

ALBERTO SANTOS DUMONT

100 ANOS DO VOO DO 14 BIS - 1906 À 2006



Sob a motivação da comemoração do **Centenário do Voo Pioneiro do Pai da Aviação**, a intenção é registrar nestas páginas um pouco da história de **Alberto Santos Dumont**, pelo mérito do inventor, que destacou o Brasil em todos os continentes, pelos vínculos criados em Sorocaba, que visitava frequentemente para descansar na Fazenda Santa Maria, de propriedade do engenheiro Ramos de Azevedo, e ainda por ter registrado seu testamento em tabelião de nossa cidade.

Foi gratificante pesquisar a vida desse homem, e descobrir particularidades até então despercebidas, de sua vida e atos no Brasil, França, Inglaterra, Estados Unidos e outros países, acontecidas antes e depois do famoso voo com o 14-Bis, bem como suas aventuras em grande série de balões e dirigíveis que construiu e voou, um deles contornando a Torre Eiffel e arrebatando cobiçado prêmio oferecido ao pioneiro nessa façanha. Os relatos encontrados envolvem, cativam e surpreendem.

Os que sabem superficialmente sobre o Pai da Aviação, pelo voo do 14-Bis e do dirigível em torno da Torre Eiffel, serão surpreendidos ao conhecer um Santos Dumont de enorme experiência em voos anteriores, conduzindo balões e dirigíveis, enfrentando mau tempo e falhas, sofrendo acidentes, diversos, aventurando-se em arriscadas experiências e esbarrando em dificuldades sob as quais muitos teriam desistido de seus planos.

Não menos cativante foram a sua forma de vida, suas ideias, sonhos e previsões, preferências e reservas, costumes e superstições. Embora geralmente preferindo vida social discreta e isolada, Santos Dumont cultivava amizades importantes, com pessoas e famílias de grande destaque na época, conhecendo de forma próxima muitos personagens famosos, a exemplo de, entre outros, Louis Cartier, o joalheiro, a princesa Isabel, filha de D. Pedro II, Gustave Eiffel, o arquiteto da torre Eiffel, a Família Rothschilds, Júlio Verne, o escritor, a imperatriz Eugênia, viúva de Napoleão III, reis, rainhas, duques e duquesas, e muitas outras personalidades. Gostando da fama que suas aventuras traziam, e não fazia segredo disso, conseguiu também "inimigos", na maioria originados da inveja por suas realizações e sucessos, e pelo ciúme nacionalista de poucos franceses, americanos e ingleses, que não aceitavam a ideia de um "estrangeiro" receber tanta atenção e honrarias.

Não há dúvida, é importante conhecer a figura humana de Santos Dumont, tanto quanto o inventor e o aventureiro. Nas páginas desta seção, à ele dedicada, estão disponíveis resumos da complexa e atraente história desse brasileiro ímpar, e de sua intensa e ousada vida, com muitas imagens ilustrativas.

Duas fontes foram de especial importância na construção das páginas dedicadas ao inventor:

- a. o livro "Asas da Loucura", de Paul Hoffman, Editora Objetiva, sobre o qual fazemos referência em página à ele dedicada, com link específico; e,
- b. as informações e materiais cedidos pelo pesquisador e historiador Emanuel Rodrigues, que se especializou na história e vida de Santos Dumont, principalmente nos documentos e dados sobre os vínculos com Sorocaba.

A História Cronológica

1873 - Durante o reinado de D. Pedro II, na fazenda Cabangu, município de Palmira, Minas Gerais, hoje chamada de Santos Dumont, no dia 20 de julho nasce Alberto Santos Dumont, o sexto de oito filhos do casal.

Engenheiro e de boas posses, quando Santos Dumont tinha 6 anos o pai leva a família para residir na sua fazenda de café, no Estado de São Paulo. Uma das maiores fazendas do Brasil, a enorme área exigiu a construção de vias férreas para percorrê-la, possuindo sete locomotivas e muitos veículos motorizados para o transporte da produção.

