

There are no translations available.

Prezados Senhores,

Sou assinante do jornal FOLHA DE SÃO PAULO e, como cidadão jauense, mas principalmente em nome da verdade histórica, gostaria de tecer alguns comentários sobre texto publicado no caderno "Mais!" de 17 de setembro de 2000 (capa e mais 10 páginas), a respeito do lançamento da biografia do aviador norte-americano Charles A. Lindbergh Jr.

NÃO É VERDADE que Charles Lindbergh tenha sido, conforme palavras transcritas do próprio texto, "o primeiro homem a cruzar o oceano Atlântico em um avião". No momento em que o piloto norte-americano "se preparava para testar o avião Spirit of St. Louis, em maio de 1927" (legenda da foto da página 4 do citado caderno), o aviador brasileiro e jauense João Ribeiro de Barros (1900-1947) já havia COMPLETADO seu histórico reide sobre o oceano Atlântico.

O vôo do piloto brasileiro, a bordo do hidroavião italiano Savoia Marchetti S-55, denominado "JAHÚ" em homenagem à sua cidade natal, foi previsto para ser realizado e em 2 etapas:

1) O "transporte" do hidroavião até a posição geográfica-terrestre mais próxima possível do Brasil. Esta etapa (COM ESCALAS) teve início em Gênova, na Itália, em outubro de 1926, e foi concluída com a chegada do "JAHÚ" ao arquipélago de Cabo Verde, em novembro daquele mesmo ano.

2) A travessia do Oceano Atlântico, em vôo direto, SEM ESCALAS, realizada entre 04h45 (horário da partida de Porto Praia, Cabo Verde) e 14h30 (horário da amerissagem no arquipélago de Fernando de Noronha) do dia 28 de abril de 1927.

Uma terceira etapa complementar ainda pode ser considerada, já que o Comandante Ribeiro de Barros e sua equipe iriam concluir o vôo em Santo Amaro (SP), partindo de Fernando de Noronha e com escalas em Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro. Eis porque alguns

historiadores e enciclopedistas, ficaram com a imagem menos exata sobre o voo do "JAHÚ", supondo que ele teria sido efetuado com inúmeras escalas. Porém esta etapa constituiu-se apenas em atendimento às "Comissões de Festejos" e à consagração pública dos tripulantes, os quais inclusive foram recebidos pelo então presidente Washington Luis no Palácio do Catete (RJ).

Ainda sem desmerecer o feito do piloto norte-americano e, muito menos o do meu conterrâneo do qual muito me orgulho, vale lembrar que no ano de 1922 os pilotos portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral JÁ HAVIAM realizado a travessia do Oceano Atlântico, unindo Europa (Lisboa) e América do Sul (Rio de Janeiro), tornando-se, ESTES SIM, os primeiros homens a cruzar o oceano Atlântico em um avião. Estendendo esta idéia, podemos afirmar que o primeiro AMERICANO a cruzar o Atlântico foi realmente João Ribeiro de Barros, hoje patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). A Charles Lindbergh caberia o título de primeiro NORTE-AMERICANO a realizar tal feito ou, se desejarem, o primeiro homem a cruzar o ATLÂNTICO NORTE sem escalas.

Não quero entrar no mérito das diferenças das condições destes dois últimos vôos, uma vez que o piloto brasileiro teve toda sorte de adversidades (sabotagem, traição, doença, etc.), enquanto o aviador norte-americano cumpriu seu feito contando com apoio governamental de seu país e inclusive com direito a prêmio em dinheiro de, se não me engano, US\$ 25,000.00.

Para finalizar, gostaria de pedir-lhes que não se repita com este caso, obviamente guardadas as devidas proporções, a "falha" do jornal FOLHA DE SÃO PAULO quando, traduzindo edição especial da revista TIME com as mais importantes personalidades do século XX, omitiu-se quanto ao verdadeiro inventor do avião.

Grato pela atenção,

Atenciosamente,

Roberto Fernando Nascimben Junior

PS - À Prefeitura Municipal de JAHÚ, à Fundação Educacional de JAHÚ, ao INCAER (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica) e ao jornalista José Henrique Teixeira, que recebem cópia deste, solicito a possibilidade de verificarem os dados históricos contidos acima. A este último, solicito ainda o reenvio deste à redação do jornal Comércio do JAHÚ, que muito tem colaborado para o resgate da memória do piloto jauense e cuja edição histórica de 15/08/2000 serviu-me de base para muitas informações aqui citadas.

São Paulo, domingo, 17 de setembro de 2000

O escritor Gore Vidal discute os feitos do primeiro homem a cruzar o oceano Atlântico em um avião;

biografia de Lindbergh sai do mês que vem no Brasil pela Companhia das Letras

O grande herói americano Entre 20 e 21 de maio de 1927, Charles A. Lindbergh Jr. voou durante 33h30 sem escalas de Nova York para o aeroporto de Le Bourget, em Paris. Aos 25 anos, Slim, para os íntimos, tornou-se a pessoa mais famosa do mundo -e continuou assim durante grande parte de uma vida que acabou em 1974. Como é frequente em heróis, a sua

