

# SELEÇÕES

TOMO XXXII  
Nº 186

do Reader's Digest

JULHO  
de 1957

*Condensações de artigos de interêsse permanente*

Copyright, 1957, de Selecciones del Reader's Digest, S.A.



## O DESTEMIDO JOVEM DO CHARUTO VOADOR

John Toland

*Nenhuma outra personalidade da  
aeronáutica foi mais espetacular do que  
Alberto Santos-Dumont, o primeiro homem  
a voar em um balão equipado com motor  
e o pioneiro do avião moderno*



UM DIA de 1898 um estranho cortejo atravessava um largo campo do Jardim Zoológico de Paris. Jovens janotas, alguns de boné e calção enxadrezados, outros de cartola e fraque, conduziam seus automóveis em marcha reduzida; êles eram seguidos por um bando de estudantes e empregados de escritório. O público ali reunido se encontrava num estado de grande excitação: havia a possibilidade de que naquele dia, 20 de setembro, o homem dirigisse

um balão no ar pela primeira vez.

O povo aplaudiu ao ver a última maravilha aeronáutica—uma curiosa aeronave amarela de 25 metros de comprimento com um cêsto de vime embaixo que lembrava um charuto mal-acabado. Diversos homens puxavam o dirigível pelo ar, por meio de uma longa corda. Quando a embarcação flutuante chegou junto das altas árvores que margeavam o campo por sotavento, um elegante môço, de pequena estatura, impàvidamente de pé dentro da barquinha de vime,

bradou uma ordem em voz aguda. Os homens que seguravam as cordas obedeceram puxando para baixo até que a cesta tocou o chão.

Alberto Santos-Dumont pulou ágilmente para terra. Êle era o inventor e piloto da aeronave—um jovem e rico brasileiro, impecável em seu terno de listras finas, colarinho alto, chapéu-de-côco e luvas de pelica.

Santos-Dumont enrolou uma correia na roda do motor a gasolina, de dois cilindros, que instalara detrás da cesta, e puxou vivamente. O motor pôs-se a funcionar, detonando estrepitosamente. A multidão recuou assustada. Um môço apontou ansiosamente com a bengala para a chama que se projetava para fora do escapamento e exclamou:

—Vai explodir o hidrogênio do balão!

Santos-Dumont, amável, meneou a cabeça negativamente. Sua teoria era de que o recém-inventado motor a gasolina constituía a única solução para o problema aparentemente impossível da conquista do espaço.

Meia dúzia de aeróstatas profissionais aproximaram-se para aconselhar Santos-Dumont a partir do lado oposto do campo, de onde poderia levantar e flutuar a favor do vento. Mas Santos-Dumont rejeitou o conselho. Deu uma olhadela final ao céu azul-brilhante da tarde, depois subiu para a cesta. O cabo-guia foi afrouxado e o balão oblongo começou a deixar o solo.

