaque na sociedade e nas explicações sobre a formação do espaço. Naipi e Lelawala são duas jovens muito diversas, habitantes do continente antes da chegada dos europeus. Ambas usaram uma canoa como meio de transporte e ambas se apaixonam por um jovem, ao lado do qual, por sortes diversas, permanecem pela eternidade. Naipi-pedra contempla Tarobá-palmeira no Rio Iguaçu e Lelawala vive com sua família adotiva no céu sobre o Rio Niágara.

Talvez a grande distinção dessas lendas esteja nas divindades e nos rios. Na América do Sul, o deus é uma serpente, enquanto na América do Norte, o deus lutou contra uma serpente. Nesse sentido, o final do vingativo deus M'boy é mais dramático e do deus Hinum, mais honroso. Quanto aos rios, no Iguaçu não haveria cachoeira antes da intervenção do deus-serpente. No Niágara, a cachoeira existente foi

A FÚRIA DE M'BOY E HINUM

“aprimorada” em consequência da luta entre o deus-trovão e a serpente-monstro.

Para concluir, a abundante mitologia ameríndia consiste em histórias muito mais duradouras que a vida de qualquer ser humano que tenha passado pelo Iguaçu ou pelo Niágara. Há um mistério nas brumas das cataratas. Em ambas, é preciso fitar detidamente para encontrar todos os elementos das lendas: cachoeiras, água, rochas, árvores, névoa e, quem sabe, as serpentes...



6

O problema e o
poema



Cristóvão Colombo chegou à região onde hoje é o Caribe em 1492. De acordo com o Tratado de Tordesilhas, o Novo Mundo estava dividido entre as duas potências da época: Portugal e Espanha. Durante os primeiros anos do período colonial, tanto a região das Cataratas do Iguaçu quanto a das Cataratas do Niágara pertenciam à Espanha, a despeito dos inúmeros povos que já habitavam estes territórios, como é o caso dos guaranis e dos iroqueses. Ao longo dos mais de 500 anos, aconteceram muitas mudanças, mas uma questão se manteve: a ocupação das terras indígenas. Primeiro, pela colonização e, após as independências, pelos Estados Nacionais.

Antes da chegada dos europeus, as regiões do Rio Niágara e do Rio Iguaçu eram habitadas por povos distintos. Na América do Norte, os iroqueses estavam agrupados em uma confederação de tribos e clãs. Por volta de 1140, a Confederação Iroquesa reunia uma grande e diversa população organizada, constituída por cinco grandes nações. Esse grupo atuou no enfrentamento militar e nas disputas dos impérios europeus, e também participou da Guerra de Independência dos Estados Unidos. Apesar dessa avançada associação política e social ter sido desarticulada em 1779, o povo iroquês ainda resiste e atualmente contabiliza cerca de 130 mil pessoas, que vivem na região fronteira entre os Estados Unidos e o Canadá.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Na América do Sul, os povos guaranis habitavam a grande região do entorno das Cataratas do Iguaçu. Diferentemente dos iroqueses, os/as guaranis organizavam-se em sociedades descentralizadas e seminômades na época do seu primeiro contato com os espanhóis. Até hoje, o povo guarani divide-se em vários subgrupos étnicos na Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai, com uma população de aproximadamente cinco milhões de pessoas.

Os primeiros europeus que conheceram e documentaram as Cataratas do Iguaçu vieram na expedição do governador da Província do Rio da Prata, o espanhol Álvar Núñez Cabeza de Vaca, em 1542. A viagem foi documentada em um inventário elaborado pelo secretário Pedro Hernández, e publicado em 1555. No documento, consta a descrição de toda a expedição, detalhando como o governador, a caminho da capital Assunção, acabou por se desviar de um “mau pedaço” no Rio Iguaçu.

Na narrativa local, conta-se que Cabeza de Vaca teria dito “Santa Maria, mãe de Deus, quanta água!”. Por isso, inicialmente, as Cataratas seriam conhecidas como Salto de Santa Maria. Entretanto, não há evidência histórica que corrobore essa afirmação. Possivelmente, a referência aos Saltos de Santa Maria venha de outro grupo de espanhóis: os jesuítas. Em 1623, os padres

O PROBLEMA E O POEMA

jesuítas fundaram uma redução próxima às Cataratas, intitulada Redução de Santa Maria do Iguçu. Porém, com o avanço dos bandeirantes paulistas, esta redução teve vida curta, tendo sido realocada mais para o interior da floresta, na região da atual província de Misiones, na vizinha Argentina.

O início do período colonial não possui paralelo entre o Iguçu e o Niágara. No Norte, o primeiro europeu a visitar e registrar as Cataratas foi o padre francês Louis Hennepin, em 1678. Antes dele, outros franceses haviam comentado sobre prováveis quedas d'água, com base em relatos dos povos originários. Hennepin foi o primeiro a apreciar *in loco* a beleza das cataratas do Niágara. Na época, os franceses avançavam sobre a América do Norte. O império espanhol já não tinha mais domínio sobre todo aquele espaço colonial.

Situado entre os personagens mais notáveis da História do Império Espanhol nas Américas, o governador Álvar Núñez Cabeza de Vaca tinha 52 anos quando chegou ao litoral de Santa Catarina. Antes, porém, ele havia incursionado pela

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

América do Norte e, em específico, pela região onde hoje é o Sul dos Estados Unidos e o Norte do México.

A expedição na América do Norte ocorreu entre 1527 e 1537 e foi um desastre: somente quatro pessoas sobreviveram, entre elas, Cabeza de Vaca. De volta à Espanha, o colonizador foi nomeado Governador da Província do Rio da Prata, cuja capital era Assunção. Quando decidiu empreender uma viagem pela América do Sul, utilizando o caminho indígena que conecta os Andes ao Atlântico, o Peabiru, Cabeza de Vaca alcança o litoral sul do Brasil em 1541, tendo passado, em uma de suas rotas, pelas proximidades das Cataratas do Iguaçu.

É possível que Cabeza de Vaca tenha procurado evitar ataques da população autóctone ao desviar da rota mais óbvia, que seria navegar até Buenos Aires pelo mar e, de lá, seguir pelos rios Paraná e Paraguai até atingir Assunção. Mas, aquele era o tempo de conquistadores. Homens como Cabeza de Vaca ambicionavam encontrar – como Francisco Pizarro, que sete anos antes subjugara o Império Inca na região andina – uma outra alta civilização no interior da América do Sul.

Contudo, não havia outro império a ser encontrado no caminho do Peabiru, por onde passou a expedição formada por cerca de 200 soldados, padres, homens de serviço e guias ameríndios.

O PROBLEMA E O POEMA

No último dia de janeiro de 1542, o grupo chegou à foz do Rio Iguaçu. Em seguida, atravessou o Rio Paraná e continuou a caminhar até atingir Assunção, em 11 de março de 1542.

