

Uma história de invenções:

memória, narrativa e biografia em joaquim fonseca

Sérgio Luiz Peres de PERES¹

O presente resumo divide-se em três momentos genericamente apresentados sob uma discussão acerca do objeto; de uma apresentação das circunstâncias de produção teórica e de algumas considerações sobre o texto final.

SOBRE O OBJETO:

Este trabalho recupera a memória de Joaquim da Costa Fonseca Filho, mecânico e inventor pelotense, que construiu diferentes aparelhos entre os anos de 1920 e 1940, dentre os quais constam dois aviões. Considerado pioneiro no contexto da construção aeronáutica no Brasil, o autodidatismo de seu trabalho constitui uma das características mais marcantes do seu planejamento de maquinarias. Contudo, apesar da repercussão provocada na época, o nome dessa personagem deslizou para o esquecimento público e para a invisibilidade nos nossos dias. Face a essa situação, buscou-se esclarecer os motivos para tal estado de ocultamento não apenas da produção, mas da própria vida de Joaquim Fonseca. Através da coleta de dados em História Oral e da pesquisa documental - tanto de material impresso quanto imagético - os acontecimentos biográficos de maior relevância de tal ator social são aventados, a fim de ressaltar a singularidade das circunstâncias nas quais estão inscritos. Propõe-se, também, sua inserção nos debates contemporâneos acerca das questões patrimoniais.

DAS CIRCUNSTÂNCIAS DE PRODUÇÃO TEÓRICA:

Quando da escolha de trabalhar a biografia de Joaquim Fonseca, já existiam ao menos duas narrativas que o tinham como foco, a saber, a história contada por um amigo acerca de determinado vizinho de seus avós, e a canção Joquim, do compositor Vítor Ramil. Do cruzamento dessas informações e na perseguição de uma narrativa verossímil impuseram-se inicialmente algumas discussões com base em categorias como Mitobiografia,

¹ Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural/ICH/UFPel.

partindo da idéia de mito, na Poética, de Aristóteles (1993), fortalecendo o entendimento do significado dessa categoria como imitação de uma vida, inferência que viria embasar a crítica feita à canção enquanto anteparo ao conhecimento da vida de Joaquim Fonseca; como Memória Coletiva (Halbwachs, 1990), cujo viés sociológico explica a predominância de uma memória ficcional ao redor da vida desse ator social; e da categoria Metamemória (Candau, 2007), contribuição da disciplina antropológica que além de expor os limites da noção de Memória Coletiva, propõe o uso da idéia de “conflito em torno de uma memória”, do que resulta a configuração de um discurso que absorve dados conflitivos entre o acontecido e o inventado. Examina-se a idéia de Transcrição, utilizada em campos como o da Arte e o da História, respectivamente por Campos (1981), e por Meihy (1996), tangenciando a questão da aludida canção e apresentando um exemplo do sucesso de sua aplicação através das cartas trocadas entre Guimarães Rosa e seu tradutor italiano. Fica clara, pelas situações de aplicação desse conceito que seu uso é opcional, e que pressupõe colaboração, troca e provavelmente consentimento entre as partes envolvidas.

Observados os limites do gênero biográfico oriundos dos debates em torno de sua tipologia e de seus usos, pretendeu-se neste trabalho senão o desvelamento dessa história de vida, ao menos o que se colocou como objetivo central: recuperar a história de vida de Joaquim no que diz respeito à construção de seu saber fazer. Trabalhados esses campos, seguiu-se então sugestões teóricas acerca da estética biográfica dadas por áreas como a Teoria Literária e a História, através de autores como Felipe Pena (2004) e sua idéia de *Fractais*; por Henrique Espada Filho (1993) e seu *Espaço da ação individual na História* e por Benito Schmidt e seu *Cotidiano*. À medida em que as leituras se fizeram, percebeu-se que todos esses modelos, apesar de apresentarem algumas particularidades, estavam articulados entre si e embasados no conceito de Mitema, de Lévi-Strauss (2002), para quem mitemas ou mitologemas são as grandes unidades constitutivas do mito, interpretadas nesta biografia como sendo a vizinhança, a família e o trabalho de Joaquim, que originariam identidades múltiplas como o vizinho, o pai e o inventor, no que estão firmadas as proposições dos autores citados.