popularidade cresceu e diminuiu. Além disso, como não é frequente em heróis comuns, ele foi muito mais do que apenas aquela única aventura. Também foi um gênio criativo com uma tendência mística que, no momento de sua morte, fez com que ele se arrependesse do mundo que havia ajudado a criar: "Tempos Modernos" (estrelando o segundo homem mais conhecido do mundo, Chaplin). Slim passou a sentir-se mais e mais atraído por Thoreau e pela natureza primitiva de Lao Tsu, que enxerga a transformação essencial nas águas e nas marés, que conseguem erodir superfícies de pedra, não importa quão adamantinas, para criar um mundo novo. Por fim: Lindbergh transformou-se num bom escritor. De fato, na linha de Júlio César, mas de um Júlio César cruzado com o sentido lucreciano da beleza das "coisas" e o seu arranjo. Tudo isso descrito de maneira precisa. Lindbergh foi um tipo de americano muito estranho da primeira metade deste século. Ele é praticamente incompreensível hoje em dia. A. Scott Berg (autor de "Lindbergh - Uma Biografia", Companhia das Letras, tradução de Carlos Eduardo Lins da Silva, previsão de lançamento para outubro) realizou uma pesquisa caracteristicamente talentosa sobre as várias coisas que Lindbergh fez e de algumas das coisas que ele foi. Não apenas desenvolveu linhas aéreas na década de 30, mas também inventou as "bombas de aspersão", das quais algumas variantes são utilizadas hoje em dia para manter vivos os órgãos do corpo antes de transplantes médicos. Além disso, já em 1929 o premonitório Lindbergh ajudou Robert Goddard, cujas pesquisas aeroespaciais poderiam ter garantido aos EUA o míssil automático muito antes do V-2 de Hitler, que quase fez os nazistas ganharem a guerra. Em 1932, quando o seu filho de dois anos foi sequestrado e morto, Lindbergh e sua mulher, Anne Morrow, temendo pela família em expansão e perseguidos por uma imprensa já naquela época tão terrível quanto hoje, mudaram-se para a Europa, onde permaneceram durante três anos. A pedido do serviço militar americano, Lindbergh inspecionou a Luftwaffe alemã, que ele achou alarmantemente avançada tanto em termos de design quanto de produção, num momento em que as Forças Aéreas francesa e britânica juntas não chegavam nem perto desse nível. Em 1939 voltou para casa a fim de clamar por "um sistema de defesa nacional que fosse impenetrável". Além disso, entre 1939 e 1941, foi a principal voz contrária à intervenção americana na Segunda Guerra Mundial. Num discurso notório que realizou em Des Moines, em 1941, identificou três grupos intervencionistas americanos: o governo Roosevelt, os judeus e os ingleses. Apesar de o país ser profundamente isolacionista, os intervencionistas eram muito espertos, e Lindbergh, que não era mais do que um tradicional isolacionista do Meio-Oeste, representativo de uma parcela significativa da população, foi prontamente atacado como pró-nazista anti-semita. E, no entanto, o movimento conhecido como "America First" (América do Norte Primeiro), que contava com isolacionistas ilustres como Norman Thomas e Burton K. Wheeler -para não mencionar o amigo de Lindbergh, Harry Guggenheim, e sua fundação-, atraiu alguns fascistas nativos autênticos, que ficariam estupefatos ao descobrirem que nunca houve um "complô judeu" para fazer os EUA entrarem na Segunda Guerra Mundial. Muito pelo contrário. Como assinala Berg, antes de Pearl Harbor, "apesar de os judeus serem donos da maioria dos estúdios de cinema americanos, a maioria deles vivia obstinada em deixar o sentimento pró-judeu fora das telas". Além disso, apenas em setembro de 1941 Arthur Hayes Sulzberger, editor do "The New York Times", admitiu ao agente executivo de Operações Especiais da Grã-Bretanha, Valentine Williams, "que pela primeira vez na vida se arrependia de ser judeu porque, com a crescente onda de anti-semitismo, se considerava incapaz de vencer a política anti-hitlerista da administração da maneira radical e absoluta que desejava, já que os isolacionistas atribuíam o patrocínio de Williams à influência judaica, o que o faria perder a

sua força". Foi só em 25 de novembro de 1996 que um acadêmico americano, Thomas E. Mahl, pesquisando diversos arquivos do serviço secreto britânico, achou o dossiê Williams. Recentemente publicou "Desperate Deception" (Fraude Extrema), a história mais completa já escrita até hoje a respeito das "Operações Secretas Britânicas nos Estados Unidos - 1939-1944". Apesar da mídia e das escolas sempre condicionarem os americanos a rir sarcasticamente quando alguém menciona a palavra "conspiração", o fato é que, das conspirações das mais variadas que cruzam os nossos céus e campos de trigo a todo momento -e todas neste século-, a maior, mais intrincada e mais bem-sucedida foi a que os ingleses tramaram para fazer o país participar da Segunda Guerra Mundial. Mahl demonstra precisamente o quanto se engajaram os agentes britânicos: de Ronald Colman, que estrelava filmes pró-britânicos, e os irmãos Korda, que os produziam, a Walter Winchell, que lia no seu noticiário dominical mensagens pró-britânicas escritas para ele por Ernest Cuneo, o qual também redigia colunas jornalísticas pró-britânicas para Drew Pearson. De fato, existiu uma grande conspiração para conduzir um país essencialmente isolacionista à guerra. Também houve uma conspiração para destruir a reputação de Lindbergh como herói. Mas, afinal, que herói era esse? Em 1927, o extravagante jornalista inglês Beverly Nichols encontrou Lindbergh. Mais tarde haveria a polêmica: "Para que todo esse bafafá em torno do vôo dele sobre o Atlântico? Essa não é de fato a única coisa que um bolha como esse faria? Agora, se Noel ou eu tivéssemos voado, aí sim você teria algo para contar!". Realmente teríamos. Entretanto foi Slim que voou, sozinho, e em torno disso gira a grande história do nosso século, a da Águia Solitária. A filha de Lindbergh, Reeve, acaba de escrever um fascinante livro de memórias sobre os seus pais, "Under a Wing" (Debaixo da Asa). Ela começa por situar o seu pai na região em que nasceu, especificamente Little Falls, acima do rio Mississippi, no norte de Minnesota. Por razões que têm que ver com a natureza dos céus no alto Meio-Oeste, muitos dos primeiros -eu ia quase escrevendo verdadeiros- pilotos vieram daquela parte do mundo: dos irmãos Wright, de Ohio, que praticamente começaram com a coisa toda na virada do século, a Lindbergh, de Minnesota, e Earhart, de Kansas, até chegar ao meu pai, de Dakota do Sul, piloto militar desde 1917 e, entre 1927 e 1930, gerente-geral da Transcontinental Air Transport (TAT, mais tarde TWA), para a qual Lindbergh atuou como consultor e publicitário. O vôo inevitável Durante a minha única visita a Dakota do Sul, enquanto eu dirigia de Madison para Sioux Falls, notei um globo de luz em volta de mim, como se estivesse no fundo de um daqueles aquários redondos para peixinhos dourados. Só que o mais bizarro era que a luz parecia vir tanto de baixo quanto de cima. Depois eu percebi quão plano era o terreno que eu estava percorrendo e como o céu alto e o horizonte baixo de fato criavam um globo luminoso. Numa tal paisagem, voar parece inevitável, de certa forma. Lindbergh deve ter sentido isso em relação a sua região natal, que ele sobrevoaria durante grande parte da sua juventude como um dos primeiros aviadores do correio aéreo. A geografia terrestre o impulsionou para os céus. A família também. O avô paterno deixou a Suécia no bojo de um escândalo político-financeiro que Berg aborda melhor do que qualquer pessoa que eu já tenha lido. Ola Mansson era um fazendeiro que tinha uma família grande. Eleito para o Parlamento sueco em 1847, teve um filho ilegítimo com uma garçone de Estocolmo. Devido a um escândalo que envolveu até o rei, Mansson fugiu da Suécia, deixando para trás a sua primeira família, a fim de emigrar para os Estados Unidos com a mãe do seu filho pequeno, Karl August. Por volta de 1859 ele tinha mudado o seu nome para August Lindbergh. Também tinha se tornado fazendeiro perto de Sauk Center, Minnesota, onde o escritor Sinclair Lewis nasceria em 1895. Político no seu país natal, August tornou-se algo parecido na nova terra, mas foi o

