



RESENHAS

FARRAPOS DE TEMPOS IDOS

A vida na fazenda no final do século XIX

“Farrapos de Tempos Idos ...”, de José Palhano de Jesus, foi finalizado em 1933, no Rio de Janeiro e impresso em 1950, quando o autor completava 75 anos¹. Como sugere o título, conta histórias de uma época que se foi para não voltar. José Palhano de Jesus nasceu quando o Brasil era uma monarquia, passou pela abolição da escravatura, em 1888, e pouco depois pela proclamação da República. Apesar de tantas mudanças, do ponto de vista do menino que se apresenta na primeira parte do livro, a vida corria tranquila, recheada de histórias pitorescas e aventuras de criança.

O livro retrata o período em que o autor viveu na Mata Virgem, fazenda escravagista de algodão de propriedade do seu avô, localizada no interior do Maranhão, distante cerca de 80 quilômetros da cidade de Codó, à época uma pequena vila. Os costumes e as situações que compunham o jeito de viver de brancos e escravos na fazenda, entre 1880 e 1890, são apresentados ao leitor em detalhes.

O cotidiano e as impressões das crianças aparecem em primeiro plano. Há muitas e divertidas histórias relacionadas aos brinquedos e brincadeiras da época, ao momento de alfabetização e às confusões que elas faziam ao absorver o conhecimento comum à época, pautado muito

mais pela religião do que pela ciência. Confusões que afetavam também os adultos, cercados por folclores, crendices e histórias de almas penadas e lobisomens.

José Palhano e seu irmão, Anísio, passaram a infância em longas explorações pela fazenda e suas imediações. Desde bem pequenos, com suas camisolinhas feitas pela mãe e sapatos talhados por um único sapateiro na vila de Codó, os dois passavam os dias em brincadeiras ao lado dos tios – também crianças à época – e dos “moleques e negrinhas”, como eram chamados os filhos dos escravos. Encontravam diversão em cada canto: nos currais, paióis, açudes, riachos e ranchos.

A mãe de Palhano é figura importante na narrativa. Ao contrário das mães de hoje, ela não acompanhava de perto todas as aventuras – algumas até bem arriscadas – de seus filhos. Tendo se casado com apenas quinze anos com um “senhor” de 35, ficou viúva muito cedo, quando Palhano tinha apenas quatro anos e seu irmão seis. A partir daí, se dedicou a cuidar da administração da Casa Grande, de seus filhos e dos irmãos menores (já que a mãe dela estava debilitada após ter sofrido de tifo) e ainda costurava, à máquina, roupas simples que vendia aos escravos e agregados da fazenda.

¹ JESUS, José Palhano – Farrapos de tempos idos... Rio de Janeiro: Casa da Moeda, 1950. 353 p. O autor era tio-avô de Mauricio Cadaval.

