

Você é curioso de percorrer o mundo,  
conhecer aventuras, penetrar o desconhecido,  
contar com o inesperado?

Deixe-se então levar até a Paris da *belle époque*,  
onde um jovem de quase 20 anos,  
meio brasileiro, meio francês, irá libertar a  
humanidade da gigantesca força da gravidade.

Quando vivenciar a indelével sensação de  
“flutuar sem peso, fora do mundo, a alma aliviada  
do fardo da matéria”, você se verá para sempre  
apaixonado pelo jovem que, movido por uma  
alegria selvagem, transformaria o mundo.

Compartilhando os sonhos e o destino de Alberto  
Santos-Dumont, você conquistará, já na primeira  
ascensão, a liberdade indestrutível daqueles que  
um dia conheceram a verdadeira alegria de viver.

ISBN 978-85-86218-15-6



MANATI

Bia Hetzel

# Uma alegria selvagem

A VIDA DE SANTOS-DUMONT



i  
l  
u  
s  
t  
r  
a  
ç  
õ  
e  
s  
  
G  
R  
A  
Ç  
A  
  
L  
I  
M  
A

MANATI





A VIDA DE SANTOS-DUMONT

*Uma*

*alegria*

*selvagem*

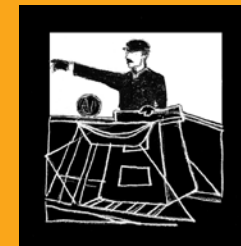
*Bia Hetzel*

*Uma*

*alegria*

A VIDA DE SANTOS-DUMONT

*selvagem*



ILUSTRAÇÕES GRAÇA LIMA

**MANATI**  
PRODUÇÕES EDITORIAIS

© do texto, 2002 by Bia Hetzel  
© das ilustrações, 2002 by Graça Lima

Direitos de edição adquiridos por  
MANATI PRODUÇÕES EDITORIAIS LTDA.  
Rua da Quitanda 30, sala 711  
20011-030, Centro, Rio de Janeiro, RJ  
Telefax: (21) 2512-4810, 2274-2942  
manati@uninet.com.br • www.manati.com.br

Revisão de originais: *Ângela Ramalho Vianna*  
e *Luzia Ferreira de Souza*

Revisão tipográfica: *Tereza da Rocha e Sheila Til*

Roteiro de imagens e projeto gráfico:  
Imagem Design • *Silvia Negreiros*

É terminantemente proibida a reprodução do texto e/ou das  
ilustrações desta obra, em parte ou no todo, para qualquer fim,  
sem autorização expressa e por escrito da editora.

Todos os esforços foram envidados no sentido de obter  
as autorizações para a utilização das imagens, obras  
fotográficas e ilustrações constantes desta obra. Se porventura  
ocorrer alguma omissão quanto a créditos ou titularidade,  
os direitos encontram-se reservados aos seus titulares.

A 1ª edição desta obra foi patrocinada pelas empresas  
Embraer e Infraero com recursos da Lei Rouanet.

Obra impressa conforme o  
Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa

---

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE  
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

B591A  
3. ed.

Hetzel, Bia, 1968-

Uma alegria selvagem: a vida de Santos-Dumont / Bia Hetzel ; ilustrações Graça Lima ; [projeto gráfico Silvia Negreiros]. – 3. ed. – Rio de Janeiro: Manati, 2006  
il.; 168p.; 15 × 22,5cm

Inclui bibliografia  
ISBN: 978-85-86218-15-6

1. Santos-Dumont, Alberto, 1873-1932 – Literatura infantojuvenil.  
2. Inventores – Brasil – Biografia. 3. Aeronáutica – História. I. Título.

06.1193

CDD 926

CDU 926:6 SANTOS-DUMONT

---



Para meu avô Albert George Hetzel,  
*in memoriam*

### *Agradecimentos*

A Marcos Villares Filho, pelas informações  
gentilmente cedidas e pela leitura crítica  
dos originais.

À Fundação Casa Natal de Santos=Dumont,  
especialmente a Mônica Castelo Branco,  
pelas consultas e autorizações concedidas.

A Regina Werner e Marilda Bastos, pelo  
profissionalismo, pela amizade e pelo apoio  
renovados.

E, finalmente, aos patrocinadores da primeira  
edição deste livro, Embraer e Infraero,  
empresas brasileiras que dão asas aos sonhos  
e às conquistas de Alberto Santos-Dumont.

## Sumário



*A princesa e o aeronauta • 11*

*Asas de papel • 17*

*Voando baixo • 25*

*Uma alegria selvagem • 33*

*O Brasil dentro da maleta • 43*

*Gênio ou louco? • 47*

*O dirigível e o papagaio • 53*

*Por mares nunca dantes navegados • 59*

*O dia do fim do mundo • 65*

*A garagem dos sonhos flutuantes • 69*

*Pedalandando nos céus • 73*

*O bandeirante dos ares • 81*

*Que horas são? • 87*

*O presente do presidente e o convite do príncipe • 93*

*Depois de 7 vêm 9 e 10 • 101*

*Dormindo com um olho só • 109*

*O jegue genial • 117*

*O salto para o futuro • 125*

*Linda libélula • 131*

*A catapulta que tentou mudar a História • 137*

*O último aceno • 141*

*A guerra de nervos • 147*

*O encanto da solidão • 153*

*Larguem tudo! • 159*

*Referências bibliográficas • 166*

*A princesa  
e o aeronauta*



13 de julho de 1901

6:51

Verão em Paris

Nº 5

Comprimento: 33m

Volume: 550m<sup>3</sup>

Motor: 4 cilindros, 16hp

**A**pós meia hora de luta contra o vento, o motor do dirigível entrou em pane e parou. Segundos de silêncio e ausência de força propulsora foram suficientes para fazer o enorme charuto de seda amarela inclinar-se e voar para baixo, atirando a aeronave e seu solitário piloto contra o mais alto dos castanheiros do parque do senhor Rothschild.

A vizinhança entrou em pânico. O povo de Paris — melhor dizendo, toda a cidade de Paris, desde motoristas de carruagens até intelectuais, nobres e autoridades — tinha aprendido a adorar aquele jovem de pouco mais de 20 anos, meio brasileiro, meio francês, que, com elegância e arrojo nunca vistos, desafiava as leis da física, inventando incríveis máquinas voadoras para navegar pelo ar.

Mas a sorte era mesmo companheira inseparável da audácia e do gênio de Alberto Santos-Dumont. A minúscula barquinha em que viajava — suspensa por uma fina e resistente teia de cordas de piano feita pelas próprias

mãos do piloto-inventor — pousou como que por milagre no topo da árvore, enquanto a hélice do balão tocava o solo. De pé, equilibrado dentro da barquinha, Alberto ficou aguardando serenamente por socorro.

Acudiram os hóspedes e o pessoal da casa dos Rothschild. Bem perto do local do acidente, outra brasileira ilustre, a princesa Isabel, condessa d'Eu, foi avisada do acontecido em seu palácio.

Depois de assinar a Lei Áurea e libertar os negros da escravidão no Brasil, em 1888, Isabel vira seu pai, o imperador D. Pedro II, ser deposto pela República no ano seguinte. Desterrada, a família imperial mudou-se para a Europa. Dona Isabel vivia em Paris, quando a cidade fazia jus ao título de “Capital do Mundo”, servindo de cenário para inovações e descobertas que começavam a modificar o modo de vida dos homens e a própria face do planeta.

Alberto Santos-Dumont, todos então já sabiam, era um dos gênios que se estabeleceram na Cidade Luz para testar e aprimorar suas invenções. Aliás, um dos gênios mais empenhados e bem-sucedidos na tarefa de modificar para melhor a vida dos homens.

E agora tudo isso pendia perigosamente do alto da árvore dos Rothschild!

Preocupada com a demora necessária para resgatar sãos e salvos piloto e balão do embaraço do castanheiro, ansiosa certamente por ser a primeira a conhecer os detalhes do evento que sacudia os ânimos da cidade, a princesa enviou ao aeronauta, ainda suspenso, uma cesta que



trazia um saboroso almoço acompanhado de irrecusável convite: que ele a visitasse assim que pisasse em terra para relatar a última aventura.

Entre educados cumprimentos e mais alguns deliciosos petiscos, o relato de Alberto deve ter sido mais ou menos assim:

**D**ecerto a senhora tem conhecimento do grande êxito que alcancei no dia de ontem, quando evolui ao meu bel-prazer com essa mesma aeronave sobre Paris. Durante o voo, fui saudado pelos apitos e sirenes das fábricas e, na chegada a Longchamps, pela calorosa recepção do povo.

Embora não estivessem presentes os companheiros do Aeroclube, o testemunho popular atestou para o mundo que estava enfim resolvido o problema da dirigibilidade dos balões.

Hoje, princesa, finalmente podemos afirmar: o homem voa!

Pois esse dirigível, quinto modelo de minha invenção, revelou tamanha docilidade aos meus comandos no ar, e também tanta superioridade sobre meus projetos anteriores, que me senti encorajado a concorrer ao Prêmio Deutsch.

A história do prêmio é famosa. Na primavera do ano passado, Deutsch de la Meurthe — magnata do petróleo, membro do Aeroclube e grande entusiasta da navegação aérea — instituiu o incrível desafio. Quem o vencer, além de arrematar a soma de 100 mil francos, terá a honra



de entrar para a história dos homens, ao comprovar oficialmente e pelos métodos da ciência que é possível dirigir balões e que, portanto, está iniciada a navegação aérea.

Convencido que estava de ser capaz de alcançar o feito, convoquei a comissão científica do Aeroclube e parti, no início desta manhã, de Saint-Cloud, disposto a contornar a Torre Eiffel e voltar ao ponto de partida em menos de meia hora pelos meios próprios da aeronave e sem tocar o solo.

Por falta de sorte, mal o N° 5 contornara a torre, cumprindo a primeira etapa da prova no ótimo tempo de 10 minutos, o vento de proa começou a castigar a aeronave, assim como meu corpo e meus nervos. Eu lutava para retornar ao ponto de partida em menos de 20 minutos e conquistar o prêmio. Mas, quando passei por Saint-Cloud, já se completavam 40 minutos desde minha partida. E pior: súbito, o motor teve um capricho e parou. O fim da aventura, já se conhece...

Depois de ouvir a história, a princesa escreveu ao aeronauta:

**S**uas evoluções aéreas fazem-me recordar o voo dos nossos grandes pássaros do Brasil. Oxalá possa o senhor tirar do seu propulsor o partido que aqueles tiram das próprias asas e triunfar, para glória da nossa querida pátria!

Dias mais tarde, Alberto foi surpreendido por novas notícias da princesa Isabel. Vinham por carta:



Senhor Santos-Dumont,

Envio-lhe uma medalha de São Bento, que protege contra acidentes. [...] Ofereço-lhe-a pensando na sua boa mãe e pedindo a Deus que lhe socorra sempre e lhe ajude a trabalhar pela glória da nossa pátria.

Daí em diante, uma fina corrente de ouro prendeu para sempre o carinho e a fé da princesa, junto com a medalhinha, ao pulso do aeronauta. O fato, como tudo de diferente que Alberto inventava ou usava, espalhou-se pelos jornais, despertando a curiosidade daqueles que desconheciam a história e a função do amuleto.



## *Asas de papel*



**A** força do vento e as garras dos galhos do castanheiro não conseguiram destruir a aeronave, muito menos a tenacidade do piloto. Pequenos rasgos na seda japonesa que servia de corpo ao dirigível e um reforço adicional nos cálculos e na prudência do aeronauta foram o saldo daquele acidente. Apenas mais um acidente, entre os tantos que Alberto já havia vivido e ainda estava por viver...

Nada nem ninguém seriam capazes de impedi-lo de voar de novo. Desde a infância, sua mente esteve dominada por um sonho: voar. E esse sonho, somado a várias circunstâncias que cercaram seu destino, acabou mesmo alçando-o do solo comum em que viviam os homens do seu tempo.

24 de junho de 1888

16:04

Inverno em  
Ribeirão Preto

Pouco mais de  
dois meses depois do fim  
da escravidão no Brasil

**A**s festas juninas na fazenda Arindeúva, transformada pelo engenheiro Henrique Dumont na maior propriedade produtora de café de todo o Brasil, eram aguardadas com alegria por todos, em especial pelos jovens e crianças, que vibravam à espera dos quitutes e das brincadeiras típicas da ocasião.