seu filho mais velho, que agora se chamava Charles August, que teria sucesso naquela linha de trabalho. Charles August tornou-se advogado, casou e teve dois filhos. Depois da morte de sua esposa, casou-se com a filha de um médico. Evangeline Land tinha 24 anos; Charles August, 40. Eles eram considerados o casal mais bonito no coração do coração do país. Entra em cena a literatura americana. Evangeline foi professora escolar, culta para o seu tempo, com incrível talento artístico. Ela adorava teatrólogos amadores. Beleza também. Ela queria "ser uma inspiração. Eu acho que é melhor então eu virar professora. (...) Aí eu farei eles construírem um bosque com graciosos chalés (...)". Assim fala Carol Hunnicott, a heroína do livro "Main Street", de Sinclair Lewis. Aparentemente era esse o estilo de Evangeline Lindbergh, que parece ter inspirado a personagem Carol. O mais intrigante é que Lewis escreveu a sua novela sete anos antes do filho de Carol-Evangeline se tornar mundialmente famoso. Apesar de Lindbergh (nascido em 1902) ser bastante ligado a sua mãe -dentro dos limites que permeiam a relação entre dois frios escandinavos (pelo menos foi essa a expressão que Evangeline usou quando os dois recusaram abraçar-se na frente da imprensa antes de ele viajar para Paris)-, ela nunca teria sobre ele a influência que teve o pai. Em 1906, Charles August foi eleito para a Câmara dos Deputados como progressista pela legenda republicana, inserido na tradição isolacionista populista de Robert LaFollette. Para entender a política do filho de Charles August tem-se que entender Charles August e seu mundo. Apesar de o livro de Berg ser bem construído e repleto de novos detalhes, "Loss of Eden" (A Perda do Éden), de Joyce Milton, talvez ainda seja a biografia mais vívida escrita sobre Lindbergh, já que a autora consegue dar vida a seu enredo de um modo que é pouco usual em biografias contemporâneas. E, no entanto, é o próprio Lindbergh, em particular no seu póstumo "Autobiography of Values" (Autobiografia de Valores), que fornece o testemunho mais interessante de uma vida que é tão extraordinária que se transforma, paradoxalmente, no emblema mais acabado do caráter americano. A respeito da sua infância, Lindbergh escreveu: "O meu pai cresceu na frente pioneira. Os seus pais o levaram para lá da Suécia quando ele tinha seis anos de idade. Demarcaram um lote, abriram uma clareira e araram a terra. A primeira infância do garoto foi permeada pelo temor constante dos índios e a confiança cega nos soldados. Numa certa ocasião, quando os sioux estavam em pé de guerra com os brancos, o meu avô abandonou o seu lote e fugiu com sua família num carro de boi para o forte de St. Cloud. Numa aldeia do Sul aconteceu um massacre de colonos e não foi possível se sentir seguro até os soldados chegarem com os seus rifles (...). Durante os primeiros anos da minha vida, eu vivi sob a influência de três ambientes: a nossa fazenda e o vilarejo, o laboratório de meu avô em Detroit (dr. Land inventou o dente de porcelana), além da cidade de Washington, onde o meu pai trabalhou durante dez anos no Congresso e onde eu frequentei a escola. Os meus interesses se dividiam entre a fazenda e o laboratório, já que eu não gostava da escola e tinha pouca curiosidade pela política de Washington". É difícil imaginar o menino Lindbergh frequentando durante dois anos o colégio por onde tantos de nós passaríamos anos mais tarde, incluindo o presidente Ronald Reagan. No Congresso, Charles August foi o homem do povo -ou, como explica Milton: "O evento que mais simbolizava para os progressistas tudo o que havia de errado com o capitalismo liberal foi uma reunião realizada na biblioteca da casa do banqueiro J.P. Morgan, em dezembro de 1890. No encontro Morgan convenceu os presidentes de sete grandes estradas de ferro a suspenderem a competição ferrenha que havia entre eles e a formarem um cartel. Aquele encontro marcou o início da era dos trustes e, durante os 15 anos seguintes, Morgan presidiria pessoalmente a organização de mais de meia dúzia de megacorporações -entre elas a United States Steel, o truste do cobre, de Guggenheim etc. A