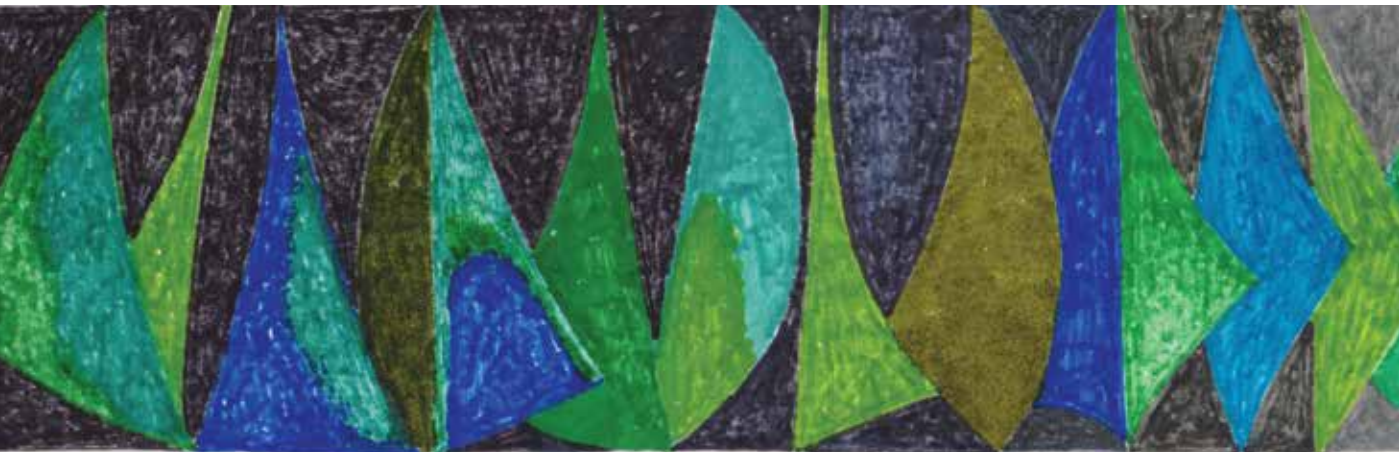


O principal produto da fazenda era o algodão, colhido por escravos que tinham a obrigação de trazer pelo menos três arrobas por dia, caso contrário eram açoitados. Palhano relata como assistiu várias vezes ao “degradante espetáculo” da pesagem do algodão, realizada no início da noite, em frente à varanda da casa. O menino viu, por exemplo, a confusão que se criou quando a velha escrava Otávia tentou esconder dentro do algodão umas duas ou três pedras para aumentar o peso e escapar da sova.

O trabalho dos negros era incessante, comandado pelo feitor branco (que por sinal era mulato), compadre Alfredo, e pelo feitor preto, chamado Ivo. O autor descreve como algumas escravas passavam o dia socando o arroz em um pilão, para separar a casca do grão. Ou como na “eira” de bater arroz e secar algodão – um grande pátio de terra socada – os escravos batiam

cadenciadamente a planta com grandes paus, enquanto entoavam versos simples. Cantigas e versos faziam parte da rotina de todos, brancos e escravos, crianças e adultos.

Os meninos se misturavam ao trabalho da fazenda, se divertindo e também aprendendo. Uma das brincadeiras tinha como cenário o paiol onde era depositada a pluma do algodão. A farrá era saltar por cima da pluma, para baixar o volume e permitir que uma quantidade maior fosse armazenada. “Nós, os meninos, nos oferecíamos para aquele serviço: ou melhor, para aquele agradável desporte, não raro em companhia de moleques e até negrinhas, estes e estas nus, segundo a moda deles até os 10 anos. E era um atirar-se de bruços sobre aquela tênue matéria que se comprimia deixando-nos inteiramente mergulhados num mundo branco e leve”.



Além do algodão, a fazenda era autossuficiente: plantava-se arroz, milho, fumo e outras culturas, criava-se gado, porcos e galinhas. Roupas, facas, enxadas, esteiras, balaio e vários outros objetos também eram produzidos ali. Meio na brincadeira, meio a sério, as crianças aprendiam atividades diversas típicas da fazenda, como o plantio e tratamento do fumo, o trabalho de ferreiro ou a construção de casas de taipa.

Só se obtinha da vila de Codó raros itens industrializados. Fazia sucesso, por exemplo, o presente que o avô trazia quando ia à vila: pães pequenos e ovais, “os únicos que ali se fabricavam”. Mesmo sendo já “pães dormidos”, agradavam à meninada por conta da novidade. O usual no café da manhã da fazenda era ter iguarias como bolo de tapioca, “bolo podre”, cuscuz, pamonha, macaxeira, abóbora (jerimum), beiju, entre outros.

A rica produção da fazenda e as comidas preparadas com o que se plantava e colhia aparecem em vários trechos e chegam a dar água na boca no leitor. Como diz Palhano em certo trecho, era uma

fartura “estupenda”. Ele descreve, por exemplo, as “sete maravilhas do mundo da cana de açúcar” obtidas no processo de refino do açúcar, que vão desde o rolete de cana até cascões e raspas que se formam nas paredes do tacho de cobre.