Quando chegava enfim a data do festejo, a tarde espiçava-se sobre as crianças como se não fosse mais ter fim, enquanto o dia escorria como areia dourada entre os dedos dos adultos, desaparecendo em meio à atmosfera de corre-corre dos preparativos.

Naquelas longas tardes ensolaradas de inverno, o pensamento do filho do Rei do Café era tomado mais do que nunca pela ideia da conquista do ar. Enquanto a festa atraía a atenção de todos, o meninote escapava de ser o centro dos cuidados dos pais, dos irmãos mais velhos — principalmente de Virgínia, mais que irmã, protetora e xodó — e das preceptoras francesas, e deixava-se embalar pelo sonho de voar.





Noite de São João, naquela época, era também noite de soltar balão. Noite de cada menino conquistar o espaço com a luz e as formas coloridas criadas e construídas por ele próprio. Noite de festa e magia para alguém que só pensava em decolar.

Os balões de ar quente — inventados pelo misterioso padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, no início do século XVIII — fascinavam e divertiam adultos e crianças de todo o mundo, depois de terem sido popularizados pelos irmãos Montgolfier, famosos fabricantes de papel que viviam na França.

Tão logo preparava sua artilharia de pequenos *montgolfiers* para a noite de festa, Alberto espreguiçava-se na sombra da varanda de casa, os olhos fixos no azul do horizonte, os ouvidos hipnotizados pelo zumbido dos insetos e o canto distante das aves.

Aquela era a hora em que ele construía e aprimorava sua máquina de voar mais importante: a imaginação. E combustível era o que não faltava para que ele voasse por horas a fio: Alberto tinha-se tornado leitor voraz de Júlio Verne.

Levado pelas asas de papel das páginas dos romances de aventura de Verne, Alberto deu várias e várias voltas ao mundo em 80 dias, percorreu ferrovias, cruzou oceanos em grandes navios a vapor que ainda estavam por ser inventados, voou em balões dirigíveis, penetrou os mares em submarinos, visitou até o centro da Terra!

De tanto ler e reler esses romances, o menino passou a acreditar que aquelas aventuras poderiam acontecer de verdade. E essa fantasia também se alimentava da sua paixão por máquinas e por mecânica e dos feitos extraordinários de seu pai.

Aos 7 anos, Alberto já dirigia os “locomóveis” — tratores rudimentares — que facilitavam o trabalho na fazenda. Aos 12, conseguiu permissão para assumir o papel dos maquinistas das locomotivas Baldwin que percorriam quase 100 quilômetros de via férrea assentada por entre as plantações.

A modernidade dos meios mecanizados de transporte e beneficiamento de café instalados na Arindeúva pelo senhor Henrique Dumont demonstrava o espírito empreendedor do engenheiro e também estimulava o gênio criativo do seu querido filho homem caçula.

Alberto nascera na data em que o pai completava 41 anos, em 20 de julho de 1873, e, não por coincidência, mostrou-se desde cedo herdeiro da tenacidade, do senso prático e da inteligência do senhor Henrique.

O senhor Dumont era brasileiro de primeira geração, filho de joalheiros franceses que haviam imigrado para

o Brasil. Na juventude, mudou-se para a França para estudar engenharia e aproveitou para aventurar-se em escaladas de alpinismo, exercitando o corpo e a mente na arte de vencer desafios.

De volta ao Brasil, o jovem Henrique foi morar em Ouro Preto, onde conheceria sua futura mulher: dona Francisca Santos — neta de fidalgos portugueses que haviam chegado ao Brasil junto com D. João VI, fugindo da invasão napoleônica a Portugal.

De dona Francisca, provavelmente, alguns anos mais tarde, o filho Alberto herdaria a educação refinada, o forte sentimento religioso e a timidez, que marcariam sua imagem de pessoa simples e reservada.

Mas o começo de vida do casal não foi nada fácil. A coragem e a persistência do jovem senhor Henrique, somadas ao poder e ao incentivo de seu sogro, o comendador Francisco de Paula Santos, não impediram a falência dos primeiros negócios tentados pelo engenheiro no Brasil. O sucesso só chegou à vida do senhor Henrique anos mais tarde, trazido pelos trilhos da primeira estrada de ferro do Brasil, que ele ajudou a construir.

A família Santos Dumont morava no sítio Cabangu, na pequena cidade de Palmira, em Minas Gerais, na época em que o senhor Henrique estava empenhado em fazer crescer a ferrovia. Foi quando nasceu o sexto filho do casal, Alberto.

Um ano depois, foram todos morar em uma fazenda de café em Valença, no estado do Rio de Janeiro, onde nasceram mais duas meninas. A família crescia, mas aque-



les eram tempos difíceis para os fazendeiros... O fim da escravidão tornava a mão de obra rara e cara, e a terra da região não se mostrava das melhores para o cultivo.

Depois de cinco anos em Valença, sem se deixar vencer pelas dificuldades e sempre confiante no futuro, o senhor Dumont resolveu desbravar as lindas matas do sertão de São Paulo, famosas pela fertilidade do solo. Assim, quando Alberto tinha 6 anos, seu pai adquiriu a fazenda Arindeúva, na região de terra roxa de Ribeirão Preto. Lá, por dez férteis anos, prosperaram a fortuna da família e a imaginação do menino.

Soltando balões de São João, empinando papagaios, construindo estranhas aeronaves de bambu movidas por propulsores acionados por tiras de borracha, Alberto apaixonava-se cada dia mais pelo espaço livre do céu.

Em silêncio, sonhava um dia explorar o grande oceano celeste em sua própria aeronave. Em silêncio sim, porque, naquela época, em suas próprias palavras,

[...] se o filho de um fazendeiro de café sonhasse em se transformar em um aeronauta, cometeria um verdadeiro pecado social [e] passaria por desequilibrado ou visionário.

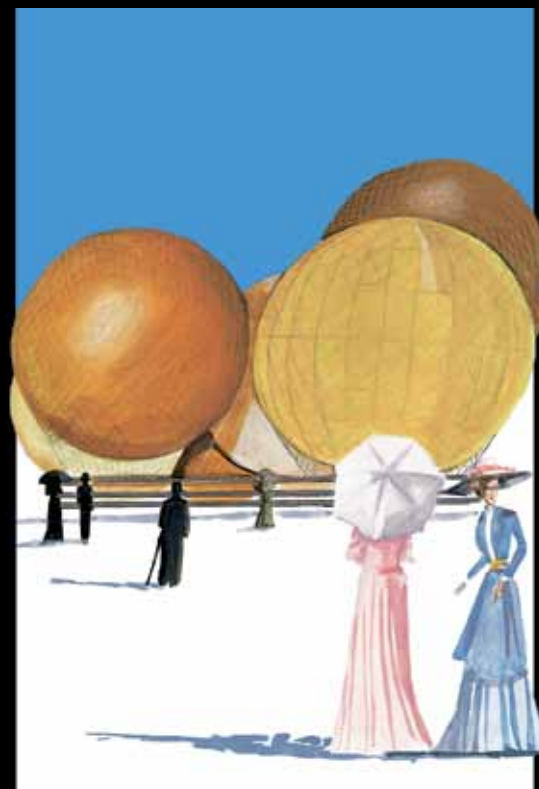
Obrigado a guardar o sonho de voar na alma e nas asas de papel dos livros, dos balões e dos papagaios, o menino dedicava-se a outra paixão: as máquinas. Enquanto seu pai e seus irmãos percorriam as plantações a cavalo para acompanhar as colheitas e o crescimento dos cafeeiros, Alberto corria para a usina de beneficiamento dos grãos para observar o funcionamento e a manutenção das máquinas.

Sem se dar conta, estudava mecânica brincando com despoldadores, secadores, descascadores e separadores de grãos. Com o tempo, aprendeu a reparar peças defeituosas das máquinas da usina. Foi assim que ele passou a implicar com os processos mecânicos de agitação — que davam muitos defeitos e lhe causavam as maiores dores de cabeça — e, ao mesmo tempo, a admirar o movimento rotatório de outras máquinas, bem mais fáceis de governar.

Por causa dessas observações e práticas com as máquinas, Alberto jamais acreditou nas asas mecânicas que os homens de sua época de vez em quando inventavam para tentar voar, imitando os pássaros. Não seria pela agitação das asas que o homem conquistaria o espaço aéreo!



## *Voando baixo*





Primavera de 1891

Paris

Anuário Bottin:  
lista de endereços

**A***-e-r-o-n-a-u-t-a*. Alberto mal conteve a euforia ao ver a palavra mágica escrita no anuário de Paris. Anotou o endereço do homem audacioso que se dizia profissional dos ares e partiu de imediato ao seu encontro.

Poucos meses antes, quando seu pai se acidentara com a charrete na fazenda, ficando parcialmente parálitico, foi como se uma nuvem gigante de preocupação ensombresse de repente a juventude protegida e feliz do rapaz.

Mas, quando a família decidiu partir para Paris, na esperança de encontrar tratamentos mais avançados para o senhor Henrique, a perspectiva de conhecer o país em que havia sido lançado o primeiro balão cheio de hidrogênio — o gás mais leve do mundo — e onde voara a primeira aeronave impulsionada por uma máquina a vapor, com propulsor de hélice e leme, fez com que o entusiasmo voltasse a correr-lhe em febre pelas veias.



Convencido pelas aventuras narradas por Júlio Verne e sabendo da grande coragem e ciência com que Henri Giffard havia demonstrado a possibilidade de se dirigir um balão — por ele inventado em forma de charuto —, Alberto caiu das nuvens ao descobrir que os homens ainda não voavam para onde queriam, e sim para onde a fortuna dos ventos decidia arrastar os balões esféricos.

Ainda não existiam balões dirigíveis!

Os motores a vapor e os motores elétricos haviam fracassado. Desde 1884, ninguém mais tentara construir balões em forma de charuto.

Mas, em Paris, existiam balões esféricos. Tanto aqueles que levitavam cativos, amarrados ao solo para servirem de palco para espetáculos circenses, quanto aqueles que voavam ao sabor do vento, tripulados por homens que lutavam para comandá-los: alguns poucos e loucos aeronautas.

— **O** senhor quer subir em balão? Hum! Hum!... Acha que terá coragem? Isso não é nenhuma brincadeira, e o senhor me parece muito jovem.

Alberto sabia que aquele homem certa vez havia destruído a chaminé de uma fábrica com seu balão, e em outra ocasião tinha caído e ateado fogo sobre a casa de um infeliz lavrador. Ao mesmo tempo, sentia que não ficaria satisfeito com a mera experiência de flutuar em um balão cativo — como aquele que havia visto pela primeira vez em São Paulo, aos 15 anos, do qual um artista



talvez tão doido como aquele aeronauta parisiense havia se atirado de paraquedas para animar a multidão.

O histórico e o tom do homem eram graves, mas a determinação do jovem brasileiro acabou vencendo as advertências e a falta de estímulo:

— Duas horas de voo. Não mais do que isso. E em uma tarde de tempo bem calmo.

— Certo!

Alberto já começava a levitar de alegria quando o tal aeronauta completou:

— **M**inha remuneração será de 1.200 francos. Além disso, o senhor assinará um contrato declarando que se responsabiliza por qualquer acidente na sua pessoa ou na minha, em benefício de terceiros, bem como por qualquer dano que suceder ao balão e seus acessórios. O senhor ficará também com o encargo de pagar nossas passagens de volta e o transporte do balão com sua barquinha pela estrada de ferro, do lugar em que aterrarmos até Paris.

Que banho de água fria!

Se na coragem o rico rapaz assemelhava-se ao aeronauta francês, a leviandade de modo algum era um defeito que compartilhassem.

O bom senso falou mais alto que o sonho. Economia e prudência eram exemplos que o senhor Henrique dava aos filhos todos os dias. Naquela tarde, ancorado aos fortes valores morais que serviram de base à sua educação, Alberto renunciou, com grande tristeza, à aviação. No mesmo instante, porém, voltou seu interesse e sua paixão para o automobilismo.

