



# Santos Dumont, Pai da Aviação

Foi este brasileiro — cujo centenário de nascimento estamos comemorando — que, com o seu engenho, a sua ousadia e as suas admiráveis experiências, provou ao mundo assombrado que o homem podia voar

*Condensado da revista AIR FACTS*

MARION LOWNDES

**F**OI NUM CALMO dia de setembro, em 1898, que Paris teve conhecimento de que Alberto Santos Dumont, jovem e abastado brasileiro que então vivia na capital francesa, se preparava para voar sobre a cidade, num balão dirigível de sua invenção. Era uma aeronave singular, que custara trinta mil dólares ao seu inventor. Tinha um invólucro de seda envernizada, em forma de charuto, com 25 metros de compri-

mento, cheio de hidrogênio, e era acionada por um motor a gasolina de três cavalos e meio, tirado de um mototriciclo. A princípio, o fabricante de balões, Lachambre, recusara-se a executar a encomenda, mas finalmente concordou, em face da firmeza de Santos Dumont, que declarara estar disposto até a construí-lo com as próprias mãos.

Os especialistas na construção de balões tinham predito que o ousado aeronauta ficaria feito em pedaços,

se empregasse um motor a gasolina acima do solo. Ele, porém, entre outras experiências, tinha suspenso o seu mototriciclo do galho de uma árvore, e verificara que o motor a gasolina, continuando a zumbir no ar, trabalhava tão bem acima do solo como ao nível deste. Diziam ainda os peritos que o hidrogênio se incendiaria, e que a explosão era inevitável. Santos Dumont pensava de modo diferente.

Foi anunciado que a ascensão teria como ponto de partida o jardim zoológico, em plena cidade de Paris. Na presença de uma multidão emocionada, o aeronauta, vestindo um elegante terno listrado, de chapéu duro e luvas de pelica, subiu com vivacidade para o «automóvel aéreo». A barquinha, de vime, tinha a aparência de um grande cesto de roupa, com o motor a gasolina e uma hélice de duas pás, atados por cordas a um balão.

«Larguem tudol», gritou o aeronauta. O pessoal que o ajudava afastou-se, o motor começou a funcionar, a hélice girou, e o *Santos Dumont n.º 1* elevou-se triunfalmente nos ares!

O homem podia voar! A multidão aplaudia e chorava. Nenhum dos ali presentes vira jamais um ser humano dirigir-se por si mesmo no ar. Ouviu-se, de repente, o grito de uma menina: «O balão se desmanchou!»

Era exato. A bomba de ar tinha falhado, e o invólucro estava se amolgando no meio. O desastre era iminente. Santos Dumont

pairava, naquele momento, por cima de um campo onde alguns meninos empinavam papagaios.

«Peguem na corda de guial», gritou-lhes, quando as cordas tocaram no chão. «E corram agora contra o vento, como se fosse com um papagaio!» Os meninos obedeceram, e a resistência do vento evitou a sua queda. «E assim me salvei, na primeira vez», contava Santos Dumont mais tarde.

O certo, porém, é que tinha voado. Subira no ar pelos seus próprios meios, sem necessidade de atirar lastro, como acontecia nos balões livres. E tinha governado a aeronave à sua vontade.

Santos Dumont, o homem que primeiro voou com um motor a gasolina, pesava pouco mais de cinqüenta quilos. E antes mesmo de realizar o seu primeiro vôo, aquele estrangeiro franzino, elegante, com uma cabeça excessivamente grande para o corpo, já se tinha tornado um herói para os parisienses.

Não havia maior honra para uma senhora do que passear de carro com ele no *Bois*. Os aristocratas *blasés* do Jockey Club admiravam-no pelo engenho e pela fria indiferença com que arriscara a vida. Era um perfeito homem de sociedade, mas simples e natural como uma criança. Costumava trabalhar todas as manhãs, em mangas de camisa, na sua oficina, e depois aparecia no restaurante mais elegante do *Bois*, para almoçar, trajando invariavelmente de sobrecasaca e cartola.

Quando desejava verificar como,



suportava as altitudes, subia o Monte Branco. Na sua primeira ascensão de balão, levou consigo um lanche de galinha, rosbife frio, champanha, sorvete, bolos e licor, servindo-se de tudo isso enquanto flutuava entre nuvens densas e brancas. «Nada mais agradável», afirmava depois, para deleite dos parisienses, «do que um lanche por cima das nuvens!»