O *Santos-Dumont Número 1* subiu

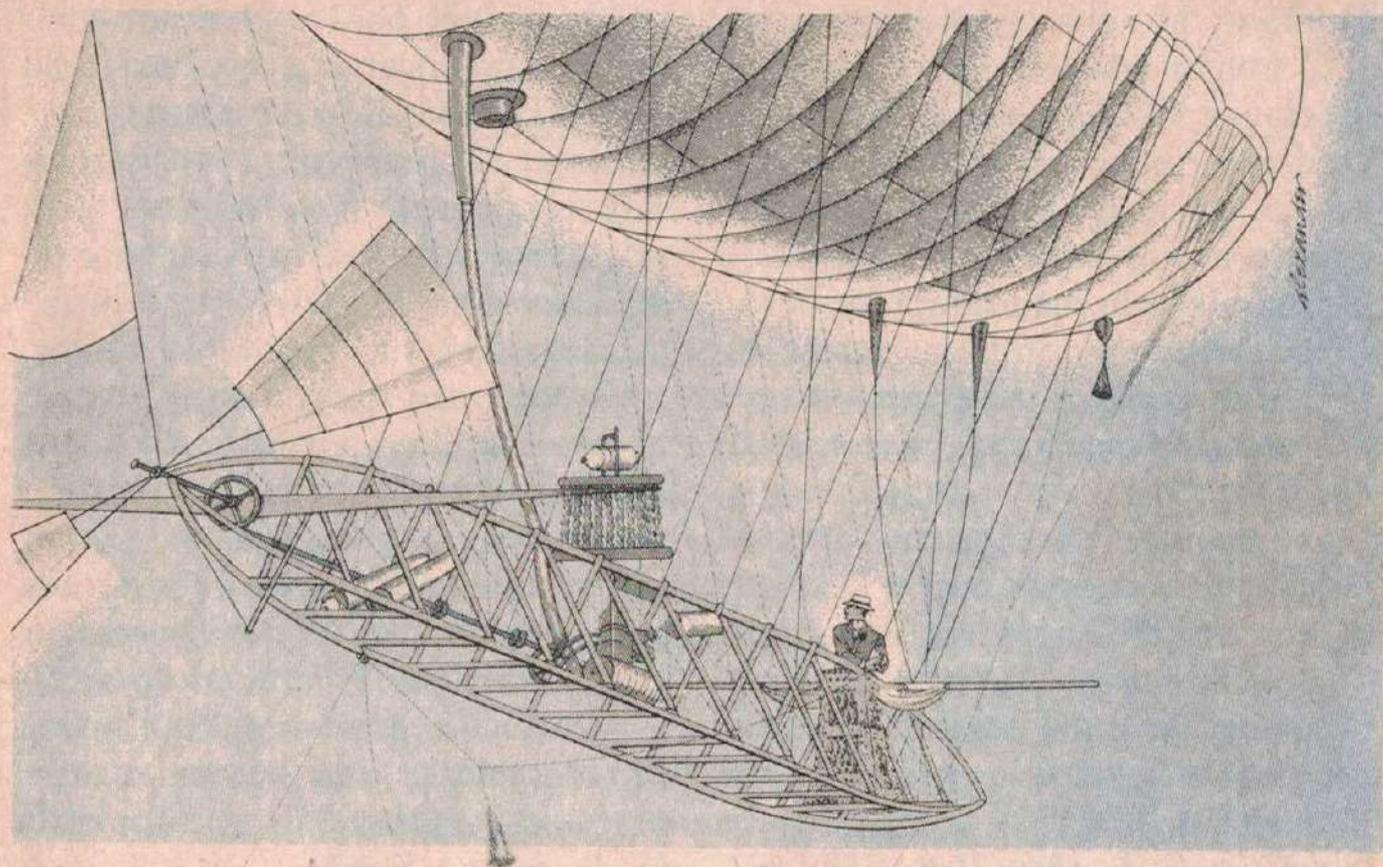
com rapidez, aproando oblìquamente contra o vento. Ouviu-se uma exclamação de espanto dos aeróstatas, que estavam convencidos de que a aeronave seria atirada contra as árvores próximas. O dirigível, entretanto, deslocando-se cèleremente e com facilidade, fêz exatamente o que seu criador predissera: enfrentou o vento e êste agiu nêle como alavanca. A multidão aplaudiu freneticamente. Os balões sempre voavam a favor do vento. Pela primeira vez na história uma aeronave com motor voava contra o vento!

A embarcação virava e manobrava com magnífica elegância. Santos-Dumont, radiante, com a gravata dum vermelho-flamejante esvoaçando atrás do pescoço, executou um “oito” perfeito. Depois, colocou dois sacos de lastro à sua frente e a nave mergulhou; passou os sacos para trás de si e a neve ascendeu. Estava inebriado com o poder do vôo controlado. Viajava em uma nova dimensão.

Dominado pelo esplendor de tudo aquilo, galgou o que parecia uma altura estonteante—400 metros—e sobrevoou Paris até ao Bois de Boulogne.

Já antes do primeiro vôo do *Santos-Dumont Número 1*, o brasileiro havia captado a imaginação de muitos parisienses graças às suas audaciosas proezas. Quando tinha 18 anos, seu pai, rico fazendeiro brasileiro, deralhe um alentado livro de cheques e um conselho invulgar:

—Vá para Paris, a mais perigosa das cidades para um rapaz. Vejamos



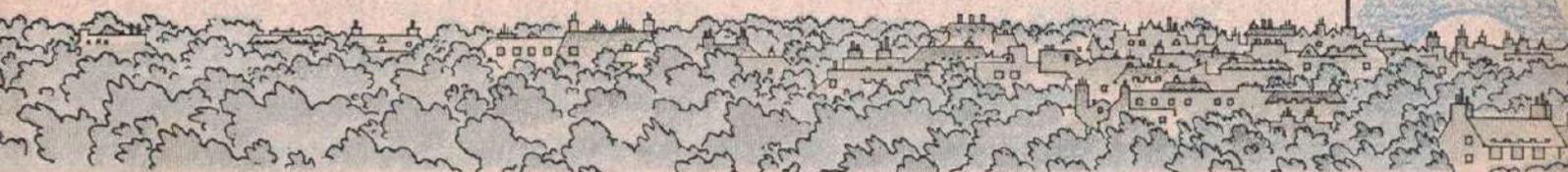
se você consegue fazer-se um homem.

Santos-Dumont embarcou sem perda de tempo; mas, com espanto para seus amigos, entregou-se a um divertimento menos tradicional que o vinho e as mulheres. Tornou-se um apaixonado aeróstata. Dentro em pouco, o minúsculo *Brasil*, um balão que êle mesmo desenhou, era espetáculo familiar nos céus de Paris.

Não obstante, mesmo êsse arriscado esporte era pouco para o seu espírito ardoroso. Seu interêsse voltou-se para os dirigíveis, malgrado todos lhe afirmarem ser impossível construir um que voasse. Quando seus amigos do Aéro-Club, um grupo de fanáticos da aerostação, descobriram que iria

equipar seu balão com o motor a gasolina de sua bicicleta motorizada, declararam peremptoriamente que a vibração despedaçaria a aeronave.