Em 1891, automóveis eram raros até mesmo na Europa. O Peugeot de rodas altas e 3,5 cavalos de força que Alberto adquiriu na fábrica de Valentigney atraía enorme curiosidade em seus passeios. Em Paris, não havia ainda licença nem exames que habilitassem os motoristas. Cada um se virava como podia para dirigir a nova invenção pelas ruas da metrópole. Na praça do Ópera, por exemplo, se resolvesse estacionar, Alberto logo percebeu que se formava tal multidão à sua volta que o trânsito tornava-se um caos.

Não é difícil imaginar a espécie que aquele carro causou ao desembarcar meses depois no Brasil, e também a felicidade que o rapaz sentiu ao apresentar o automóvel à sua terra natal.

Mas o carro não foi o único motivo de alegria para Alberto, no período em que conviveu com a convalescença do pai: na véspera de deixar Paris, um episódio voltou a despertar em sua mente, com mais força do que nunca, o sonho de conquistar o ar.

Levado pelo senhor Henrique, Alberto visitou uma exposição de máquinas no famoso Palácio da Indústria. Ali, fascinado, deteve-se em silêncio na frente de um motor a petróleo. “Como que pregado pelo destino” diante do invento, que ele via pela primeira vez e em pleno funcionamento, surpreendeu-se com a força da geringonça em relação ao seu tamanho e peso. Simplesmente uma maravilha!

Naquela noite, durante o jantar de despedida dos primos e dos amigos que a família tinha na França, o



senhor Henrique — mais forte e mais animado com o tratamento e os ares parisienses — pediu-lhes que protegessem seu filho homem mais moço, pois pretendia mandá-lo de volta a Paris para terminar os estudos.

Diante dessa notícia e da apresentação ao motor a petróleo, Alberto correu a visitar os livreiros, à cata de todas as publicações disponíveis sobre balões e viagens aéreas.

Já de volta ao Brasil, o senhor Henrique surpreendeu mais uma vez o filho ao convidá-lo a ir até São Paulo para lavrar sua emancipação em cartório. Chegando em casa, chamou-o ao escritório e disse-lhe:

— Já lhe dei hoje a liberdade; aqui está mais este capital.

A quantia que recebia do pai naquele momento era mais do que suficiente para sustentá-lo com conforto por toda a vida.

Prevendo o pouco tempo que lhe restava, o Rei do Café vendera a fazenda e agora repartia entre os filhos grande parte da fortuna que tinha conseguido juntar, estimulando-os a conquistar a independência enquanto ele ainda estava por perto para orientá-los.

A Alberto, parecendo adivinhar-lhe o sonho secreto, determinou:

— Vá para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se você se faz homem. Prefiro que não se faça doutor. Com o auxílio de nossos primos, você procurará um especialista em física, química, mecânica, eletricidade etc. Estude essas matérias e não se esqueça de que o futuro do mundo está na mecânica.



E assim aconteceu. Voltando à França em 1892, Alberto foi morar com os primos. Pouco tempo depois, o senhor Henrique faleceu, no Rio de Janeiro.

Mas Alberto já estava com o espírito preparado para a perda e com a vida bem organizada. Mudou-se para Paris e encontrou um magnífico professor de origem espanhola que “sabia tudo”. Era o senhor Garcia, que iria instruí-lo por muitos anos.

Entre as aulas e as folias da Paris da *belle époque*, de vez em quando Alberto ainda arrumava tempo para procurar aeronautas mais competentes e menos gananciosos do que o primeiro que ele encontrara. Quando, afinal, convenceu-se de que tais homens ainda estavam por ser inventados, limitou-se a comprar um novo automóvel e mergulhar na agitada vida social da elite parisiense.

Chegava a época em que a moda eram os triciclos automóveis. Aquele que Alberto comprou para dirigir e para estudar o motor jamais sofreu um único arranhão.

Entusiasmado com a máquina, Alberto resolveu “aprontar” em Paris. Alugou por uma tarde o velódromo do Parque dos Príncipes e organizou a primeira corrida de automóveis do mundo. Foi uma sensação!

Ao tomarem conhecimento da ideia, os mais pessimistas foram logo alardeando a iminência do desastre. As curvas fechadas da pista de ciclismo, diziam eles, poriam os triciclos em destroços. Com medo do fiasco, os diretores do velódromo marcaram a corrida para um dia de semana, fugindo da maior audiência das tardes de domingo. Como estavam enganados! O prêmio oferecido por Alberto aos participantes e o prazer de correr levaram os triciclos à velocidade, estonteante para a época, de 30 quilômetros por hora!

Ali começava a aceleração que mais tarde aquele mesmo rapaz importaria com seus inventos ao ritmo de vida de todo o planeta. As corridas de automóveis tornaram-se mania. E, divertindo-se como sempre, Alberto aperfeiçoou seus conhecimentos de mecânica.



## *Uma alegria selvagem*



**S**e arrependimento matasse...

Só e mergulhado nas trevas da noite, Alberto sentia um frio maior que o da atmosfera atravessar seu corpo e sua alma. Sobre as violentas correntes de vento trazidas pela tempestade, o balão esférico corria em velocidade incalculável rumo ao desconhecido.

O piloto estava entregue à natureza e à sorte. Navegava às cegas e em silêncio, nos raros instantes em que os estrondos dos trovões e os relâmpagos deixavam de rasgar com luz e eletricidade a massa de nuvens que o envolvia.

Seu conhecimento e sua inteligência não o deixavam enganar-se: o perigo era imenso. Tão grande que chegava a ser inútil tentar compreendê-lo. Em vez de pânico, uma calma estranha dominava seu coração. Em vez de medo, tudo o que sentia era “uma alegria selvagem”, que só se explica por um fenômeno quase religioso: quando o homem liberta-se da sua individualidade e reconhece a sua insignificância diante do todo da natureza.

Naquele exato momento, Alberto sentia-se parte integrante da própria tempestade. Mas a razão levava-o a tentar superá-la em altitude.

Quando, enfim, viu-se a salvo por sobre o chão revolto das nuvens, levou ainda várias horas para conseguir aterrissar em segurança. A luz da aurora trouxe também uma atmosfera tranquila, e, embora exausto, o piloto pousou sem dificuldades... na Bélgica!

Naquela época, Alberto já era conhecido como “Santos-Dumont”. O hífen que surgiu entre os sobrenomes de seus pais era de fato um sinal de igualdade, que ele fazia questão de incluir em sua assinatura. Representava sua dupla nacionalidade e o orgulho que sentia de ser tão brasileiro quanto francês.

As idas e vindas entre América e Europa foram constantes em sua vida. Mas a França — país onde morava, depois de um bom período no Brasil — iria escolher por conta própria um apelido carinhoso para o gênio: *Le Petit Santos*, em alusão ao 1,55 metro de altura e aos 50 quilos do bravo e elegante rapaz.

Em 1897, depois de encontrar em uma livraria do Rio de Janeiro um livro descrevendo o balão que levou a expedição do sueco Salomon-Auguste Andrée ao Polo Norte, Alberto resolvera retornar imediatamente a Paris para encontrar seus autores e também construtores do balão, os senhores Henri Lachambre e Alexis Machuron.

— Quero subir em um balão. Quanto me pedem por isso?

— Temos justamente um pequeno balão no qual o levaremos por 250 francos.

— Há muito perigo?

— Nenhum.

— Em quanto ficarão os estragos da descida?

— Isto depende do aeronauta; meu sobrinho, aqui presente, senhor Machuron, que o acompanhará, tem subido dúzias de vezes e nunca fez estrago algum. Em todo o caso, haja o que houver, o senhor não pagará nada mais que os 250 francos e os dois bilhetes de caminho de ferro para a volta.

— Para amanhã de manhã, o balão!

Com a simplicidade desse primeiro diálogo com o senhor Lachambre, Alberto afinal conquistou não só a chance de voar, mas também a amizade e a parceria dos engenhosos construtores, que acompanhariam boa parte da sua carreira de aeronauta.

O balão esférico em que meses mais tarde faria a assustadora viagem noturna, lutando contra a tempestade, pertencia a Lachambre, a quem Alberto se ofereceu como piloto de provas depois da primeira ascensão de sua vida, muito mais calma, mas não menos emocionante do que aquela que o levaria à Bélgica.

Alberto tinha chegado bem cedo ao local combinado para acompanhar de perto todos os preparativos do voo. Encontrou o balão estirado na grama, como um grande e amarrotado lençol de seda. Depois, observou

a mágica com que o pano ia ganhando forma e vida ao ser inflado pelo gás.

Assim que a barquinha ergueu-se com suavidade do solo, Alberto pulou para dentro dela e encontrou um canto para se acomodar. Recebeu das mãos do piloto um saco de areia que servia de lastro e ficou esperando pelo momento da partida, quase desesperado de ansiedade.

— Larguem tudo!

De repente, Machuron gritou a frase que Alberto repetiria tantas vezes depois, com aquela alegria selvagem que invadia seu coração sempre que se desprendia do solo.

“No mesmo instante, o vento deixou de soprar.” A primeira grande constatação de Alberto e de todos aqueles que um dia voam de balão esférico é esta: a corrente de ar que arrasta a aeronave comunica aos tripulantes sua própria velocidade. Correndo junto com o ar e o balão, a sensação que se tem é a de estar imóvel. Os sentidos confundem a mente de quem voa, e pode-se jurar que não é o balão que se afasta da Terra e se move com o vento, mas a Terra que se abaixa e corre para o lado.

Outra ilusão da física: quanto mais o solo se distancia e o horizonte cresce ao seu redor, a Terra — em vez de parecer redonda como uma esfera — começa a lembrar uma tigela côncava, com as bordas do horizonte inclinando-se para cima.

As pessoas, as casas, as ruas vão perdendo sua individualidade, tornando-se pontos cada vez menores na paisagem. As cidades parecem brinquedos, antes de se

tornarem também meros pontos. Pontos que formam linhas surpreendentes. Linhas que desaparecem em planos maiores, que por sua vez desenham mapas vivos e fervilhantes.

Mais uma constatação surpreendente: as vozes humanas não alcançam o silêncio da solidão sem limites do espaço aéreo. Apenas os sons mais agudos dos latidos dos cães e dos apitos dos trens chegavam até Alberto lá nas alturas.

Enquanto todas essas sensações golpeavam pela primeira vez a mente e o coração do jovem aeronauta, uma nuvem passou diante do sol que brilhava naquele dia.

Uma nuvem. O suficiente para ensombrar o balão e esfriar o gás que o erguia do solo. Alberto percebeu de imediato o que acontecia: o balão murchava e começava a descer. De início devagar, depois rápido como o perigo. Sem tempo para pensar, Alberto teve a mesma reação de Machuron e começou a jogar para fora os sacos de areia que serviam de lastro. E... pronto! Voltaram à altitude confortável para a viagem: 3 mil metros.

Pela primeira vez na vida Alberto viajava por sobre as nuvens. Sem ver o solo, navegava às cegas, com a sensação de estar parado no tempo e no espaço. Para completar o deslumbre, a sombra do balão e dos tripulantes projetava-se naquele chão branco, emoldurada por um triplo arco-íris.

Não podia haver momento mais propício para o almoço. A primeira refeição suspensa do rapaz estava à altura de sua fome de voar: “ovos duros, vitela e frango

frios, queijo, gelo, frutos, doces, champanhe, café e licor”. Para completar,

O calor do sol, pondo as nuvens em ebulição, fazia-as lançar em derredor da mesa jatos irisados de vapor gelado, comparados a grandes feixes de fogo de artifício. A neve, como por obra de um milagre, espargia-se em todos os sentidos, em lindas e minúsculas palhetas brancas. Por instantes os flocos formavam-se, espontâneos, sob seus olhos, mesmo em seus copos!

Antes de Alberto terminar o cálice de licor, o balão despencou para dentro das nuvens. A neve acumulada sobre a seda tinha aumentado em muitos quilos o peso da aeronave. A neblina era tamanha que eles não conseguiam mais enxergar o corpo do balão nem os instrumentos presos à barquinha.

Experimentaram assim a singular sensação de estarem suspensos no vácuo, sem qualquer sustentação, como se houvessem perdido seu último grama de gravidade e se achassem prisioneiros do nada opaco.