Construiu o menor balão esférico que já se tinha visto, o «Brasil», e depois das ascensões, voltava no seu automóvel vermelho para Paris, levando a seu lado o balão, dobrado, numa maleta.

Ao tempo do seu primeiro triunfo, Santos Dumont tinha apenas 25 anos. Nascera em 1873, no Brasil, e era filho de um dos «reis do café» de São Paulo. A imensa

fazenda do pai era cortada por uma estrada-de-ferro própria, com cem quilômetros de trilhos, e possuía os maquinismos mais modernos. Foi aí que se desenvolveu o gênio do menino para a mecânica. Aos doze anos, ele trabalhava na cabina de uma locomotiva americana, conduzindo trens carregados de café em coco. De vez em quando, erguia os olhos para o céu brasileiro, onde, como escreveu alguns anos mais tarde, «os pássaros se elevam com tamanha facilidade sobre as grandes asas estendidas, e onde as nuvens passam correndo, à luz pura do dia. Basta um simples olhar para o alto, e a gente se apaixona pelo espaço e pela liberdade.»

Impressionado com os livros de Júlio Verne, construía balões de brinquedo, e sonhava com a aeronave que pudesse cortar os ares. Nos momentos de folga, trabalhava nas oficinas da fazenda, como aprendiz de mecânico.

Depois de fazer, com distinção, os seus estudos científicos, na Universidade do Rio de Janeiro, conseguiu que o pai o mandasse para Paris, a fim de se consagrar à aeronáutica. Naquela época, estavam em grande voga, entre os parisienses, os modernos meios de transporte: carruagens sem cavalo, motocicletas, balões.

Santos Dumont, entretanto, ficou «imensamente admirado» de não ver um único balão dirigível, ao passo que havia em Paris muitos balões esféricos. Os antecedentes

eram bem tristes: as aeronaves de Giffard e Renard, uma movida a vapor e outra a eletricidade, não tinham dado resultado; Wolfert tinha morrido no incêndio do seu balão; quanto ao balão rígido de Schwartz, perdera-se numa explosão.

Apesar disso, Santos Dumont iniciou as experiências que o levaram, afinal, ao triunfo do jardim zoológico, em 1898. Animado por esse êxito, construiu mais quatro aparelhos, ao custo de trinta mil dólares cada um. E então se julgou em condições de levantar o cobiçado prêmio Deutsch, de 125 mil francos (equivalentes, na época, a 25 mil dólares), dado a quem voasse à volta da Torre Eiffel e voltasse, em meia hora, ao ponto de partida.

No dia 8 de agosto de 1901, ele saiu daquele ponto, no seu dirigível, e chegou à torre em nove minutos. E o prêmio já lhe parecia ganho, quando o aeronauta sentiu, de repente, uma violenta sacudidela nas cordas de que estava suspensa a barquinha de vime. As cordas da frente tinham-se afrouxado e se enroscaram nas pás da hélice. Mais uns segundos, e Santos Dumont precipitar-se-ia no solo. Mas, rápido como um relâmpago, ele desligou o motor, parando assim a hélice; e o aparelho, meio inutilizado, ficou vogando à mercê do vento, vindo afinal a cair com força sobre o telhado de um prédio. Houve uma grande explosão, e todo mundo perdeu de vista, tanto o dirigível (o *Santos Dumont n.º 5*) como o aeronauta que o tripulava.

Os bombeiros de Paris correram em seu socorro. Encontraram-no agarrado à borda de uma pequena janela, a trinta metros do chão, e já disposto a dirigir o salvamento do que restava do balão. A quilha do dirigível, muito comprida, tinha caído em diagonal, sobre os telhados de dois edifícios, e não se quebrara, salvando assim a vida do aeronauta.

Naquela mesma noite, o intrépido inventor deu ordens para a construção do *Santos Dumont n.º 6* e, ao cabo de um mês, se elevou de novo no ar, em direção à Torre Eiffel. Uma multidão imensa assistia à tentativa. Como da primeira vez, o balão seguiu docilmente o percurso traçado. Ao dar a volta à torre, o motor, muito rudimentar, esteve a ponto de parar. Santos Dumont largou o comando do aparelho, ajustou as velas do motor, e concluiu, em triunfo, o seu vôo, alcançando o prêmio, que dividiu com os auxiliares e os pobres de Paris.

Enquanto o seu triunfo era ainda notícia recente, o aeronauta construiu em Neuilly, subúrbio de Paris, um hangar pintado de faixas brancas e vermelhas. Nesse galpão, ele chegou a abrigar três balões mais — frota aérea respeitável para um piloto particular, mesmo pelos padrões de hoje.