Mas Santos-Dumont acreditava no impossível. Um dia de madrugada, êle e um amigo foram de automóvel para uma parte isolada de Bois de Boulogne, escolheram duas árvores com ramos baixos e ali penduraram com cordas a bicicleta motorizada. O amigo ajudou-o a subir para o selim. Se as "autoridades" do Aéro-Club estivessem certas, a bicicleta motorizada—que corcoveava como um potro bravo—arrojaria Santos-



Dumont ao chão imediatamente.

O jovem brasileiro pôs o motor a funcionar. Com grande satisfação êle verificou que a vibração era menor do que em terra. Foi o seu primeiro triunfo motorizado no ar! Ensinou-lhe a confiar em sua própria intuição. Contra tôdas as profecias fatídicas, construiu o *Santos-Dumont Número 1* e efetuou aquêl solene primeiro vôo.

O jovem inventor gastou os próximos anos construindo e experimentando três outros dirigíveis, cada qual melhor que o anterior. Por êsse tempo já se tinha tornado o ídolo não só da rapaziada (que imitava-lhe os trajes, o bigode e a maneira de falar) como de tôda Paris. Êle era uma figura estranhamente contraditória; embora homem de sociedade, era simples e franco, com a tenacidade de um camponês. Inúmeras vêzes trabalhava a manhã inteira em mangas de camisa com seus mecânicos, para depois ir almoçar em um famoso restaurante com o Príncipe Roland Bonaparte ou o Rei Leopoldo da Bélgica.

Foi mais ou menos por essa época que Henri Deutsch, sócio do Aéro-Club, ofereceu um prêmio de 100.000 francos-ouro ao primeiro homem que conseguisse voar do campo do Aéro-Club, em Saint-Cloud, dar volta à Torre Eiffel e regressar (uma distância de 11 quilômetros) no prazo máximo de 30 minutos.

Quando Deutsch deu a conhecer as condições de seu prêmio, foi criticado por ter estabelecido um objeti-

vo impossível. Santos-Dumont falou pouco, mas encetou a construção do *Santos-Dumont Número 5*, que apresentava diversos aperfeiçoamentos surpreendentes. Fêz, com as próprias mãos, uma quilha triangular de madeira, com 18 metros de comprimento e pesando apenas 40 quilos, em cujo centro colocou um motor de 12 cavalos. Com horror para os seus mecânicos, trocou tôdas as cordas de suspensão por finos fios, reduzindo assim para quase metade a resistência ao ar. No verão de 1901 o novo balão estava concluído e montado o cenário para a primeira tentativa histórica de pilotar uma aeronave num percurso fechado dentro de um limite de tempo fixado.

Às 6h e 20m de 13 de julho abriram-se as grandes portas corrediças do hangar de Saint-Cloud e a aeronave foi puxada para o campo. Santos-Dumont estava sentado na barquinha, em mangas de camisa, com um chapéu de palha petulantemente inclinado para trás na cabeça, tagarelando e rindo como um escolar. A Comissão Científica, nomeada pelo Aéro-Club para arbitrar o acontecimento, dirigiu-se solenemente para a barquinha. Secundando seu presidente, o Príncipe Roland Bonaparte, todos os membros desejaram boa sorte a Santos-Dumont; Henri Deutsch pediu-lhe ardentemente que não se arriscasse.

Finalmente, o brasileiro pulou para o chão e deu um puxão na correia, pondo o motor em movimento. Êste tossiu e espirrou hesitante, e o mecâ-

nico-chefe disse-lhe que precisava de uma revisão. Mas Santos-Dumont não quis saber disso, embora consciente de que se êle parasse no ar não haveria jeito de ser pôsto outra vez a funcionar. Êle não queria deixar aquela gente tôda à espera.

O cronometrista oficial, Conde Henri de la Vaulx, deu uma olhada no relógio. Cessou a garrulice nervosa da multidão. O cabo-guia foi sôlto.

—Seis e quarenta e um!—anunciou o Conde.

Para vencer, Santos-Dumont teria de cruzar a linha de chegada até às 7h e 11m.

O balão subiu lentamente. Os que estavam em terra podiam ver Santos-Dumont lançando fora saco após saco de lastro, enquanto êle flutuava por sôbre o Sena, e, depois de fazer uma elegante curva, dirigia-se para a Tôrre Eiffel. A grande hélice coberta de lona rodopiava tão depressa que era uma mancha vaga. Em breve a aeronave era sômente um pontinho sôbre Paris. Quando chegou à Tôrre Eiffel sumiu, mas reapareceu um momento depois. Santos-Dumont dera volta à Tôrre com êxito, quase raspando nela, às 6h e 54m.

