

TRADIÇÕES LITERÁRIAS, HEROÍSMO E BARBÁRIE: AUTOBIOGRAFIAS DOS PILOTOS DE CAÇA DA GRANDE GUERRA (1914-18)

Delmo de Oliveira Arguelhes¹

*There's a sign on the wall, but she wants to be sure,
cause you know sometimes words have two meanings.
Led Zeppelin. Stairway to Heaven.*

A Grande Guerra de 1914-18 deixou um grande impacto na história da humanidade. Desde o início, o estilo de Guerra Total trouxe milhões de mortos e um número ainda maior de feridos. Como Thomas Mann escreveu na década de 1920: "a Grande Guerra, em cujo começo tantas coisas começaram, que ainda mal pararam de começar."

O uso excessivo dos recursos nacionais dos antagonistas mostrou resultados impressionantes. Os combates nas trincheiras produziram índices de perdas na ordem de 350% na Frente Ocidental. O ritmo da luta em terra tornou os assim chamados 'atos heroicos' impossíveis. Como tal heroísmo poderia se manifestar naquele cenário? Soldados eram massacrados em larga escala por metralhadoras, obuses de alto-explosivo e gases químicos.

Mas, tanto nos discursos daquela época, quanto nos escritos posteriores, uma exceção foi percebida. Os pilotos de caça conseguiam fazer duelos heroicos e cavalheirescos. Para muitas pessoas, desde 1915 eles seriam os cavaleiros modernos. Algumas alegações de tal declaração seriam demonstradas na historiografia daquele conflito. Os *dogfights*, uma metáfora do engajamento aéreo, eram identificados com os padrões de duelos individuais. A habilidade dos contendores determinava o destino de ambos. Os pilotos respeitavam-se, geralmente, como adversários iguais. Uma tradição emergiu entre os serviços aéreos em ação. Quando um piloto era abatido e capturado com vida, antes de ser enviado ao campo de prisioneiros de guerra, o esquadrão que o capturou lhe providenciava uma festa. Nesta festa, o piloto não era considerado como o odiado inimigo, mas sim o convidado de honra.

¹ Doutor em História das Ideias (UnB, 2008). Professor do Programa de Mestrado em Ciência Política da UniEURO (Brasília, DF).

Para a opinião pública, os pilotos de caça eram objeto de grande atenção. Os jornais do continente europeu noticiavam as vitórias aéreas (*kills*) de cada ás.² Este é um conceito ressignificado. Durante os anos do pré-guerra, na França, a palavra ás designava uma estrela dos esportes. O novo significado era o piloto de combate que abateu, pelo menos, cinco aviões. Eles se desafiavam uns aos outros, aumentando os próprios escores, para deleite da imprensa e do público.

A rápida evolução dos aviões, de operações de observação para o combate efetivo (bombardeio e superioridade aérea), começou entre 1914 e 1915. No início da Grande Guerra, alguns exércitos não se preocupavam com a camuflagem dos equipamentos e pessoal. O exército francês usou, até os primeiros meses de combate, calças vermelhas. '*Le pantalon rouge, ces't la France*', disse um general. Tais calças tornavam mais fácil o trabalho dos atiradores alemães. Na mesma medida, até o fim do conflito, os aviões militares usavam um esquema de cor de alta visibilidade, combinando os símbolos dos esquadrões com emblemas nacionais. Dois grupos franceses de elite, *La Fayette* e *Cigognes*, eram representados respectivamente por uma cabeça de índio seminole e uma cegonha. A *Jagdgeschwader 1*, liderada por Manfred von Richthofen, conhecido como o Barão Vermelho, era apelidada de Circo Voador, por causa do uso extensivo de cores como vermelho, amarelo, verde e até rosa.

Mas, tudo isso não significava tal atividade fosse fácil. As taxas de morte eram altíssimas. A expectativa de vida de um piloto de caça no conflito de 1914-18 era aproximadamente três semanas. Especialmente na Grã-Bretanha, o treinamento dos pilotos era mais mortal do que a ação do inimigo.³ A mesma situação não ocorria com franceses e alemães. Cada piloto que continuava vivo após um mês de combates aéreos era considerado um vencedor.

² Os principais ases dos combates de 1914-18 são *Rittmeister* Manfred von Richthofen (Alemanha), com 80 vitórias; *Capitaine* René Fonck, (França), 75 vitórias; *Major* Edward Mannoock (Grã-Bretanha), 73 vitórias; *Lieutenant-Colonel* William Bishop (Canadá), 72 vitórias; *Leutnant* Ernst Udet (Alemanha), 62 vitórias; *Lieutenant-Colonel* Raymond Collishaw (Grã-Bretanha), 60 vitórias; *Capitaine* Georges Guynemer (França), 54 vitórias; *Lieutenant* Charles Nungesser (França), 45 vitórias.