Dessa forma, Joaquim Fonseca aparece sob diferentes olhares, em cenários que se intercomunicam, sendo possível conhecer um pouco de sua vida a partir da leitura de qualquer capítulo. Ainda, no urdimento da narrativa, pretendeu-se articular uma possível discussão das questões patrimoniais segundo as proposições de Fonseca (2005), para quem o patrimônio deve ser alvo de “leituras menos limitadoras”, proposta que esboça uma crítica à ênfase aos objetos tradicionalmente estudados; e de Gonçalves (2003), que entende o patrimônio como uma categoria de pensamento e não mais como conceito, dados os

transbordamentos desses debates para as fronteiras da singularidade da produção de indivíduos e grupos.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O TEXTO FINAL:

A estrutura do trabalho está fundada sobre três capítulos:

O capítulo ***Olhares sobre Joaquim*** aborda questões relativas aos diversos modos de se conhecer sua vida e sua produção. Na seção *A canção Joaquim* analisa-se trechos da referida canção pretendendo-se mostrar um Joaquim transfigurado num Joaquim cuja raiz é a liberdade ou a licença criadora da Arte, desobrigada, por definição, de ser verossímil. Assim, o que teria inspirado a feitura da canção distancia-se da experiência vivida por Joaquim Fonseca, passando a compor mais um dado mitobiográfico a respeito dele, como é possível perceber nos excertos citados:

“Uma eterna inquietude e virtuosa/ Revolta/ Conduziam o libertário”. Conforme relato do compositor, o mito do revolucionário não está em Joaquim, ma no escritor Graciliano Ramos, cuja prisão o teria inspirado para dar ao Joaquim tintas político-revolucionárias

“Uma noite incendiaram sua casa/ E lhe deram quatro tiros/...Me dê apenas mais um tiro por favor/ Olha para mim, “não há nada mais triste/ Que um homem morrer de frio”. Segundo relatos dos filhos, Joaquim Fonseca morreu de causa natural, no conforto de sua casa no já distante inverno de 1968², mas a canção agrega a ele uma identidade postiça de herói, o herói da trajetória interrompida pela fúria irracional.

Em *De Joaquim a Joaquim* faz-se a transição daquela figura irreal ou mítica para o indivíduo de cuja existência dão testemunhos os relatos orais, imagens e textos que buscam conservar essa história de vida. A imagem produzida pela ficção cristaliza o homem ao obstruir uma série de questionamentos acerca da produção de Joaquim Fonseca, pois as dimensões material e imaterial desse patrimônio não constam da lista de interesses que Joaquim faz emergir. Nada se cogita sobre a existência dos aviões, ou se seus projetos estão preservados. O inventor, homem de camada média que pretendeu instalar uma fábrica de aeronaves em Pelotas, eleito Diretor Técnico do Aeroclube de Pelotas por duas vezes e que teve um protótipo homologado pelo Ministério da Aeronáutica exibe-se nessa seção. Fica para trás sua faceta mítica, e procura-se reconhecê-lo como homem de ciência, e a seu legado.

² No Cartório de Registro Civil de Pessoas Naturais, 2ª Zona, a Certidão de Óbito que atesta a causa da morte de Joaquim Fonseca como natural consta do LV: 104C, FL: 155, Nº 38763. As edições de Julho e Agosto de 1968 do principal jornal da região não registram o assassinato referido na canção.

Na seção *A família, a vizinhança e os amigos* apresenta-se aspectos da vida privada e da vida pública dessa personagem. A seção traz também o entrelace, a conexão entre um e outro segmento. Procura mostrar um modo de vida, descreve movimentos, revela pequenas sendas pelas quais percorrem os fios de uma trama, de um drama pessoal e íntimo que se evola para o campo do coletivo, do social. Aparecem ali os dois casamentos de Joaquim, seus cinco filhos e suas relações amistosas com a vizinhança, situações em que o inventor e o mecânico dividem espaço com o pai, com o vizinho e com o amante. As primeiras experiências em mecânica, as corridas de automóveis e a instalação da Oficina Fonseca são eventos que ajudam a entender a inserção de Joaquim no mundo das idéias através do autodidatismo, são os caminhos da construção de um saber fazer.

O segundo capítulo, ***Itinerários e escalas***, que ilustra as passagens de Joaquim por lugares, tempos e situações históricas, é traçado com a intenção de sublinhar os pontos mais expressivos de sua trajetória enquanto inventor. Procura-se ali compreender como foi se fazendo o desenho de um destino vivido concretamente, sem ensaios, mas inventados segundo pretensões e desejos do próprio Joaquim.