O mocotó era outro prato famoso. Quando se matava um boi, chamavam-se os brancos das fazendas vizinhas para o banquete: havia o mocotó comum e o mocotó coberto (com ovos), ambos bem temperados com pimenta de cheiro. Para acompanhar, pirão, leitoa guisada, leitão assado, guisado de carneiro, lombo de porco, entre outros pratos. Palhano relata que, em um daqueles dias de festa, ouviu os adultos pedirem várias vezes: “passe a pimenta...”. Achando que era uma coisa essencial, pediu também. O desejo foi negado, mas ele tanto insistiu que o avô se irritou e despejou pimenta no prato da criança. “Daí por diante nunca mais quis saber de tão bárbaro tempero...”.

O autor conta que o avô havia plantado, próximo à mata nativa, um vasto campo artificial. Ali se criava, além dos bois, porcos e carneiros,



sendo estes últimos de alta qualidade, de raças que o fazendeiro procurava melhorar com a importação de espécimes ingleses. Do boi, tudo se aproveitava. Os meninos acompanhavam o espetáculo da matança do animal, realizado uma ou duas vezes por mês, e disputavam os despojos: a bexiga era o mais desejado pela criançada: “soprada, amarrada e batida no chão, ia-se distendendo até constituir um grande ovoide, translúcido e leve, que servia de peteca e de açoite”.

Entrando no tema das brincadeiras, uma das mais comuns era a criação de filhotes de passarinhos, como pombos, juritis, fogo-pagou

e sangue-de-boi, apanhados com o uso de arapucas. Para alimentá-los, utilizavam um processo que não seria muito bem visto pelas mães de hoje: imitando os pássaros, enchiam a própria boca de arroz cru e água e mergulhavam o bico do filhote ali dentro. Aparentemente, o sistema funcionava e os bichinhos sobreviviam. Já as andorinhas não tinham tanta sorte. Ao observar que elas não comiam grãos e que ficavam frequentemente pousadas nas bostas de cavalos e bois, concluíram os meninos que este seria seu alimento e insistiam em alimentar os filhotes com pequenas “pílulas” de excremento. Obviamente, eles rapidamente morriam.



Em certa ocasião, Palhano teve a sorte de encontrar um tucano, a quem criou com muito cuidado. As crianças também alimentavam filhotes órfãos de porcos, veados, antas, cotias, pacas, preás, raposas, catetus e queixadas. Além da distração proporcionada por essas criações, possuíam vários brinquedos, que eles mesmos construíam. Eram violinhas feitas com cabaça, elástico de botinas velhas, fios da cauda de cavalo e outros itens, carros de boi de cabaça, reque-reques, papagaios de papel, armas de arremesso, zarabatanas, entre vários outros.

De vez em quando, o avô ou um dos jovens tios trazia da vila de Codó ou de São Luiz alguns brinquedos “de loja”. O retorno de viagem deles era esperado com impaciência. Numa daquelas “memoráveis aberturas de mala”, Palhano viu surgiu um livrinho com figuras na capa. Aparentemente, o tio não tivera tempo de comprar brinquedos e deixou que o menino ficasse com o livro. Ainda sem saber ler, ele adorou o “presente” que descobriu, mais tarde, ser um simples catálogo de máquinas de costura.

Cantos e rezas eram frequentes e havia um verso para cada momento e necessidade. Palhano descreve, por exemplo, que quando as chuvas demoravam um pouco a chegar, organizava-se uma procissão que unia, “numa tocante fraternidade”, brancos e pretos, mulatos e cafuzos. Carregando os santos do oratório de “Mãe-

-Dondom”, a matriarca da fazenda, saíam pela fazenda até a beira da mata, espantando no caminho os jacus, macacos e periquitos. “Sendo as procissões realizadas no tempo próprio das chuvas, quando estas já não tardavam, não é de estranhar que o milagre se operasse às vezes ao apelo dos nossos cantos. E lá voltávamos, estrada afora, completamente ensopados...”.