Essas máquinas e locomotivas atraíram o garoto, que aos sete anos já dirigia as “locomóveis”, máquinas a vapor sobre rodas, usadas na coleta dos grãos de café. Aos doze anos conduzia as enormes locomotivas Baldwin. Ainda garoto, dominava a mecânica das locomotivas e das máquinas da fazenda, conhecendo detalhadamente cada etapa da sua produção de café e administração, tornando-se um especialista em todo o processo da produção. Consertava e aperfeiçoava as máquinas usadas. Esse trabalho com máquinas e motores rotativos mostrou-se importante, e o ajudou muito nos projetos e construções dos motores das “máquinas voadoras”, quando adulto.

Solitário e sonhador desde pequeno, preferia a companhia das máquinas. Era o “faz-tudo” da casa. Além dos veículos motorizados consertava a máquina de costura da mãe e os brinquedos e bicicletas dos irmãos. Estudioso, além do português dominava o francês e o inglês, e lia todos os livros do pai, engenheiro, principalmente os técnicos, tendo especial preferência pelos de ficção científica. Adorava um dos livros de Júlio Verne, que mostrava um céu povoado de máquinas voadoras.

Aos dez anos tinha lido várias vezes todos os livros da biblioteca do pai. Neles, aprendeu que, em 1873, ano em que nasceu, os irmãos Montgolfier já trabalhavam com os balões, que ascendiam com ar aquecido, e estudava tudo que podia sobre o assunto, mas nunca havia visto um balão real. Influenciado pela leitura de Júlio Verne, acreditava que as pessoas já usavam balões e dirigíveis para seu transporte. Nessa época abismava e divertia a sua família e seus amigos, ao afirmar com convicção que “o homem voa”. Quanto mais “troçavam” dele, maior ficava a sua certeza na crença.

1888 - Em São Paulo, durante a realização de uma feira, o jovem Santos Dumont, então com 15 anos, finalmente viu um voo tripulado, quando um aeronauta ascendeu em um balão esférico e desceu de paraquedas. A sua imaginação inflamou-se!

1891 - Doente, o pai vende a fazenda e viaja com a família à Paris, procurando tratamento, quando Santos Dumont, então com 18 anos, apaixonou-se pela cidade, principalmente pelas atividades que lá aconteciam, com voos em balões. A Torre Eiffel tinha sido inaugurada há dois anos. Maravilhou-se também com os veículos que cruzavam as ruas, as bicicletas, também novidade na época, e os primeiros carros a motor, que viriam se tornar em uma das suas manias, colecionando muitos deles. Decepcionou-se, entretanto, por não encontrar o céu de Paris congestionado por “máquinas voadoras”, como previa Júlio Verne. Aconteciam na época apenas isolados voos de balões esféricos.

Para conseguir voar nos balões, como passageiro, envolveu-se com os seus construtores e começou acalentar a ideia de projetar e construir o seu próprio balão.

1897 - Faz a sua primeira ascensão em um balão, com os engenheiros Lachambre e Machuron, marcando profundamente a sua paixão pelo voo. Passou a fazer voos regulares com os engenheiros, que se tornaram os construtores dos seus primeiros balões.

1898 - No mês de março, após muitas ascensões, finalmente convenceu os engenheiros e fez o seu primeiro voo solo. Em seguida iniciou a construção de seu primeiro balão, batizado como Brasil.

1898 - No dia 4 de julho desse ano ascendeu com o seu balão Brasil. Foi um voo tranquilo, que o animou definitivamente.

PLANOS E PROJETOS: começa então a cultivar a ideia de construir um balão cilíndrico e lhe adaptar um motor, para “enfrentar” o vento e manter a dirigibilidade. Nessa época já possuía seis automóveis com motor a petróleo, e um com motor elétrico, mas nenhum desses motores lhe inspirava confiança, ao ponto de tentar adaptá-los para uso nos balões. “Falhavam muito e eram pesados demais”. Certo dia, passeando por Paris com seu triciclo motorizado, imaginou que

aquele pequeno motor a petróleo, então com 1,75 HP, melhorado poderia ser o ideal para as suas pretensões. Em pouco tempo projetou e construiu um motor similar, mas com 3,5 HP e pesando apenas 30 quilos.