A estada do governador em Assunção foi curta e cheia de controvérsias. Na trama política da época, ele acabou preso e deportado para a Espanha em 1545. Dez anos depois, como parte dos esforços por sua defesa, foi publicado o livro *La Relación y Coméntarios del Gobernador Álvar Núñez Cabeza de Vaca* (1555). A primeira parte do compêndio, *Relación*, de autoria do governador, narra sua passagem pela América do Norte. A segunda parte, *Coméntarios*, escrita por seu secretário particular, Pedro Hernández, relata a expedição na América do Sul, incluindo o encontro do primeiro europeu com as Cataratas do Iguaçu. No capítulo 11, o manuscrito registra que o governador e sua expedição se depararam com um “problema” a contornar: “um mal passo de um salto do rio”, que exigiu que a comitiva levasse as canoas por terra “na força dos braços”.

Segundo a descrição de Hernández, o “mal passo” é composto de “rochas muito altas” que, com o cair das águas, de muito longe se pode ouvir “o barulho”, e a “espuma que se forma” despenca com “muita força”. Na sequência, o livro narra que as canoas foram recolocadas sobre o rio, tendo sido superado o “problema”.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Seguindo o curso das águas, os espanhóis avançaram por pouco mais de vinte quilômetros até chegar à foz do Rio Iguazu, no Rio Paraná. A maior preocupação dos espanhóis era com os povos locais que, segundo rumores, haviam aniquilado uma expedição de portugueses tempos antes, nas proximidades de outro rio da região. O capítulo 11 termina relatando o temido encontro: na foz do Iguazu estava um grande número de guaranis “emplumados com penas de papagaios”, pintados e com seus arcos e flechas.

Divergente da breve descrição das Cataratas, as anotações sobre a população originária são longas e plenas de adjetivos. Os emplumados de 1542 foram exaltados pela beleza indescritível, de modo que “era um grande prazer vê-los”. Não houve o temido confronto. A expedição espanhola continuou a travessia no Rio Paraná. “Com grandes redemoinhos”, a força das águas vitimou “um cristão”, que morreu na tentativa de alcançar a outra margem. Após essa baixa, o governador seguiu para Assunção.

A história da passagem de Louis Hennepin pelas Cataratas do Niágara tem duas coincidências interessantes na comparação

O PROBLEMA E O POEMA

com as Cataratas do Iguaçu, as quais o padre francês nunca conheceu. A primeira é que Hennepin nasceu em 1626, justamente no ano em que os jesuítas abandonaram a redução de Santa Maria do Iguaçu para se protegerem dos Bandeirantes, que pressionavam as fronteiras entre Portugal e Espanha na região. A outra coincidência é que, quando se deparou com as Cataratas do Niágara, Hennepin tinha a mesma idade de Cabeza de Vaca quando este último avistou as Cataratas do Iguaçu: ambos tinham 52 anos.

Apesar dessas coincidências, pois Cabeza de Vaca e Hennepin viveram em épocas bastante díspares, o padre percorreu o continente quando a Espanha já não dividia mais todo o domínio das terras americanas apenas com os portugueses. O próprio Louis Hennepin era um clérigo a serviço da “Nova França”, que se tornaria, mais tarde, parte dos Estados Unidos e do Canadá. Tal qual a Inglaterra, o Rei Sol avançava sobre domínios que antes pertenciam à Espanha na América do Norte.

O padre chegou à América do Norte em 1675. Três anos depois, sua expedição para explorar o ocidente da Nova França levaria ao primeiro contato europeu com as Cataratas do Niágara. O próprio Hennepin anotou o evento com uma ilustração em seu diário. Mais tarde, em 1698, ele escreveu um livro intitulado *A nova descoberta*.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

A chegada francesa ao Niágara ocorreu 136 anos depois da passagem espanhola pelo “mau passo” do Rio Iguaçu. Apesar de apartados no tempo e no espaço, os primeiros contatos europeus com as quedas de água são descritos de forma parecida: a altura das pedras, a força da água, o barulho e a espuma também aparecem no relato de Louis Hennepin. No entanto, se o livro dos espanhóis era uma defesa das ações do governador, tendo dado pouca importância à beleza das Cataratas do Iguaçu, a escrita do padre Hennepin adota, por sua vez, um estilo literário poético. O sacerdote francês também realiza paralelos com o seu próprio continente, afirmando que as cascatas existentes na Itália e na Suíça seriam “falsos padrões” em relação a “este de que falamos agora”.

Além de ter feito desenhos das cataratas, Hennepin foi mais metódico com os seus aspectos naturais: ele mencionou o barulho das águas sobre as pedras e destacou que o som poderia ser ouvido a “quinze léguas de distância”. É um exagero justificável, visto que o autor escrevia para sensibilizar o público sobre sua “nova descoberta”. Ele ressaltava que o rugir das quedas era muito alto, “mais terrível que um trovão”, pois as águas “que caem desta vasta altura, espumam e fervem da maneira mais medonha imaginável”.

A despeito do forte impacto causado pelas deslumbrantes cataratas nos dois colonizadores, os contextos históricos

O PROBLEMA E O POEMA

das expedições de Cabeza de Vaca e de Heppenin eram muito diferentes, como já afirmado. O relato do governador foi publicado para sua defesa de acusações de oponentes políticos. O padre escreveu um livro para comunicar uma novidade. O espanhol cita apenas sua forma heroica de contornar as Cataratas do Iguaçu. O francês faz uma descrição artística das Cataratas do Niágara. Por um lado, um problema. Por outro lado, um poema.

Os relatos originais dos colonizadores foram preservados, o que nos permite conhecer o inédito encontro de europeus com as duas maiores cataratas das Américas. De lá para cá, o contexto histórico mudou. Nem Cabeza de Vaca era português nem Hennepin era inglês. As ex-colônias de Portugal e da Inglaterra se tornaram Estados independentes, em um processo que expandiu seus limites até os territórios que antes pertenciam ao Império da Espanha e à Nova França. Assim, tanto as Cataratas do Iguaçu, entre o Brasil e a Argentina, quanto Cataratas do Niágara, entre os Estados Unidos e os Canadá, marcam as fronteiras das Américas Independentes.

7

Lua de mel



A visitação e as demarcações territoriais perpassam toda a história das Cataratas do Iguaçu e do Niágara. Antes da chegada de Colombo, os povos guaranis, no Sul, e os iroqueses, no Norte, criaram suas próprias explicações para a formação das majestosas quedas d'água, provavelmente garantindo, pela cosmovisão, os limites territoriais nas disputas com outros povos originários. No caso de colonizadores europeus como Cabeza de Vaca e Hennepin, os objetivos de suas expedições pelos territórios não envolviam turismo ou a apreciação das belezas naturais, mas expandir as fronteiras dos impérios europeus. Objeto de diversos conflitos durante o período colonial, esses limites eram elásticos, variando de acordo com o avanço dos viajantes.

Tanto as fronteiras nacionais quanto o turismo de visitação assumiram formas peculiares nos últimos 200 anos. O turismo como um compromisso de viagem para conhecer um local específico é ainda mais recente. Trata-se de uma atividade econômica que varia por país, cultura e poder aquisitivo das sociedades. Entre as maiores cataratas das Américas, o turismo em Niágara antecede o de Iguaçu em, praticamente, um século.