A religião aparece em várias outras histórias. Em uma delas, Palhano com seus dez anos, empolgado com o catecismo, se esforça para achar um pecado para confessar, na véspera da primeira comunhão. Depois de muito pensar, resolveu relatar ao padre certo “incidente que, quando ocorrido, audível ou sensivelmente, junto dos outros, mesmo que por descuido, não deixava de provocar protestos”. A descrição fica clara em outro trecho: ele estava falando de gases. Obviamente, o padre se divertiu e o liberou do “pecado”.

Em outra passagem, Palhano conta que a reza dos “pretinhos” da fazenda era comandada pela Tia Eufrásia, que chamava o Pai Nosso de Oponosso e rezava assim: “venha a nós avó torreno”... E completa: torreno era o nome que se dava, no Codó, ao torresmo.

Ainda nesta linha, um dos causos descreve uma noite em que, assustados com raios e trovões de uma tempestade, todos na casa grande se puseram a rezar juntos. A mãe de Palhano lia as frases que eram ecoadas em

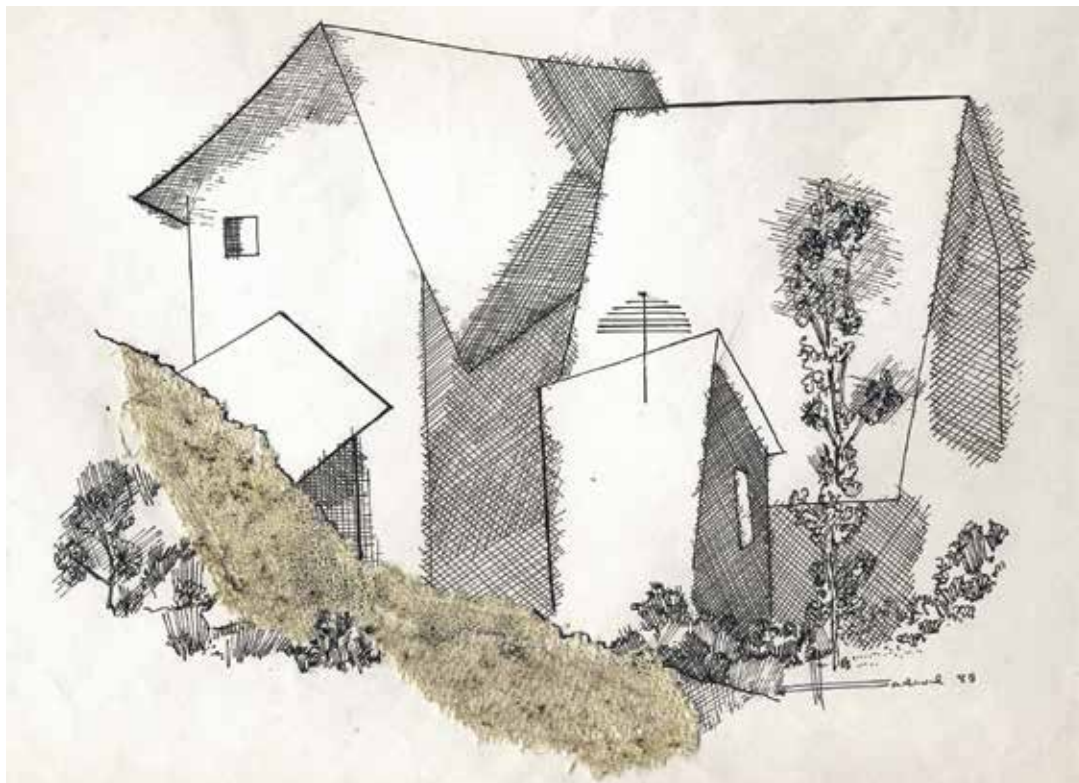


coro pelos demais. Em certo momento, a mãe interrompe a reza para dar um recado a alguém: “vai ver se Dondom está precisando de alguma coisa”. Ao que a que a criança repete, achando que ainda era parte do coro: “vai ver se Dondom está precisando de alguma coisa”. “Não é assim, meu filho”, replica a mãe e ele, imediatamente:

“não é assim meu filho”, provocando risos e acabando com a solenidade do momento. Para o menino, “para aplacar o padre eterno, com as suas furiosas barbas, bastavam as ininteligíveis palavras cabalísticas”.

O relacionamento das crianças com os adultos era bem diferente do de hoje em dia. Em um dos capítulos, Palhano conta de alguns merecidos “bolos” que levou, por conta de desobediências ou por falar palavrões. O respeito ao mais velho era exigido sempre, inclusive em relação aos escravos. Certa ocasião, Palhano e seu irmão brincavam na varanda por cima de um monte de algodão em caroço que havia sido espalhado ali para secar. O preto velho Benício, ex-feitor muito respeitado – “tão estimado que sentava-se à mesa dos brancos, coisa extraordinária naqueles tempos” – chamou a atenção das crianças. Palhano respondeu, sem intuito de ofender: “qual compadre! Você é preto!”. Benício levou o menino à mãe, que lhe aplicou um corretivo imediato.

Quando Palhano completou doze anos, sua mãe, na dificuldade de achar um professor ou um local em que ele pudesse continuar seus estudos, iniciados na casa de um padre em Codó, mandou o menino para a vila de Parnaíba, onde ele foi trabalhar como aprendiz na farmácia de seu tio Mundico. Lá, presenciou casos como o do “poeta” Joao Mandubé, que havia “cismado” de ser professor primário. Alguns dos nomes importantes da cidade, entre eles seu tio Mundico, resolveram



formar uma banca para examinar o candidato. Em certo momento, perguntam a Mandubé quem era o poeta Fábio Everton. O rapaz entendeu mal a pergunta, mas não quis se fazer de vencido e respondeu: “sim senhor, Fábio é verbo”.

Na farmácia, Palhano também vivenciou as fraudes que ocorriam em nome do “interesse comercial”. Ele conta que viu seu tio fabricando uma pomada de mercúrio, remédio muito procurado à época. No processo de mistura, se adicionava “pó de sapato” para dar uma cor mais escura à pomada e diluir o custo, já que o mercúrio era caro. O aprendiz, ao ver o processo,

passou a fazer a pomada apenas com o tal pó, sem uma grama de mercúrio, principal medicamento operante. “Nem me passava pela cabeça que aquilo era mal feito”, conta.

Entre tantas outras histórias, há descrição de várias festas da fazenda, como o Bumba meu Boi, o São João ou a Festa de Nossa Senhora da Conceição. Nesta última, realizada no final do ano, uma das atividades era uma roda de cantorias no meio da qual dançava sempre uma jovem, negra ou mulata. Também ocorriam os “chorados”, espécie de quadrilha, da qual raramente os brancos tomavam parte.

Um dos momentos relatados no livro conta da chegada de ciganos à fazenda. Um grupo de aproximadamente 20 cavalos chega de surpresa numa manhã qualquer, trazendo homens, mulheres e crianças, e logo movimentam a rotina da fazenda. Os ciganos negociavam cavalos, liam as mãos, ou a “buenadicha” em troca de algum dinheiro – sempre com boas notícias para agradar ao ganjão (nome dado a quem não é cigano) – e as crianças surrupiavam discretamente frangos e ovos. Mas os moradores se davam por pagos com a quebra da rotina monótona da fazenda, admirando as vestimentas, costumes e jeito de falar diferentes e ouvindo as novidades que eles traziam.