POR OCASIÃO das comemorações do cinquentenário do vôo do *14-Bis*, O Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Henrique Fleiuss, recebeu, por intermédio da Embaixada Norte-Americana, a seguinte mensagem, datada de 19-10-1956, do Presidente da Junta da Aeronáutica Civil dos Estados Unidos, Sr. James R. Durfee:

“Congratulamo-nos com o Govêrno e o povo do Brasil por motivo da comemoração do Quinquagésimo Aniversário do primeiro vôo da máquina mais pesada que o ar que foi planejada, construída e pilotada pelo grande pioneiro da aviação do Brasil, Alberto Santos-Dumont. Nós que fazemos parte do mundo aeronáutico dos Estados Unidos da América orgulhamo-nos de honrar a habilidade, a coragem e os feitos de Santos-Dumont, um dos grandes pioneiros do mundo no aperfeiçoamento de balões, dirígéis e aeroplanos. A visão e a iniciativa de Santos-Dumont ajudaram a abrir as portas da era da aviação em que vivemos, a qual, finalmente, beneficiará tôda a humanidade.

James R. Durfee,  
*Presidente da Junta de Aeronáutica Civil,  
Washington.”*

A notícia espalhou-se rapidamente e todos os que estavam no campo se convenceram de que êle ia ganhar o prêmio. Mas, à proporção que se escoavam os minutos, o dirigível parecia progredir pouco. Por fim, passou arquejando por cima do Sena, enfrentando um forte vento de 40 km/h. Só restavam três minutos. O povo gritava desesperadamente, exortando Santos-Dumont a apressar-se. O motor, porém, pipocava asmaticamente, e o balão quase não avançava.

Às 7h e 21m, com um atraso de dez minutos, Santos-Dumont afinal passou por cima dos juízes. Antes que pudesse ser tentada uma aterragem a embarcação foi impelida para além do Sena. Por duas vêzes Santos-Dumont voltou, mas de ambas, como um nadador se debatendo num fervedouro, foi repellido. O motor acabou parando e a aeronave foi arremessada contra o Bois de Boulogne, completamente descontrolada.

Aí o balão se dobrou em dois. Os espectadores observaram horrorizados enquanto o *Santos-Dumont Número 5* desaparecia de vista. Uma dúzia de amigos do inventor pularam para dentro de seus carros e correram para o local do desastre, contando encontrá-lo morto.

Meia hora depois seus carros entravam roncando na propriedade do Barão de Rothschild. Puderam ver o balão amarelo emaranhado no tôpo de um alto castanheiro. Com espanto, viram Santos-Dumont de pé na cesta de vime, lá no alto da árvore. Comia calmamente o almôço que lhe enviara sua patrícia, a Condessa d'Eu, vizinha de Rothschild.

—Você está bem, Alberto?—perguntou-lhe um dos amigos.

O homenzinho empurrou para trás a palhêta e disse:

—Eu gostaria de tomar um copo de cerveja.

O DIRIGÍVEL tinha saído apenas ligeiramente danificado com a sua queda no parque de Rothschild e

três semanas depois Santos-Dumont estava pronto para uma segunda tentativa. Dessa vez o tempo estava perfeito. Erguendo-se rapidamente, a aeronave aprobeu para a Tôrre. Conquanto fôssem apenas seis e meia da manhã, as ruas de Paris estavam apinhadas de espectadores.

Em nove minutos e sete segundos Santos-Dumont dera a volta à Tôrre. A maioria dos milhares que observavam estava convencida de que o prêmio seria facilmente ganho. Só Santos-Dumont percebia que se achava em dificuldades: notara uma perda de hidrogênio a meio caminho da Tôrre, mas decidira correr o risco e prosseguir.

Logo depois de contornar a Tôrre, pôde ver que o balão estava se arqueando. Ao atingir as fortificações de Paris, um dos fios de suspensão que agüentavam a quilha ficou tão bambo, que se prendeu na hélice. Santos-Dumont parou o motor antes que a aeronave se esfacelasse. O dirigível começou a cair.

Para os que estavam em Saint-Cloud, parecia escassa a probabilidade de o próprio Santos-Dumont escapar com vida de uma queda sôbre os temidos telhados de Paris com suas chaminés pontudas. Um momento depois a aeronave sumia abaixo da linha denteada do horizonte. Um momento depois ouviu-se um estrondo alto e surdo: o *Santos-Dumont Número 5* explodira.

A multidão gritou e Henri Deutsch, cujo prêmio motivara o vôo, chorou.

Os bombeiros do p<sup>o</sup>sto de Passy, que tinham estado a observar o vôo, saltaram para os seus carros e puseram os cavalos a galope. Na esquina da Rue de l'Alboni depararam com uma enorme aglomeração olhando para o alto de um prédio de seis andares. A quilha do *Santos-Dumont* estava apoiada obliquamente à beira do telhado de um prédio mais baixo. Fragmentos do balão arreventado pendiam desoladamente do edifício.

Um bombeiro perguntou para onde fôra arremessado o corpo de Santos-Dumont. A empregada de uma loja apontou excitadamente para um ponto a uns 30 metros de altura. Lá, precariamente empoleirado na borda de uma pequena janela, estava o indestrutível brasileiro. Quando o balão explodira no alto do prédio, êle pulara destramente da quilha para a saliência da janela.

Meia hora mais tarde, após ter fiscalizado o recolhimento do motor, desceu para a rua. Uma chusma de mulheres histéricas sufocou-o com beijos, bradando:

— Viva o nosso *petit Santos!*

Todos lhe agarravam a roupa, procurando obter lembranças. Finalmente, seus amigos, chegando de Saint-Cloud, conseguiram abrir caminho até onde êle estava.