Os primórdios do turismo moderno precedem o turismo de massa, que consiste na recepção de um grande número de pessoas numa determinada cidade para visitar uma atração. Nas Cataratas do Niágara, os primeiros turistas, como Jerome

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Bonaparte, datam do final do século XVIII e início do século XIX. Em sua congênere do Sul, a atividade turística só aconteceria 100 anos depois, na virada dos séculos XIX para o XX, com destaque para a passagem de Santos Dumont.

* * *

Nomear e quantificar os/as turistas que, desde os tempos mais remotos, visitaram as Cataratas do Iguaçu e as do Niágara é impossível. As memórias mais duradouras são de pessoas que foram celebridades em suas épocas, como foi o caso de Charles Dickens e Napoleão Bonaparte III, em Niágara; e de Claude Lévi-Strauss e Oswald de Andrade, no Iguaçu, além de, evidentemente, do próprio Dumont.

No início de 1800, as estradas de ferro cruzaram os Estados Unidos e chegaram à fronteira com o Canadá. Em 1801, o casamento de Theodósia, irmã do vice-presidente estadunidense, foi celebrado nas Cataratas do Niágara. Quatro anos depois, foi a vez de Jerome Bonaparte celebrar suas bodas nas grandiosas quedas d'água. Jerome era irmão do estadista francês Napoleão Bonaparte, que se tornou imperador e sacudiu a Europa com seu projeto de poder e domínio.

LUA DE MEL

Os nobres casamentos abriram um precedente para que as Cataratas do Niágara se tornassem um destino mundial de casamentos e lua de mel. Há mais de 200 anos, o cenário das Cataratas do Niágara é atribuído como a “capital mundial da lua de mel”. Nesse aspecto, não há comparação com as Cataratas do Iguaçu, em que pese o apelo publicitário dos últimos anos.

Ao contrário dos noivos e noivas de Cataratas do Niágara, a visita inaugural de Santos Dumont não contou com nenhuma facilidade de acesso – o que, inclusive, o aviador relatou ao governador do estado! Se, na América do Norte, já existia a ferrovia, na fronteira Brasil-Argentina o que imperava era a navegação fluvial e uma parca exploração turística, essa última explorada apenas pelo país platino até as primeiras décadas do século XX.

Foi depois da chegada de barcos e vapor e do fim Guerra da Tríplice Aliança, em 1870, que acordos de navegação permitiram às companhias argentinas explorar o Rio Paraná. A estrada de ferro que ligava Buenos Aires a Posadas, a cerca de 200 quilômetros da fronteira com o Brasil, foi concluída no início de 1910. Do lado brasileiro, uma estrada de terra foi aberta somente em 1920 e concluída quase 50 anos depois!

Em 1916, visitar as Cataratas era, portanto, uma atividade para

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

pessoas que habitassem as proximidades ou que tivessem um espírito aventureiro como Santos Dumont. Quatro anos após a estada do famoso aeronauta, outro personagem célebre passou pelo Iguaçu: Burton Holmes, pioneiro do ramo do documentário, que registrou as imagens de vídeo mais antigas das Cataratas do Iguaçu que conhecemos. Suas cenas revelaram um lugar que ainda não havia se tornado turístico, como o Niágara. Ainda demorariam cerca de vinte anos para a execução de um plano nesse sentido.

No início dos anos 30 do século XX, Brasil e a Argentina eram governados por presidentes nacionalistas que acreditavam ser necessário “abrasileirar” e “argentinizar” seus respectivos países. Isso incluía cuidar das fronteiras nacionais. Por esse motivo, a Argentina concebeu, em 1934, o *Parque Nacional Iguazú*. Como parte da resposta, o Brasil criou o Parque Nacional do Iguaçu cinco anos depois. Nesse caso, a proteção das fronteiras brasileiras estava inserida no contexto também da criação dos territórios nacionais, os quais visavam coibir que as disputas territoriais que assolavam o mundo na Segunda Guerra Mundial eventualmente atingissem esse lado do Atlântico.

Ambos os parques foram únicos, uma vez que não constituíam apenas criações burocráticas. Tanto o parque nacional argentino quanto o brasileiro tinham o objetivo de promover o desenvolvimento econômico de suas respectivas regiões,

o que, de fato, ocorreu. Os investimentos planejados e executados a partir das capitais Buenos Aires e Rio de Janeiro modificaram radicalmente a região. Lamentavelmente, Santos Dumont não viveu para presenciar a transformação do Iguazu em uma área de turismo de massa.

Um plano federal para criar um parque no entorno das quedas d'água foi algo que não ocorreu nas Cataratas do Niágara, onde as condições de acesso terrestre facilitaram o desenvolvimento do turismo. No Iguazu, o parque nacional foi criado em uma área isolada, de Mata Atlântica cerrada e sem acesso por terra à capital do próprio estado. Tão grave era a situação de transporte que um dos primeiros edifícios a ficar pronto no complexo de obras erguidas em torno do parque foi o Aeroporto do Parque Nacional do Iguazu, em 1941.

Ângelo Murgel foi o arquiteto que planejou as obras do Parque Nacional do Iguazu. Em seu livro de 1945, ele descreve mais de vinte obras do local, como o aeroporto. Murgel também menciona que um trecho de rodovia estava em construção para o acesso terrestre a Foz do Iguazu, e que o porto fluvial da cidade no Rio Paraná passava por reformas para aumentar a circulação de barcos.

Segundo Murgel, Getúlio Vargas, que tinha a perspectiva de modernizar o país, queria transformar a região em um

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

“Éden terrestre” e em um “centro de turismo internacional” através do incentivo a essa atividade em larga escala. Para se ter uma ideia, o investimento previsto para esse projeto era de 32 milhões de cruzeiros, um valor superior a todo o orçamento do estado do Paraná em 1941, que era na ordem de 28 milhões de cruzeiros.

Era um cenário muito distinto das décadas anteriores, quando o governador do Paraná não tinha muito mais do que recursos jurídicos para atender ao pedido de Santos Dumont. Agora, a situação era outra. Em 1940, foi inaugurado o primeiro hotel de luxo de Foz do Iguaçu. Localizado no centro da cidade, a cerca de vinte quilômetros das Cataratas, o Hotel Cassino Iguaçu era de propriedade do governo do Paraná.

À semelhança das Cataratas do Niágara, o negócio dos cassinos também foi inserido como uma possibilidade turística. Mas a atividade durou pouco, pois os jogos de azar foram proibidos no Brasil em 1946. O hotel, porém, continuou sua trajetória, tornando-se referência nos primeiros anos do turismo no Iguaçu. Atualmente, nas instalações desse antigo edifício funciona o restaurante-escola do Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio.