maior parte dos progressistas aceitou, carrancuda, as coisas como estavam sendo encaminhadas, mas Charles August declarou guerra ao que ele chamava de "money trust" (truste do dinheiro), concentrado na casa de Morgan. É desnecessário dizer: o "money trust" sobreviveu aos ataques de Charles August, mas o casamento dele não. Por volta de 1907, ela e Charles estavam em Detroit com os pais dela. Dr. Land era, como muitas das personalidades ativas naquela idade, um inventor. Charles também se tornaria inventor, tipo de atividade comum no alvorecer da era da tecnologia, cujo gênio principal foi Henry Ford. Por fim, Evangeline concordou em viver em Washington, mas não com Charles August. Aos 11 anos, Charles manipulava bem o invento de Ford e conduzia Charles August de carro pelo seu distrito de Minnesota. Apesar de mais interessado no motor de combustão do que nos ataques do pai ao "money trust", Charles estava predestinado a assumir um bom bocado de fé populista. Charles August execrava o padrão-ouro, a "imprensa subsidiada" e os "anglófilos", que, por volta de 1914, estavam ávidos para que entrássemos na guerra européia e eram auxiliados e estimulados por J.P. Morgan, que apoiava as moedas britânica e francesa enquanto fornecia armas aos aliados. Fora da guerra Durante esse processo, o presidente Wilson silenciosamente conduzia os EUA para a guerra, enquanto concorria para a reeleição em 1916, usado o slogan do senador T.P. Gore: "Ele nos manteve fora da guerra". O deputado Lindbergh e o senador Gore não apenas eram aliados nisso, mas também admiravam LaFollette, que também se opunha -como a maioria dos americanos- a intrigas estrangeiras. Mas a "guerra dos banqueiros" era inevitável. A imprensa subsidiada, que mais tarde tanto prejudicaria a reputação de Charles, fez campanha em favor da guerra. Segundo a hipérbole de Charles August, "em nenhum momento da história houve uma fraude tão impertinente e agressiva quanto hoje em dia, engolindo toda a humanidade num turbilhão do inferno". Apolítico e amante da ciência, Charles pouco suspeitava que anos depois ele estaria fazendo o mesmo tipo de discurso diante de uma conspiração que nem ele nem ninguém mais entendeu no momento em que ocorria. Ponto alto Berg chega a seu ponto alto ao narrar os dois grandes fatos jornalísticos da vida de Lindbergh: o vôo de 1927 a Paris e a subsequente fama, mas também o sequestro e assassinato de seu filho de dois anos, em 1932, e a busca caótica do assassino, um imigrante alemão chamado Bruno Richard Hauptmann. Berg obedientemente assinala que a primeira pergunta que o rei George 5º fez a Lindbergh depois do vôo sobre o Atlântico foi: "Como você fez para mijar?". Lindbergh já estava acostumado à pergunta. Tinha usado copos de papel. Meu pai, Gene Vidal, colega dele, era mais ousado. Lindbergh ria: "Como você...?". "Bem", dizia Vidal, "sinto um pouco de pena daqueles franceses que me carregaram nos ombros". Nem o livro de Berg nem o de Milton são bons quando o assunto são os primeiros dias da aviação, período que ainda espera pelo seu historiador. Por volta de 1928, Lindbergh e Gene estavam às voltas com a primeira companhia aérea transcontinental que, em vôos diurnos, cruzava o país inteiro em dois dias de trem e de avião, aterrissando em Glendale. Segundo os pessimistas, o nome da companhia, TAT, designava a abreviatura de "take a train" (tome um trem). Já que o íntegro Lindbergh se recusava a fazer uso comercial do seu nome (chegou a rejeitar a fortuna que William Randolph Hearst lhe ofereceu para aparecer num filme sobre a sua vida), concordou em se transformar em propagandista da aviação comercial em geral e da TAT em particular. "Mas o que ele fazia?", eu certa vez perguntei a meu pai. "Ele nos deixava utilizar o seu nome. Nós nos concebíamos como "linha Lindbergh". Ele visitava o país todo, algumas vezes inspecionando possíveis locais para a instalação de campos de pouso. Mas depois todos nós, (...) aqueles de nós que eram pilotos (...), passamos a fazer isso. Nós também contratamos Amelia Earhart. Nós a chamávamos de diretora-assistente de

tráfego. Mas basicamente tudo eram relações públicas. Todas as pessoas no mundo queriam olhar para aqueles dois. A função principal de Amelia para nós era convencer as mulheres de que era seguro voar." "Você quer dizer que vocês queriam mais pilotos mulheres?", Gene se divertia. "Não. Nós estávamos tentando fazer as mulheres deixarem os homens -seus maridos, parentes, amigos- voarem. Amelia tinha um temperamento tão frio e sereno que realmente aliviava as pessoas, fazendo a coisa toda parecer muito mais segura do que realmente era." O livro de Milton é divertido quando narra a relação um tanto tensa entre o deus e -precisamente em 1928- a deusa do vôo. Exagerou em relação à semelhança física entre Charles e Amelia. Aparentemente Milton pensa que o editor publicitário George Palmer Putman tinha "feito a aviadora sair do anonimato por ter ficado impressionado com a incrível semelhança entre ela e o herói de 1927". Sempre achei que ela própria saiu do anonimato ao se transformar em aviadora e que Putman foi bem sucedido em comercializá-la. Amelia foi uma profeminista engajada, cuja bíblia era o livro de Virginia Woolf, "A Room of One's Own." Anne Morrow, a nova mulher de Lindbergh, também era uma entusiasta de Woolf, mas Anne desapontou Amelia ao insistir que não se considerava "uma mulher moderna de carreira, mas antes a mulher de um homem moderno". Segundo Milton, enquanto as duas pela primeira vez conversavam em torno de uma mesa de cozinha, o prosaico brincalhão Slim surpreendeu a sua mulher por trás e pingou água em seu vestido de seda. Amelia ficou feliz quando Anne virou-se e jogou um copo de creme de leite no rosto do marido. Mas o fato é que sempre houve um certo tipo de tensão entre o yin e o yang do vôo. Como disse Gene uma vez: "Amelia não era uma aviadora pautada na intuição e na experimentação como Slim". Berg, por sua vez, conta uma piada que eu nunca tinha ouvido antes. Depois de Amelia ir sozinha para a Irlanda, em 1932, Lindbergh teria dito: "Ouvi falar que Amelia fez um bom pouso -uma vez". Tanto Berg quanto Milton dão espaço quase igual a Anne Morrow. Anne nasceu em território inimigo. Era filha de um abastado parceiro de Morgan, Dwight Morrow, que estava trabalhando como embaixador no México para o seu amigo, o presidente Coolidge. Foi lá que Anne viu pela primeira vez o seu futuro marido. Ela se graduara, publicava poesia. Apesar da timidez, gostava de vida social. Meninos de fazenda e meninas de sociedade em princípio não têm muita coisa em comum e, em certa medida, o casamento de fato não foi equilibrado, mas ela queria se casar com um herói, e isso implicava se acomodar a uma personalidade de herói. De certa forma, ela nunca deixou de admirá-lo, o que é o lema de qualquer casamento. Eles teriam seis filhos. Sob inúmeros aspectos, o casamento foi uma parceria bem-sucedida: ele lhe ensinou a voar, enquanto ela o encorajou a se tornar um escritor respeitado. Hoje em dia é difícil imaginar que durante anos os dois tenham feito parte do rol dos escritores mais populares do mundo, um mundo que eles enxergavam tão do alto que acabam sendo um pouco como deuses observadores, levitando acima de todos os nossos mares e campos e vendo aquilo que o simples terráqueo não vê: a unidade das coisas. Eles também deram origem a uma família, que a sua filha caçula agora descreve em "Under a Wing" (Debaixo da Asa). A etérea, mas forte, Anne talvez precisasse de alguém mais sensível ao seu temperamento -para não dizer alguém que estivesse em casa com mais frequência. Slim estava sempre em movimento. Mais tarde, parece que Anne encontrou uma alma gêmea: primeiro, breve e intensamente, outro piloto-poeta, Antoine de St. Exupéry; mais tarde, o seu médico. O interessante é que aparentemente o Charles de 27 anos e a Anne de 23 casaram virgens. Milton nos conta que, antes do vôo para Paris, Slim nunca tinha participado de jantares sociais, aprendido a dançar, saído com uma garota -porque não tinha tempo de aprender aquilo que ele chamava de "língua à parte" das mulheres. As fotografias deixam entrever que a