— Que vai fazer agora, Alberto? — perguntou um dêles.

— Ora, começar de novo, naturalmente — respondeu Santos-Dumont com surprêsa.

Naquela noite êle iniciou a construção do *Santos-Dumont Número 6*.



SANTOS-DUMONT faria sua terceira tentativa a 19 de outubro de 1901. Mas o tempo estava tão mau às duas da tarde, hora marcada para a experiência, que somente cinco dos juizes se haviam dado ao trabalho de comparecer. Na T<sup>o</sup>rre Eiffel soprava um traiçoeiro vento de sueste, e os peritos julgaram loucura Santos-Dumont decolar.

Como de costume, êle recusou-se a seguir os conselhos. Parecia quase entediado quando posou para fotografos defronte de seu automóvel elétrico escarlata. Trajava calções *knickerbocker* de xadrez, paletó e boné, ostentando uma enorme flor na lapela.

Às 2h e 42m Santos-Dumont partiu rapidamente e dirigiu-se em linha

reta para a Torre. A multidão presente em Saint-Cloud estava alvoroçada com a velocidade fenomenal do novo balão. Oito minutos depois os aplausos tornaram-se delirantes quando o dirigível passou atrás da Torre.

A cidade inteira estava num alvoroço. A escada de caracol da Torre estava apinhada de espectadores que bradavam conselhos e estímulo enquanto Santos-Dumont dava a volta a uns 45 metros de distância. As ruas nos arredores da Torre estavam cheias de entusiastas gritando.

De repente o motor rateou e o leme pendeu inerte. Cessaram os aplausos. Pôde-se ver então um pequeno vulto saindo da barquinha e andando calmamente até ao motor, atrás. Aparentemente alheio ao perigo, Santos-Dumont regulou o carburador e dali a poucos segundos o motor estava outra vez funcionando. O pequeno brasileiro tornou a atravessar a frágil quilha, qual um acrobata de corda bamba, e içou-se de novo para dentro da cesta.

A multidão ovacionou-o aliviada e um minuto depois Santos-Dumont havia atravessado o Sena. Percebendo que o tempo se estava esgotando, em vez de pousar cruzou a tôda a velocidade por cima da linha de chegada. Eram 3h 11m 30s. Santos-Dumont cobrira o percurso em 29 minutos; fêz a volta e pousou.

Mas os árbitros insistiram em que a corrida só acabava quando a aeronave tocava o solo, de modo que declararam que Santos-Dumont perdera o prêmio por 40 segundos.

A multidão recusou-se a aceitar essa decisão. Tiraram Santos-Dumont da barquinha e carregaram-no como um herói conquistador até ao hangar. Mulheres atiravam-lhe flores, leques, colares e pulseiras.

Nesse momento, Deutsch correu para Santos-Dumont e abraçou-o, declarando:

—Da minha parte, considero ganho o prêmio.

A disputa apaixonou Paris. A imprensa deblaterava e grupos exaltados percorriam as ruas clamando que seu *petit Santos* havia sido esbulhado. Os juizes, prudentemente, conservavam-se dentro de casa.

Após alguns dias de demonstrações públicas de protesto, a Comissão Científica reuniu-se para dar o veredicto definitivo. O resultado foi de 12 votos contra nove a favor de Santos-Dumont. A popularidade do jovem brasileiro de 28 anos cresceu mais ainda quando êle dividiu os 100.000 francos entre os seus mecânicos e os pobres de Paris.

Nos ANOS seguintes Santos-Dumont e seus balões—êles construiu 14 ao todo—converteram-se nos principais ornamentos do cenário de Paris. A fim de popularizar a aviação, êle executou incontáveis acrobacias e demonstrações. Encantava constantemente os *boulevardiers* descendo do céu para tomar um trago em seu *bistro* predileto nos Champs Elysées. Uma vez o seu dirigível baixou sobre a Rue Washington e pairou sobre o seu pomposo aparta-

mento até que um mordomo, que estava de pé na escada, o auxiliou a descer para almoçar.

No fim de um verão, êle deu uma inesperada sacudidela na população de Paris. Sobrevoava o Sena quando a explosão prematura da centelha inflamou o motor do dirigível. O fogo alastrou-se em direção do balão de hidrogênio. Parecia que afinal o arrojado brasileiro ia espatifar-se. Enquanto grupos o observavam em ansiosa expectativa, Santos-Dumont fleumáticamente tirou seu chapéu Panamá, e com umas chapeladas bem dadas apagou as chamas. Depois pôs outra vez o chapéu na cabeça, fêz um aceno com a mão e continuou seu passeio.

Seu vôo em tôrno da Tôrre Eiffel fizera dêle uma celebridade internacional e êle era reconhecido como o principal aeronauta do mundo. Bebidas e bebês recebiam seu nome; seu retrato ilustrava milhares de cartões postais franceses. A dama que conseguisse engodá-lo com um convite para um fim-de-semana teria garantido o seu êxito social durante tôda a temporada. E a Imperatriz Eugênia abandonou o seu retiro de 30 anos para vê-lo, a êle e à sua famosa aeronave. Mas Santos-Dumont, não se contentando em dormir sôbre os louros, logo voltou sua atenção para os novos e mais complexos problemas do vôo do mais pesado que o ar.