A despeito de suas diferentes trajetórias, as Cataratas do Iguaçu e do Niágara são atrativos turísticos de massa nesse início do século XXI. Centenas de milhares de visitantes passeiam nos parques, contemplam as cataratas e utilizam as redes hoteleira e gastronômica. Investimentos em atrações como museus, aquários e rodas gigantes são levados a termo com o objetivo de aumentar o tempo de permanência dos turistas nas cidades.

Aproximadamente dois milhões de pessoas visitam as Cataratas do Iguaçu anualmente, das quais aproximadamente 80% são nacionais do Brasil e da Argentina. Um baixo percentual, de cerca de 1%, vem dos Estados Unidos, o que indica que há um considerável espaço para se explorar a comparação entre o Iguaçu e o Niágara. Nas cataratas do Norte, o lado canadense contabiliza cerca 13 milhões de visitantes por ano. Ou seja: mais de dez vezes o total de turistas que visitam o Iguaçu, sendo que mais de 90% são de nacionais do Canadá ou dos Estados Unidos. Não há dados de quantos brasileiros passam pelo Niágara.

Na internet, é possível encontrar um número razoável de comentários de quem conheceu uma das Cataratas e acabou, por isso, tendo decidido visitar a outra. Esses relatos nos levam a algumas constatações. Os públicos estadunidense e canadense possuem à disposição uma centenária infraestrutura e atrativos de primeira grandeza. Isso os torna altamente exigentes e

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

críticos em relação às condições de transporte público e à qualidade da alimentação, dentre outros serviços, do Iguazu. Há um aparente consenso de que o turismo nas Cataratas do Sul das Américas tem muito o que melhorar.

Outro ponto que as narrativas de turistas convergem é a respeito de uma experiência considerada mais “selvagem” na fronteira Brasil-Argentina, a começar pelo fato de as Cataratas do Iguazu estarem longe do centro da cidade, o que não ocorre nas Cataratas do Niágara. Além disso, o passeio de barco nas Cataratas do Iguazu, feito em uma pequena embarcação, oferece uma experiência radical. Em Niágara, por sua vez, o mesmo passeio é oferecido em uma grande embarcação, compartilhada por centenas de pessoas.

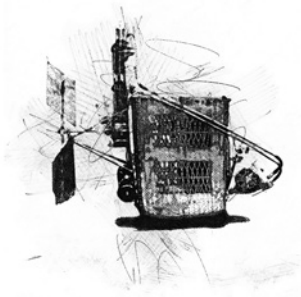
Se, nas Cataratas do Niágara, as bodas da irmã do vice-presidente dos Estados Unidos e do irmão do imperador da França inauguraram uma tradição de casamentos e de luas de mel ainda no início do século XIX, nas Cataratas do Iguazu, apenas em 1958 é que as noivas brasileiras passariam a desejar uma lua de mel em uma das mais impressionantes belezas naturais do mundo, com a inauguração do Hotel das Cataratas.

A principal explicação para o pioneirismo do turismo nas Cataratas do Niágara é a chegada da ferrovia. Como consequência da facilidade de acesso terrestre e da centralidade da conexão entre Estados Unidos e Canadá, o Niágara se tornou um atrativo turístico de massa muito antes do Iguaçu. Ciente dessa comodidade, Santos Dumont interveio junto ao governo do Paraná, justamente para que a atividade turística pudesse ser desenvolvida por meio de melhorias no acesso às Cataratas do Iguaçu.

O precursor da aviação já era falecido quando foi posto em execução um projeto que garantia estradas e acomodações no Iguaçu. Em um contexto de disputa com a Argentina, o governo federal brasileiro construiu o Parque Nacional do Iguaçu. Além de um aeroporto, o complexo de obras incluiu a melhoria da estrada de rodagem, uma reforma no porto fluvial do Rio Paraná e o estabelecimento de trilhas nas proximidades das Cataratas. Foi um investimento público pesado para tornar o Parque Nacional do Iguaçu um destino turístico, ainda que sem paralelo com as Cataratas do Niágara. Os oito mil quilômetros entre uma e outra ainda são um fator limitante para que mais pessoas conheçam as duas cataratas e tirem suas próprias conclusões, como fez Santos Dumont.

8

Fronteiras



Atualmente, as Cataratas do Iguazu e do Niágara estão localizadas nas maiores regiões fronteiriças das Américas e do mundo. São fronteiras de grande circulação de pessoas e de mercadorias, e ambas estão em regiões produtoras de energia elétrica, além de rodeadas de áreas de preservação ambiental. Em vários sentidos, as imensas quedas d'água formam parte de duas das fronteiras mais dinâmicas das Américas do Sul e do Norte.

Assim como acontece com as duas cataratas, em alguns aspectos podemos comparar as regiões de fronteira entre o Brasil e a Argentina, delimitada pelo Rio Iguazu, e entre os Estados Unidos e o Canadá, demarcada pelo Rio Niágara. No aspecto econômico, os países da América do Sul formam parte de um conjunto de Estados que possuem um padrão de vida entre baixo e médio, uma base industrial em desenvolvimento e indicadores sociais e econômicos medianos. No caso da América do Norte, trata-se da fronteira entre dois Estados caracterizados por uma maior homogeneidade na distribuição de renda, alta qualidade de vida, parque industrial consolidado, elevada incorporação de tecnologia e amplo investimento em pesquisa e em desenvolvimento.

Essa ressalva é fundamental, porque a condição econômica dos países gera diferenças tanto na infraestrutura de acesso

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

aos parques quanto nas relações entre cidadãos e cidadãos dos Estados fronteiriços. Há um abismo temporal entre a chegada da ferrovia nas Cataratas do Niágara, no início de 1800, e a conclusão de uma rodovia completamente asfaltada até Foz do Iguaçu, apenas em 1969.

As Cataratas do Iguaçu estão localizadas em Foz do Iguaçu e em Puerto Iguazú. Foz do Iguaçu dista cerca de 600 quilômetros de Curitiba e 1.600 quilômetros de Brasília, capitais do Paraná e do Brasil. Por seu turno, Puerto Iguazú fica a 300 quilômetros de Posadas e a 1.900 quilômetros de Buenos Aires, capitais de Misiones e da Argentina. A cidade brasileira tem 258 mil habitantes e a argentina, 80 mil. Somadas, as duas reúnem 338 mil habitantes.

“Cataratas do Niágara” é o nome das cidades gêmeas dos dois lados da fronteira. No Canadá, Cataratas do Niágara está a 130 quilômetros de Toronto, capital do estado de Ontário, e a 500 quilômetros de Ottawa, capital do Canadá. Nos Estados Unidos, a cidade dista 650 quilômetros de um dos maiores centros urbanos estadunidenses, Nova York, e está a igual distância da capital do país, Washington DC.