sua vida amorosa parece ter envolvido uma série de cães -é impossível falar em privação afetiva. O primeiro grande duelo Em 1933, Gene Vidal tornou-se diretor de comércio aéreo de Roosevelt e, por quatro anos, sistematizou a aviação comercial, padronizou o sistema nacional de aeroportos, emitindo os primeiros brevês (prevenido, deu-se o número um). Também trabalhou próximo ao seu antigo colega da TAT, agora consultor da Pan-American Airways de Juan Trippe. Durante este período, os Lindbergh mudaram-se para a Europa -mas não antes do primeiro episódio daquilo que provaria ser o mais significativo duelo mano a mano da vida do herói. O presidente Franklin Delano Roosevelt concebia que, naquele momento de crise, não poderia haver dois heróis nos Estados Unidos ao mesmo tempo. Quando era simples governador, pediu a Slim uma fotografia autografada. Mas em 1932, depois de assumir o mandato, transformou-se na encarnação dos medos e esperanças de toda uma nação. Ele estava sozinho... bem, quase. Infelizmente, a Águia Solitária conseguia sempre atrair uma multidão maior que o presidente. Felizmente para este, Lindbergh realmente odiava holofotes e, depois da morte do seu filho, se escondia o quanto podia dentro do laboratório novaiorquino de Alexis Carrel, onde trabalhou na bomba de aspersão, longe do olhar venenoso da imprensa. Retrospectivamente, é possível reconhecer o quão dramaticamente inevitável era que as duas mais importantes figuras do cenário nacional americano por fim se confrontassem. Até aquele momento, o grande dramaturgo dos ares dominou cuidadosamente a cena, utilizando-se às vezes de Gene como figurante. A administração Hoover tinha distribuído contratos de correio aéreo de maneira um tanto questionável, favorecendo ricos conglomerados em detrimento de companhias aéreas independentes. Quando a companhia aérea Ludington, de Gene Vidal, foi passada para trás em favor de um conglomerado, este foi a público denunciar o "socialismo Hoover", algo verdadeiramente novo no cenário nacional. Já no poder, Roosevelt enxergou uma ótima maneira de tirar pontos do Partido Republicano. Fez o diretor-geral dos correios acusar o seu predecessor de "conspiração e intriga" no processo de distribuição dos contratos. Então, em 9 de fevereiro de 1934, ele cancelou todos os contratos de correio aéreo. O Exército tinha sido responsável pelo correio aéreo em 1918 -faria isso novamente. O diretor de comércio aéreo protestou. Os pilotos do Exército não tinham os talentos de lince dos pilotos do correio aéreo. Gene sabia disso. Ele era piloto do Exército. Mas Roosevelt foi irredutível. Sempre suspeitei de que Gene tenha secretamente se encontrado com Lindbergh, que era tanto piloto do Exército quanto antigo piloto do correio aéreo, pedindo-lhe para abrir a boca antes de que as coisas ficassem ainda piores -isso se fosse possível as coisas piorarem ainda mais: no fim da primeira semana, cinco pilotos do Exército estavam mortos, seis, gravemente machucados, oito aviões destruídos. Enquanto isso, companhias aéreas sem contrato iam abruptamente à bancarrota. Lindbergh enviou um telegrama de 275 palavras ao presidente enquanto, simultaneamente, liberou uma cópia para a imprensa. Isso foi crime de lesa-majestade. A Casa Branca atacou Lindbergh. O Senado o convocou perante um dos seus comitês. O herói foi acusado de querer publicidade para si. Isso foi a única diversão dessa confusão toda. No íntimo, Gene sabia que o fato de Roosevelt recusar ter cometido um erro implicava que Lindbergh se tornasse o vilão da história. Nisso o presidente foi auxiliado por outro paladino dos ares, o general Billy Mitchell, apóstolo da aeronáutica. Mitchell achava que Roosevelt deveria ter assumido a TWA para transportar a correspondência até que novos -"honestos"- contratos tivessem sido distribuídos. Enquanto isso, Mitchell chamava Lindbergh de "uma das frentes do truste aéreo" -e, pior, identificava-o como "aquele genro de Dwight Morrow". Assim Charles August, inimigo mortal do "money trust" e da House of Morgan, agora era pai de alguém tido como escravo dos poderes endinheirados do mal. Por sorte, Charles August