³ O *Royal Flying Corps*, mais tarde *Royal Air Force*, recrutou 14.166 pilotos durante a guerra. Apenas 6.166 foram mandados para a Frente Ocidental. Outros 8.000 – mais de 50% – morreram durante o treinamento. (WINTER, 1983: 36).

Aqui emerge a seguinte questão: como os pilotos de caça se apropriaram dos conceitos de heroísmo, honra e cavalheirismo?⁴ Para responder essa pergunta, devemos investigar o início da literatura ocidental. Escolhemos lançar um olhar sobre a *Ilíada*, o *Beowulf* e os romances arturianos.

Os nobres na poesia homérica eram chamados *ἀριστος* (*áristos*). Homero usava esse termo como sinônimo de *ἥρωες* (*eroes*). Os heróis, quando executam atos extraordinários, merecem ser aclamados por todos. A expressão *κλέος* (*kléos* – aquilo que foi ouvido), carrega consigo essa significação: um ato heroico não é nada, se for mantido em silêncio (como no pensamento de Heidegger, o acontecimento ganha vida apenas com a narração do ser). O herói necessita do reconhecimento público. A tradução literal de *ἀρετή* (*areté*), raiz de *ἀριστος* é *virtude*. Não a virtude cristã, obviamente, mas a virtude como característica do ser. A *ἀρετή* do nobre era ser mais forte do que os demais. Heitor sonhava com os dias que viriam para o seu filho recém-nascido: “Zeus poderoso (...) que venha a ser meu filho como eu, distinguido entre os Teucros [troianos] (...). E que, ao voltar dos combates, alguém diga, ao vê-lo: ‘É mais [valente] ainda que o pai!’” (HOMERO, 2002: 177).

Como afirmou Aristóteles, a medida do *ἀρετή* é a *τιμή* (*timé* – honra). A honra implica em obrigações. O primeiro a ser servido nos banquetes teria que ser o primeiro na linha de batalha. A *τιμή* proibia o *ἀριστος* de ter uma vida acomodada. As provas de força e coragem eram diárias. Todos os heróis na *Ilíada* competiam entre si mesmos, pela própria honra, para saber quem era o melhor. O clássico estudo de Johan Huizinga, *Homo ludens* (1999), desvela o jogo como algo anterior à cultura, visto que até os animais jogam. A cultura de nobreza e honra assenta-se no campo do *ἀγών* (*ágon* – competição). Não apenas nos combates, mas também em duelos de desperdício, como a hospitalidade, a competição solene envolvia a nobreza e aumentava a honra.

A obrigação de receber um hóspede com todas as honras é semelhante ao *Potlach*, duelo de desperdício, descrito por Malinowski. Quem doa mais, vence a competição. Quando Glaucos e Diomedes trocaram de armas – eles estavam ligados por laços de hospitalidade dos respectivos pais – Diomedes deu mais (armas de ouro por armas de bronze), e ganhou mostrando mais desapego.

No poema anglo-saxão *Beowulf*, um trabalho anônimo feito séculos depois, o personagem principal – o qual nomeia a obra – possui a mesma sede de honra dos heróis homéricos. Mas, nesse caso, a ação desenvolve-se sob a ascensão do pensamento cristão na Europa. Provavelmente o autor seria um monge cristão. Quando o narrador explica a existência de Grendel, um ogro, é explicado que ele é na realidade descendente de Caim, que matou Abel; logo a criatura é deformada e maléfica. Às portas da morte, após a terceira prova heróica, onde matou um dragão, Beowulf conclui que merece ir ao Paraíso. Ele afirma que nunca jurou em falso e nem matou nenhum parente. São mais razões para louvá-lo.

Beowulf também carrega em si a questão da fidelidade, a *fides* descrita por Tácito em *Germania*. Os seguidores devem acompanhar o guerreiro chefe sempre. A honra deles depende disso. Enquanto a hospitalidade constrói relações horizontais, a fidelidade se estabelece verticalmente.

Nas narrativas arturianas, o pensamento cristão pode ser visto de maneira efetiva. A cavalaria medieval pode ser considerada um processo civilizatório, como a cultura de nobreza também. Ambas impõe ritos de conduta aos membros. À honra pessoal baseada na bravura, habilidades de combate, autossacrifício e generosidade foram acrescentados os valores do cristianismo, pelo menos na literatura.

Neste contexto, o papel da mulher era bem diferente do que nos tempos homéricos. Briseide, filha do sacerdote Crisis, não era nada a não ser um prêmio, ganho por Aquiles, confiscado por Agamemnon. Helena de Tróia estava na mesma situação, um objeto conquistado pela força. Nos romances arturianos, os cavaleiros deveriam merecer os favores das damas. Diversas provas de amor eram exigidas pelas amadas aos seus enamorados. Esse processo levava tempo, paciência e coragem.