FRONTEIRAS

A cidade canadense tem 88 mil habitantes e a estadunidense, 48 mil, resultando em 136 mil habitantes no entorno das unidades de conservação. Ainda que sejam núcleos urbanos pequenos, um dos fatores que concorrem para que o turismo nas Cataratas do Niágara seja na ordem dos 13 milhões de visitantes anuais é a proximidade com grandes centros urbanos da América do Norte. No lado estadunidense, a região metropolitana de Buffalo reúne mais de 1,1 milhão de habitantes. Na margem canadense, a região metropolitana de Toronto supera os seis milhões de pessoas. Em adição, Ottawa, Nova York e Washington D.C., equidistantes das cataratas, somam, juntas, uma população de 19 milhões de habitantes, elevando ainda mais o número de potenciais visitantes anuais.

Na área do Rio Iguaçu, a região metropolitana imediata não fica no Brasil, nem na Argentina, mas no Paraguai, o lado mais populoso da Tríplice Fronteira: a Região Metropolitana de Ciudad del Este engloba cerca de 600 mil habitantes. Na Argentina, a Grande Posadas tem cerca de 300 mil pessoas. No Brasil, Cascavel é a região metropolitana mais próxima, localizada a cerca de 100 quilômetros e com uma população de aproximadamente 500 mil habitantes, seguida de Curitiba, que fica a 10 horas de carro e reúne três milhões de pessoas.

Portanto, as Cataratas do Iguaçu estão mais longe de grandes

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

centros urbanos, políticos e comerciais de seus respectivos países do que as Cataratas do Niágara. No entanto, a população residente no entorno das quedas d'água do Sul é superior àquela do Norte. Além disso, a foz do Rio Iguaçu no Rio Paraná produz um efeito exclusivo da América do Sul em relação à América do Norte: marca o encontro trinacional mais importante das Américas.

A ocorrência de tríplexes fronteiras é um fenômeno muito comum nas relações internacionais. Dos 195 países que fazem parte da Organização das Nações Unidas, 134 fazem fronteira com mais dois países. No caso da América do Sul, são 13 tríplexes fronteiras, das quais nove envolvem o Brasil. Na América do Norte, por seu turno, não há incidência desse encontro entre três países. Canadá e México estão apartados pelos Estados Unidos, que formam longas fronteiras com seus vizinhos na região.

As Cataratas do Iguaçu estão localizadas na maior e mais complexa das tríplexes fronteiras da América do Sul, sendo conhecida internacionalmente como “a” Tríplex Fronteira do nosso subcontinente. Apesar do recorde mundial de

FRONTEIRAS

geração de energia limpa da Itaipu Binacional e do título de Patrimônio Natural da Humanidade atribuído ao Parque Nacional do Iguaçu, a Tríplice Fronteira é conhecida, principalmente, pelo comércio do lado paraguaio.

Em 1940, o Brasil e o Paraguai iniciaram um processo de aproximação política. Enquanto o primeiro país pretendia afastar a influência argentina sobre o país guarani, o segundo ambicionava uma saída terrestre para o mar. No decorrer dessa aproximação de interesse mútuo, surgiu uma proposta que culminou em uma das maiores obras de engenharia do século XX das Américas: a usina hidrelétrica de Itaipu Binacional.

Para construir Itaipu e concretizar o acesso do Paraguai ao mar, foram construídas pontes e estradas do lado brasileiro e paraguaio da fronteira. A infraestrutura completa ficou pronta no final da década de 1960, quando ambos os países viviam sob regimes ditatoriais. Esse não é um mero detalhe. É fundamental ter em mente que essa obra faraônica, responsável por imensos impactos ambientais e humanos, só foi levada a cabo por conta do período autoritário. Em menos de dez anos, uma pacata região de sete mil pessoas se tornou um agitado canteiro de obras com mais de 100 mil habitantes. Em paralelo, uma zona franca se estabeleceu na cidade paraguaia de Ciudad del Este, que naquela ocasião ainda se chamava

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

Puerto Presidente Stroessner, em homenagem ao ditador do país. Nos anos de 1990, a cidade – já rebatizada como Ciudad del Este após a deposição de Stroessner – consolidou-se como o maior centro comercial do Paraguai.

Dessa aproximação entre Brasil e Paraguai, surgiu um paradoxo. À margem do projeto brasileiro de transformar o Parque Nacional do Iguaçu em um “Éden terrestre”, a infraestrutura de estradas e pontes finalmente tornou a região uma área de turismo nacional e internacional. Três aeroportos foram construídos, um de cada lado da fronteira, e as rodovias logo se tornaram pequenas para o aumento do fluxo de veículos. Finalmente, como desejava Santos Dumont, uma rede hoteleira e gastronômica se instalou em Foz do Iguaçu nos anos de 1970. A infraestrutura que possibilitou o fluxo de pessoas e mercadorias na Tríplice Fronteira também impulsionou a visitação e transformou as Cataratas do Iguaçu em um destino turístico de massa.

A primeira ponte construída na região da Tríplice Fronteira conectou o Brasil ao Paraguai. O Tratado para Construção da Ponte da Amizade foi assinado em 1956. Uma curiosidade

é que o projeto arquitetônico da ponte, que forma um arco, foi realizado com o objetivo de atender a demanda de navegação no Rio Paraná, no qual o Iguaçu tem a sua foz. Na América do Norte, a construção que conecta as cidades do Niágara dos dois lados da fronteira é a Ponte do Arco-Íris, que também possui um arco. A despeito da arquitetura análoga das duas pontes, as razões para a presença do arco são bem distintas: no Norte, ele representa o arco-íris das Cataratas do Niágara.

Na fronteira Brasil-Argentina, sobre o Rio Iguaçu, foi construída outra ponte, a qual, inicialmente, seria nomeada Ponte da Fraternidade, mas que recebeu o nome de Tancredo Neves após a morte do presidente eleito, às vésperas de assumir o mandato e de inaugurar a obra, em 1985. No caso do Niágara, a Ponte do Arco-Íris data de 1941 e foi construída bastante próxima às grandes quedas d'água. No Iguaçu, por sua vez, a Ponte Tancredo Neves foi erguida a 20 quilômetros das Cataratas.

Entre Brasil e Argentina, estima-se que na Ponte Tancredo Neves circulem cerca de 290 mil pessoas e três mil veículos por mês. Na América do Norte, os registros do pedágio anexo à Ponte do Arco-Íris indicaram uma média mensal de 111 mil pessoas e 98 mil veículos. Apesar dos números consideráveis, as duas realidades regionais são bem diversas. A cerca de 30 quilômetros da Ponte

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

do Arco-Íris, há outra construção que conecta aqueles países: a Ponte da Paz, a segunda mais estratégica da longa fronteira estadunidense-canadense. A mais importante, contudo, é a Ponte do Embaixador, a 238 quilômetros da Cataratas do Niágara.

Em termos de circulação de pessoas, as pontes mais relevantes das Américas do Sul e do Norte, a da Amizade e a do Embaixador, estão a 31 quilômetros das Cataratas do Iguazu e a 238 quilômetros das Cataratas do Niágara, respectivamente. Na primeira, circulam 97 mil pessoas e 308 caminhões por dia. Na segunda, 68 mil pessoas e 8 mil caminhões passam diariamente. Outras dezenas de viadutos formam o entorno da ponte na fronteira da América do Norte, onde o programa Nexus, um acordo entre os dois países que visa dar maior agilidade ao trânsito fronteiriço, permite a livre circulação de cidadãos de “baixo risco” e há um considerável equilíbrio entre a circulação de pessoas e controle de fronteira.