morreu antes do seu filho se casar com Anne Morrow. Como pilotos militares continuavam caindo dos céus, o presidente Roosevelt voltou atrás. Declarou que o correio aéreo ficaria nas mãos de qualquer linha comercial que não tivesse sido beneficiada pelo regime anterior. A velha TAT, agora Transcontinental and Western Air, transformou-se em Trans World Airlines. Lindbergh encarava essa solução semântica como "reminiscência de algo que poderia ser encontrado em "Alice no País das Maravilhas". A inevitável cena schilleriana entre os antagonistas não ocorreu antes de abril de 1939. Lindbergh ficou impressionado -foi enganado, achavam alguns- com a Força Aérea militar alemã. A serviço do Exército americano também foi à União Soviética, onde ficou chocado com a incompetência militar geral e deprimido com o sistema político. Como tantos outros conservadores americanos daquele tempo, ele temia o comunismo "asiático" mais do que a eficiência nazista. De qualquer forma, depois de quase quatro anos de exílio, voltou para casa a fim de fazer campanha pelo desenvolvimento militar dos Estados Unidos, para o caso de alguma eventualidade. Ele também retornou para pregar contra o envolvimento americano na iminente guerra européia. No bojo desse processo de desenvolvimento militar, os dois heróis, como eram aliados cautelosos, encontraram-se pela primeira e última vez. Narra Lindbergh em seu diário: "Fui ver o presidente por volta das 12h45 (...). Ele estava sentado atrás da sua escrivaninha num dos cantos de uma grande sala. Havia várias navios em miniatura em volta de todas as paredes. Ele inclinou-se para frente na sua cadeira para me recepcionar quando entrei e só agora me lembro de que ele é deficiente. De fato, durante o nosso encontro não notei ou pensei nisso. Imediatamente me perguntou como estava Anne, mencionando o fato de que ela conhecera a filha dele no colégio. Ele é um interlocutor talentoso, encantador e interessante. Gostei dele e senti que poderíamos nos dar bem. Nossa relação poderia ser agradável e interessante. Mas havia algo nele em que eu não confiava, algo um pouco encantador demais, por demais agradável, excessivamente fácil. Ainda assim, ele é o nosso presidente e não há razão para qualquer tipo de antagonismo entre nós em relação ao trabalho que estou fazendo agora. A situação do correio aéreo já é coisa do passado -uma das piores manobras políticas que eu conheci, além de injusta ao extremo, para dizer o mínimo. Mas não levaria a nada retomar esse assunto durante a conversa. Roosevelt me deu a impressão de ser um homem cansado, mas com energia bastante para levar as coisas adiante por muito tempo. Duvido que ele perceba o quão cansado é. O seu rosto tem aquele olhar cinzento de empresário que trabalha demais. E a sua voz tem aquele tom monocórdico, rotineiro, que a pessoa adquire quando a mente fica entediada por conversas numerosas e frequentes demais. A voz tem aquela característica monótona que toma conta de todos os sentidos quando são empregados em excesso: o paladar, quando a comida é sempre a mesma dia após dia; a audição, quando a música não muda nunca; o tato, quando a mão da pessoa nunca se ergue. Rapidamente Roosevelt faz uma idéia da pessoa à sua frente e a manipula com destreza. Na maioria das vezes, é político, e acho que nós nunca nos daríamos bem com relação a vários princípios fundamentais. Mas há coisas nele de que gosto: por que se preocupar com os outros a não ser -e até- que eles necessitem de consideração? É melhor que trabalheemos juntos o máximo que pudermos. Entretanto de alguma forma eu tenho uma sensação de que não será por muito tempo". Assim o grande dramaturgo mantém o enredo em suspense. Além disso, as impressões de Lindbergh são um instantâneo tão interessante e "acurado" de Roosevelt quanto o depoimento de qualquer outro contemporâneo. Certamente esse é um trecho único no diário de Lindbergh, já que o herói -observado constantemente por todos os outros- raramente observa qualquer pessoa, não tanto devido à falta de interesse, mas de oportunidade. Felizmente -para os fofoqueiros-, ele de fato notou quão

impressionantemente monótono o duque de Windsor foi durante o jantar em que discutiu longamente o quão maior era a Étoile em comparação com a Place de la Concorde (praças de Paris). A trégua com Roosevelt durou pouco tempo. Naquele verão, Lindbergh trabalhou com o general-comandante da Aeronáutica, H.H. Arnold. Sua tarefa: pesquisa e desenvolvimento. No primeiro dia de setembro os alemães invadiram a Polônia. A guerra européia tinha começado. Em 15 de setembro, Lindbergh foi ao rádio falar sobre "A América do Norte e as Guerras Européias". A respeito disso ele escreve: "Um incidente interessante relacionado ao discurso aconteceu um pouco antes deste, naquele mesmo dia". Mandaram um coronel até ele para dizer-lhe que "o governo está bastante preocupado com a minha intenção de falar pelo rádio e opor-me ativamente à entrada do país na guerra européia. (Ele) disse que, se eu deixasse de fazer isso, eles criariam no gabinete uma Secretaria da Aeronáutica e a dariam para mim! (...). Essa oferta, vinda de Roosevelt, não me surpreende, depois das coisas que eu sei a respeito do seu governo. Apesar disso, de fato me impressiona que ele ainda pense que uma tal oferta possa me influenciar. É um grande erro dele deixar o Exército saber que ele age dessa forma". De fato, isso é bastante decoroso, mas Lindbergh sabia que, de Arnold para baixo, todos tinham dito ao presidente que ele não aceitaria. "Independentemente do fato de (o presidente Roosevelt) promover publicamente uma política de neutralidade para os Estados Unidos, parece-me óbvio que ele tenta levar o nosso país à guerra. Os poderes que ele influencia e controla são fortes. Opor-se a eles requer planejamento, habilidade política e organização. Para mim, isso implicaria desenvolver uma nova estrutura de vida." Por quase três anos, ele eletrizou o país com os seus discursos e comícios. Estava em curso naquele momento a primeira e até agora única grande polêmica do "século americano". Apesar de Lindbergh ter vários aliados formidáveis, o presidente contava não apenas com grande habilidade e poder. Sabemos agora que ele tinha a seu dispor pelo país afora o serviço secreto britânico, cuja primeira tarefa era desconstruir o herói. Para levar a opinião pública americana a apoiar a guerra, os ingleses sabiam que só até certo ponto poderiam contar com o ardiloso Roosevelt. Ele queria ganhar uma terceira eleição em 1940; também tinha de lidar com um país de maioria isolacionista e com as críticas da Águia Solitária. Ele ainda poderia "jogar verde", como no seu discurso de 1937, "Quarentena aos Agressores", que tinha sido, segundo o governador-geral do Canadá, o lorde Tweedsmuir, "o clímax de uma longa conspiração nossa em andamento (isso deve ser mantido em segredo!)". Infelizmente, aquele golpe não deu certo, e Roosevelt calou-se por um tempo. Ele sempre dava o mesmo conselho para entusiastas de cujos objetivos ele compartilhava, mas que não ousava apoiar abertamente quando faltava maioria política. "Você tem de me forçar a agir", ele dizia jovialmente. Quando os intervencionistas se preparavam para denunciar a sua falta de ação, ele sugeria a palavra "pusilânime" como adequada para descrever as suas cautelosas políticas públicas. O filho de Charles August agora começava a ver, se não a mão secreta dos ingleses nos nossos negócios, pelo menos a mão aberta da House of Morgan -para não mencionar a do seu próprio sogro, Dwight Morrow. Lindbergh nunca tinha se preocupado muito com o "money trust" que tanto indignara seu pai. De menino de fazenda, ele se tornou um aviador bem-sucedido, piloto militar e depois herói mundial. A injustiça social parece nunca tê-lo preocupado. Afinal, ele sempre cuidou de si e tudo deu mais do que certo. Tinha permitido que Dwight Morrow e os parceiros de Morgan o absorvessem, investindo o dinheiro deles nele e fazendo-no enriquecer sem nunca comercializarem o seu nome. A propósito: Berg fez um acordo de cavalheiros com Anne Morrow Lindbergh para fazer uso dos diários e da correspondência dela. Um "quid" deste "quo" é o fato de Berg nunca mencionar que a brilhante Anne Morrow era alcoólatra. Por isso, Milton