O final da temporada de Palhano na fazenda coincide com o início da decadência da fazenda Mata Virgem, causado por problemas econômicos (a queda do preço do algodão) e precipitado pela doença do avô e pela abolição da escravatura. Palhano lembra bem do dia em que chegou a notícia do fim da escravidão. Era o dia seguinte ao ato da princesa Isabel e a boa nova chegou da Corte por telégrafo. O fazendeiro quis que os agora já ex-escravos fossem informados imediatamente.

“O sino da varanda começou desde logo cedo a badalar em frente à capela e os pretos, intriguados com a extemporânea chamada, foram se reunindo no pátio em frente, mal iluminado pela luz pálida dos candeeiros de azeite”. Foi neste cenário que o tio Otaviano, antigo autor de versos abolicionistas, anunciou o grande fato: “Vocês

estão todos livres! Não há mais escravos no Brasil!”. A reação, ao contrário do que se poderia esperar, foi de silêncio.

Os brancos, sorridentes, olhavam para o grupo de escravos da varanda, mas a quietude permanecia. Foi preciso que tio Otaviano descesse e fosse se colocar no meio dos escravos para repetir a novidade. Aos poucos, começou um crescente murmúrio, indicando que eles começavam a se dar conta que a abolição era uma realidade. Foi, novamente, o tio que conclamou o grupo para a festa, chamando um “viva” para a princesa Isabel e outros abolicionistas e decretando: “agora vão brincar tambor, vão se divertir”.

À noite e na manhã seguinte houve festa, dança e cantoria. Os escravos não foram embora, “como seria de esperar em homens ansiosos de experimentar, fora das telas do antigo viveiro, as novas asas da Liberdade. Fez-se com eles um contrato verbal e quase todos, se não todos, voltaram à roça”, conta Palhano.

São muitas e muitas histórias. Cada capítulo é nomeado com frases que indicam três ou quatro histórias que serão contadas ali. Há histórias das viagens a cavalo que se faziam entre uma fazenda e outra, versos, trechos de cantigas e mais algumas travessuras de Palhano. Um livro rico e divertido, que, apesar do estranhamento causado pela linguagem antiga, encanta ao leitor que se interessa por conhecer um mundo tão diferente.

O MÉDICO INVENTOR DE AVIÕES

Entrevista com José Ribas Cadaval¹

“Dentro de pouco tempo, a navegação aérea não será mais um mito, será uma realidade pura e completa” José Ribas Cadaval.

José Ribas Cadaval, médico, inventor e autor do livro *Tratado de Aeronáutica*², primeira obra de um brasileiro sobre o tema, publicada em 1913, viveu no auge da segunda Revolução Industrial. Era a época do surgimento de grandes invenções, como o avião e o navio a motor. Em poucos anos, o mundo assistiu a um desenvolvimento significativo das tecnologias para a indústria química, elétrica, de petróleo e do aço, com enormes consequências na economia e na vida da população.

Havia uma grande ebulição na área de ciência e tecnologia e as boas ideias se transformavam rapidamente em produtos, a maior parte deles voltados ao mundo militar. No curto período entre as duas grandes guerras mundiais, os países sabiam que a paz não seria duradoura. Quem estivesse mais preparado largaria na frente.

Imbuído pela filosofia em voga à época, o positivismo, e por uma grande dose de patriotismo, Ribas Cadaval buscava contribuir, com a publicação de seu *Tratado*, para o desenvolvi-



mento de uma “aeronáutica militar” no Brasil, o que envolveria a fundação de uma escola e a criação de um arsenal de guerra, com a construção de dirigíveis e de outros aparelhos de navegação aérea.

¹ *Texto literário, baseado em trechos do livro *Tratado de Aeronáutica* e em pesquisa sobre a vida e obra de José Ribas Cadaval, nascido em 1863 e falecido em 1920.