Para provar que a navegação aérea estava destinada a se popularizar, Santos Dumont mantinha a atenção pública constantemente fixada na aeronáutica, por processos dignos de Barnum: costumava ir de balão pela avenida dos

Campos Elíseos, descendo quase de frente à porta do seu café preferido.

Se estava trabalhando em Neuilly, voltava de balão, para almoçar no seu apartamento dos Campos Elíseos, onde um empregado o esperava para segurar a corda de guia. Quem estava em Paris, via, em noites tranqüilas, as lâmpadas daquele veículo aéreo cintilando no céu. No Dia da Bastilha, enquanto o Presidente da República passava em revista as tropas, Santos Dumont, no ar, dava salvas de festim, diante dos olhares invejosos dos soldados.

Um dia, no regresso das corridas de cavalos de Auteuil, o motor do balão pegou fogo. Deixando a aeronave dirigir-se por si mesma, Santos Dumont trepou no motor e, com o chapéu, apagou as chamas. Os seus desastres e a maneira como deles escapava, por um triz, ainda o fizeram mais famoso.

Certa vez, durante um jogo de pólo entre ingleses e americanos, ele fez uma moça subir sozinha no balão. «Conduza o balão para o campo de pólo», disse-lhe, «que eu a vou esperar lá, de bicicleta. Se tiver medo, puxe esta corda. Mesmo que perca os sentidos, acabará chegando ao solo, com alguma violência mas sem risco devida.»

A moça não era das que desmaiam. Senhora de si, ergueu-se nos ares. Quando o dirigível se aproximou do campo, os cavalos começaram a empinar-se, e a ficar irrequietos. «É Santos Dumont que chega», disse alguém. Um clamor, porém, subiu das arquibancadas. Não era

Santos Dumont, mas a formosa senhorita Aida de Acosta, que trazia um largo chapéu preso por uma *écharpe* de tule. Descendo com toda a segurança, ela ficou para ver o jogo, e depois voltou no balão para Neuilly, à vista dos parisienses boquiabertos. A senhora Acosta foi, até hoje, a única mulher que andou sozinha num dirigível.

Não faltaram censuras a Santos Dumont, por ter deixado a moça expor-se a tais riscos. «Mas não há perigo nenhum», contestava ele. «Voar é uma coisa tão simples que qualquer menina de escola pode facilmente aprender.»

Alberto Santos Dumont estava meio século adiante do seu tempo. Previu um mundo novo, unido por carreiras aéreas. Previu mesmo a possibilidade e vantagens da guerra aérea. É de seu livro autobiográfico o seguinte texto, de luminosa argúcia, em que estão definidos alguns dos pontos básicos da moderna estratégia da guerra aérea:

«Uma vantagem incomparável da aviação é tornar possível ao aviador avistar corpos movendo-se abaixo da superfície das águas. Nenhum submarino escapará à sua visão, ao passo que é invisível do convés dos navios. E enquanto o submarino é totalmente impotente contra ele, ao contrário, o avião, tendo o dobro da sua velocidade, pode fazer serviço de patrulha contra submarinos, e assinalar a posição destes aos navios que eles perseguem ou visam. Além disso, o avião pode ainda destruir o submarino, atirando-lhe bombas de dinamite, capazes de penetrar a grandes profundidades, coisa impossível à artilharia dos navios.»

No entanto, ele tinha tendência para admitir que a verdadeira função dos veículos aéreos consistiria no transporte rápido de passageiros, correspondência e carga. Tentou levar o mundo a partilhar das suas idéias, mas os homens mais eminentes não as aceitavam, e a imprensa, noticiando os seus desastres, passara a apelidá-lo «Santos Desmonta». Em 1902, entretanto, o príncipe de Mônaco ofereceu-se para construir um hangar, se Santos Dumont quisesse levar os seus dirigíveis para Monte Carlo, durante o inverno. Santos Dumont aceitou. O jovem brasileiro, com o seu ar afável e negligente, era visto em jantares, com o príncipe de Mônaco, e em ceias com os grandes banqueiros. Quando passava nos ares, a sensação geral que causava se renovava sempre. No mar, as embarcações faziam cortejos em sua honra. Célebres corredores de automóvel aceleravam os seus carros, na estrada do litoral, chegando a ultrapassar sessenta quilômetros por hora, para acompanhar o vôo do aeronauta.