é muito mais interessante do que Berg em relação à família com a qual Lindbergh se casou. Um aspecto da condição nacional que se pode discutir abertamente é o sistema de classes. No ápice da pirâmide americana -que guarda no seu interior aquele terrível olho aberto que não pisca- está a instituição ocidental "wasp" (protestantes anglo-saxões brancos). Mahl nota que C. Wright Mills se deparou com enormes críticas quando "a identificou em seu livro "A Elite do Poder" (1956). Segundo Mills, os Estados Unidos são controlados não pela massa dos seus cidadãos tal como descrita pela teoria democrática, mas por uma elite anglo-saxã protestante das escolas da Ivy League, do Nordeste do país. Numa enxurrada de resenhas e críticas sarcásticas, não raro os liberais da Guerra Fria negaram com veemência que houvesse esse tipo de elite. Essa polêmica agora parece ter passado, como assinalou Douglas Little numa resenha recente, em "Diplomatic History": "Longe de rejeitar a idéia de uma elite do poder (...), (os livros resenhados) celebram a sua curta duração nos 25 anos que se seguiram a 1945" (...). Os ingleses nunca se questionaram sobre a existência ou não de uma "elite do poder" americana. Já em 1916, o lorde Robert Cecil assinalava que, "apesar de o povo americano ser em grande parte composto por estrangeiros, tanto em sua origem quanto no seu modo de pensar, os seus legisladores são quase exclusivamente anglo-saxões e compartilham nossos ideais políticos". Do lado da elite Os suecos Lindbergh eram tão estrangeiros a essa instituição quanto os Sulzberger. Mas o fato é que os Sulzberger ficaram do lado da elite dos "wasp" nas épocas de guerra e de paz, enquanto Charles Lindbergh não entendeu o que Anne captou no momento em que ele lhe mostrou a medalha que Goering inesperadamente lhe entregara durante um jantar em Berlim. Ela disse: "O seu fardo". Parece que Lindbergh nunca chegou a entender o que ela quis dizer com essas palavras. Enquanto isso, em meio à elite dos "wasp" e aos agentes britânicos, os EUA se transformavam. O isolacionismo sempre fora uma crença nacional estimada, mesmo que algumas vezes ignorada por razões oportunistas. Porém, por volta de 1940, três encantadoras senhoras pagas pelos ingleses converteram um dos dois senadores isolacionistas de maior destaque, Arthur Vandenberg, em defensor da guerra -e, mais tarde, da hegemonia global. Mahl fornece os nomes e endereços dessas mulheres. Uma delas, casada com um diplomata britânico, codinome "Cynthia", foi a heroína de um estudo epônimo de H. Montgomery Hyde, de 1965. Para concluir, no caso de Roosevelt ser derrotado em 1940, o outro grande isolacionista, o senador Robert A. Taft, foi vencido na convenção republicana pelo candidato britânico, o até então desconhecido Wendell Willkie. Fica-se imaginando o que Lindbergh teria pensado -de fato, o que o povo americano teria pensado- se todos tivessem entendido o que realmente aconteceu na Filadélfia em junho de 1940. Eu estava lá. O calor era enorme. Os apoiadores de Vandenberg carregavam leques de folha de palmeira com a legenda "Fan with Van" (Abane-se com Van). Difundia-se por todos os cantos o que o já derrotado Taft teria dito amargamente. "Nenhum candidato republicano à Presidência consegue ser nomeado sem a aprovação do Chase Manhattan Bank". Perguntei ao meu pai o que isso significava. "Acredito", disse ele, um democrata populista, "que os banqueiros querem um candidato intervencionista". Mahl conta que um agente britânico imprimiu o dobro de ingressos para as arquibancadas, de forma que elas ficaram abarrotadas de pessoas que cantaram durante horas: "Queremos Willkie!". Com certeza isso soou aos meus ouvidos como a própria voz do povo. Segundo Mahl, quando Herbert Hoover se levantou para fazer o seu discurso isolacionista, os microfones ficaram mudos e, anos mais tarde, Hoover depôs a respeito desse episódio. Eu só posso dizer que quem estava sentado na frente ouviu Hoover bem. Talvez as arquibancadas tenham sido privadas do sistema de som. Hoje em dia nós sabemos que os grandes chefes estavam se divertindo bastante com o processo democrático.

O líder da House of Morgan, T.W. Lamont, enviou ao seu amigo Roosevelt um discurso elaborado pelo líder do Partido Comunista, Earl Browder. Lamont tinha sublinhado o seguinte trecho no "Daily Worker": "Robert Taft (...) foi derrotado na convenção da Filadélfia, e Wendell Willkie, o democrata renegado pró-guerra, foi indicado por uma junta conspiratória, organizada por Thomas W. Lamont, da firma de J.P. Morgan, que trabalhava em acordo direto com Roosevelt e arquitetada por Walter Lippmann (...)". Roosevelt escreveu a Lamont, em 13 de setembro de 1940: "Como é mesmo aquele velho ditado sobre política e companheiros de cama que não se conhecem? Tudo que eu posso dizer, Tom, é que, se você consegue aguentar isso, eu também consigo". A resposta de H.L. Mencken foi clerical: "Estou totalmente convencido de que a nomeação de Willkie foi arranjada pelo Espírito Santo em pessoa". Essa inversão fundamental e extraordinária no equilíbrio político americano não apenas nos levou à guerra, como também, durante a subsequente era periclesiana, fez-nos ser oprimidos primeiro por um Estado de Segurança Nacional e depois por uma economia global bizarra nunca sonhada nem por J.P. Morgan e muito menos por Charles August. Mas tudo isso era desconhecido para aqueles dentre nós que estiveram na Filadélfia naquele dia quente de junho, quando dois partidos razoavelmente distintos tornaram-se um só. Depois daquela união nenhum debate nacional sério sobre as grandes questões voltaria a acontecer no país até as batalhas do Vietnã -uma guerra que possivelmente nunca teria ocorrido se o sistema não tivesse sido tão transformado. Piloto clandestino Depois de Pearl Harbor, Lindbergh ofereceu seus serviços à Aeronáutica. Roosevelt, alguém que nunca superou inimizades, deleitou-se em dispensá-lo, apesar do editorial do "The New York Times" preconizando que Lindbergh deveria ser contratado, já que "é um aviador soberbo, e essa é primária e essencialmente uma guerra aérea". Mas Roosevelt não conseguia admitir que o seu adversário recobrasse o estatuto de herói que -apesar dos enormes esforços dos vários setores interessados- nunca perdera, para a maioria das pessoas. Águias solitárias tendem a voar mais alto que presidentes, independentemente das condições climáticas. Assim, Lindbergh foi para o Pacífico Sul, onde tomou parte em missões clandestinas de combate aéreo com homens de metade da sua idade. Isso era ilegal, dado que Lindbergh era apenas um observador. Mas os comandantes estavam satisfeitos de poder contar com um aviador tão completo. Depois do fim da guerra, Lindbergh continuou as suas viagens com Anne. Eles também criaram os cinco filhos que lhes restavam. Parece que Lindbergh foi um pai consciencioso, com uma tendência de reinventar a roda toda vez que havia algo a ser explicado. Atentava para a utilidade das coisas. Reeve recorda-se de uma explicação hilária sobre "design miserável": "Ele também tinha uma lanterna comum com uma cabeça hexagonal feia, para cujos traços ele chamava a nossa atenção toda vez que deitava a lanterna sobre uma superfície plana. "Você vê isso?", indicava. "Não se move." Nós víamos. A lanterna ficava ali na estante, na mesa ou no chão, exatamente como ele a tinha posicionado. Não se movia nem um pouco. Nem nós, enquanto ele nos fixava com o seu olhar azul penetrante, instrutivo. "Não rola da mesa", ele dizia, fitando-nos inquisitorialmente e desafiando-nos a lhe contradizer. Ninguém o fazia. "Por que eles não fazem todas as lanternas dessa forma?", questionava-se em voz alta. Nenhum de nós arriscava uma opinião. "Cilindros!", ele explicava irritado. "Você compra uma lanterna, e 9 em cada 10 vêm dentro de um corpo cilíndrico. Mas um cilindro sempre rola. Um cilindro foi feito para rolar. E rolar é ótimo, para um pino. Mas, se você deposita uma lanterna cilíndrica na escuridão, perto do lugar onde você está trabalhando, a fim de ter as suas duas mãos livres, o que acontecerá? A lanterna rolará para longe de você, é lógico! Para fora da estante, para baixo do carro -para que tudo isso?" Para nada, nós sabíamos. E também sabíamos o que ele diria a seguir. "A única coisa