² CADAVAL, JOSÉ RIBAS – *Tratado de aeronáutica: Navegação Aérea, dos mais leves que o ar (dirigíveis) dos mais pesados que o ar (aeroplanos)*. Bélgica: Typ. Cl. Thibaut, 1911. 392 p.,. O autor era tio-avô de Mauricio Cadaval.

Apenas sete anos antes, em 1906, Santos Dumont havia realizado o primeiro voo público de que se tem notícia, circulando a torre Eiffel a bordo do 14 Bis. A indústria aeronáutica, portanto, ainda não existia e o conhecimento científico e técnico sobre o tema estava em desenvolvimento.

Ribas Cadaval, apesar de não ser matemático ou engenheiro, estudou as teorias que havia até então e, com base nelas, inventou e conquistou a patente de um novo aparelho, o “aerostoplano”, um sistema híbrido entre um balão dirigível e um aeroplano.

Com base em informações retiradas de seu livro, imaginamos como Ribas Cadaval responderia a uma entrevista sobre seus inventos, experiências e motivações. Confira:

Quando o senhor começou a se envolver com a aeronáutica?

Corria o ano de 1897 quando voei pela primeira vez. A bordo de um balão cativo, subi a 1000 metros acima do solo, marca significativa para a época. Eu tinha 34 anos e estava trabalhando como médico da Armada no navio cruzador-torpedeiro Tupy. Quando surgiu a oportunidade de embarcar em um balão que fazia testes aéreos nas proximidades de Bruxelas, em companhia do aeronauta Baud Filho, não hesitei. Na longa viagem de volta da Europa para o Brasil a bordo

do Tupy, me dediquei a idealizar o projeto de um balão dirigível.

O que o motivou a estudar este tema?

Era claro para mim que o avanço da aeronáutica, muito mais do que satisfazer desejos inconscientes do ser humano, ligados às ideias de voo e liberdade, oferece um alto interesse prático à humanidade, que justifica todos os esforços e sacrifícios envolvidos no processo.

Quanto mais me envolvo com o tema, mais percebo que o Brasil precisa disso! Somos uma grande potência mundial e, apesar de não sermos um país conquistador, precisamos estar suficientemente aparelhados para garantir a defesa territorial e a soberania nacional. O que me encorajou neste caminho é, devo admitir, a vaidade do inventor, mas também o entusiasmo de patriota.

Em 1908, o senhor apresentou um protótipo de dois metros de uma aeronave a autoridades civis e militares, inclusive ao Marechal Hermes da Fonseca, Ministro da Guerra, e à imprensa. Como era este projeto?

Tratava-se de um balão, batizado de “Cruzador Aéreo Hermes”, que já trazia as origens da ideia que me deu destaque na aeronáutica: os planos de sustentação. Ou seja, ele foi projetado de tal



forma que, se a força para subir faltasse, ainda assim a máquina seria capaz de planar, descendo demoradamente e evitando acidentes.

Como era uma máquina de uso militar, incluí como armas os torpedos-flecha e o “devastador incendiário”, substância que eu mesmo inventei e que, depois de liberada, se espalhava queimando tudo que houvesse pelo caminho. Cada quilo da substância poderia se espalhar por uma área de 25 metros quadrados, com labaredas intensas e duradouras.

Hoje, no século XXI, as aeronaves voam a mais de 10 mil metros de altitude e a velocidades em torno de 900 quilômetros por hora. Comparativamente, como era o cruzador Hermes?

Bem, com a tecnologia disponível à época, previmos que ele seria movido por um motor de 60 cavalos e conteria 2,5 mil metros cúbicos de gás hidrogênio, podendo atingir 90 quilômetros por hora e cerca de 1000 metros de altitude. A aeronave seria feita de alumínio na metade inferior e seda na parte superior. Hoje, além do alumínio, se usam materiais sofisticados que não existiam à época, como fibras de vidro e de carbono.

O senhor chegou a aperfeiçoar este projeto. Como foi isto?