Em seguida projetou e construiu uma nova aeronave com formato de charuto, e adaptou o novo motor, batizando o dirigível de “Santos Dumont Nº 1”, o primeiro de uma série de dirigíveis que construiria.

1898 - No dia 18 de setembro, três meses após sua ascensão no Brasil, Santos Dumont testou o seu dirigível Nº 1. Nessa época já havia feito mais de 100 voos sobre Paris, em balões esféricos. Tinha então a reputação de balonista corajoso e inventivo, mas a sua nova aeronave assustava a população, que temia por sua vida. No dia do teste inicial, seus amigos e alguns engenheiros da época acabaram por convencê-lo à mudar seus planos para a ascensão pioneira, em relação à direção do vento e obstáculos do local, optando por algo que “seria mais seguro”, na visão deles. Acabou por ceder e arrependeu-se! A experiência mostrou que o seu plano inicial era o correto. Com a proposta acatada, a impulsão obtida pelo seu motor e a direção e força do vento aceleraram o Nº 1 de forma acentuada, atravessando o campo em segundos e levando-o contra as árvores. O balão caiu, mas: “...a experiência ensinou a não alterar meus planos, em função de opiniões de terceiros...”, afirmou depois.

Dois dias depois, com a aeronave já consertada, ascendeu suavemente em seu primeiro voo dirigível, desta vez com sucesso superior ao esperado, surpreendendo-o pelos ótimos resultados. Estava iniciada a fase em que construiu diversos balões dirigíveis.

COSTUME - REFEIÇÕES: entre os muitos e peculiares costumes, este adquirido ainda quando voava como tripulante nos balões dos engenheiros Lachambre e Machuron, Santos Dumont cultivava o hábito de levar em quase todas as suas ascensões uma farta refeição, somente reduzida nas ocasiões em que o peso lhe era determinante para o resultado esperado. Levava diversos de seus pratos preferidos e nunca excluía bons vinhos e cervejas, que saboreava com enorme prazer durante os momentos tranquilos dos voos.

1899 - 11 de maio - Voou com o dirigível Nº 2.

1899 - 13 de novembro - Voou com o Nº 3.

1900 - Em agosto voou diversas vezes com o Nº 4, inovando radicalmente: eliminou a cesta de vime e adaptou um acento, no estilo do selim de bicicleta. “A cesta era muita pesada e um luxo desnecessário”, argumentava. Mais uma vez temeram por sua ousadia, achando que cairia daquele frágil artefato.

1901 - No dia 1 de agosto recebeu da princesa Isabel, como presente pelos seus méritos, uma medalha de São Benedito, por ela especialmente encomendada à Cartier, com uma carta de recomendações.

1901 - Dia 08 de agosto: mais uma vez tenta contornar a Torre Eiffel, agora com o seu dirigível Nº 5. Entretanto, sob tempo desfavorável e com uma imprevista perda de hidrogênio do balão, caiu sobre o prédio do Hotel Trocadero, em acidente quase fatal. Imediatamente iniciou a construção do Nº 6.

1901 - 19 de setembro: voando em teste no Nº 6, mais uma vez a fatalidade originou um acidente, danificando sua aeronave. Em poucos dias recuperou-a e voltou à voar.

1901 - 19 de outubro: apesar de contratempos que retardaram seu voo, com o seu dirigível Nº 6 finalmente contornou a Torre Eiffel e retornou à sua base dentro do tempo estabelecido, ganhando o prêmio Deutsch, prometido para o primeiro que realizasse essa façanha.

1902 - 13 de fevereiro - Aconteceu um mergulho inesperado no Mediterrâneo, seu primeiro acidente no mar, com o Nº 6 em voo de demonstração. Ainda ascendendo sobre o mar, um forte vento golpeou seu balão, originando vazamento de gás. Perdendo altura caiu nas águas do Mediterrâneo. Percebeu então que estava errado na avaliação de que um pouso forçado na água seria menos traumático que sobre a terra.