O título desse capítulo poderia ser algo como: “as regiões das Cataratas do Iguazu e das Cataratas do Niágara, 90 anos

depois da morte de Santos Dumont”. O avião faleceu antes do decreto que criou o Parque Nacional do Iguaçu. Desde 1932, tanto no Iguaçu quanto no Niágara, o turismo aumentou e se qualificou. No Iguaçu, o Parque Nacional foi só o início de uma jornada. Outros projetos para a região tornariam a Tríplice Fronteira a mais emblemática das Américas.

A rede de estradas e pontes que conectam o Brasil e o Paraguai também levam o turismo de massa para as Cataratas do Iguaçu. Semelhante às cidades da região, a infraestrutura do turismo cresceu rapidamente a partir de 1970, tendo sido consolidada e profissionalizada já no início dos anos 2000. O turismo se tornou uma atividade econômica crucial, com uma rede capaz de atender milhares de visitantes por ano.

Desde o início do século XIX, a região de Cataratas do Niágara é um modal logístico medular, o que contribuiu para o desenvolvimento do turismo desde aquela época. Essa foi a constatação básica de Santos Dumont no início do século XX. Passados mais de 100 anos, o desenvolvimento econômico da fronteira estadunidense-canadense continua a ensinar lições de como, por exemplo, otimizar o espaço compartilhado e conciliar liberdade de circulação com controles do Estado.

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

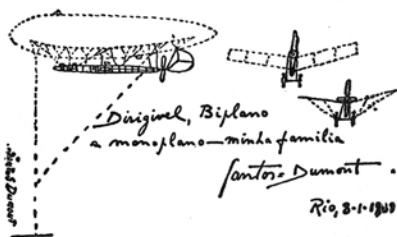
Por fim, parece que as Cataratas do Iguaçu ainda mantêm uma diferença contrastante com as Cataratas do Niágara. O que Santos Dumont compreendeu como “atraso” no desenvolvimento do turismo foi superado. Sob outro ângulo, pode-se reconhecer uma vantagem: no Iguaçu, a distância maior dos grandes centros urbanos do Brasil e da Argentina faz com que a região tenha um aspecto mais “selvagem”, como gostam de ressaltar os argentinos e argentinas. A exuberância da natureza é um aspecto único, que torna a visita ao Iguaçu uma experiência muito distinta daquela das Cataratas do Niágara.

FRONTEIRAS



9

Falsos dilemas



Dois dilemas perpassam esse livro. O primeiro é sobre o pioneirismo na criação do avião. Quem inventou o avião foi Santos Dumont ou os irmãos Wright? A resposta de um brasileiro ou brasileira será, sem dúvida, Santos Dumont. Se a pergunta for respondida por um estadunidense, será diferente. Ao contextualizar a passagem de Santos Dumont pelo Iguazu, a primeira parte desse livro apresentou elementos para mostrar a improcedência desta questão.

Um dilema pressupõe uma escolha. Todavia, no caso da aviação internacional, tanto Dumont quanto os irmãos Wright faziam parte do mundo de inventores e inventoras do início do século XX. A aviação – e muitas outras invenções – não teve um único pai, como sugerem alguns enunciados: ela resultou do trabalho de muitas pessoas, com evidente destaque para algumas delas. Nos eventos dos aeroclubes, nos anos de 1900, Santos Dumont era lembrado como o primeiro a voar em público, ao passo que os irmãos Wright foram os pioneiros a voar, ainda que o registro público de seus voos tenha ocorrido após o 14-Bis. Portanto, este dilema é falso, pois os três foram precursores da aviação mundial.

O outro dilema versa sobre as duas maiores cataratas das Américas. Qual das cataratas é mais bonita: as do Rio Iguazu ou as do Rio Niágara? A segunda metade

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

desse livro foi dedicada a seguir uma trilha aberta por Santos Dumont, em 1916, quando ele novamente foi pioneiro ao comparar, publicamente, as duas cataratas.

Naquele tempo, Dumont era um dos poucos que conheciam ambas as quedas d'água e foi o primeiro brasileiro a compará-las em um jornal de grande circulação. Quando esteve no Niágara, o avião teve contato com um turismo centenário. No período de sua passagem pelo Iguaçu, não havia sequer um hotel “naquelas paragens”. Ou seja, enquanto o Niágara era acessível por uma malha ferroviária consolidada, para o Iguaçu não havia nem mesmo acesso por terra – destino só alcançado por meio do território argentino. Porém, no quesito beleza, de acordo com Santos Dumont, Niágara era “apenas” uma formidável queda d'água perto das majestosas Cataratas do Iguaçu.

Hoje, as Cataratas do Iguaçu e do Niágara são praticamente equivalentes no quesito de atividade turística. Embora com uma larga diferença em números de visitantes por ano, na ordem de dez milhões a mais em Niágara, as duas maiores cataratas das Américas se consolidaram como destinos turísticos de massa.

Na trilha de Santos Dumont, foi possível estabelecer

FALSOS DILEMAS

novas similitudes entre o Iguazu e o Niágara. Ainda que separadas por oito mil quilômetros, ambas possuem uma história paralela. Desde tempos inimagináveis, os antigos povos habitantes da América do Sul e do Norte explicaram a formação geológica a partir de mitologias semelhantes. Lá e cá, colonizadores europeus são lembrados como os primeiros homens brancos a registrar, por escrito, a beleza das quedas d'água. Na história mais recente, o conservacionismo ambiental deixou marcas nos parques criados tanto nos arredores das Cataratas do Niágara, quanto nos do Iguazu.

Hoje em dia, as regiões do Niágara e do Iguazu são pontos imprescindíveis na logística da América do Norte e da América do Sul, respectivamente. Isso se reflete em facilidade de acesso a uma parcela da população que é muito maior na fronteira entre os Estados Unidos e o Canadá, pelo Rio Niágara, do que na fronteira entre o Brasil e a Argentina, pelo Rio Iguazu. O afastamento dos grandes centros mantém uma natureza esplendorosa no Iguazu, ao passo que o Niágara possui um ar mais urbano.