EM 1904 CHEGARAM dos Estados Unidos vagos boatos a respeito das provas secretas efetuadas com um

aeroplano por dois irmãos chamados Wright, que alegavam ter voado em Kitty Hawk, em 17 de dezembro de 1903. Mas tinha havido poucas testemunhas e tôdas eram amigos pessoais dos Wright. Como durante os dois anos seguintes as experiências norte-americanas ficaram envôltas em mistério, o mundo acreditava que o vôo do mais pesado que o ar ainda estava por se realizar.

Na França, uma dezena de entusiastas fazia experiência, cada um tentando ser o primeiro a voar. Foram instituídos dois prêmios: o Prêmio do Aéro-Club da França para o primeiro homem que voasse 100 metros, e a Taça Archdeacon, assim denominada em homenagem ao presidente daquele clube, para o primeiro vôo de 25 metros.

No verão de 1906, Santos-Dumont candidatou-se a ambos os prêmios e dali a poucas semanas havia construído uma engenhoca esquisita, que de certo modo lembrava um papagaio tipo caixa. A envergadura das asas era de 12 metros e o corpo tinha 10 metros de comprimento. O piloto sentava-se acima das asas, de frente para o leme, pois o aeroplano era construído para voar com a cauda para a frente. Um motor a gasolina de 50 H.P., à retaguarda, acionava uma hélice de duas pás.

Santos-Dumont prendeu o aeroplano por baixo de seu mais recente dirigível, o *Santos-Dumont Número 14*. Com êste flutuando no espaço, estudou as condições de equilíbrio do aeroplano, experimentando o leme,

que era seu ponto fraco. Pelo meio do verão já havia progredido para as provas em terra, e a 13 de setembro estava pronto para sua primeira prova de vôo livre. A notícia espalhou-se depressa entre os entusiastas e às 7h e 30m daquela manhã 300 pessoas estavam reunidas no campo úmido de orvalho. Santos-Dumont galgou o assento do piloto, uma simples cesta de vime para roupa. Deu uma ordem e o minúsculo motor arrancou produzindo explosões.

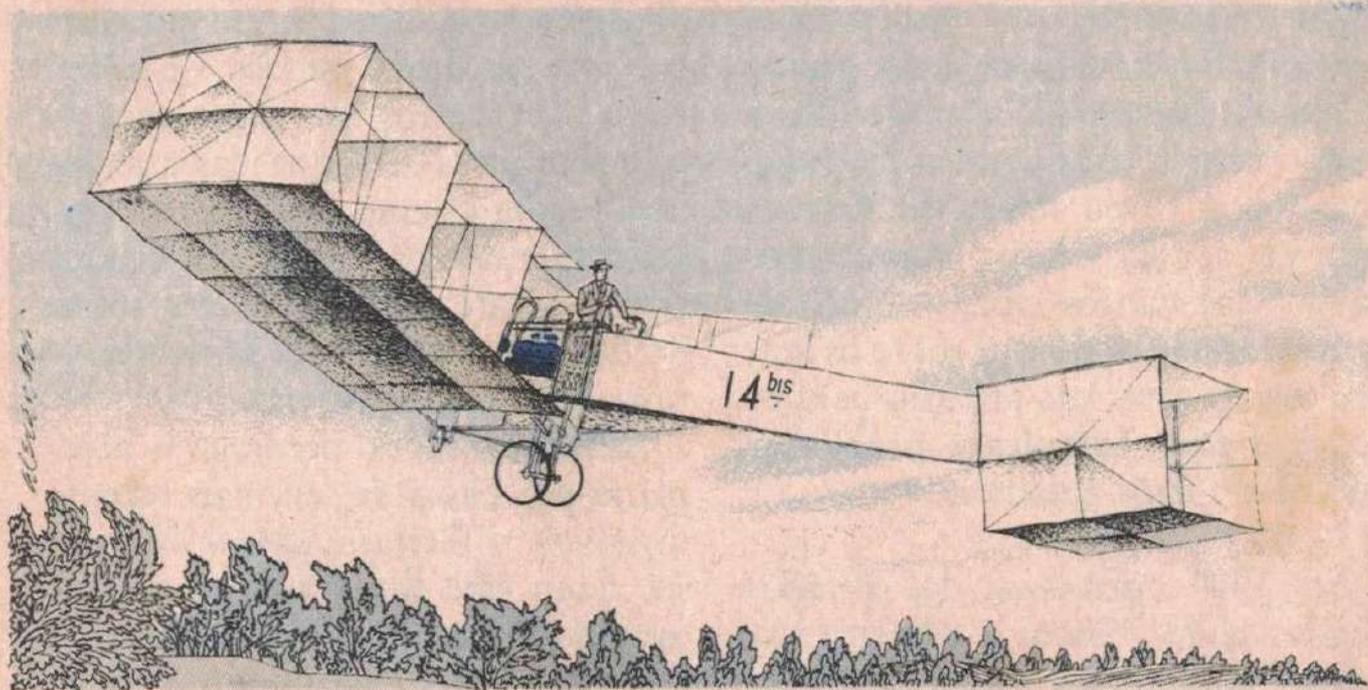
A hélice revestida de lona girou rapidamente, e a desajeitada máquina, denominada *14-bis*, avançou indecisamente através da relva. Exatamente às 7h e 50m ele rumou para a cêrca na extremidade sul do campo. Os sócios do Aéro-Club, que haviam sido chamados para testemunhar o vôo, deitaram-se de bruços para ver se as rodas deixavam o solo: não o fizeram. Dada meia volta à máquina, preparou-se outra corrida. Os mecâ-