que eles teriam de fazer é mudar a forma da cabeça. Não a lanterna toda, apenas a cabeça. O problema estaria resolvido. Por que não fazem isso? Cabeças pentagonais, hexagonais, até quadradas, pelo amor de Deus. Apenas a cabeça (...)." Etapa em etapa Quando se pesquisa a vida de Lindbergh, vê-se que ele se move de etapa em etapa, como a própria raça humana. O menino na fazenda era fascinado por economia doméstica. Por eugenia, uma pseudociência daqueles tempos. Pela natureza. Pela ciência médica, para melhorar a vida. Por engenharia. Por voar. Pelo que veio depois da hélice, da propulsão a jato -já no fim da década de 20. Fascinado pelas velhas civilizações que ele tinha sobrevoado durante toda a sua vida, Lindbergh agora via o quão precárias elas eram diante do instrumento que ele tinha ajudado a aperfeiçoar: o avião. Ele achava fundamental que se evitasse a guerra, ao mesmo tempo em que preconizava um equilíbrio entre as reservas naturais do planeta e a população humana. Ficava fascinado pelos antigos padrões tribais, a fim de desfazer ou diminuir os efeitos que a ciência exerce sobre o homem moderno. Viveu em meio a tribos primitivas; tentou compreender os seus antigos mecanismos de adaptação. Ele literalmente se concebia num pêndulo constante entre um nível e outro. Perto da morte, ele começou a desgostar do mundo que tanto contribuíra para criar. Primeiro, notou a padronização de bases aéreas em todos os lugares. A mesma coisa em relação à comida ou à paisagem. A monotonia das viagens em jatos. A diversão desapareceu. Uma palavra-chave nos seus primeiros trabalhos era "aventura". Ele parou de empregá-la. Por fim, o que resistiu foi a veia de misticismo que o acompanhou durante toda a vida. Muitos dos primeiros pilotos desenvolveram um curioso sentido de hiper-realidade ao contemplarem a sua própria relação com o céu e a terra. Os primeiros aviadores foram literalmente extraterrestres, à medida que se submetiam às suas aterrissagens, ao seu renascimento enquanto terráqueos. Lindbergh se divertia discutindo esse assunto pessoalmente com o grande criador de mitos, Carl Jung. Os Lindbergh sentavam-se com o "velho mágico" na margem norte do lago de Zurique. "A conversa concentrava-se em "discos-voadores". Jung tinha escrito um livro sobre eles (...). Eu esperava que ele fosse discutir os aspectos psicológicos e psiquiátricos das fantasias das pessoas (...). Fiquei impressionado ao descobrir que ele acreditava que eles existissem (...). Quando eu mencionei uma discussão minha com o general Carl Spaatz, chefe de equipe da Aeronáutica (...), Jung disse: "Há várias coisas ocorrendo na Terra e que você e o general Spaatz ignoram completamente." Humanidade em fluxo Ao refletir a partir das coisas que observava, Lindbergh conseguiu lembrar-se de Lucrécio: "Nil posse creari de nilo" (nada pode ser criado a partir do nada). Ou: "A soma das coisas está sempre sendo repostas, e os mortais vivem todos de dar e receber. Algumas raças surgem e outras desaparecem e, num pequeno espaço, as tribos das coisas vivas se modificam, passando adiante a tocha da vida como corredores numa competição". Lindbergh resume: "Eu sou forma e sou disforme. Sou vida e substância, mortal e imortal. Sou um e sou muitos -eu mesmo e a humanidade em fluxo (...). Depois de morrer, as moléculas do meu ser retornarão à terra e ao céu. Elas vieram das estrelas. Sou das estrelas". É uma incrível ironia que Roosevelt e Lindbergh, antagonistas heróicos, compartilhassem, ao fim, a mesma religião. Cada um dos dois queria ser enterrado de forma que os seus átomos voltassem a circular o mais rápido possível. Assim, o primeiro foi enterrado num jardim de rosas, num caixão em que faltava um dos lados, enquanto o segundo num caixão de madeira biodegradável numa ilha do Pacífico Sul. Era assim que cada um planejava se reincorporar à corrente da vida e às estrelas originais. Enquanto isso, pode ser um presente agradável para o novo século e milênio substituir a vulgar caricatura do ardiloso e falso "Tio Sam", de 1812, pela de Lindbergh, o melhor dos heróis de estilo americano que conseguimos produzir até hoje.