Acima de tudo isso, a fidelidade à autoridade era exigida. Lancelot, o melhor cavaleiro da Távola Redonda, não pôde achar o Santo Graal, por causa da relação adúltera com Guinevere, esposa de Artur. Apenas seu filho, Galaz, puro de corpo e coração, reteve o santo vaso, subindo aos céus com ele. As aventuras dos cavaleiros tinham três eixos, às vezes em conjunção, às vezes em conflito: testar as próprias habilidades, servir à justiça e servir aos senhores.

As aventuras eram mostradas de forma mágica, e os cavaleiros podiam provar coragem e bravura. Às vezes a verdade até servia para emboscar os cavaleiros. O Castelo Felão – habitado por seres malignos que se dedicavam a capturar e matar cavaleiros – os atraía com uma placa que contava exatamente o que aconteceria. Os heróis não resistiam a tal desafio. O castelo foi finalmente destruído pelas preces de Galaaz. A fidelidade do cavaleiro garantiu o favor divino.

No século XIX, essas tradições heroicas foram ressignificadas com as variantes do Romantismo e do Nacionalismo. O assim chamado movimento romântico surgiu na Europa, entre os séculos XVIII e XIX e, mais tarde, foi difundido no Novo Mundo. De acordo com o escritor argentino Jorge Luis Borges, esse movimento, mais do que um estilo literário, era um estilo de vida – no sentido de abarcar a existência do ser. Uma das poucas coisas que nos permite chamar esse movimento de movimento é a preeminência das sensações sobre a Razão. Na literatura foi contraposta aos cânones clássicos. Como afirmou Goethe, “o clássico é a saúde, o romântico é a doença.” Nos setecentos, para alguns, romântico significava a imaginação ligada aos sonhos e à alma. Para outros, fetichistas da Razão, significava os sonhos fantasiosos, irrealis, irracionais, desordenados e de gosto duvidosos.

Outra característica do Romantismo é a não satisfação com a realidade corrente. O caminho do romântico para escapar da realidade era pela imaginação, em direção à dimensão não familiar (*unfamiliar*) e não vista (*unseen*). Como escreveu o poeta William Blake:

Ver o Mundo num Grão de Areia
E o paraíso numa Flor Selvagem,
Segurar o Infinito na palma da mão
E a Eternidade numa hora. (*Apud* BOWRA, 1963: 01)

Um dos locais favoritos para as evasões desses homens era a Europa Medieval. Sob o pensamento romântico, a Idade Média foi idealizada positivamente. O cavaleiro, a dama, o padre, o bardo eram vistos como pessoas autênticas, que viviam uma vida rica e verdadeira, em oposição à humanidade moderna.

A Revolução Francesa proveu ao conceito nação o peso da significação que ainda se mantém hoje. Neste conceito ressignificado, o romantismo exerceu também grande papel. A ideia de nação como uma entidade viva atravessou a Europa durante os séculos XIX e XX. Um dos episódios emblemáticos, de acordo com a nossa argumentação, no ano turbulento de 1789, foi a mudança de designação na França dos *Estados Gerais* para *Assembleia Nacional*. Não era mais o conselho de consulta real, mas o parlamento de representantes da nação. Mesmo o monarca deveria se curvar aos anseios nacionais.

O olhar lançado ao longo do século XIX sobre o heroísmo clássico e a cavalaria passou por essas lentes. O exemplo desta declaração é *Ivanhoé*, publicado por Walter Scott em 1819. Neste romance histórico, o primeiro do gênero, a luta entre Ricardo Coração de Leão e o irmão João Sem Terra pela coroa da Inglaterra foi misturado com pequenos dramas. A imagem do perfeito cavaleiro foi personificada por Wilfred de Ivanhoé: bravo, habilidoso, inteligente, justo e fiel ao rei. Sua dama, Lady Rowena, era bonita e sagaz. Os vilões eram pérfidos e malvados. Até aqui, nada diferia do ciclo arturiano, mas, no sentido de Benedetto Croce, essa narração do século XIX foi tramada sob a questão da nacionalidade.

O nobre Cedric, pai de Ivanhoé, sonhava com o restabelecimento da antiga dinastia do rei Haroldo, terminada em 1066. Ele foi convencido por Ricardo Coração de Leão a abandonar tais planos. Os conflitos tiveram que ser postos de lado em nome da Inglaterra. A nação deveria ocupar o topo da lista das fidelidades. O Bando Alegre de Robin Hood não apenas roubava os ricos, mas os ricos estrangeiros. Os filhos da terra não eram molestados por aqueles ladrões conscienciosos. Ao final mesmo o príncipe João foi perdoado pelo irmão, pois a Inglaterra necessitava da união de todos. O esteio da nação era a nobreza. Esta providenciaria todo suporte à nação. Como foi descrito por Arno Mayer (1987), mesmo após a Revolução Francesa, até 1914, a aristocracia europeia continuou a exercer o poder nos respectivos países.