Por fim, há dois elementos muito diferentes que se manifestam exclusivamente em cada uma das cataratas. A neve é um fenômeno exclusivo de Cataratas do Niágara. Em que pese a limitação nos transportes, contemplar as

SANTOS DUMONT NAS CATARATAS

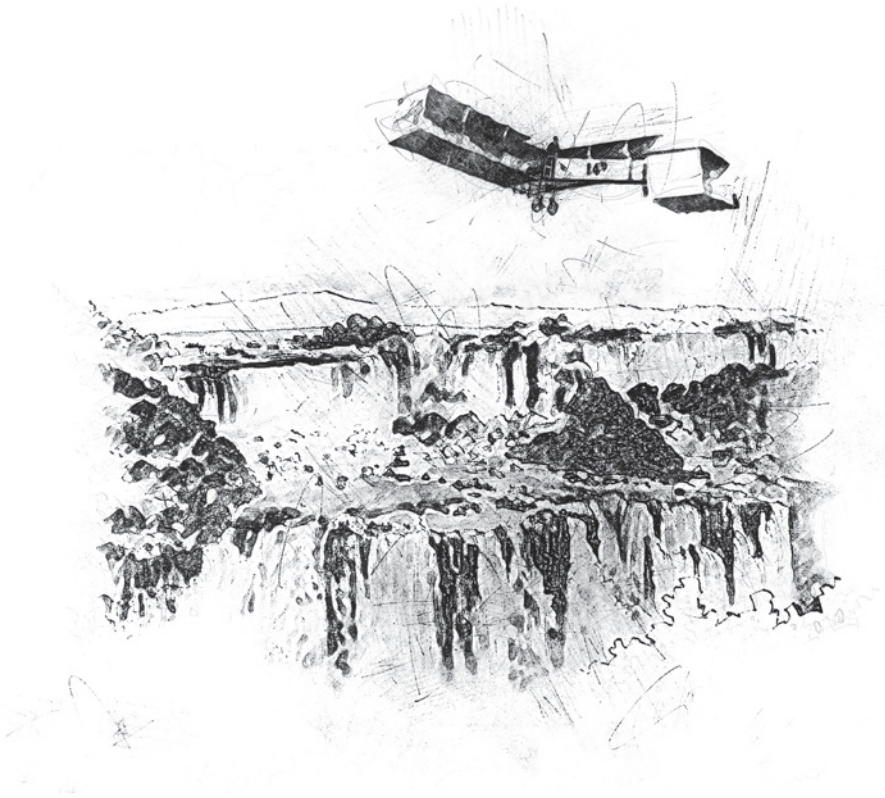
Cataratas do Niágara no inverno é um espetáculo único. No outro extremo, admirar as Cataratas com pouquíssima água é um fenômeno próprio das estiagens do Rio Iguaçu. Em contraste com a neve, a seca é uma condição estranha de se vivenciar e costuma tocar o sentimento ambientalista das pessoas.

A propósito, há registros de uma única seca nas Cataratas do Niágara, que ocorreu nos dias 30 e 31 de março de 1848. Um grande congestionamento de gelo no Rio Niágara represou a água e causou uma série de transtornos, inclusive psicológicos, para algumas pessoas, que acreditaram estar diante do fim do mundo. No Iguaçu, as secas ocorrem com alguma frequência, sendo um fenômeno observável em fotografias pelo menos desde 1950. De lá pra cá, vários episódios de seca foram registrados, com um considerável crescimento nas últimas décadas.

Por fim, a conclusão é que estamos diante de um outro falso dilema. Tanto as Cataratas do Iguaçu quanto Cataratas do Niágara possuem, cada qual, uma beleza única. Entretanto, as imagens nos ajudam a concluir, como Santos Dumont, que o Iguaçu é “maior, muito maior” que o Niágara. Passado mais de um século dessa constatação, nascidos e nascidas no Brasil, Estados Unidos, Canadá

FALSOS DILEMAS

e Argentina podem fazer uso da aviação para tirar suas próprias conclusões. As modernas aeronaves podem ser utilizadas tanto para viajar pelas Américas quanto para sobrevoar as Cataratas.



REFERÊNCIAS

ALCARÁZ, J. **Misiones a través de los relatos de viajes**. Posadas: Edunam, 2009.

AZARA, F. D. **Viajes por la América del Sur**. Montevideo: Imprenta del Comercio del Prata, 1850.

BALSADÚA, F. D. **Pasado - Presente - Porvenir del Territorio Nacional de Misiones**. La Plata: Instituto Geográfico Argentino, 1901.

BARROS, E. F. X. Planta dos Grandes Saltos do Iguassú ou de Santa Maria. [1897]. In: NASCIMENTO, D. **A hulha branca no Paraná**. Curitiba: Turnauer & Machado, 1914.

BARROS, H. L. Santos Dumont. In: ABREU, A. A. **Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República (1889-1930)**. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2013. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DUMONT,%20Santos.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2022.

BLANC, J. **Before the Flood: The Itaipu Dam and the Visibility of Rural Brazil**. Durham: Duke University Press, 2019.

BLANC, J.; FREITAS, F. **Big Water: The Making of Borderlands Between Brazil, Argentina and Paraguay**. Chicago: University of Arizona Press, 2018.

BOLTON, H. E. The Epic of Greater America. **American Historical Review**, 38, n. 3, p. 448-474, abr. 1933.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 1.035 de 10 de janeiro de 1939**: Cria o Parque Nacional do Iguassú e dá outras providências. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1939.

BROWN, J. L. Pan American Cooperation in Aeronautics. **Journal of Air Law and Commerce**, Dallas, 9, n. 3, 1938.

BTOA. **Border Traffic Statistics issued by the Bridge and Tunnel Operators Association**. Disponível em: www.bridgeandtunneloperators.org. Acesso em: 7 abr. 2022.

CAMPBELL, M. F. The Day Niágara Stood Still. **Canadian Geographical Journal**, p. 28-32, jan. 1960.

CARR, J. M. **Niágaras of Ink: Famous Writers at the Falls**. Albany: State University of New York Press, 2020.

CARVALHO, J. M. D. **A formação das Almas: o imaginário da República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CATARACTS of Iguassu 1920s. Dirigido por: Burton Holmes. [192-]. Publicado pelo canal Travelfilmarchive, 2008. 1 vídeo (3 min 40 s). Disponível em: <https://youtu.be/WLX5WLhDUSk>. Acesso em: 17 mar. 2022.

CATARATAS DO NIÁGARA BRIDGE COMISSION. **Traffic Statistics**. Disponível em: <https://www.Niagarafallsbridges.com>. Acesso em: 7 abr. 2022.

CERVO, A.; BUENO, C. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: FUNAG, 2012.

CHARLES, V. M. **Maiden of the Mist: A Legend of Cataratas do Niágara**. Markham: Fitzhenry & Whiteside, 2001.

CONVERSANDO com Santos Dumont. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, p. 1, 11 mai. 1916.

CORRÊA, M. S.; ALDÉ, L. **Meu Vizinho, o Parque Nacional do Iguaçu**. Foz do Iguaçu: Ecocataratas, 2009.

DULCI, T. S. **As Conferências Pan-Americanas (1889-1928):** identidades, união aduaneira, arbitragem. São Paulo: Alameda, 2013.

FERREIRA, L. D. C.; LOUREIRO, M. J. G.; ARIAS NETO, J. M. **O Legado de Marte: Olhares Múltiplos sobre a Guerra do Paraguai**. Curitiba: Appris, 2021.

FREITAS, F. **Nationalizing Nature: Iguazu Falls and National Parks at the Brazil-Argentina Border**. Cambridge: Cambridge University Press, 2021.