E tome lastro! Precisaram atirar para fora vários outros sacos de areia para diminuir a velocidade da queda. Atravessadas as nuvens que os cegavam, viram-se a uns 300 metros do solo, sobre uma aldeia que fugia rapidamente no horizonte, denunciando a grande velocidade a que o balão voava. A neve tinha sido o primeiro sinal da mudança do tempo. Rajadas de vento começaram a chicotear o balão de várias direções, fazendo com que a cor-

da que flutuava fora da barquinha — o *guide-rope*, ou cabo pendente — tocasse várias vezes o solo. Em pouco tempo, a própria barquinha começou a roçar a copa das árvores. Mais uma vez era necessário deitar fora os sacos de areia.

Logo na primeira prática de voo, Alberto deu-se conta da utilidade do cabo pendente. Quando, por qualquer motivo, o balão começa a baixar perigosamente para perto do solo, a corda que se dependura para fora e se arrasta no chão serve para aliviar o balão de uma parte do seu peso e, quando não impede, pelo menos modera a queda. Quando, ao contrário, o balão começa a ser levado para cima contra a vontade do piloto, basta puxar um tanto do cabo para dentro, somando peso ao balão e ao sistema flutuante.

Mas, se a corda resolvia problemas importantes, por um lado, por outro criava alguns inconvenientes. Como ela se arrastava por superfícies desiguais, como campos, colinas, árvores, telhados e fios, de vez em quando produzia trancos enormes no balão. Além disso, quando se enrolava em alguma coisa, o cabo pendente em geral soltava-se imediatamente. Mas, às vezes, o embaraço poderia ser até fatal.

Não deu outra na primeira viagem de Alberto: súbito, o cabo pendente agarrou-se aos galhos de um carvalho e deu um tremendo solavanco na barquinha, que ficou presa à árvore por uns 15 minutos, sacudindo os tripulantes como “legumes no cesto”. No meio da situação

desesperadora, o senhor Machuron aproveitou para acabar de vez com o sonho que Alberto nutria de um dia dirigir um balão:

— **O**bserve o ardil e o humor vingativo desse vento! Estamos presos à árvore, e veja com que força ele procura arrancar-nos! Que propulsor a hélice seria capaz de vencê-lo? Que balão alongado não se dobraria em dois?

Encolhido em um canto da barquinha, o rapaz apenas sorriu diante da provocação do mestre aeronauta, antes de recuperar forças e agarrar os sacos de lastro que ainda lhes restavam.

Por sorte, alguns quilos de areia soltaram o balão do embrulho. Mas, em compensação, a força do vento fez com que a aeronave desse “um pulo terrível e fosse como uma bala furar as nuvens”.

Não sobrava lastro bastante para uma nova descida segura. Foi necessário abrir a válvula de manobra e deixar o gás escapar para conseguir descer. A aterrissagem tinha de ser rápida. Procuraram uma área mais ao abrigo do vento, no meio de um bosque, atiraram a âncora e abriram completamente a válvula de escapamento do gás.

Pousaram sem qualquer estrago.

Alberto saltou para assistir ao balão murchar.

**A**longado no chão, ele esvaziava-se do restante do gás em estremecimentos convulsivos, como um grande pássaro batendo as asas ao morrer.





Tinham voado por quase duas horas, percorrendo 100 quilômetros. Voltaram a Paris de trem, como combinado. No caminho, Alberto comentou com Machuron que tinha vontade de construir seu próprio balão. Já no primeiro voo, não sentira vertigem nem medo. Ao contrário, lhe pareceu que tinha mesmo nascido para a aeronáutica. Quem acreditasse em tais coisas diria que era o destino que se apresentava a ele. Alberto assim acreditou.



## *O Brasil dentro da maleta*



4 de julho de 1898  
Jardim de Aclimação,  
Paris

**Brasil**

Diâmetro: 6m

Volume: 113m<sup>3</sup>

Peso sem lastro: 32,8kg

Peso dos sacos de areia: 30kg

O Brasil cabia dentro de

uma maleta. Difícil de acreditar. Mas a verdade foi testemunhada por muitos parisienses atônitos no dia em que o balão decolou pela primeira vez do Jardim de Aclimação.

Quando Alberto propôs a Lachambre e Machuron construir um balão cinco vezes menor do que o menor balão esférico já fabricado até então, os construtores espantaram-se com a sua inventividade e ousadia. Por certo pensaram que o brasileiro simpático era também meio louco.

Lachambre e Machuron julgavam que os grandes balões e os materiais pesados que eles costumavam utilizar eram fundamentais para se manter a estabilidade da aeronave, para que o movimento dos tripulantes dentro da barquinha não afetasse demais o equilíbrio do sistema e para que a viagem aérea não se transformasse em uma descontrolada montanha-russa.



Os argumentos eram válidos, os construtores eram os mais experientes da época, mas Alberto não se deu por vencido. Suas ideias não se baseavam em devaneios ou teimosia ignorante, mas em cálculos e deduções lógicas de um estudioso do desenho e da física. Estabilidade — ele provou por  $A + B$  — era uma questão relativa. Um balão menor e mais leve precisava apenas de cordas de suspensão mais compridas, com isso aumentando-se a distância entre a barquinha e o fundo do balão. *Voilà!*

Mas como reduzir o peso da estrutura? Trocando a tradicional seda chinesa que servia de corpo ao balão por seda japonesa, muito mais fina e mais leve. “E fraca!”

Lachambre relutava em aceitar as mudanças...

— Será? Vamos testá-la no dinamômetro e ver quanta tensão aguenta...

Qual não foi a surpresa do grande construtor: aquele entusiasmado rapaz de 25 anos conseguiu provar-lhe que a seda japonesa era 30 vezes mais resistente que o necessário!



Com esse mesmo raciocínio, trocando materiais pesados por outros mais leves e tão eficientes ou mais que os primeiros, dando preferência sempre às coisas mais simples e aos desenhos mais singelos, Alberto construiu seu primeiro balão. “O menor. O mais lindo: *Brasil*.”

Um balão calculado nos mínimos detalhes para ser tripulado por um único passageiro que dominasse os princípios da aeronáutica e pesasse no máximo 50 quilos, ou seja, o próprio Santos-Dumont.

Para espanto de todos os entendidos em balonismo, o *Brasil* passou a fazer parte da paisagem aérea de Paris. Nele, Alberto se esbaldou voando pelos arredores da capital, despertando a curiosidade dos transeuntes que lhe acenavam do chão e das janelas com seus chapéus-coco e lenços. Assim, estudou os segredos das manobras aéreas divertindo-se como sempre sonhara, além de enfeitar o céu da Cidade Luz com seu *Brasil* de “linda e extrema transparência, como uma grande bolha de sabão”.




## *Gênio ou louco?*



*Fins de 1898  
Bosque de Bolonha, Paris*

*Triciclo a petróleo  
Três grandes cordas  
Uma árvore frondosa  
de galhos bem fortes*



**H**eureka! Santos-Dumont teve vontade de gritar de alegria observando seu mais novo e caro triciclo a petróleo dependurado no galho da árvore, como se fora um inseto vivo e indefeso preso a uma teia de aranha. Mas, como era homem de poucas palavras e de estilo discreto, quem assistiu à cena grotesca não notou mais que um sorriso de moleque escondido sob o garboso bigode do rapaz.

O ronco e a desagradável trepidação do motor a petróleo — que ele conhecia bem, sendo um dos pioneiros no uso daqueles veículos — transformavam-se em uma discreta vibração com a geringonça suspensa no ar. O motor fazia tão pouco barulho e estardalhaço que parecia estar parado. Música para os ouvidos de Alberto, que naquele dia começava oficialmente sua vida de inventor.

Com aquela experiência, seu grande receio em relação ao uso dos motores a petróleo para tentar dirigir os balões desaparecera, diluído na atmosfera bucólica do bosque parisiense. A trepidação infernal dos triciclos,

que poderia dismantelar a estrutura dos balões se ocorresse também no ar, acabava com o motor suspenso.


Antes mesmo que os ajudantes devolvessem o triciclo à terra firme, Santos-Dumont já estava em seu escritório, debruçado de corpo e alma sobre a prancheta, fazendo os cálculos e os desenhos do seu primeiro balão motorizado, que mais tarde ganharia o apelido de N° 1.

**E**le poderia ter-se contentado com as aventuras em balões esféricos. Depois do *Brasil*, no qual se fartou de viajar sozinho, mandou construir um balão maior, que lhe permitisse desfrutar os voos acompanhado de amigos.

Mas a satisfação de voar ao sabor do vento não bastava a alguém que tinha passado toda a vida “acariciando a ideia” de dirigir uma aeronave e navegar para onde bem entendesse na imensidão da atmosfera terrestre.

Navegar era preciso. Porém, como seria possível?

Os balões em forma de charuto por certo eram mais apropriados que os esféricos para lutar contra os ventos.



**S**e os veleiros enfrentavam os tufões manobrando velas e hélices para deslizar sobre as ondas dos oceanos e rasgar o caminho sobre a massa revolta das águas, por que os charutos de bico fino não poderiam também deslizar sobre as correntes de vento e furar a massa revolta das nuvens?

Essa era a pergunta que tirava o sono de Alberto e de outros aeronautas audaciosos de seu tempo.

As hélices não representavam o problema maior. Os motores é que eram o pesadelo dos homens do ar. O se-

nhor Tissandier tentou usar um motor elétrico em seu balão, mas os motores desse tipo eram pesadíssimos, ou seja, impossíveis de carregar até nos maiores balões. O senhor Giffard então tentou o motor a vapor, mas logo viu-se que, se esse tinha a vantagem da potência, apresentava também o terrível defeito do peso, somado à desvantagem capital de cuspir chamas na atmosfera — a última coisa que alguém que estivesse sendo carregado por uma bolha de gás inflamável desejaria que acontecesse! Restava apenas a alternativa dos motores a petróleo, mas só um louco cogitaria usar um motor de explosão para impulsionar um balão.

Os aeronautas, portanto, que se contentassem com seus passeios em balões esféricos e com os desafios naturais ao “esporte”!

Mas, para Santos-Dumont, voar não era um desafio individual, era um desafio imposto à humanidade. E ele estava disposto a pagar para ver. Não com todo o dinheiro que seu pai lhe deixara, é claro, muito menos arriscando a saúde ou a própria vida. A aposta baseava-se em inventividade, lógica, avanços mecânicos, uma soma razoável de dinheiro e — por que não? — um bocado de sorte.

No desafio da dirigibilidade dos balões, todas as fichas de Alberto concentraram-se em um único elemento: o motor a petróleo.

— Se pretende suicidar-se, talvez fosse melhor sentar-se sobre um barril de pólvora em companhia de um charuto aceso!

Esse foi o comentário mais brando que ouviu ao levar os esboços de sua aeronave às reuniões do Automóvel Clube — onde, não por coincidência, se reuniam os aeronautas da época, já que o aeroclube ainda não existia —, ao qual ele respondeu apenas com um discreto alisar dos bigodes.

Alberto estava mesmo determinado. Sua experiência de automobilista e o estudo da mecânica davam-lhe a certeza de que o motor a petróleo, que não soltava chamas, apenas faíscas — controláveis pelo afastamento do corpo do balão e pelo direcionamento do escapamento para baixo —, era o mais eficiente de todos para a aerostação. E, além disso, apresentava a melhor relação possível entre peso e potência.

Mas aquela insistência em se valer do motor a explosão interna e de um balão em forma de charuto para construir uma aeronave dirigível acabou incendiando os ânimos dos mais recatados cavalheiros de Paris. Até mesmo o senhor Lachambre, já acostumado à ousadia e ao gênio do rapaz, relutou enquanto pôde contra a construção da aeronave:

— Não quero ter a mínima interferência em empresa tão temerária.

Para conseguir o que queria, Alberto teve de gastar quase tanto tempo e energia argumentando em defesa de suas ideias quanto com o trabalho na oficina.