Na seção *São Lourenço, Pelotas, Porto Alegre, Rio de Janeiro* apresenta-se importantes momentos de transição na vida de Joaquim: cria juntamente com o pai a primeira linha de transporte coletivo intermunicipal do sul do estado e aumenta o chassi de um automóvel Ford, até então sua mais importante intervenção na Mecânica. O retorno para Pelotas vem acompanhado por um conjunto de rupturas e ou de alianças. Joaquim vai prestar serviço militar no Rio de Janeiro, na Escola de Aviação Militar da Aeronáutica, onde trabalha nas oficinas, familiarizando-se com as aeronaves, e também assiste aulas como aluno ouvinte. Ao regressar do Rio, aproxima-se do Aeroporto Municipal e assiste a fundação do Aero clube de Pelotas, instala sua oficina mecânica e constrói seu primeiro avião, o F.1, um aparelho experimental, com motor de automóvel e pneus de motocicleta, alternativa que, no Brasil, só se repetiria quase seis anos mais tarde, por um engenheiro militar.

Na seção *Pelotas, Rio de Janeiro, no avião F.2* anuncia-se um devir. A turbulência política do Estado Novo parece não o intimidar. Constrói seu segundo avião, o F.2, e sua produção passa a ser noticiada em jornais pelo país afora. A repercussão desses fatos fortalece o projeto da instalação de uma fábrica de aviões em Pelotas. A aprovação do F.2 é o primeiro passo para a licença e financiamento para a fábrica. Pilotando esse avião, Joaquim vai ao Rio de Janeiro e submete o aparelho aos testes da Aeronáutica. Os testes são favoráveis, sem qualquer restrição ao protótipo apresentado. Sob registro PPTXV, o F.2 retorna à Pelotas pilotado por Joaquim. Diferentemente do F.1, o F.2 é mais moderno, mais

veloz, e conta com um motor adequado, importado dos Estados Unidos. O protótipo a ser reproduzido em série na pretendida fábrica, no entanto, seria um terceiro avião, o F.3, que não chegou a ser construído dada a negativa do governo quanto a licença e financiamento para a fábrica.

No terceiro capítulo, ***O porão, a casa e o hangar***, o porão aparece como metáfora do trabalho em segredo e de proibição, mas também como contraponto ao trabalho do engenheiro, ao que se somam a casa e o hangar. Num híbrido de pedra e cal, para não fugir ao binômio que assombra os estudos em Memória e Patrimônio, o porão, a casa e o hangar são interpretados como caminhos inversos percorridos por Joaquim em relação ao engenheiro. O trabalho do segundo se dá nos escritórios, nos hangares, e sua casa cumpre certamente o papel de lugar de descanso. Por seu turno, os labores de Joaquim só alcançam os hangares depois de saírem do porão, e quando seus aviões já são notícia caracterizando, portanto, um inversão de direções e sentidos.

Na seção *Entre o bricoleur e o engenheiro*, propõe-se uma discussão que procura situar Joaquim entre uma e outra dessas figuras, sem necessariamente alinhar seus saberes a um desses tipos. A documentação nega e explica esses substantivos, pois onde o bricoleur começa a se impor, como no caso do primeiro avião, construído com os materiais de que Joaquim dispunha em sua oficina, o engenheiro mostra as plantas dos aviões, e onde o engenheiro se apresenta, a baixa escolaridade de Joaquim encerra a questão. Joaquim acaba sendo um inventor diletante.

Em *A invisibilidade*, discute-se os motivos pelos quais a memória de Joaquim Fonseca permanece como que em uma redoma translúcida, ou o pior em tudo: o esquecimento. Joaquim e seus saberes permaneceram ignorados porque, primeiramente, não pertencia ao círculo fechado e supostamente nobiliárquico da cidade de Pelotas, era filho de um imigrante e não freqüentara a escola. Assim, por não haver dados identitários em comum entre esse grupo e Joaquim, a preservação de sua memória não teria interessado aos indivíduos que construíram para toda a comunidade uma memória oficial, baseada na tradição, e cuja trama destaca os barões do charque, militares e artistas, atores sociais que reforçam a idéia de uma suposta capital riograndense da cultura. Por outro olhar, Joaquim aparece em meio ao Estado Novo e à II Guerra Mundial, o que também colaborou para o esquecimento do inventor e de sua obra no mapa da construção aeronáutica brasileira. Nesse sentido, também a adoção de um modelo de desenvolvimento claramente submetido aos interesses do governo norte-americano, com a concordância de setores nacionais como o da própria construção aeronáutica, comprova-se pelo fato de as fábricas existentes no período terem recebido

financiamento governamental. Paralelamente, durante aquele regime totalitário, arquitetou-se no país a construção de uma identidade nacional baseada em uma determinada elite e em uma intelectualidade das quais Joaquim terminantemente não fazia parte. As elites das quais essa personagem fazia parte eram pouco expressivas naquele cenário de exceção e de unidade forçosamente imposta. Fora um empreendedor, inventor e divulgador de novas tecnologias da Mecânica e da Engenharia. Noutro campo, o da Arte, a canção Joaquim faz um arremedo de resgate ao criar uma figura mítica, contribuindo para que essa história mergulhe num enredo de tempos históricos diferentes, dificultando a identificação de sua personagem regional inspiradora, e conseqüentemente de sua produção.