REALIZANDO UM SONHO: ao mesmo tempo que recuperava o Nº 6, iniciou a construção do Nº 7, este com potência triplicada, adaptando um motor de 45 HP, ao mesmo tempo em que projetava o Nº 9, “a máquina dos seus sonhos”, como afirmava, que daria ao homem o transporte aéreo ágil, com a mesma facilidade que um carro. Batizou-o como

Baladeuse. Era o menor dos dirigíveis até então construído. Com 230 metros cúbicos de gás, era três vezes menor que o Nº 6. Seu motor, muito leve, pesava 12 quilos e tinha 3 HP.

CRENDICES: supersticioso, acreditava que o número 8 não lhe era favorável na sorte. Por essa razão não existiu o dirigível Nº 8.

1902 - Ainda nesse ano voou e usou o Nº 9, Baladeuse, como se fosse um “carro aéreo”, conforme o imaginava nos projetos. Descia em locais públicos, como restaurantes, lojas e lanchonetes, visitava amigos e ia com frequência ao clube, onde deixava com os porteiros as “rédeas” do seu “corcel alado”. Voava sobre as casas de Paris, quase resvalando sobre seus telhados. Existem muitos relatos sobre essas ocasiões, como o documentado por André Fagel: “Acabara de sentar no terraço de um café e estava tomando uma laranja gelada. De repente, surpreendi-me ao ver uma aeronave descendo diante de mim. A aeronave estava na altura dos meus joelhos e o Sr. Santos Dumont saiu dela”.

1903 - No dia 23 de junho, apesar das dificuldades apresentadas pelos inúmeros obstáculos existentes, finalmente Santos Dumont realiza um caprichoso desejo, e pouso o Baladeuse em frente à sua própria casa. Em 26 de junho desceu numa feira infantil, em Bois.

1903 - Ineditismos

Criança: na feira infantil muitas crianças queriam voar com Santos Dumont, mas os pais não o permitiam. No entanto, Clarson Potter, um menino de sete anos, insistiu tanto que acabou convencendo seus pais. Foi ele a primeira criança a fazer um voo tripulado, embora curto e a baixa altura.

MULHER: uma jovem e linda cubana, Aida Costa, com 19 anos e de proeminente família residente em Nova York, havia terminado os estudos e estava em Paris com amigos, a passeio. Afirmou que queria fazer um voo, mas não como tripulante, e sim sozinha, no comando. Impressionando Santos Dumont pela sua determinação, o convenceu. Em algumas lições, uma delas durante um dos seus jantares “aéreos”, considerou-a apta à ascender na próxima vez que o tempo estivesse calmo. Alguns dias depois ela sobrevoou Paris, com Santos Dumont acompanhando sua trajetória em terra, em sua bicicleta. Foi a primeira mulher a pilotar uma máquina voadora. Após o pouso, e já fora da cesta de vime, ouviu o entusiasmado Santos Dumont declarar que ela era “la première aero-chauffeuse du monde”. Ainda insatisfeita, ela retornou à cesta e “exigiu”; queria retornar para Neuilly Saint-James, de onde havia saído. Ascendeu novamente e retornou com sucesso. O triunfante voo, de ida e volta, levava uma hora e meia.

O RELÓGIO DE PULSO: com as mãos sempre ocupadas com as inúmeras cordas e controles do dirigível, Santos Dumont sempre teve problemas e dificuldades para retirar o relógio do bolso e conferir as horas e tempos de voo. Um dia, entre 1903 e 1904, solicitou ao seu amigo Louis Cartier que desenhasse um relógio adequado à aeronáutica. Com sua orientação, Cartier construiu um relógio com mostrador quadrado e pulseiras de couro, que lhe foi adaptado ao pulso. Daí a afirmação de que Santos Dumont criou o primeiro relógio de pulso do mundo. Entretanto, alguns historiadores afirmam que tal uso data do ano de 1500, quando a rainha Elizabeth I já usava um dessa forma, que tornou-se peça rara nos anos seguintes, e por isso pouco conhecido. Também há relatos de uso semelhante por militares, durante as batalhas. Mas, sem dúvida, Santos Dumont foi o responsável pela sua intensa divulgação, transformando o fato em moda, na época, quando os homens elegantes imediatamente passaram a ostentá-lo.