Os principais documentos primários da nossa pesquisa foram os diários de quatro pilotos de caça da Grande Guerra: Manfred von Richthofen, Ernst Udet, Edward Mannock e William Bishop. Antes de examinarmos o uso dos conceitos de heroísmo, honra e cavalheirismo

no pensamento desses pilotos, temos que considerar a especificidade do gênero autobiográfico. Quais são os limites da autobiografia como fonte confiável de estudos?

As biografias são sustentadas pelas memórias. Estas surgem na mente dos indivíduos, evocadas ou não. De acordo com Jacques Lacan, o ser divide a memória em três momentos: ver, compreender e concluir. Estas três instâncias moventes são dinâmicas; logo as memórias individuais estão em constante mutação. "O passado se distorce para se introduzir coerência", como expresso na famosa assertiva de Maurice Halbwachs.

O sujeito da autobiografia não é o autor. O sujeito é uma construção feita pelo autor; é mostrado de forma diferente. O escritor escreve o livro e se inscreve nele. Segundo Mikhail Bakhtin, o gênero autobiográfico assenta-se, em boa parte dos casos, na vontade do autor de ser herói (BAKHTIN, 2003: 128 *et seq.*) O personagem é mostrado como um ser que merece ser amado, tanto pelos seus atos, quanto pela moral.

Devemos também lembrar as considerações de Antonio Gramsci sobre dois casos competitivos de discursos: o tradicional e o orgânico. O primeiro é ancorado em valores tradicionais, operando sob uma visão ética. O segundo é pragmático e moderno. As biografias dos ases variam entre esses dois modos ideais.

Podem-se dividir as narrativas dos pilotos em dois momentos: a descrição das próprias façanhas e no olhar que eles lançavam ao outro, os pilotos inimigos. Devido às nossas limitações temporais para exposição deste assunto, nos concentraremos no segundo momento. Johan Huizinga afirmou que apenas podemos tratar da guerra enquanto função cultural se, e somente se, os antagonistas consideram-se uns aos outros como iguais (HUIZINGA, 1999: 102). Quando o inimigo não é considerado um ser humano dotado de dignidade, a guerra não é nada além de um massacre sem regras. Pode-se comparar as festas promovidas para os pilotos capturados, na época, com a situação dos prisioneiros do Campo de Guantánamo, nos dias atuais.

O livro de Manfred von Richthofen (1892-1918), *Der rote Kampfflieger*, foi publicado pela primeira vez ao final de 1917 (1990). Uma versão estendida foi lançada em 1920, sob o título *Ein Heldenleben*. Em 1933, durante o Terceiro Reich, Bolko von Richthofen,

irmão mais novo do piloto alemão, organizou a segunda edição do *rote Kampfflieger* (1933), com cartas pessoais e comentários de Manfred sobre a recepção da primeira edição.

As primeiras vítimas do Barão Vermelho foram um piloto e um observador de um FE 2b britânico, em 17 de setembro de 1916. Eles não sobreviveram à queda, então o piloto alemão mandou fabricarem lápides para honrar a ambos (RICHTHOFEN, 1933: 104-7). Um episódio exemplar nesse livro é o comentário sobre a vitória de outro irmão de Manfred, Lothar, sobre o grande ás inglês Albert Ball. Além do sentimento de orgulho pelo irmão, Manfred von Richthofen levantou uma questão retórica: “[q]ual a chance, de um homem tão grande quanto ele, de sofrer uma morte normal?” (1933:185) Richthofen não foi um estudante aplicado, como ele mesmo admitiu (1990: 13 *et seq*); mas neste ponto ele evocou a *Bela Morte*, expressa na *Ilíada*. Ball, um grande homem segundo as palavras do ás germânico, merecia uma morte heroica: em combate. Na tradição mitológica teutônica, os corpos dos guerreiros mortos na batalha eram carregados pelas valquírias, para o Valhalla, o paraíso germânico, para tomar parte num banquete eterno com Odin e os outros deuses.

A autobiografia de Ernst Udet (1896-1941), *Mein Fliegerleben* foi publicada pela primeira vez em 1937. Além dos *dogfights* e de diversas anedotas, a narrativa recai principalmente sobre as pessoas extraordinárias que ele conheceu em combate e que não sobreviveram à guerra. Se a morte é a medida de todas as coisas, na Grande Guerra, ela voava veloz.