## *O dirigível e o papagaio*



18 de setembro de 1898  
Jardim de Aclimação,  
Paris

Nº 1

Comprimento: 25m

Diâmetro: 3,5m

Volume: 180m<sup>3</sup>

Peso do corpo do balão: 30kg

Peso do motor: 30kg

Potência do motor: 3,5hp

Velocidade máxima: 30km/h

Hélice: de alumínio,

com 80cm de diâmetro

**T**odo o esforço de Alberto parecia ter sido em vão. A primeira tentativa de voo do Nº 1 tinha terminado mal. Logo após a decolagem, o “navio aéreo” não conseguiu ganhar altitude suficiente para se desembaraçar das altas árvores do bosque e foi reduzido a tiras pelo choque contra os galhos. Por sorte, o piloto não se feriu, mas a aeronave estava perdida.

Tudo indicava que seus amigos aeronautas tinham razão em desencorajá-lo. Mas aconteceu justo o contrário: Santos-Dumont acidentou-se exatamente por ter cedido aos conselhos dos amigos nos minutos finais do seu ousado plano.

Sua vontade era decolar contra o vento, pois ele sabia que o dirigível alongado levaria mais tempo para elevar-se do que um balão esférico, e que as árvores do jardim representavam perigo. A força contrária do vento o faria ganhar tempo para subir antes de começar a se deslocar para a frente, o que lhe permitiria alcançar uma altitude segura para passar por cima das árvores.

O projeto, entretanto, foi combatido com veemência pelos aeronautas profissionais que tinham ido assistir à experiência de Alberto, junto com uma pequena multidão de curiosos. Sozinho contra todos, ele teve a fraqueza de ceder:

— Larguem tudo! — disse o piloto, decolando do ponto favorável ao vento. E foi espatifar-se nas árvores.

Mas Alberto não desistiu do sonho. Ao contrário, dali em diante, não deixou mais de lado suas convicções.

Dois dias depois, já reparada a aeronave, Santos-Dumont deu a largada daquele mesmo jardim, só que de um ponto que ele próprio escolhera. *Voilà!*

Finalmente o Nº 1 voava sobre Paris como uma caruagem alada, obediente à vontade do condutor. Simples comandos faziam o dirigível executar as manobras, deslizando em todos os sentidos e direções desejados pelo piloto e único tripulante do imenso charuto de seda amarela. Da direita para a esquerda, de cima para baixo, de baixo para cima.

O sistema de pesos independentes deslocáveis — dois sacos de lastro, um na proa e outro na popa, suspensos por cordas presas ao corpo do balão e amarrados a outras cordas leves que ele podia puxar para trazer um ou outro saco para perto ou para longe da barquinha — funcionava à perfeição, modificando o centro de gravidade do balão e permitindo que ele se inclinasse para a frente ou para trás.

Da direita para a esquerda, de cima para baixo, de baixo para cima. Alberto ia para onde bem queria no

ar. E o povo, lá embaixo, mal acreditava em toda aquela folia! Eufórico, Santos-Dumont estava cercado de aplausos e gestos de simpatia por todos os lados.

Porém, enlevado pelo carinho dos parisienses, Alberto cometeu uma imprudência: fez o dirigível subir a 400 metros de altitude, brincadeira inútil e perigosa para uma aeronave em fase de testes.

Na subida, não teve qualquer problema. O desastre foi na hora de descer...

Quanto maior a altitude, menor a temperatura e a pressão atmosféricas. Enquanto o dirigível subia, o gás dentro do balão aumentava de volume, fazendo a finíssima seda japonesa esticar-se até ficar rija como uma placa de pedra. A estrutura do balão aguentou o teste firme e forte. Alberto ficou feliz em constatar que era eficaz e segura a sua ideia de renunciar à pesada rede de proteção que fixava as cordas que suspendiam a barquinha diretamente à seda, por meio de argolas costuradas dos dois lados do estofo. Além disso, o balonete que ele instalara dentro do envelope de hidrogênio que formava o corpo do balão permitia-lhe compensar as variações de volume do gás, ao ser inflado ou desinflado por uma bomba de ar.

Mas a decepção veio na descida. A bomba de ar do balonete interno não teve força suficiente para evitar que o balão murchasse e perdesse a navegabilidade. De repente, “o longo cilindro começou a dobrar-se ao meio, como um canivete, e a descida transformou-se em queda”.

Se o balão continuar a dobrar-se, as cordas que me sustentam, trabalhadas por forças desiguais, irão se romper uma por uma durante a descida. Vou morrer. Que verei depois de morto?

Diante da morte, Alberto não teve medo, mas assombro, pois “ninguém sente medo senão enquanto alimenta ainda uma esperança”. E ele não tinha mais esperanças, até...

— Papagaio!

O balão foi cair perto de Bagatelle, onde uma menina-  
da empinava pipas. Não fossem o sangue-frio e a incrível capacidade de dedução e raciocínio de Santos-Dumont, aquelas crianças teriam sido testemunhas de uma ensanguentada tragédia. Por sorte, ao ver as pipas, Alberto teve uma de suas ideias singelas e geniais: o cabo pendente e os moleques o salvariam. Começou a gritar como louco:

— Ei, meninos, agarrem a corda! Agarrem a corda e corram com toda a força CONTRA O VENTO!

Espertos, os garotos entenderam o plano de emergência. Agarraram-se todos ao cabo pendente, como coloridos enfeites de rabiola, e transformaram o dirigível em um gigantesco papagaio, arrastando-o contra o vento. “A manobra amorteceu a violência da queda.” Santos-Dumont e os primeiros passos da aeronáutica estavam salvos.

Com grande entusiasmo, os novos heróis ajudaram o aeronauta a arrumar as coisas dentro da barquinha. Em

seguida, Alberto chamou uma carruagem e transportou para Paris as relíquias da aeronave.

A queda em nada o desanimara. Ao contrário, naquela noite a lembrança dos êxitos do voo quase o fez levar de alegria sob os lençóis. Ele havia navegado no ar!!! Ninguém, antes dele, fizera igual.




*Por mares nunca  
dantes navegados*





11 de maio de 1899  
Dia da Ascensão  
Jardim de Aclimação,  
Paris

Nº 2  
Comprimento: 25m  
Volume: 200m<sup>3</sup>  
Motor: 4,5hp



O primeiro cruzeiro de Santos-Dumont em balão dirigível foi repleto de sensações e constatações novas, uma avalanche de surpresas. E a primeira delas, agradável: o sopro do vento no rosto. Em balões esféricos, como o *Brasil*, ele voava *com* o vento, não *contra* ele — portanto, sentia a atmosfera estática. No dirigível, o golpe do vento era o primeiro sinal da vitória contra o desafio da natureza.


Outra sensação novíssima que o voo lhe trouxe foi a do mergulho em uma “terceira dimensão”. O mergulho em diagonal: aeronave e piloto rompem de uma só vez os planos horizontal e vertical que costumam limitar os horizontes e a vida dos homens. Uma sensação deliciosa até então reservada aos pássaros. Maravilha que Alberto tinha conhecido naquele bendito dia.

Sim, Santos-Dumont abria definitivamente as portas de uma terceira dimensão para o homem. E o fez não só com o projeto inovador da aeronave, mas também com o motor a petróleo que produzira com a ajuda de

Albert Chapin — mecânico hábil e corajoso contratado para a tarefa quase impossível de dar vida às invenções de Alberto —, superpondo dois cilindros arrancados de dois motores de triciclo para formar uma única máquina potente, leve e segura, com o cano de escapamento voltado para baixo, aperfeiçoada durante meses de trabalho na oficina da rua do Coliseu, nº 43.

O jovem aeronauta-inventor tinha visto o que escondiam as portas do mundo dos pássaros. Agora só lhe restava avançar rumo ao desconhecido, arrastando consigo toda a humanidade.

*Por mares nunca dantes navegados.* Depois de seus primeiros cruzeiros, Alberto mandou bordar a famosa frase de Camões na bandeira vermelha que flanava pelos ares da França, sinalizando sua conquista da crista do céu. E voltou ao trabalho na prancheta, dedicado à construção e à invenção de uma série de aeronaves que iriam revolucionar o destino da aviação.



Os progressos agora tinham local certo para comemorações: o Aeroclube da França — primeiro aeroclube do mundo —, fundado em Paris em outubro de 1898, após as experiências iniciais com o Nº 1. O grupo dos aeronautas crescia no fim do século, e a criação de uma organização para centralizar suas ações e abrir espaço para seus feitos deu-se de modo natural. O primeiro presidente também havia sido fundador do Automóvel Clube: o conde Albert de Dion. Santos-Dumont foi um dos sócios fundadores, integrando o comitê de direção, junto com Herny de la Vaulx, Gustave Eiffel, Ernest Archdea-



con e Paul Tissandier, entre outros. E uma das primeiras providências do aeroclube foi comprar em Saint-Cloud um terreno apropriado para uso dos sócios em atividades aeronáuticas.

Na primavera de 1899, Alberto construiu sua aeronave Nº 2, que em muito se parecia com a Nº 1, tendo apenas um pouco mais de volume e um avanço mecânico para superar o defeito que destruíra o primeiro balão: além de uma bomba de ar mais potente para inflar o corpo do balão de hidrogênio e o balonete interno, Santos-Dumont acrescentou um ventilador, para reforçar o suprimento de ar ao balonete.

Mais uma vez, o local escolhido para a decolagem foi a estação de balões cativos do Jardim de Aclimação, onde havia uma bomba de hidrogênio para o enchimento da aeronave. A data marcada para a estreia do Nº 2 foi o dia 11 de maio, Dia da Ascensão.

O tempo amanheceu bom, mas o vento da primavera trouxe a chuva depois do meio-dia. Entre atrasos, arranços e interrupções do motor da bomba de hidrogênio, Alberto viu seu balão ser inflado lentamente, enquanto se encharcava com a chuva. O bom senso aconselhava-o a desistir da empreitada, assim como faziam os eternamente pessimistas aeronautas que não perdiam uma apresentação do brasileiro. Talvez pelo prazer de desafiar a sorte e a torcida, sempre amiga mas contrária, e também por querer evitar o prejuízo de tempo e dinheiro com o gás perdido, Santos-Dumont decidiu decolar.

— Larguem tudo!

E foi espatifar-se de novo nos galhos das árvores, depois que o balão dobrou-se no meio ao primeiro golpe forte de vento.

— **A**í está a lição que você queria. Compreenda, enfim, que não é possível manter a rigidez do seu balão cilíndrico. E não se exponha mais aos perigos de um motor a petróleo colocado embaixo do balão...

Foi o que lhe disseram os amigos, depois de resgatá-lo dos escombros da aeronave e constatarem que, por milagre, Alberto continuava inteiro.

Um sorriso gentil e educado, enquanto ajeitava o chapéu e a gravata, deve ter sido sua resposta silenciosa, calando o pensamento que lhe veio à mente: “Recebi uma lição, mas não a que pretendem.”

Agradeceu os conselhos e a audiência, girou sobre os calcanhares e “sem delongas” começou a construção do Nº 3.




## *O dia do fim do mundo*



13 de novembro de 1899  
Campo de balonismo  
de Vaugirard

Nº 3  
Comprimento: 20m  
Diâmetro: 7,5m  
Volume: 500m<sup>3</sup>  
Motor: 4,5hp



**E**ram exatamente três e meia da tarde. A hora do fim do mundo, de acordo com as previsões dos astrólogos. Em Paris, famílias recolhiam-se ao calor de suas casas. Crianças brincavam sem nada saber, porém desconfiadas. Homens de negócios cuidavam de seus negócios, embora desconcentrados. E os trabalhadores trabalhavam como sempre, como se não houvesse amanhã.

Por ser trabalhador e também irreverente, Alberto convocou sua equipe — que, além de Chapin, já contava com Gasteau, Dozon e outros — e preparou a decolagem do Nº 3 para o exato horário do fim. Afinal, se o mundo não acabasse, a hora era boa para um começo...

— Larguem tudo!

E o mundo não se acabou. Dessa vez, a ascensão e o voo foram perfeitos. Depois da decolagem, Alberto orientou o dirigível para o Campo de Marte, lugar adequado para evoluções aéreas, pela grande área livre de árvores e construções. Ali, o Nº 3 navegou em círculos,

deu corridas em linha reta, subiu e desceu em mergulhos diagonais. A Torre Eiffel atraiu a atenção do piloto como “um monumento interessante para contornar” e serviu-lhe de baliza para várias manobras aéreas. Um sucesso!