1904 - Em novo projeto, Santos Dumont pretendia, com o Nº 10, carregar 10 pessoas, entretanto, essa aeronave nunca ascendeu com mais de uma. Depois, o Nº 11 foi construído como um monoplano não tripulado, com flutuadores, porém tinha pouca estabilidade. Ao rebocá-lo com uma lancha, quase não ergueu-se da água. Desenhos dessa época mostram que Santos Dumont esperava transformá-lo num aeroplano com propulsores duplos, mas desistiu do projeto em função da pouca estabilidade.

Tampouco foi bem sucedido com o projeto do Nº 12, um helicóptero de dois propulsores. A tarefa de projetar um motor adequado para esse equipamento, ao mesmo tempo mais leve e mais potente, estava muito aquém dos conhecimentos de engenharia da época.

Retornou então às aeronaves, desenhando o Nº 13, descrito por ele como “um grande iate aéreo”, combinando o uso do hidrogênio com o de ar quente. Acabou desistindo do projeto, em razão da perigosa combinação, que poderia facilmente transformar a aeronave numa bola de fogo.

1905 - Em agosto terminou uma nova e grande aeronave, a Nº 14, e a testou fora de Paris, sobrevoando a praia, evoluindo a favor e contra o vento, com controle igual ao das suas aeronaves pequenas. O tamanho avantajado fez com que imaginassem o Nº 14 como um rebocador aéreo, e não como uma aeronave desportiva, e assim foi usado logo em seguida.

1905/1906 - Iniciou a construção de um “estranho” planador, com duas asas constituídas em forma de caixa.

1906 - Em 19 de julho testou o projeto do avião, ligando-o ao grande Nº 14, o rebocador aéreo. O resultado agradou à Santos Dumont, ao observar a estabilidade das células em forma de caixa. Por estar sendo rebocado pelo Nº 14, chamou-o de 14-Bis (“14 anexo”).

1906 - No dia 23 de agosto testou o aeroplano pela primeira vez, sem conectá-lo ao balão. As células que constituíam as asas posicionavam-se na traseira, e o motor na extremidade posterior, o que passava a impressão de que voava para traz. Como lembrava uma ave, com a “cabeça” no formato de caixa, os aeronautas diziam que parecia “um pato”. A imprensa o apelidou de “Ave de Rapina”. O 14-Bis foi o primeiro, e talvez o único, aeroplano em que o piloto tinha que permanecer o tempo todo em pé.

SUCESSO: o teste foi um sucesso, e a manchete do Herald dizia: “Aeroplano levanta voo propelido por um pequeno motor. Santos Dumont realizou um feito inédito na Europa. Às cinco horas, Santos Dumont ligou o motor de 24 HP, e o aparelho de dez metros de comprimento e doze de envergadura percorreu o solo a uma velocidade de 19 quilômetros por hora. Todas as pessoas viram as rodas elevando-se da terra e o aeroplano voar a uma altura de poucos metros”. Essa realização deixou Santos Dumont satisfeito, mas já planejava equipar a aeronave com um motor de 50 HP, para ampliar a sua potência de ascensão. Nos dias seguintes, até setembro, vários testes foram feitos, com ou sem sucesso, mas não restou dúvidas que o 14-Bis havia voado, embora por reduzida distância.

No dia 23 de outubro de 1906 novamente testou o aparelho. Noticiou o Herald: “O aeroplano correu sobre o solo e levantou voo sem problemas a uma altura de três metros. A multidão presente vibrou com entusiasmo. Todos viram a Ave de Rapina voar por uns 15 metros, mais que a metade da extensão de um campo de futebol, antes de começar a retornar, fazendo uma ‘curva graciosa’. Os espectadores esperavam vê-lo completar o círculo, mas o motor parou e a aeroplano caiu”, Havia voado duas vezes a distância exigida para fazer jus ao prêmio Archdeacon, oferecido para o pioneiro nessa realização.