Udet prestou um grande tributo a Georges Guynemer, ás francês. Quando eles se encontraram sozinhos, sobre a Frente Ocidental, o alemão reconheceu a pintura exclusiva do avião adversário. Durante o *dogfight*, Udet estava muito nervoso. Ele sabia que o oponente era superior nas manobras aéreas. Quando ele enquadrou o avião francês na mira, as metralhadoras travaram. Desesperadamente ele tentou destravá-las aos socos. Ao ver esta cena, Guynemer acenou com a mão, dizendo adeus, e se retirou do combate, segundo Udet, como um cavalheiro. Existem várias interpretações do ato de Guynemer: ele estaria também com as metralhadoras travadas ou estaria com medo de, num ato desesperado, do alemão abalroá-lo. Contudo, Udet preferiu acreditar

que a atitude do antagonista foi cavalheiresca (1937: 58-60). Essa crença, nas palavras de Udet, foram uma coroa de flores no túmulo desconhecido do herói francês.

Edward Mannock (1889-1918) foi o piloto inglês com o maior escore de aviões abatidos ao longo da Grande Guerra. Durante o ano de 1917, ele manteve um diário pessoal, que foi localizado apenas em 1966 e publicado. Durante a infância, cheia de dificuldades financeiras e emocionais, ele foi acometido de uma doença que lhe tomou inteiramente a visão do olho esquerdo. Mesmo assim ele conseguiu se tornar piloto do RFC, enganando o serviço médico e os colegas.

Diversas narrativas descrevem Mannock como um soldado sem piedade. Segundo esses escritos, ele costumava metralhar pilotos inimigos no solo, principalmente em 1918. Entretanto, no diário de 1917, ele agiu de forma diferente. Em 7 de junho, quando descreveu uma vítima que não sobreviveu à queda, ele comentou: "eu o vi rodando e caindo de quatorze mil [pés]. Sorte terrível, mas é a guerra, e eles são hunos." (1966: 103-5) Essa declaração não parece ser de um maníaco que amava matar inimigos. Mais parece uma justificativa para si mesmo, ou até autoengano. Em outra passagem, ele já não parece mais se importar com a morte dos adversários: "Tive mais uma rusga em outra noite com cinco hunos, ao norte de Douai. Escalpelei dois deles. (...) Me senti como o vitorioso numa briga de galos!" (1966: 107)

A primeira vitória de Mannock onde a vítima sobreviveu ocorreu em 19 de agosto.

Tive uma esplêndida luta com um Albatross monoplano de escolta na semana passada, no nosso lado das linhas e o derrubei. Este mostrou ser o 2º tenente von Bartrap, Cruz de ferro, que vinha voando há dezoito meses. (...) A rusga teve lugar a dois mil pés de altura, bem à vista de toda a frente. E os aplausos! Tomou-me cinco minutos para derrubá-lo, e eu tive que atirar nele antes que pousasse. *Fiquei muito satisfeito por não tê-lo matado* [grifo nosso] (MANNOCK, 1966: 103-5).

Neste momento da narrativa, o tenente Bartrap não era um huno, era um nobre alemão condecorado. Mannock conseguiu reconhecer um adversário como igual.

William Avery Bishop (1894-1956) era canadense e voou também pelo RFC. Ele publicou suas aventuras sob o título *Winged Warfare* em janeiro de 1918. Na narrativa existiam duas medidas. Tudo o que ele e seus companheiros faziam era certo e taticamente correto. Quando os alemães faziam o mesmo, eles eram covardes e injustos. O único herói do texto de Bishop é ele mesmo. Em momento algum do livro ele reconheceu qualquer valor dos adversários, sejam habilidades de combate, sejam valores morais.

Quando ele atuou como observador – o último posto antes de se tornar piloto – a grande alegria dele era metralhar as trincheiras alemãs. Não para causar baixas aos inimigos, mas antes para assustá-los, como numa brincadeira. À primeira vista, o huno de Bishop não difere muito do huno de Mannock. Cumpre observar se essa impressão se mantém ao longo do relato.

É uma diversão imensa voar baixo ao longo das trincheiras alemãs e dar-lhes uma rajada de balas de metralhadora como um cumprimento matinal, ou uma saudação de boa-noite, ao anoitecer. Eles não gostam disso nem um pouco. Mas nós adoramos; amamos ver os orgulhosos prussianos do *Kaiser* em busca de proteção, como tantos ratos. (...)

Devo dizer, de passagem, que no Corpo Aéreo um alemão é raramente algo mais que um huno, e o território atrás das suas linhas, raramente algo além de hunolândia. Nossas ordens gerais nos dizem para designar o avião huno como "aeronave inimiga", nos nossos relatórios, ou "A.I." abreviado, mas, não obstante, nós sempre pensamos em ambos, máquina e piloto, como um huno, e eles sempre o serão (BISHOP, 1918: 23-4).

Diferentemente de Richthofen, Udet e, ainda mais, de Mannoek, Bishop sempre procura explicar para o leitor alguns detalhes específicos. É o que se vê nesse caso da designação pejorativa dos adversários, assim como nas passagens sobre a utilização de munição traçante ou mesmo sobre a origem do apelido britânico da *flak*, *Archie*. Diante do tom didático, pode-se questionar: para quem era dirigida a obra? Seria, por acaso, uma literatura infantil, recomendada apenas para rapazes púberes? Qual era o público alvo imaginado por Bishop?