nicos mexeram afanosamente no motor, e afinal às 8h e 40m tudo estava pronto.

Desta vez o aeroplano rolou pelo chão a 40 km/h. Santos-Dumont puxou o pequeno volante de comando e suspendeu a alheta horizontal. Num instante todos puderam ver que o *14-bis* deixara o solo: 20 centímetros . . . 50 centímetros . . . 90!

O vôo durou só alguns segundos e cobriu uma distância de poucos metros.\* Aí o aparelho chocou-se pesadamente contra a relva. A despeito das molas de borracha, o choque do pouso arreventou a hélice de encontro ao solo. O avião danificado deslizou e parou. Santos-Dumont, trêmulo de emoção, saltou em terra. O povo estrugiu em brados veementes. O incrível sucedera:—o homem tinha realmente voado em

\* O registro histórico consigna: "Sete metros com a velocidade aproximada de 30 quilômetros por hora."



um aparelho mais pesado que o ar!

Paris fervilhou de entusiasmo, e o jornal *La Nature* disse, orgulhosamente: "Treze de setembro de 1906 será, doravante, um dia inscrito em letras vermelhas nas páginas da História, pois nessa data, pela primeira vez, o homem elevou-se no ar por seus próprios meios."

Os observadores de outros países, entretanto, receberam a notícia com grande calma. Não tendo assistido à prova, estavam certos de que havia sido apenas um pulo de um gafanhoto, e não um vôo de verdade.

Santos-Dumont, sem dar ouvidos às discussões que sua façanha suscitara, pôs mãos à obra para consertar o aeroplano.

A 23 de outubro, foram novamente chamados os juizes do Aéro-Club ao campo de aviação. Santos-Dumont subiu para o assento. Uma multidão de 1.000 pessoas se empurrava procurando chegar para a frente, ao passo que o inventor impacientemente lhes acenava para que saíssem da área perigosa. O motor começou a rodar com um zunido agudo e o aeroplano pôs-se lentamente em marcha através do campo.

O *14-bis* ia cada vez mais depressa. Afinal, centímetro após centímetro, as rodas perderam contato com o solo e ficaram girando sôltas, indolentemente. Os assistentes, a maior parte dos quais não presenciara o primeiro vôo, estavam mudos de assombro: contemplavam um autêntico milagre.

A máquina, inteiramente branca,

subiu três metros e fêz uma graciosa curva para a esquerda. Depois de 60 metros bateu violentamente contra o solo. Santos-Dumont quebrara as rodas ao aterrar, mas pouco se incomodou com isso. Percorrera mais do dôbro da distância exigida e a Taça Archdeacon lhe cabia.

Os jornais parisienses enalteceram o vôo. "O HOMEM QUE CONQUISTOU O AR", lia-se no cabeçalho de *Le Martin*. "Um momento memorável na história da navegação aérea", disse *L'Illustration*. Até mesmo a imprensa estrangeira reconheceu que Santos-Dumont havia de fato voado. O *Illustrated London News* chamou-o categoricamente "O primeiro vôo de uma máquina mais pesada que o ar". Thomas Edison mandou um retrato seu com a dedicatória: "A Santos-Dumont, o Pioneiro do Ar, homenagem de Edison."

Sem embargo, ainda havia muitos que se recusavam a acreditar. Sesenta metros, sustentavam êles, era pouco mais do que um bom solavanco. Para acabar com tôdas as dúvidas, Santos-Dumont anunciou que faria uma série de vôos a 12 de novembro. Novamente havia ali à mão, além dos fanáticos, centenas de curiosos. E, desta feita, o Aéro-Club estava decidido a registrar precisamente todos os dados. Ficou combinado que o Presidente Archdeacon seguiria o aeroplano em um automóvel, tão perto quanto possível, e verificaria pessoalmente a partida e a chegada.

Às 4h e 45m da tarde, o aeroplano

branco pôs-se vagarosamente em movimento pelo campo, ganhando velocidade à medida que avançava. O *14-bis* subiu—até à estupenda altura de 4,50m, enquanto os extáticos espectadores se espalhavam bem à frente de seu caminho, procurando chegar o mais próximo possível. Santos-Dumont, apavorado, manobrou o pequeno volante e o aparelho guindou-se para seis metros de altura e virou para a direita, depois para a esquerda, enquanto êle procurava um claro no meio do povarêu.