Em 12 de novembro sofreu novo acidente, desta vez provocado pelo público assistente, que correu à frente da aeronave quando esta se aproximava para o pouso. Havia voado 220 metros (*) em 21 minutos (*) e 2 segundos, atingindo 5 metros de altura. Foi enorme o sucesso. A multidão carregou Santos Dumont e ele se tornou celebridade no mundo inteiro. “Santos Dumont o conquistador do ar”, exclamavam os jornais.

(*) Embora estranho, essa distância e tempo assim estão relatados no livro sobre o inventor.

Ele voou o 14-Bis apenas mais uma vez. Conhecia as deficiências do aparelho e preferiu fazer novos desenhos, mas não teve o sucesso esperado. Em um ano após esse voo, inspirados por seu feito, sete aeronautas realizaram voos pela Europa, com aeroplanos de sua própria concepção.

1907 - Em 27 de março, tentando decolar com o Nº 15, ao correr sobre o solo desequilibrou-se e uma das asas tocou o terreno, acidentando-a e deixando-o ferido, embora sem gravidade. Abandonou esse projeto! O Nº 16 também era uma aeronave com asas, mas em junho de 1907 o aparelho também avariou-se, ainda no solo. O Nº 17, biplano no projeto, jamais foi construído. O Nº 18, um hidroplano, flutuou sobre o Sena mas nunca decolou. Refletindo sobre os últimos fracassos, decidiu voltar aos projetos de aeronaves pequenas. Construiu o Nº 19, bastante pequena, mas voltou a se acidentar e abandonou esse projeto.

1909 - O Demoiselle: em março ele mostrou ao público o Nº 20. Com formato gracioso e aparência leve, mostrando a elegância de uma libélula, inspirou o apelido de Demoiselle (“Libélula” ou “Senhorita”). Foi o primeiro avião desportivo do mundo. Durante o verão de 1909 ele voou todos os dias com o Demoiselle.

CÓPIAS DO DEMOISELLE: recusando-se a patentear a aeronave, “era um presente para a humanidade”, dizia, não se incomodava com cópias. Com sua aprovação, Clement-Bayard, fabricante de automóveis de Paris, construiu 300 Demoiselles, instalando um motor de 30 HP, usado nos seus carros, e vendeu-os na Europa por 1.250 dólares. Também abriram uma escola de aviação, chamada Demoiselle, e, às vezes, Santos Dumont era convidado como instrutor. Nos

Estados Unidos, a Hamilton Aero Manufacturing vendeu o Demoiselle sem motor por 250 dólares. Uma companhia de Chicago ofereceu uma versão motorizada por 1.000 dólares. Em junho e julho de 1911 a revista “Popular Mechanics” publicou os projetos de Santos Dumont, com um conjunto de instruções, e, “...em poucos meses os Demoiselles construídos no país saltavam em todos os lugares...”, escreveu “Underwood”. Tornou-se mais popular entre os estudantes e adolescentes porque, em decorrência do pequeno porte e limitações na capacidade da aeronave, o piloto deveria pesar menos que 60 quilos. Apesar de choques e contusões, nunca alguém machucou-se seriamente num Demoiselle.

CURIOSIDADE: em 1910, ainda com 15 anos, Jean Roche fez um teste com uma versão caseira do Demoiselle. Acidentou-se e o aparelho incendiou. Esse acidente não arrefeceu o entusiasmo do jovem, que, anos mais tarde projetou o primeiro “Aeronca”, também conhecido como “Flyng Bathub”, vendido por preço acessível durante a depressão de 1929.

1910 - Em 4 de janeiro Santos Dumont sofreu um acidente sério com o Demoiselle. Os detalhes não são claros e ele não escreveu sobre o assunto, mas essa foi a última vez que pilotou um avião. Nessa época, já chamando pouco a atenção da imprensa e com reduzidos admiradores, esse seu último voo funcionou como um “anticlímax”, afirmam. Ele não escondia que gostava da popularidade, e de ser o centro das atenções do público e da imprensa. Com a redução dessas atenções foi perdendo o estímulo pelos voos.

Na primavera do mesmo ano ficou gravemente doente. Aos 36 anos descobriu sofrer de esclerose múltipla. Alguns médicos questionaram o diagnóstico, atribuindo os sintomas à esgotamento físico e problemas psíquicos.