Na *Cronologia*, composta por acontecimentos relativos à produção de Joaquim, tem-se:

1922 - Trabalha com o pai na revenda de automóveis em São Lourenço do Sul. Faz sua primeira experiência em mecânica alterando o chassi de um Ford Modelo T. A família cria a primeira linha de transporte coletivo em automóveis na parte sul do estado.

1925 - Retorna à Pelotas.

1927 - Criação da Varig. Inauguração da Linha da Lagoa, ligando Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Primeira linha aérea da Varig, é feita por um Dornier-Wal, hidroavião alemão, batizado no Brasil como Atlântico.

1930 - Cria a Oficina Mecânica Fonseca. Presta serviço militar na Aeronáutica, na Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, onde também assiste aulas de Engenharia como aluno ouvinte, e trabalha nas oficinas da escola.

1931 - Aproxima-se do Aeroporto Municipal. Participa da fundação do Aeroclube de Pelotas onde faz curso de piloto e recebe brevê. Criação do Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado ao então Ministério de Viação e Obras Públicas.

1936 - Inicia a construção de seu primeiro avião, o F.1, feito em segredo, no porão de sua casa.

1939 - Primeiro vôo do F.1. Início da II Guerra Mundial.

1941 - Criação do Ministério da Aeronáutica, pasta ocupada primeiramente por Joaquim Pedro Salgado Filho.

1943 - Voa no F.2 ao Rio de Janeiro. No Campo dos Afonsos, o aparelho é testado por técnicos da Aeronáutica. Aprovado, recebe homologação sob registro PPTXV. Integra pela segunda vez a diretoria do Aeroclub de Pelotas como Diretor Técnico.

1944 - Com o Cidade de Pelotas representa a cidade no IV Acampamento de Vôo à Vela, realizado pela Varig, em Osório/RS. Apenas 14 aviões motorizados participam dessa edição internacional do evento.

1945 - Nova viagem ao Rio pilotando o Cidade de Pelotas. Vende o aparelho para o Aeroclub de Ponta Grossa/PR.

1946 - Declara à imprensa que os projetos e cálculos da futura aeronave, o F.3, já tramitam no Ministério da Aeronáutica. O Ministério que lhe negaria não só a homologação do novo protótipo como também a licença e o financiamento para a instalação da Sociedade Industrial de Aviões Pelotense. Amplia a oficina mecânica, que continua a consertar aviões.

1950 - Consolida-se como industrial do ramo de autopeças ao criar a Guarany Autopeças. Abre duas lojas em Porto Alegre e uma em Pelotas para vender sua produção.

REFERÊNCIAS

ARISTÓTELES. **Poética**. Tradução Eudoro de Sousa. São Paulo: Ars Poetica, 1993.

CANDAU, Jöel. Bases antropológicas e expressões mundanas da busca patrimonial: memória, tradição e igualdade. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE MEMÓRIA SOCIAL E PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2007, Pelotas. **Conferência de abertura**. Pelotas: ICH/UFPel, 2007.

CAMPOS, Haroldo de. Transluciferação mefistofútica. **Deus e o diabo no Fausto de Goethe**. São Paulo: Perspectiva, 1981.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2.ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: UFRJ; MinC-Iphan, 2005.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: CHAGAS, Mário & PELEGRINI, Sandra C. A. (orgs.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

DIÁRIO POPULAR, Pelotas, jul.-ago. 1968.

LÉVI-STRAUSS, C. A ciência do concreto. In: _____. **O pensamento selvagem**. Campinas, SP: Papyrus, 2002.

LIMA FILHO, Henrique Espada R. Biografia e Microstoria: o uso da biografia na historiografia italiana contemporânea. CADERNOS DO CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS DA UFPA, Belém, v.12, n.1/2, jan./dez. 1993.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de história oral**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

PENA, Felipe. **Teoria da biografia sem fim**. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

SCHMIDT, Benito Bisso. Construindo biografias...historiadores e jornalistas: aproximações e afastamentos. ESTUDOS HISTÓRICOS, Rio de Janeiro, n. 19, 1997.

_____. O gênero biográfico no campo do conhecimento histórico: trajetórias, tendências e impasses e uma proposta de investigação. ANOS 90, Porto Alegre, n.6, dez. 1996.