HEILIG, S. The dirigible balloon of M. Santos Dumont. **The Century Illustrated Monthly Magazine**. New York, p. 67-68, nov. 1901.

HENNEPIN, L. **A new discovery of a vast country in America [1698]**. Chicago: A. C. MaCLURG & CO., 1903.

HERNÁNDEZ, P.; NÚÑEZ CABEZA DEVACA, A. **La relación y comentarios del Governador Alvar Núñez Cabeça de Vaca, de lo acaescido en las dos jornadas que hizo a las Indias**. Valladolid: Francisco Fernández de Córdova, 1555.

HOBBSAWM, E. **A Era dos Extremos: o breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOFFMAN, P. **Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010.

JASKOSKI, M.; SOTOMAYOR, A. C.; TRINKUNAS, H. A. Borders in the Americas: theories and realities. In: JASKOSKI, M.; SOTOMAYOR, A. C.; TRINKUNAS, H. A. **American Crossings: Border Politics in the Western Hemisphere**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2015.

JOSEPH, G. M.; LEGRAND, C. C.; SALVATORE, R. D. **Close Encounters of Empire: Writing the Cultural History of. U.S. – Latin American Relations**. Durham: Duke University Press, 1998.

JUSIONYTE, I. **Savage Frontier: Making News and Security on the Argentine Border**. Oakland: Universty of Carolina Press, 2015.

LE PETIT JOURNAL. Une sensationnelle expérience d’aviation au bois de bologne. **Le Petit Journal**, Paris, p. 1, 25 nov. 1906.

LIMA, Jackson. **Poor Niágara! Eleanor Roosevelt esteve nas Cataratas?** Blog de Foz, 2009. Disponível em: <https://bitly.com/TZKhk>. Acesso em: 17 mar. 2022.

LISBOA, M. T.; MARTÍNEZ, F. E. M. Path dependence in the Tri-Border Area. **Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies**, Toronto, p. 1-26, 2021.

LOUVAIN, P. O Marco das Três Fronteiras: símbolo da integração latino-americana e de resolução pacífica dos litígios internacionais. COELHO, I. et al. **Anais do XVII Encontro Estadual de História da ANPUH-SC**. Joinville: ANPUH, 2018.

MAPA. Medições ao norte do patrimônio de Foz do Iguaçu. Curitiba: [s. n.], 1941.

MAEDER, E. J. A. **Atlas territorial y urbano de las misiones jesuíticas de guaraníes**: Argentina, Paraguay y Brasil. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2009.

M. SANTOS-DUMONT rounds Eiffel Tower. **The New York Times**, New York, 1901.

MURGEL, A. **Parques Nacionais**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

MYSKIW, A. M. **A fronteira como destino de viagem**: a Co-lônia Militar de Foz do Iguaçu (1888/1907). Guarapuava: EDUNICENTRO, 2011.

MYSKIW, A. M. Ser colono na fronteira: a singularidade da Colônia Militar de Foz do Iguaçu (1889/1910). **Perspectiva Geográfica**, Cascavel, 6, n. 7, p. 1-20, 2011.

NASCIMENTO, D. **Pela Fronteira**. Curitiba: Typografia da República, 1903.

NIÁGARA REGION. **Niágara Tourism**. Cataratas do Niágara: Niágara Canada, 2018.

PARANÁ. **Decreto n. 653**. Curitiba: Presidência do Estado, 1916.

PEYRET, A. **Una visita a las colonias de la Republica Argentina**. Buenos Aires: Imprenta Tribuna Nacional, 1889.

PMFI. **Inventário Técnico de Estatísticas Turísticas**. Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, 2018.

PRUNER, R. R. **Frederico Engel**: pioneiro no turismo e hotelaria em Foz do Iguaçu. Blumenau: Nova Letra, 2014.

REBOUÇAS, A. Excursão ao Saldo da Guayra ou Sete Quedas pelo Capitão Nestor Borba - Notas e Considerações de André Rebouças [1876]. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, p. 65-87, jan. 1898.

SANTOS Dumont. **Diário da Tarde**, Curitiba, 5 mai. 1916.

SCHOULTZ, L. **Estados Unidos**: poder e submissão. Bauru: EDUSC, 2000.

SILVA, M. A. **Breve História da Trílice Fronteira**. Foz do Iguaçu: 100Fronteiras, 2022.

SILVA, M. A.; CASTRO, I. C. S. **Além dos limites: a Trílice Fronteira nas Relações Internacionais Contemporâneas**. São Paulo: Alameda, 2021.

TENTH Annual Banquet of the Aero Club of America, held at the Hotel Biltmore, New York, January 12, 1916. **Flying**, New York, V, n. 1, fev. 1916.

THE \$10,000 Pan-American Aviation Trophy. **Flying**, New York, V, n. 1, fev. 1916.

THE Pan-American Aeronautic Federation. **Flying**, New York, V, n. 4, mai. 1916.

UDC. **Pesquisa sobre o perfil de pessoas que atravessam a Ponte da Amizade**. União Dinâmica de Faculdades Cataratas. Foz do Iguaçu. 2018.

UDC. **Pesquisa sobre o tráfego de veículos – Ponte Internacional da Amizade e Ponte Internacional Tancredo Neves**. Centro Universitário Dinâmica das Cataratas. Foz do Iguaçu. 2018.

WACHOWICZ, R. **História do Paraná**. Curitiba: Vicentina, 1995.

WACHOWICZ, R. **Obrageiros mensus e colonos: história do oeste paranaense**. Curitiba: Vicentina, 1982.

AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas e instituições foram imprescindíveis durante a fase de pesquisa, elaboração e publicação deste livro. Agradeço imensamente à minha linda esposa Cléo pelo companheirismo e apoio incondicional, e aos amigos, amigas, professores e professoras da Universidade Federal da Integração Latino-Americana e companheiros e companheiras no Grupo Tríplice Fronteira, Marcelino, Mamadou e Heloísa. De igual forma, agradeço ao Instituto 100fronteiras que tornou possível essa publicação por meio do indispensável apoio cultural da Itaipu Binacional e do Fundo de Desenvolvimento e Promoção Turística do Iguaçu. Meu agradecimento especial aos servidores e servidoras da Editora da UNILA e aos demais envolvidos e envolvidas na edição desse livro. Muito obrigado.

SOBRE O AUTOR

Micael Alvino da Silva

Doutor em História pela Universidade de São Paulo (USP) e professor de História das Relações Internacionais na Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA). Foi pesquisador no National Archives, em Washington, nos Estados Unidos; no Arquivo Histórico do Itamaraty, no Rio de Janeiro; e no Arquivo Público do Paraná, em Curitiba. É autor de diversos artigos acadêmicos e livros, dentre os quais, “A Segunda Guerra Mundial e a Tríplice Fronteira”, publicado pela EDUNILA em 2021.



Patrocínio



Apoio



100
FRONTEIRAS

Realização



Editora

EDUNILA

Editora da
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

www.unila.edu.br/editora
editora@unila.edu.br

+55 45 3529-2149 | 3529-2770 | 3529-2788