1911 - No início do ano partiu de Paris para Bénerville, perto de Deauville, onde, ainda impossibilitado de pilotar um avião, instalou no telhado da pequena casa um telescópio Zeiss, alemão. Permaneceu isolado, protegido dos movimentos da Primeira Guerra Mundial, época em que os franceses suspeitavam de todos os estrangeiros.

DECEPÇÃO E DESGOSTO: permaneceu nessa casa até o dia 3 de agosto, de 1913, divertindo-se com seu telescópio, quando a Alemanha declarou guerra à França. Por “denúncia” de vizinhos, a polícia militar francesa o visitou e revistou a casa, sob a suspeita de ser um espião que observava o mar com um telescópio alemão e “... transmitia sinais à submarinos”. Embora os policiais tenham se desculpado pela busca inútil, no momento em que saíram ele queimou todos os documentos aeronáuticos que ali estavam, desenhos, projetos e cartas de congratulações que havia recebido. Perderam-se muitos documentos importantes.

1913 - No dia 19 de outubro saiu de seu autoexílio, para inaugurar um monumento construído em Saint-Cloud em homenagem aos seus triunfos aeronáuticos. Uma estátua de Ícaro apoiada sobre uma coluna de granito, com uma placa comemorativa dedicada ao 14-Bis e ao Nº 6, com o qual ele ganhara o Prêmio Deutsch voando em torno da Torre Eiffel.

SOROCABA (*) - Fato geralmente ignorado pelos historiadores que abordam a vida de Santos Dumont, é a ligação que teve com a cidade de Sorocaba, SP, para onde viajava com alguma frequência quando permanecia no Brasil, para descansar na Fazenda de Santa Maria, de propriedade do engenheiro Ramos de Azevedo, seu amigo. Outro fato importante é que Sorocaba foi a escolhida para uma visita e acontecimento especial, no feriado do dia 7 de setembro de 1931, quando, com a ajuda de seu primo Henrique Villares e na presença do tabelião Renato Mascarenhas e testemunhas, o Pai da Aviação declarou e registrou a sua vontade em relação ao seu testamento. Tais detalhes foram comprovados pelo pesquisador e historiador Emmanoel Rodrigues, citado ao final desta página.

ACONTECIMENTOS MARCANTES: em 25 de julho de 1909 Louis Blériot havia atravessado o Canal da Mancha num aparelho mais pesado com o ar, acontecimento que preocupou a Inglaterra, entendendo que a segurança oferecida pela sua potente marinha já não era a mesma. Em agosto do mesmo ano, os aeronautas pioneiros de todo o mundo participaram de um concurso aéreo em Reims, na França. Santos Dumont, na época indignado com as motivações da feira, não havia participado. O vencedor do concurso foi Glenn Curtiss, que estabeleceu um recorde de velocidade de 74 quilômetros por hora, num percurso de 20 quilômetros, sob a assistência de duzentos e cinquenta mil espectadores.

O rápido progresso da aviação e os feitos recentes despertaram ainda mais a atenção dos militares. A imprensa noticiava: “Antes de 1909 apenas dez homens no mundo haviam permanecido no ar por um minuto”, escreveu Crouch. “Oito meses depois, na semana de voo em Reims, 22 aeronautas fizeram 120 decolagens com 23 aeroplanos de dez tipos diferentes. Oitenta e sete desses voos fizeram percurso de no mínimo cinco quilômetros. Sete ultrapassaram a distância de 96 quilômetros. Um piloto percorreu 178 quilômetros. A altura atingida foi de 170 metros. A velocidade chegou a 77 quilômetros por hora. Todos os recordes existentes até então, foram superados”. Nos Estados Unidos o

desenvolvimento da aeronave cresceu acentuadamente, onde em 1910 mais de dez fábricas vendiam aviões e cerca de 50 firmas vendiam motores e peças.

Estavam disponíveis as condições para o uso das aeronaves com finalidades comerciais e militares. Uma das consequências imediatas do rápido crescimento e exploração dos voos, foram as seguidas mortes causadas por acidentes graves, em voos normais, em abusos exagerados e nas acrobacias, que já atraíam público em exposições.