Mais outros meses de treinamento e trabalho duro, Bishop foi considerado apto para a pilotagem. Aulas adicionais de voo noturno possibilitaram-lhe a ser designado para um esquadrão de caça aos zepelins. A missão primordial daquele esquadrão era proteger a Grã-Bretanha das incursões aéreas germânicas. Os zepelins causavam maior impacto psicológico do que prático. Apesar das enormes perdas, em contraste com poucos danos humanos e materiais, eram o sinal de que o canal da Mancha não era mais suficiente para proteger a população da ilha dos horrores da guerra.³

A caça aos zepelins foi frustrante para ele. Bishop não conseguiu abater nenhum. Decepcionado com a falta de sucessos, conseguiu mais uma transferência, a derradeira. Foi para os esquadrões de caça da linha de frente. Passaria a pilotar aviões menores e mais ágeis. "Agora, sinto, finalmente atingi o topo da minha ambição; de fato, voar nessas pequenas máquinas semelhantes a uma vespa pareceu-me a coisa mais maravilhosa do mundo" (BISHOP, 1918: 38-9). Enxergando a própria vida como uma trama literária, a carreira de piloto de caça cumpriu-se nele com o encaixe preciso do destino.

Desse momento em diante, ele estaria no centro da ação. Sem cavalos atolados nos lamaçais, ou viajando como passageiro, ou esperando por ataques na frente doméstica. Onde o esforço de combate era mais intenso e, também, onde havia mais visibilidade para o combatente ali seria a nova área de atuação de Bishop.

³ Os reides aéreos executados pelos zepelins contra as ilhas britânicas demonstraram ser, do ponto de vista material, contraproducentes. A proporção entre os danos infligidos (propriedades destruídas e pessoas mortas e feridas) e as aeronaves perdidas, seja por ação de *flak*, aviação de caça ou defeitos mecânicos, foi desfavorável aos alemães. Apesar disso, o efeito psicológico desses ataques foi decisivo para a manutenção dos mesmos.

Para grande júbilo dele, o esquadrão onde foi lotado era o mesmo de Albert Ball, na época com vinte e nove vitórias confirmadas. Era uma grande fonte de inspiração. Mais uma vez, Bishop encontrou-se em período de adaptação, tanto no manejo das novas aeronaves, menores e mais rápidas, quanto no vôo em formação sobre a 'hulonlândia'. Não era a primeira vez que ele sobrevoava o território inimigo e passava através das nuvens dos 'archies', mas antes estava de carona. Daquele momento em diante, Bishop estava no comando do manche.

A primeira patrulha foi tensa. As histórias que circulavam nos campos de pouso eram preocupantes para os novatos. Se eram advertências sérias, boatos espontâneos ou anedotas propositais para amedrontar os calouros, ele não questionou. Simplesmente acreditou.

Eu tinha ouvido falar também dos alemães "caçadores de cabeças". Eram máquinas alemãs que voavam muito alto e evitavam combate com qualquer coisa em igualdade numérica, mas eram rápidas em atirar-se sobre um retardatário, ou uma máquina aliada danificada, lutando bravamente para ir para casa. Belo espírito esportivo! (BISHOP, 1918: 45)

Atacar soldados relativamente indefesos nas trincheiras, com um 'bom dia' ou uma 'boa noite' de rajadas era divertido para ele. Mas a atividade dos 'caçadores de cabeça', não. Para Bishop, era falta de *fair play*. Contudo, descrevia as rajadas nas trincheiras prussianas como saudações. Tratava-se de um recurso para despir os empertigados teutônicos das máscaras de corajosos e revelar o que considerava a verdadeira face deles: ratos fujões e covardes. Se a 'saudação' para assustar justificava-se a seus olhos, a caçada de vítimas em desvantagem era um sinal de covardia dos bárbaros hunos. Essa antinomia é ressaltada na narrativa subsequente, a do porco voador.

Era um *biplace* alemão grande e branco, e descobri depois de pousar que era uma máquina bem conhecida, comumente designada "o porco voador". Nosso líder de patrulha teve de aguentar muita gozação naquela noite porque havia atacado o "porco". Ao que parece, atuava todos os dias nessa parte da frente, era muito velho, tinha um piloto muito ruim e um observador muito medíocre para protegê-lo.