Alguns anos mais tarde, aprimorei a ideia inicial ao desenvolver o projeto de um “aerostoplano” –

sistema misto que inventei, que utiliza a aerostação, ou seja, a construção de aparelhos mais leves do ar, como os balões, conjugada ao sistema dos aeroplanos, que precisam de um motor e um propulsor para voar, já que são mais pesados que o ar.

Nesta época, o senhor estava totalmente dedicado à aeronáutica e chegou a realizar experiências em um túnel de vento na Suíça, tendo sido o primeiro brasileiro a trabalhar com este tipo de teste. Como foi este período e o quê mais o senhor desenvolveu por lá?

Em 1909 eu pedi licença da Marinha para estudar eletroterapia e higiene naval na Europa e nos Estados Unidos. Estudei os dois temas, mas também aproveitei para aperfeiçoar meus conhecimentos aeronáuticos e, inclusive, cursei a Escola Superior de Aeronáutica de Paris.

Em 1911, obtive o primeiro sucesso: consegui a patente francesa para um “aeróstato planador dirigível”, ou seja, o aerostoplano, o que mostra que a minha invenção era viável e inédita.

Em 1912, montei um gabinete aerodinâmico para estudar a reação do ar sobre corpos em movimento em Teufen, na Suíça. Lá, construí um túnel de vento de 23 metros de comprimento e 3 metros de largura, que serviu para que eu testasse modelos reduzidos de aeronaves.

Quando voltei ao Brasil, pedi ao Ministro da Marinha, o contra-almirante Joaquim Marques

Batista de Leão, autorização para construir na Escola Naval da Ilha das Enxadas o meu mais novo projeto: o Hidroplano Estável Cadaval.

E ele foi construído?

Infelizmente, não. O professor responsável pela escola, o capitão-de-corveta José Pinto da Motta Porto despachou meu pedido informando que as oficinas teriam condições técnicas para a construção do hidroplano, mas que ele não iria autorizar o uso da mão de obra dos alunos.

Quando o assunto chegou novamente ao gabinete do Ministro da Marinha, ele decidiu enviar a proposta à Inspetoria de Engenharia para avaliação. Acredito que os engenheiros se irritaram por eu ter dito que não haveria órgão técnico habilitado para avaliar o assunto e decidiram negar a continuidade do projeto. Apontaram falta de precisão, mas não quiseram rediscutir os cálculos ou fazer novas propostas.

Na sua opinião, faltou apoio do governo brasileiro ao desenvolvimento da tecnologia nacional?

Sim, em discurso que fiz na inauguração oficial da Sociedade Nacional “Confederação Aérea Brasileira”, mostrei que o Brasil teve pioneiros relevantes na aeronáutica, como Bartolomeu de Gusmão, que inventou o aeróstato, Júlio César,

Augusto Severo e o glorioso Santos Dumont, mas, ainda assim, absolutamente nada estava sendo feito até aquele momento em prol da navegação aérea. Abro exceção para dois personagens que defenderam a aeronáutica do país, que foram o Barão de Tefé e o marechal Hermes da Fonseca.

Há quem o critique por ter se dedicado à aeronáutica, afinal, a sua formação é de médico e não de engenheiro ou matemático, como haveria de se supor.

O que o senhor acha disso?

Não temo as críticas dos que acham estranho que um médico se aventure nestas questões. Acredito, afinal, que os profanos, como eu, inventam por intuição e os engenheiros depois fazem aquilo que lhes compete, isto é, aperfeiçoam.

Quando editei meu livro na Bélgica, tendo mandado imprimir 20 mil exemplares inteiramente às minhas custas, já tinha a convicção que mantive ao longo da minha vida: dentro de breve tempo, a navegação aérea não será mais um mito, será uma realidade pura e completa. E não se dirá mais dos que se dedicam com verdadeiro e estoico heroísmo a esta nova e futurística ciência, que eles são sonhadores ou semi-doidos...