Repentinamente, com as curvas violentas, partiu-se um dos cabos de contrôle e o avião começou a cair. Santos-Dumont, entretanto, lobrigou um intervalo na multidão e pousou. Todos gritaram e correram para o *14-bis*.

Após uma rápida confabulação, os árbitros se encaminharam para o aeroplano. O inventor, ainda resmungando que os grupos de populares o haviam impedido de voar até mais longe, foi oficialmente informado de que voara 220 metros em 21 segundos e 1/5!

O rosto do homenzinho brilhou de contentamento—220 metros! Isso não era nenhum solavanco! Agora, enfim, o mundo admitiria que êle havia sido o primeiro a voar num aeroplano uma distância comprovada!

O NOTÁVEL vôo de Santos-Dumont instigou seus competidores franceses a envidarem novos esforços. Êle entregou ao domínio público todos os seus planos, estimulando

outros a copiarem gratuitamente o que de melhor havia no *14-bis*.

Em outubro de 1907, Henri Farman estabeleceu novo recorde voando 770 metros, e uma das primeiras pessoas a cumprimentá-lo foi o próprio Santos-Dumont. No ano seguinte, os irmãos Wright efetuaram seus primeiros vôos em público e bateram fàcilmente todos os records. Contudo, reafirmaram sua alegação antiga de terem sido êles, e não Santos-Dumont, os inventores do aeroplano. A controvérsia que se seguiu foi muito penosa.

A maioria dos aviadores franceses defendia Santos-Dumont, argumentando que sòmente uma prova controlada, como a realizada pelo Aéro-Club, podia ser levada em conta ao se tratar de uma contestação de prioridade. Outros chamaram a atenção para o fato de que o aparelho dos Wright não abandonara o solo por seus próprios meios, como acontecera com o de Santos-Dumont, mas teve de ser lançado no ar com auxílio de uma catapulta.

Entristecido pelas discussões, Santos-Dumont trancou-se em sua oficina. Dali a alguns meses surgiu com um avião pigmeu pesando apenas 117 quilos, com uma envergadura de cinco metros e um motor de 20 cavalos. A 13 de setembro de 1909 voou no *Demoiselle*—como foi logo cognominada a graciosa aeronave—os oito quilômetros entre Saint-Cyr e Buc em cinco minutos, ou seja, cêrca de 1 1/2 quilômetros por minuto.

No ano seguinte, em pleno auge

da fama, Santos-Dumont avisou que sua carreira aeronáutica chegara ao fim. Era o único homem do mundo que possuía licença de piloto para aeróstato, dirigível, biplano e monoplane. Tivera, todavia, de pagar um preço alto pelos dez anos em que escapara por um triz a riscos sem conta, vivendo em tremenda tensão mental. A aviação, achava, não mais precisava d'êles: centenas de homens já o seguiam pelas trilhas do espaço.

—Posso aposentar-me agora—disse.—Meu sonho realizou-se.

MAS SANTOS-DUMONT não estava fadado a viver satisfeito e em paz. Quando deflagrou a Primeira Guerra Mundial, êle caiu em profunda depressão, isolando-se em uma casa de campo nos arredores de Paris. Considerava sua responsabilidade pessoal a morte e a destruição causadas pelos zepelins e aviões. E, no após-guerra, quando centenas de aviadores deram a vida na nova e frenética corrida por novos recordes, cada morte lhe aumentava o sentimento de culpa.

Em 1928 regressou ao Brasil. Um imenso hidravião, o *Santos-Dumont*, foi voando ao encontro do navio em que êle vinha. Caiu e todos a bordo morreram.

—Quantas vidas imoladas por minha humilde pessoa!—lamentou êle.

Nos meses próximos, passou a falar cada vez menos. Quando o dirigível britânico R-101 se incendiou na França, em 1930, matando 48 pessoas, êle tentou suicidar-se. Foi salvo no último segundo, e dali em diante seu sobrinho, Jorge Dumont Villares, passou a ser seu constante companheiro e vigia.

Em 1932 estalou uma revolução em São Paulo e os aviões receberam ordem de bombardear a cidade em poder dos rebeldes. O ronco dos aparelhos sôbre o hotel em que Santos-Dumont vivia quase o enlouqueceu. Ao saber que seus patrícios estavam lançando bômbas uns contra os outros, entrou no banheiro e enforcou-se com uma gravata.

Irônicamente, a sua morte trouxe paz—pelo menos temporariamente—para seus patrícios. Santos-Dumont era tão querido tanto pelos revolucionários quanto pelos legalistas quando êle morreu, em São Paulo, que em sua honra houve uma trégua de algumas horas para que seu corpo pudesse ser transportado para o Rio de Janeiro e ali sepultado, junto de seus pais, recebendo tôdas as homenagens da nação inteira.



**Da mulher:** As mulheres gostam das coisas mais simples da vida—os homens (Jim Finnegan) . . . Um homem que não mente a uma mulher tem pouca consideração pela sensibilidade dela (*Journal of the American Medical Association*) . . . Muita criança acaba estragada porque não se pode bater em duas avós (*Tribune de Chicago*)