A aeronave tinha um projeto muito diferente dos anteriores. Para evitar o colapso do balão pela perda de volume do gás, Santos-Dumont modificara o desenho do corpo do balão, que era bem mais bojudo do que os primeiros e tinha uma haste de bambu de 10 metros de comprimento fixada entre as cordas de sustentação para tencionar o sistema e evitar que o envelope de seda se dobrasse, mesmo que o volume de gás diminuísse. Assim, o dirigível não precisava mais do balonete interno nem da bomba de alimentação que já haviam posto o piloto em maus lençóis por duas vezes. Além disso, o Nº 3 tinha capacidade para armazenar um volume muito maior de gás, o que permitiria utilizar o gás comum de iluminação em vez do hidrogênio — que, embora mais leve que o primeiro, era também muitíssimo mais caro e difícil de conseguir.

Mesmo podendo encher o balão com gás de iluminação, Alberto acabou optando pelo hidrogênio na hora de estrear sua aeronave. Precisava de toda a força de ascensão para aumentar a margem de segurança do voo...

E deu certo! Durante o voo inaugural — sua mais feliz experiência aeronáutica até aquela data —, o sistema de pesos deslocáveis mostrou-se eficaz, comprovando na prática a teoria do piloto-inventor:

A verdade essencial da aerostação dirigível deve ser sempre: descer sem sacrificar o gás, subir sem sacrificar o lastro.

Do Campo de Marte, o N° 3 rumou para o Parque dos Príncipes, também aberto e apropriado a manobras, para aterrissar. Mas Alberto preferiu aproveitar mais o tempo de voo e, em homenagem aos meninos que o haviam salvo da morte um ano antes, conduziu o dirigível para Bagatelle, onde o N° 1 tinha sido empinado como um papagaio. Afinal, pousou. Pousou lindamente. Era a primeira vez que um dirigível sobrevivia à aterrissagem.

Ainda exultante de alegria, Santos-Dumont não pôde deixar de suspirar de tristeza vendo o corpo do N° 3 desmanchar-se ao perder o gás para que seus ajudantes pudessem transportá-lo até a oficina. Que desperdício desnecessário de hidrogênio e dinheiro lhe causava a falta de uma garagem apropriada!




## *A garagem dos sonhos flutuantes*



Março de 1900  
Aeroclube da França

Assembleia  
de aeronautas  
e cavalheiros



A agitação era grande. Os voos da aeronave N° 3 de Santos-Dumont e os experimentos de outros aeronautas tinham encerrado os anos 1800, deixando uma promessa de sucesso na atmosfera do novo século que se anunciava. Um presságio corria o mundo: o homem estava prestes a dominar os ares.

Em meio ao burburinho esfumaçado pelos charutos e cachimbos dos participantes da assembleia do aeroclube, “um senhor desconhecido de todos, bastante tímido e muito simpático” pediu a palavra.

Em silêncio, os aeronautas ouviram sua apresentação e a instigante proposta que vinha fazer-lhes.

Henri Deutsch de la Meurthe, herdeiro da fortuna do pai — Alexandre Deutsch, magnata da indústria de distribuição de petróleo na França —, era um grande interessado no desenvolvimento de novas formas de aplicação dos motores a petróleo. Automobilismo e navegação aérea representavam, portanto, duas de suas paixões,

além dos esportes em geral e das artes, em especial a música, sendo ele próprio compositor de óperas.

Seu objetivo ali era propor um desafio e estabelecer um prêmio para quem o vencesse. O Prêmio Deutsch de la Meurthe: 100 mil francos

[...] ao primeiro balão dirigível que, entre 1° de maio e 1° de outubro de 1900, 1901, 1902, 1903 ou 1904, se elevasse do parque de aerostação de Saint-Cloud e, sem tocar em terra, por seus próprios meios, após descrever uma volta que tivesse a Torre Eiffel como eixo, retornasse ao ponto de partida, no tempo máximo de meia hora.

O clima no aeroclube ficou ainda mais agitado. O prêmio era espetacular. Suficiente para sustentar uma vida confortável e uma carreira arrojada a qualquer aeronauta.

As duas coisas Santos-Dumont já possuía. O que o encantou foi o desafio. Não o desafio do percurso, que ele, sem querer, até já havia feito com o seu N° 3. Mas o do tempo: 30 minutos. Meia hora...

Não havia tempo a perder. No dia seguinte, Alberto deu início à construção do N° 4 e de uma estação de trabalho.

Disposto a não mais desperdiçar hidrogênio, dinheiro e tempo, ele sabia que precisava de sua própria oficina, de sua “garagem aeronáutica” particular, de um aparelho gerador de hidrogênio e de um encanamento que comunicasse suas instalações com os dutos de gás de iluminação.

Assim nasceria, em poucos meses, o primeiro hangar do mundo. No terreno do aeroclube, em Saint-Cloud, com projeto e recursos próprios do aeronauta.

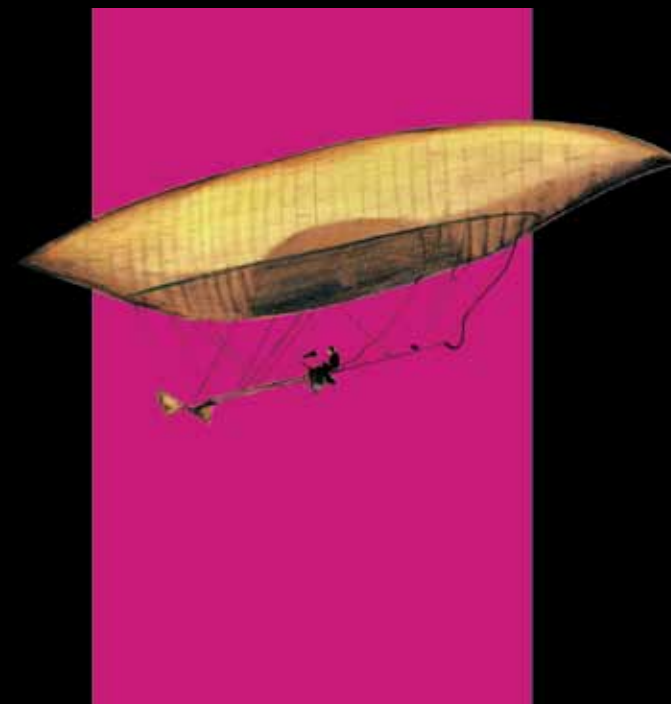
O prédio tinha 30 metros de comprimento, 7 metros de largura e 11 metros de altura. As gigantescas portas corredeiras projetadas por Alberto representavam um desafio “à vaidade e aos preconceitos dos mecânicos”. Acostumado aos protestos contra suas ideias inovadoras, ele repetiu a mesma ordem dezenas de vezes, sempre mantendo a simpatia e a educação:

— Sigam minhas indicações e não se ocupem de saber se as portas são ou não são práticas.

As portas, naturalmente, funcionaram. Deslizaram azeitadas pelos trilhos, abrindo-se para deixar entrar os equipamentos e os mecânicos de Santos-Dumont. Depois fecharam-se, guardando em segurança os sonhos flutuantes do aeronauta.



## *Pedalandando nos céus*



19 de setembro de 1900  
Arredores de Paris

Nº 4


Comprimento: 29m

Diâmetro: 5,2m

Volume: 420m<sup>3</sup>

Motor: 2 cilindros, 9hp


Lastro: 50kg



O mundo todo estava atento às novas invenções apresentadas na Exposição Universal, uma espécie de circo ou parque de diversões para adultos e também um gigantesco centro de negócios. Milhões de visitantes eram esperados em Paris, onde dezenas de milhares de expositores organizavam-se em magníficos pavilhões, construindo uma verdadeira cidade dentro da Cidade Luz.

A partir de meados do século XIX, o destino dos industriais, dos nobres, dos homens de comércio e do povo, o destino da humanidade, enfim, passou a estar nas mãos da ciência. A revolução industrial e as maravilhas da vida moderna haviam aberto os caminhos que levariam o homem a conquistar seu velho sonho: dominar a natureza. E o combustível que alimentava essa mudança milagrosa no modo de viver das pessoas era o progresso. Progresso que se respirava na Exposição Universal de 1900.

A pilha; a locomotiva; o telégrafo; os motores a vapor, a eletricidade e a petróleo; o automóvel; a máquina de fotografia; o rádio; o telefone e tantas outras máquinas e matérias-primas surgiam para modernizar a vida no trabalho e em casa. Cada invenção apresentada nas onze Exposições Universais anteriores tinha dado início a uma revolução no cotidiano da humanidade. E na Exposição de 1900 todos tinham esperança no progresso da aeronáutica. As ruas, os restaurantes e cafés de Paris ferviam e brilhavam como nunca durante o grande evento, mas alguns dos mais importantes encontros e acontecimentos ocorriam nos jardins e campos dos arredores da cidade.



Naquela manhã, os fotógrafos já estavam a postos, com suas grandes e pesadas câmeras pousadas sobre os tripés. No centro das atenções, equilibrado sobre o selim de bicicleta que incorporara à nova aeronave, em substituição à barquinha, Santos-Dumont conferia mais uma vez o perfeito funcionamento do motor, das cordas, dos tubos e mecanismos que lhe permitiriam guiar o balão.

O dirigível Nº 4 — transformado, depois de dezenas de voos diários para testes, na sensação do outono parisiense — iria decolar novamente. E naquela ocasião, além do público de curiosos e dos numerosos fãs do brasileiro, estavam presentes para assistir ao feito os membros do Congresso Internacional Aeronáutico, um dos importantes eventos promovidos pela Exposição Universal.

Depois de dar algumas fortes pedaladas para acionar o motor, Alberto ajeitou o traje e o chapéu, repousou as



mãos sobre o guidom preparado para controlar o leme e deu a ordem:

— Larguem tudo!

Um defeito de última hora no mecanismo do leme quase impediu a demonstração do N° 4. Porém, com sua calma rotineira, Alberto enfrentou o contratempo, insistiu e acabou decolando contra um vento muito forte. Lá estava aquele jovem baixinho indo para onde bem queria pelo ar, assombrando a multidão com sua coragem e agilidade, provando a viabilidade da navegação aérea e comovendo de igual maneira as pessoas comuns e os cientistas.

A hélice — colocada à frente da aeronave, e não atrás — puxava o dirigível na direção em que Alberto comandava, em vez de empurrá-lo. O efeito daquela carruagem voadora, formada pela combinação de uma bicicleta com um motor a petróleo e um balão, era admirável.

Dias depois do voo de demonstração, Alberto recebeu em seu hangar a visita de um dos mais ilustres participantes do congresso: o professor Samuel Pierpont Langley, conceituado cientista norte-americano. Aquele encontro discreto, que possibilitou a troca de ideias entre dois dos maiores gênios da aeronáutica mundial, foi apenas um entre vários outros de igual importância que tiveram lugar no local de trabalho de Santos-Dumont.

Como a vida de Alberto estava cada vez mais dedicada ao trabalho, o hangar, onde ele passava boa parte das horas do dia e também outras tantas da noite, transformou-se em local de recepção para amigos e admiradores.



Na oficina, onde mecânicos, aristocratas, cientistas e artistas eram tratados com igual distinção, o clima era de festa e cordialidade. Estava-se em plena *belle époque*, e a *joie de vivre* (alegria de viver) dominava os ânimos. Enquanto isso, a generosidade, a inteligência, a educação e a elegância marcantes do rapaz brasileiro conquistavam cada vez mais simpatia. Enquanto Paris era o centro das atenções do mundo, Santos-Dumont tornava-se o centro das atenções de Paris. Todos queriam conhecê-lo. Todos queriam ser como ele. Todos começavam a imitá-lo. Tímido, ele agradecia discretamente os elogios e fingia não perceber que copiavam o que ele vestia e o que usava. Não perdia o jeito recatado, não deixava que o orgulho lhe subisse à cabeça. Nesse aspecto, tinha os pés sempre firmes no chão.

Santos-Dumont jamais permitiu que a vida social atrapalhasse seus objetivos de aeronauta e inventor. Mas também não abdicou do convívio com os amigos. A partir de 1900, o cartunista francês Georges Gousart, conhecido como Sem, passou a ser um dos melhores amigos



de Alberto, retratando em desenhos alguns dos feitos e aspectos espetaculares da sua vida.