Era uma questão de honra no esquadrão [grifo nosso] que aquele decrépito “porco” não fosse realmente abatido. Assustá-lo, contudo, considerava-se um divertimento justo. Todas as vezes que nossas máquinas se aproximavam, o “porco” empreendia uma série de voltas desajeitadas e manobras absurdas, e costumava abrir fogo para assustar a distâncias ridiculamente grandes. O observador tinha a mira muito ruim e nunca conseguiu atingir qualquer uma de nossas máquinas, de modo que atacar esse peculiar alemão sempre foi visto mais como piada que como uma parte séria da guerra. A ideia era apenas assustar o “porco”, mas nosso líder investiu tão firmemente contra ele no primeiro dia que saímos, que ele nunca mais apareceu. Por meses o líder da patrulha foi reprovado por ter executado um golpe tão maldoso contra um huno velho indefeso (BISHOP, 1918: 47-8).

Essa passagem de *Winged warfare* é intrigante. Não pela mensagem, que é bastante clara, mas pelo episódio em si. Bishop desejava mostrar que os pilotos do RFC eram bons jogadores. Ao contrário dos ‘caçadores de cabeças’ alemães, eles não tirariam vantagens de adversários mais fracos ou indefesos. Esse episódio parece remeter às brincadeiras infantis, em que os incapacitados do grupo (jovens demais ou com alguma deficiência) eram declarados ‘café-com-leite’. Assim amparavam-se os menos capazes com certas imunidades em relação aos partícipes plenos. Eles podiam integrar a brincadeira, mas não influíam no resultado final.

Mesmo levando em conta a ideia de jogo subjacente aos relatos dos pilotos, fica difícil imaginar que a prática de brincadeiras infantis tivesse lugar na Grande Guerra. Quanto às gentilezas e homenagens ao inimigo, calcadas nos códigos de honra e cavalheirismo, estavam reservadas a uma situação específica. Aconteciam após os combates, quando o adversário já estava fora de ação. Durante as refregas, não se davam tréguas ao oponente. Ou, no limite, uma trégua poderia talvez ocorrer em seguida a um combate de valor – como no duelo entre Udet e Guynemer.

Por mais inofensivo que fosse o adversário, estava, bem ou mal, cumprindo uma ação hostil – no caso, a observação e regulação dos tiros de artilharia. Essa ação contribuía para o esforço de guerra alemão e tinha que ser detida. Restam duas possibilidades. Bishop poderia ter inventado inteiramente esse episódio, correndo risco de ser desmascarado por outros pilotos. Ou, mais provável, ele teria se apropriado de uma anedota que já circulava – em tempos de guerra, esse tipo de história circula em grandes quantidades – e se colocado como testemunha para fornecer mais credibilidade ao fato supostamente ocorrido.

De toda maneira, era uma história interessante, com personagens cativantes: um velhinho incompetente, mas simpático, e adversários galantes que se divertiam com e à custa dele. O 'porco' quase se tornou a mascote do esquadrão. Essa história reforçava o discurso de *fair play* dos combates aéreos. Junto e em contraste com a caçada de cabeças, ela fornecia paradigmas do que era aceitável ou não na guerra aérea.

À guisa de conclusão, não se procurou aqui fazer uma apologia da guerra, ou mostrar que os pilotos de caça de 1914-18 construíram um modo de guerrear mais humano; não existe maneira 'humana', ou mesmo galante, de cometer assassinatos. Mas julgou-se digna de atenção a capacidade de enxergar, em meio aos horrores da Grande Guerra, inimigos como homens valorosos, e não como inferiores que poderiam ser eliminados como moscas. Se a guerra é um mal desmedido, pior ainda é a inexistência de regras e limites na destruição.

Johan Huizinga afirma que a guerra manterá uma função cultural, lúdica, sempre que os antagonistas considerem-se uns aos outros como iguais (HUIZINGA, 1999: 101 *et seq*). Essa função se perde quando os combatentes se recusam a reconhecer no outro um guerreiro igualmente capaz e honrado. A desqualificação do antagonista libera o combatente de qualquer escrúpulo para alcançar o objetivo da vitória.

A associação da guerra aos cantares heroicos encontra-se desde os primórdios do que seria a literatura no Ocidente, ou seja, desde a epopeia dita homérica. Os cantos guerreiros embalaram a guerra ocidental por vários séculos. Exaltavam a bravura e o vigor físico num primeiro plano, mas no aprofundamento narrativo louvavam

ainda mais a inteligência, como nos ardis de Ulisses, e a firmeza das convicções contra tudo e contra todos, exemplificada por Aquiles e Galaaz. Nessas narrativas, o que realmente fascina não são os resultados práticos da atividade bélica, mas a grandeza dos feitos guerreiros e a virtude – a excelência moral dos campeões.

Foi parte essencial deste estudo o mapeamento das tradições heroicas ocidentais, da épica helênica à expressão literária da cavalaria cristã nas narrativas arturianas. *Beowulf*, situado entre esses dois marcos, mostra a fusão, e a tensão, entre a virtude grega (ἀρετή) e a cristã. Analogicamente *Ivanhoe* também ressignifica o heroísmo cavaleiresco medieval, à luz das concepções nacionalistas e românticas do século XIX.