Os dirigíveis estavam longe de ser perfeitos, bastando dizer que só podiam voar com tempo calmo. Deles, porém, para a máquina mais pesada que o ar, ia um só passo. Depois de muitas experiências com aparelhos que eram metade avião e metade balão, Santos Dumont galgou a novos êxitos.

Em 1906, deu ao mundo a primeira demonstração pública de vôo num aparelho «mais pesado que o ar». (Os irmãos Wright só vieram

a voar publicamente em 1908.) Criou depois os primeiros monoplanos bem sucedidos, construídos de bambu e seda japonesa, que não pesavam, incluindo motor e aviador, mais que 110 quilos! Batizou-os o inventor com o nome de *Libélulas*. Em 1909, resvalando pelas cercas e pelas copas das árvores, na sua segunda *Libélula*, bateu um novo recorde, ao alcançar 95 quilômetros por hora num percurso de oito quilômetros.

Foi o seu último triunfo. Já em 1909, a aviação começava a escapar das mãos dos inventores para as dos engenheiros e mecânicos. Nos hangares, Santos Dumont encontrava homens mal educados, que só falavam a gíria das ruas. Os homens da aviação só pensavam em corridas e pequenos concursos, para ganhar prêmios. Para um homem com a educação requintada e os ideais de Santos Dumont, isso era intolerável, e, por esse motivo, se retirou.

Como Nobel, Santos Dumont acreditava que suas invenções haviam de tornar tão terrível a guerra, que os homens não pensariam mais nela. Esta convicção sofreu um rude golpe ao declarar-se a Primeira Guerra Mundial. O aeronauta isolou-se na sua casa dos arredores de Paris, onde sofreu acessos de neurastenia, atribuindo-se até a responsabilidade pela guerra.

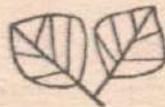
Nos anos que se seguiram ao armistício, cada desastre de aviação avivava a sua crença de que a dádiva que legara ao mundo era,

na realidade, uma invenção infernal. Quando Santos Dumont voltava para o Brasil, em 1928, um avião da Condor, que tinha ido ao encontro do navio em que ele viajava, caiu ao mar, morrendo os seus tripulantes. Santos Dumont assistiu aos funerais, e depois encerrou-se por vários dias num quarto de hotel. Quando se deu o desastre do dirigível R. 101, tentou suicidar-se. Desde então, os parentes e amigos passaram a exercer estreita vigilância à volta dele, com receio de que o inventor pusesse termo à vida.

Durante a revolução paulista de 1932, Santos Dumont via passar pelos céus de sua terra-natal, usada como poderoso instrumento de des-

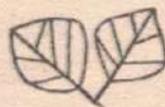
truição, a máquina cuja concepção datava do dia em que, no seu dirigível, ele dera volta à Torre Eiffel. Um dos sobrinhos, que sempre o acompanhava, deixou-o um dia sozinho por alguns momentos. Ao voltar, já não o encontrou com vida.

Não há quem não sinta a influência de Santos Dumont. Da exibição inteligente que ele fez de suas invenções, nasceu o interesse que todo mundo tem hoje pela aviação. Os gigantescos aviões de passageiros e de transporte de carga — laços aéreos que unirão os povos, mais do que quaisquer outros — têm dois antepassados comuns no *Santos Dumont n.º 1* e na *Libélula*.



AS AUTORIDADES da pesca no estado de Washington, nos Estados Unidos, estão apondo etiquetas aos salmões vivos, para se conhecer melhor os hábitos migratórios desse peixe, e pagam três dólares por cada etiqueta devolvida com informações sobre onde ela foi encontrada. Alan Yanofsky, de Nova York, devolveu uma etiqueta com a seguinte nota: «Segue anexa a etiqueta que encontrei num salmão. Descobri-a quando dei a primeira mordida num sanduíche de salmão em lata. Mandem meus três dólares.»

— S. I.



QUANDO uma esposa americana diz: «Poderia me buscar um lenço no andar de cima?», seu marido vai buscá-lo para ela.

Quando uma esposa chinesa faz o mesmo pedido, o marido dirá ao filho: «Vá lá em cima, e traga um lenço à sua mãe.»

Quando uma esposa inglesa pede, o marido dirá: «O que há, quebrou alguma perna?»

Quando uma esposa russa pede, o marido faz-lhe a vontade, e depois diz: «Camarada, deixei cair o meu lápis quando estava lá em cima. Poderia ir buscá-lo para mim?»

— C. N. T. T.