Vários outros jovens também faziam parte do seu grupo de amizades, que só cresceu com os anos, mas a timidez e a dedicação ao trabalho mantinham-no longe de namoros mais sérios e de obrigações familiares. Não é difícil entender que alguém que quase todos os dias arriscava o pescoço para alcançar o sonho de voar tenha escolhido como única família seus projetos e aeronaves. A vida de Santos-Dumont pertencia à aeronáutica. E, por isso, várias vezes ela ficou por um fio.

Decidido a melhorar o desempenho e a velocidade do N° 4 com o objetivo de conquistar o Prêmio Deutsch, Alberto resolveu modificar o invólucro do balão, aumentando seu volume, e substituir o motor por outro mais possante. Resultado: o dirigível ficou maior que o hangar, que teve de ser reformado. Tudo ficou pronto em apenas duas semanas, a tempo de concorrer ao prêmio, já que as inscrições encerravam-se em 30 de outubro. Mas o clima não colaborou. Chuvas tocadas a fortes ventos retiveram no interior do hangar o balão inflado e pronto para voar, testando a paciência e a persistência de Alberto, que foi obrigado a esvaziar o N° 4 e a se contentar em esperar a virada do século para tentar vencer o desafio. Esperar trabalhando, claro, como era do seu estilo.

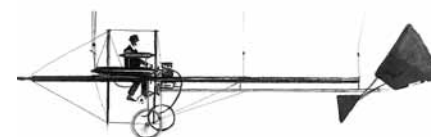
Limitado pelo mau tempo a realizar seus testes dentro do hangar, ele resolveu aperfeiçoar o motor, e começou a fazer uma série de ensaios montado no selim da bicicleta, enquanto a hélice era posta em rotação. Pois tal foi a

força que o motor conseguiu desempenhar que o vento — provocado pela hélice na atmosfera gélida e orientado diretamente para o peito de Alberto — fez com que o aeronauta contraísse uma grave pneumonia.

Temendo por sua vida, os médicos aconselharam que ele fosse descansar em um lugar de clima mais ameno. Santos-Dumont foi curar-se em Nice, mas não em uma cama de hotel, e sim dentro de uma pequena oficina de carpinteiro.

Ali nasceu, das próprias mãos do inventor, a quilha de madeira do dirigível N° 5. Em um pinho muito leve e muito rígido, Alberto entalhou as lâminas triangulares que depois uniu com juntas de alumínio. Para reforçar a hélice, teve a ideia inusitada de usar cordas de piano, muito mais finas e resistentes que as cordas de fibra vegetal. E ficou tão satisfeito com o resultado que começou a planejar a construção de uma nova aeronave com todo o cordame de suspensão feito de cordas de piano.

Curado da pneumonia pelos bons ares de Nice e inspirado a iniciar a construção do seu novo projeto, Santos-Dumont voltou para Paris. A única surpresa desagradável na viagem de volta foi o alto valor que ele teve de pagar para transportar a hélice por ele mesmo fabricada, que foi taxada como “marcenaria fina” pelos atentos fiscais da alfândega.




## *O bandeirante dos ares*



12 de julho de 1901  
Hipódromo de  
Longchamps  
4:30

Nº 5  
Comprimento: 33m  
Volume: 550m<sup>3</sup>  
Motor: 4 cilindros, 16hp




**N**a fresca e amena madrugada de verão, Santos-Dumont decolou com seu dirigível Nº 5 para provar que era possível vencer o desafio que ele próprio lançara aos demais aeronautas: cumprir o percurso do Prêmio Deutsch sem tempo predefinido e sem aviso prévio aos membros da comissão científica do aeroclube.

O “Prêmio Santos-Dumont” tinha o mesmo valor do “Prêmio de Encorajamento” que Alberto recebera por ter sido o aeronauta que mais se destacara no ano de 1900: 4 mil francos, o equivalente a um ano de juros sobre a quantia do Prêmio Deutsch. Aquela foi a sua maneira elegante de renunciar ao dinheiro em favor de seus concorrentes aeronautas que não dispunham de meios próprios para arcar com as despesas do “esporte”.

Como ele mesmo havia estabelecido que não concorreria ao prêmio, seus ensaios com o novo dirigível serviam apenas como demonstração e teste para o desafio maior: o Prêmio Deutsch. E o Nº 5 — que era uma

versão maior e mais veloz do Nº 4, sendo que tinha a hélice na popa e a barquinha substituindo o selim da bicicleta — mostrou-se realmente um sucesso.

Alberto deu dez voltas sucessivas sobre o hipódromo, parando a cada vez no ponto exato que havia antes determinado como alvo. Satisfeito, rumou para o bairro industrial de Puteaux, onde foi saudado por uma salva de apitos e sirenes das fábricas, e depois voltou a Longchamps. Enquanto isso, a multidão de fotógrafos, jornalistas e curiosos multiplicava-se no solo.



Santos-Dumont poderia ter dado o voo por encerrado naquele momento, pois o povo era testemunha e a imprensa já havia registrado que estava finalmente resolvido o problema da dirigibilidade dos balões. Mas a Torre Eiffel, mesmo escondida na bruma matinal, desafiava-o e atraía-o como um ímã. Resolveu ir até ela e voltar. No caminho, uma das cordas que lhe permitiam manobrar o leme partiu-se. Com seus nervos de aço, o aeronauta não se deu por vencido: fez uma manobra e desceu com suavidade nos jardins do Trocadero, onde um grupo de operários correu em seu socorro, oferecendo-lhe ajuda. Alberto agradeceu a oferta e pediu-lhes uma escada. Em poucos minutos, tinha aquilo de que precisava para efetuar a emenda na corda. Tudo pronto novamente, o Nº 5 decolou em direção à torre, contornou-a e retornou a Longchamps em linha reta. Exultante de alegria, Alberto voltou para seu hangar em Saint-Cloud e estacionou o dirigível ainda cheio de gás e intacto, tal como havia partido da “garagem”. Quem visse a aeronave intacta

no hangar e não tivesse testemunhado o feito, poderia jurar que o voo nunca acontecera. Mas não só acontecera como mudaria para sempre a vida de Santos-Dumont. Sua chegada foi um sucesso colossal.

A partir daquele dia, Alberto começou a receber o reconhecimento da imprensa e das pessoas de todo o mundo por seus feitos extraordinários. Era uma das pessoas mais populares e queridas de Paris. As visitas ao hangar tornaram-se frequentes. O sucesso do brasileiro era ponto tão pacífico que em suas oficinas misturavam-se em paz e harmonia pessoas de todas as classes e opiniões. Sua correspondência também aumentou muito; todos queriam felicitá-lo.

Entre almoços de homenagens e jantares comemorativos, Alberto continuou realizando seus voos de teste, sem nunca esquecer o desafio.

No dia seguinte ao comemorado cruzado, convocou a comissão científica, disposto a tentar vencer o Prêmio Deutsch. Mas o voo acabou encerrando-se sobre as árvores dos Rothschild, no acidente em que felizmente salvaram-se balão e piloto, com poucos arranhões.

Na primeira semana de agosto, o dirigível N° 5 e seu inventor já estavam refeitos para disputar o Deutsch. Pontualmente às 6:41 do dia 8, Santos-Dumont decolou, disparando os cronômetros da comissão científica e os corações dos torcedores. Nove minutos depois, o dirigível já contornara a Torre Eiffel e tomava o rumo de volta a Saint-Cloud. A essa altura, o piloto já percebera que havia um problema em uma das válvulas automáticas, que fazia

o balão perder hidrogênio. Mas a conquista do prêmio nunca estivera tão próxima... Decidiu arriscar tudo. E foi assim que quase perdeu a vida.

O balão começou a se deformar pela perda de gás e, de repente, as cordas de suspensão enrolaram-se na hélice. Santos-Dumont foi obrigado a parar o motor e deixar o balão cair ao sabor do vento. Meio vazio, o corpo do balão parecia um elefante amarelo, abanando uma das pontas flácidas como se fosse uma tromba e ruando desgovernado para cima dos prédios. De repente, o invólucro de seda japonesa roçou uma chaminé e veio o estrondo. BUM!!! Uma imensa explosão. Alberto nem teve tempo de perceber o que tinha acontecido. Reduzido a pequenos retalhos, o balão do N° 5 pendia junto à parede do Hotel Trocadero, com a barquinha do piloto suspensa por milagre pela quilha fabricada em Nice, que havia se enganchado como uma âncora entre o muro alto de um pátio e o teto de um prédio mais baixo. As resistentes cordas de piano haviam salvado a vida do piloto. Santos-Dumont não se ferira muito, mas estava furioso.

Com todo o sangue-frio que conseguiu juntar, aguardou pelo socorro dos bombeiros. Depois, mandou que recolhessem os destroços do seu sonho, juntou forças mais uma vez, refez seus cálculos e planos e partiu para a construção do dirigível N° 6.



*Que horas são?*



19 de outubro de 1901

15:12

Saint-Cloud

Nº 6

Comprimento: 33m

Diâmetro: 6m

Volume: 622m<sup>3</sup>

Motor: 4 cilindros, 20hp

Naquela chuvosa tarde de sábado,

alguns privilegiados testemunharam o solene balé do Nº 6 em torno da Torre Eiffel. Nas ruas, viam-se bengalas, chapéus e lenços sendo agitados em delírio para saudar Santos-Dumont.

— Eu ganhei? Eu ganhei???

Carregado em triunfo pela pequena multidão de torcedores que o aguardava em Saint-Cloud, Alberto estava desesperado para saber se afinal conquistara o Prêmio Deutsch.

Depois de vários voos de teste e alguns pequenos acidentes, o Nº 6 — construído em apenas 22 dias, após o desastre que deu fim ao Nº 5 — tinha realizado o trajeto exato do prêmio. Santos-Dumont ainda não sabia, pois era impossível controlar o dirigível e ao mesmo tempo tirar o relógio do bolso para conferir as horas, mas cruzara a linha de chegada em exatos 29 minutos e 30 segundos. Vencera, portanto, o desafio?



A multidão gritava que sim, mas os cinco membros da comissão científica presentes ao evento não sabiam responder. Ainda pasmos com o voo rasante do dirigível sobre suas cabeças, iniciavam um acalorado debate sobre o regulamento, que estabelecia ser obrigatório voltar ao ponto de partida em menos de 30 minutos.

“Voltar ao ponto de partida” seria cruzar a linha de chegada ou pousar e tocar o chão? O Nº 6 tinha pousado 31 minutos após a partida.

O debate esquentou, e a polêmica ganhou espaço nos jornais. Alberto, desde que soube do impasse, guardou a certeza de que conquistara o prêmio, mas chegou a temer que a batalha para recebê-lo viesse a ser ainda maior do que fora a de ganhá-lo. O povo e a imprensa manifestaram-se unânimes em favor de Santos-Dumont, que havia desfilado pelos ares com sua inseparável flâmula vermelha, que levava os versos adaptados de Camões e era acompanhada pelas bandeiras do Brasil e da França. O povo também se sentia indignado pela dúvida que se instalara.



“Por fim, prevaleceu o bom senso.” Alberto contou com o apoio do secretário-geral do aeroclube, Emmanuel Aimé, e com o voto decisivo do príncipe Roland Bonaparte, presidente da comissão científica que julgou o assunto. No dia 4 de novembro, com toda a pompa que o evento merecia, realizou-se a entrega solene da premiação. A festa tomou as ruas de Paris. Não só pelo carinho genuíno que o povo tinha por Santos-Dumont, mas também pela incrível generosidade do aeronauta, que decidiu dividir em duas partes toda a fortuna do prêmio — 129 mil francos! —, a menor, repartiria entre seus mecânicos e os operários das fábricas que o tinham auxiliado, e a maior, entre quase 4 mil pessoas pobres de Paris.

Essa atitude fez com que o mundo se curvasse em reverência diante da grandeza do feito e do espírito daquele pequeno rapaz. Aos 28 anos, Santos-Dumont conheceu a glória de ser reconhecido como um dos homens mais importantes de sua época.

Entre uma nova chuva de correspondência de cumprimentos, uma carta, em especial, comoveu Alberto. Trazia a fotografia de Thomas Edison, o inventor da lâmpada elétrica, com a seguinte dedicatória:

A Santos-Dumont, o Bandeirante dos Ares, homenagem de Edison.