Alguns elementos se mantiveram nesse percurso: o fascínio pelas proezas de armas, a disposição ao sacrifício por altos ideais, o combate como um duelo entre seres superiores, o respeito mútuo entre heróis. Outros elementos, no entanto, foram reelaborados. A luta pela honra enquadrou-se na consciência nacional. Aquiles e Agamêmnon entraram em choque por causa da honra pessoal de cada um. Diomedes e Glauco prometeram não atacar um ao outro, em nome de algo que estava acima da lealdade militar: os laços de hospitalidade. Séculos mais tarde, Ricardo Coração de Leão, na pena de Walter Scott, tenta eliminar os conflitos entre os súditos. No século XIX, o bem da Inglaterra deveria estar acima de tudo. A ideia de nação pacificava os conflitos internos. Um ditado alemão da época pregava: *Du bist nichts, Dein Volk ist alles* (você não é nada, o povo é tudo).

Todas essas concepções, e outras tantas, de heroísmo e honra convergiram na mentalidade dos pilotos de caça de 1914-1918, em maior ou menor grau. Não se pretendeu aqui sugerir que os autores das autobiografias leram as obras da tradição. De fato, não se encontrou nenhuma indicação explícita disso. Contudo, esses ideais não eram acessíveis exclusivamente para os leitores dessas obras; estavam, e ainda estão, disseminadas na cultura. Quantos dos que mencionam o 'cavalo de Tróia', a 'távola redonda' ou os 'moinhos de vento' leram efetivamente a *Ilíada*, a *Demanda do Santo Graal* e o *Engenhoso fidalgo Dom Quixote de La Mancha*? Mesmo sendo declaradamente um aluno relapso, Richthofen expressou a ideia homérica de bela morte ao descrever a queda do ás Albert Ball. Antes da Grande Guerra essas tradições ainda estavam ativas.

A influência da tradição heroica, no entanto, não era a mesma para todos. Afinal, qualquer tradição não se conserva pura e simplesmente. Propusemos uma escala no tocante ao heroísmo e cavalheirismo nas representações elaboradas pelos pilotos. Os extremos dessa seriam a tradição e o pragmatismo. O tipo tradicional aproxima-se sobremaneira de uma ética heroica. O pragmático ocupa-se em conceber toda a ação direcionada para o esmagamento do inimigo, sem qualquer concessão. Naturalmente esses são tipos ideais. Não podem ser encontrados de maneira pura. Sempre há uma combinação dos elementos, em maior ou menor grau.

Richthofen e Udet estão no ponto mais tradicional. Mesmo as preocupações pragmáticas com o esforço de guerra germânico, a organização de patrulhas de combate aéreo e o senso de dever junto aos companheiros não superavam os ideais cavalheirescos deles. Os combates eram, na maior parte das vezes, mortais. O pós-combate era o momento de honrar o inimigo abatido ou confraternizar. Em menor medida Edward Mannock mostrou igual tendência, tentando, às vezes, enxergar valor nos 'hunos'. O discurso orgânico, modernizante, preocupa-se apenas com o objetivo a ser alcançado. É ligado, em outros pilotos, às considerações nacionalistas chauvinistas. Bishop, no período que ordenou suas memórias numa ordem narrativa, incorporou a propaganda de guerra e não conseguiu, ou sequer tentou, enxergar o outro além das lentes de um nacionalismo agressivo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARGUELHES, Delmo de Oliveira. *Sob o céu das valquírias: concepções de honra e heroísmo dos pilotos de caça na Grande Guerra (1914-1918)*. Curitiba: CRV, 2013.

BAKHTIN, Mikhail. *Estética da criação verbal*. 4ª edição. Tradução de Paulo Bezerra. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

BISHOP, William Avery. *Winged warfare*. Toronto: McClelland, Goodchild & Stewart, 1918.

BOWRA, Cecil Maurice. *The romantic imagination*. London: Oxford University Press, 1963.

HOMERO. *Ilíada*. Tradução de Carlos Alberto Nunes. Rio de Janeiro: Ediouro, 2002.

HUIZINGA, Johan. *Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura*. 4ª edição. Tradução de João Paulo Monteiro. São Paulo: Perspectiva, 1999.

MANNOCK, Edward. *The personal diary of Major Edward 'Mick' Mannock – V.C., D.S.O (2 bars), M.C. (1 bar), Royal Flying Corps and Royal Air Force*. London: Neville Spearman, 1966.

MAYER, Arno J. *A força da tradição: a persistência do antigo regime (1848-1914)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

RICHTHOFEN, Manfred von. *Der rote Kampfflieger*. 2^{es} edition. Berlin: Verlag Ulstein, 1933.

UDET, Ernst. *Mein Fliegerleben*. Berlin: Verlag Ullstein, 1937.

WINTER, Denis. *The first of the few: fighter pilots of the First World War*. Athens: The University of Georgia Press, 1983.