Em 1912 Santos Dumont recebeu a visita de um amigo, que lhe relatou todos esses acontecimentos. Ele ficou horrorizado, contou depois esse amigo. “Fiz círculos e curvas fechadas porque os pássaros também fazem, mas uma ave não faz acrobacias. Não é natural”, afirmou ele. Desaprovava totalmente a utilização e uso que estavam aplicando às aeronaves.

Em 1914, quando a Primeira Guerra irrompeu na Europa, Alemanha, França, Grã-Bretanha, Itália, Rússia e Áustria já possuíam cerca de 700 máquinas voadoras para uso militar. Todos haviam feito experiências com aeronaves em observações militares e em bombardeios aéreos. A observação estratégica imediatamente mostrou-se eficiente. Embora sem grande precisão, os ataques aéreos de aviões e dirigíveis, principalmente os Zepelins alemães, foram largamente usados com bombas, granadas e produtos químicos, com danos significativos sobre as instalações e população civil.

A DEPRESSÃO - Deprimido com o uso militar das aeronaves, Santos Dumont passou a maior parte dos anos da guerra no Brasil. No início de 1920 iniciou intensa pressão à maioria dos governos da Europa e das Américas, propondo a desmilitarização das máquinas voadoras, apelando também para a Liga das Nações Unidas. Foi sempre gentilmente recebido, mas nenhum país desarmou suas aeronaves.

Enfraquecendo e reduzindo a alimentação, passou a apresentar comportamento anormal. Nesse período de 1920, internou-se diversas vezes para tratamentos.

1932 - Com 59 anos, sob recomendação médica procurou um lugar tranquilo para descansar. Foi com um sobrinho para o balneário de Guarujá, São Paulo, quando irrompeu a Revolução Constitucionalista, que opôs rebeldes pró-democráticos do Estado de São Paulo contra a crescente ditadura de Getúlio Vargas. Em 23 de julho de 1932, quando estava no saguão do hotel, percebeu um avião bombardeando um alvo próximo. Fingindo indiferença, mandou o sobrinho levar um recado para alguém e foi para o elevador, tendo comentado com o ascensorista: “Eu nunca pensei que minha invenção fosse causar tanto derramamento de sangue entre irmãos! O que eu fiz?”.

A MORTE: retirou-se para o quarto, onde depois o seu sobrinho o encontrou morto, vestindo um dos ternos que usava em seus voos em Paris, e pendurado pelo pescoço com duas das gravatas vermelhas que ostentava naquela época. Havia se suicidado!

O CORAÇÃO: a polícia local isolou a área e exigiu, talvez sob ordens superiores, que o médico atestasse o óbito como morte por “parada cardíaca”. O Dr. Walther Haberfeld, encarregado de o embalsamar, para que, ao terminar a guerra este pudesse ser levado para o Rio de Janeiro, não confiava que o governo Vargas tomasse o devido cuidado com o corpo. Em razão disso, em segredo, removeu-lhe o coração, depositou-o em formol e o levou para casa. Doze anos depois, não conseguindo entregar aos seus familiares, doou ao governo com a condição de que fosse colocado em lugar público, onde qualquer pessoa pudesse visitá-lo sem nada pagar. A exigência do médico foi atendida. Hoje o coração de Santos Dumont está sob a custódia de um museu aeronáutico, na Academia da Força Aérea no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, onde também estão expostos uma réplica do 14-Bis, em tamanho real, e muitos objetos de uso pessoal de Santos Dumont.

Este resumo teve como base principal o livro “Asas da Loucura”, de Paul Hoffman, Editora Objetiva, sobre o qual fazemos referência em página à ele dedicada: LIVRO: “ASAS DA LOUCURA”.

Outra fonte foi o material cedido pelo pesquisador e historiador Emanuel Rodrigues, especializado na vida e história de Santos Dumont, que foi muito importante para a construção das páginas dedicadas ao inventor, principalmente em relação aos vínculos com Sorocaba.

Paulo Dirceu Dias

paulodias@pdias.com.br

Sorocaba - SP