Se antes ele já era copiado em seu hábito de usar as bainhas das calças viradas para cima, os colarinhos altos, os trajes especiais para dirigir automóveis e até em suas botinas de sola alta (que lhe caíam muito bem, pela baixa estatura), agora tornava-se tão famoso que via sua imagem espalhada por postais, caricaturas, fotografias, jogos infantis e *souvenirs* comemorativos vendidos em cada canto da França.

Por causa de toda essa popularidade, aliás, Santos-Dumont criou sem querer a moda que conquistaria a humanidade: o hábito de usar o relógio no pulso. Logo após a vitória, durante um jantar de gala em sua homenagem, Alberto comentou com seu amigo, o joalheiro Louis Cartier, como seria prático e importante para a navegação aérea se o piloto tivesse o relógio preso ao pulso para poder controlar o tempo enquanto estivesse com as mãos ocupadas.

Dias depois, recebia do amigo, com quem compartilhava o gosto pelas formas elegantes e simples, um relógio de *design* esportivo que podia ser afivelado ao pulso. Estava criada a joia mais imitada, mais cobiçada e mais vendida do mundo: o relógio Santos.






*O presente do presidente  
e o convite do príncipe*



26 de novembro de 1901  
Salões do Hotel  
Metrópole, Londres  
Banquete no Aeroclube  
do Reino Unido  
Sócio honorário nº 1



**A**pós o voo da vitória, Alberto voltou ao trabalho, empenhado em se aperfeiçoar como piloto de dirigíveis. A rotina no hangar e em casa, porém, teve de se adaptar aos “louros da fama”: dezenas de repórteres e fotógrafos passaram a acompanhar cada passo seu. Alguns queriam até adivinhar-lhe os planos e pensamentos. Além disso, os convites e homenagens agitaram sua vida social. Todos queriam estar junto dele.

O governo brasileiro não ficou para trás nas homenagens. Por sugestão de Augusto Severo, também entusiasta da aeronáutica, o presidente da República, Campos Sales, enviou ao rapaz uma valiosa medalha de ouro, cunhada e gravada no Brasil, com um símbolo da vitória e a frase famosa: *Por céus nunca dantes navegados!* E não foi só: o Congresso Nacional concedeu-lhe um prêmio especial de 100 contos, que equivaliam à fortuna do Prêmio Deutsch a que ele havia renunciado.

As boas-novas não paravam de chegar. Uma carta, entre as milhares que recebeu, comoveu Santos-Dumont

em especial. Era de Pedro Guimarães, seu amigo de infância:

Você se lembra, meu caro Alberto, do tempo em que brincávamos juntos de “Passarinho voa?”? A recordação dessa época veio-me ao espírito no dia em que chegou ao Rio a notícia do seu triunfo.

O homem voa, meu caro! Você tinha razão ao levantar o dedo, pois acaba de demonstrá-lo voando por cima da Torre Eiffel.


E tinha razão em não querer pagar a prenda. O senhor Deutsch paga-a por você. Bravo! Você bem merece esse prêmio de 100 mil francos.

O velho jogo está em moda em nossa casa mais do que nunca; mas desde o 19 de outubro de 1901 nós lhe trocamos o nome e modificamos a regra: chamamo-lo agora o jogo do “Homem voa?”, e aquele que não levanta o dedo à chamada paga prenda.


Seu amigo,  
Pedro

Dias depois, outra surpresa maravilhosa: por telegrama, Alberto foi convidado a receber o título de sócio honorário do Aeroclube do Reino Unido — fundado logo após a conquista do Deutsch —, em um jantar solene em sua homenagem. Aceitou o convite e foi a Londres, onde, elegante e tímido, como de costume, ouviu elogios públicos acalorados, entre eles um discurso de Joaquim Nabuco, ministro do Brasil.

O ano de 1901 estava definitivamente marcado na história pessoal de Santos-Dumont e também na história dos homens. E a proximidade do ano-novo redobrava as esperanças de todos.



Para o aeronauta, grandes mudanças se anunciavam. O príncipe Alberto I de Mônaco fez-lhe o convite irrecusável para que continuasse suas experiências com os dirigíveis no Principado. Oferecia-lhe um novo hangar na praia de La Condamine e tudo o mais que Santos-Dumont julgasse necessário para seu conforto e segurança.

 A situação prometia ser ideal. Defendida contra o vento e o frio, por trás, pelas montanhas e contra a brisa do mar, de cada lado, pelas eminências de Mônaco e Monte Carlo, a pequena baía oferecia um campo de manobra muito abrigado.

No Principado, também, Alberto estaria protegido do burburinho da multidão que lhe seguia os passos e do assédio em suas oficinas. Clima mais ameno, calma e sossego para pensar em seus projetos e um mar livre de obstáculos sobre o qual poderia navegar: tudo de que ele precisava naquele momento.


Na segunda quinzena de janeiro de 1902, enquanto a neve e o frio chegavam a Paris, Santos-Dumont desembarcava em Monte Carlo, levando o N° 6 desinflado, seus mecânicos, seus projetos e seus equipamentos. Estava ansioso por conhecer o novo hangar e voar enfim sobre o oceano, longe das árvores, dos telhados e chaminés que em tantas ocasiões arranharam a seda de seus balões, destruindo o sucesso de seus voos sobre a França.

Logo no primeiro voo de teste sobre o mar, Alberto experimentou a delícia de arrastar o cabo pendente sobre as ondas. Na água, a corda revelava-se um estabilizador

perfeito, compensando com sua maior ou menor imersão as variações de altitude do dirigível.

**P**roduzia-se, assim, um incessante movimento de descida e subida por cima das ondas, infinitamente doce, e que, sem perda de lastro, lastreava e deslastreava automática e alternadamente a aeronave.

Sem ter de se preocupar com manobras para manter a altitude constante, o aeronauta poderia desfrutar, nos voos sobre a baía, a maravilha da paisagem e a acolhida calorosa dos ilustres frequentadores do Principado.


 Das praias e dos terraços dos prédios, na costa, as pessoas acenavam e saudavam cada partida e retorno do dirigível. No mar, os iates seguiam-no para cumprimentá-lo com buzinas e gritos de “Bravo!”. Os mais lindos barcos de passeio, como o do famoso jornalista americano James Gordon Bennet, o de Eugène Higgins e o do senhor Eiffel, escoltavam as manobras do N° 6, enquanto algumas moças mais arrojadas lhe agitavam lenços dos conveses. O mundo em festa passava correndo como um carrossel ao redor de Santos-Dumont antes que ele tivesse tempo de responder às saudações.

**S**obre a sua cabeça, o azul infinito; a seus pés, a solidão das ondas cristadas de espuma.

Sem ter de se esquivar dos obstáculos e compensar as variações de altitude, o aeronauta dispunha de toda a força do motor do dirigível para ganhar velocidade.

Alberto aproveitava cada minuto de voo e cada detalhe que percebia nas novas experiências para aperfeiçoar

seus projetos de dirigíveis. Em quase um mês de voos de teste, trabalhou como nunca em sua oficina. Também refletiu muito sobre as possibilidades que se abriam à navegação aérea. Voando sobre os iates, acompanhando suas manobras do alto, logo se deu conta da importância que as máquinas voadoras poderiam ter na defesa da costa e na guerra. Os temidos submarinos, por exemplo, invisíveis aos navios e aos mais modernos fortes, poderiam ser facilmente monitorados pelas aeronaves, e até mesmo bombardeados por elas.



A importância dos progressos que alcançava a cada voo crescia a olhos vistos para o futuro de toda a humanidade. As experiências sobre o mar eram animadoras, e o piloto já sonhava com a travessia até a Córsega.

Certa vez, a recepção do dirigível foi tão calorosa que o príncipe — que o escoltava em seu barco de volta ao hangar — quis ter a honra de apanhar o cabo pendente na chegada da aeronave. A corda arrastava-se com tamanha graciosidade pelo mar que ninguém se deu conta do seu peso e do risco que corria a altura. De sua barquinha, Alberto só entendeu o que se passava quando viu a corda atingir o braço direito do príncipe com violência, jogando-o ao fundo da embarcação. Felizmente, o acidente não foi fatal, mas causou grande constrangimento.

Outro acidente, dessa vez mais sério, abreviou a estada de Santos-Dumont em Mônaco. No dia 14 de fevereiro, logo após a decolagem, o piloto percebeu que o balão do dirigível havia perdido muito gás e começava a se deformar. Minutos depois, algumas das cordas de

sustentação partiram-se e enrolaram-se na hélice. O N° 6 estava desgovernado, e o vento jogava-o na direção da praia, para cima dos prédios. O perigo de um desastre horrível era imenso. Nada havia que Alberto pudesse fazer a não ser desligar o motor e abrir a válvula para liberar o hidrogênio, fazendo a aeronave cair lentamente sobre o mar. As lanchas correram em seu socorro, enquanto Santos-Dumont via seu querido dirigível afundar e perder-se no oceano.

Aquele foi o fim da aeronave que vencera o Prêmio Deutsch. Embora na mesma noite do desastre a sociedade de Mônaco tenha dado um grande banquete para homenageá-lo e oferecer apoio para a reconstrução do dirigível, Alberto resolveu retornar a Paris. Assim que a quilha, o motor e o que restava do corpo do balão foram pescados do Mediterrâneo, a equipe e todos os apetrechos de Santos-Dumont foram enviados de volta para a França.

Assim começava um ano atribulado na vida de Alberto, que perderia em pouco tempo e de modo trágico duas pessoas muito caras. Sua mãe suicidou-se em Portugal, onde fazia uma visita às filhas que lá residiam. E, em Paris, outro aeronauta brasileiro, Augusto Severo, teve uma morte horrível, na explosão do balão *Pax*, construído pelo mesmo senhor Lachambre que tantos projetos bem-sucedidos havia realizado em parceria com Santos-Dumont.

O ano de 1902 foi também de muitas viagens. Durante a primavera e o verão, Alberto resolveu atender a alguns convites importantes que recebera após a con-

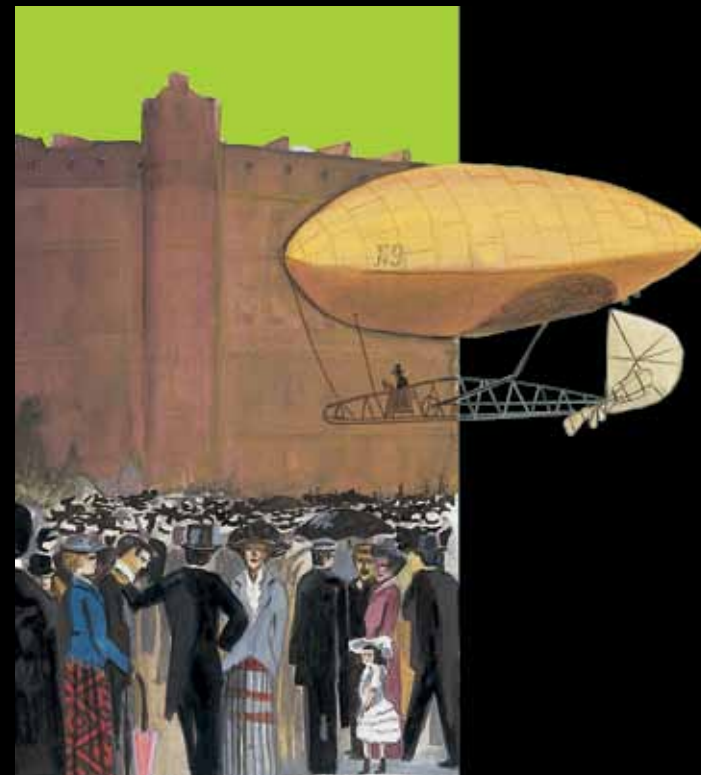
quista do Prêmio Deutsch. Primeiro atravessou o canal da Mancha e foi para a Inglaterra. Depois, atravessou o Atlântico e rumou para os Estados Unidos, onde se encontrou com pessoas importantes na época para conversar e trocar ideias sobre os avanços dos dirigíveis e sobre novos prêmios e concursos de navegação aérea que aquele país estava planejando promover.

Em Washington, esteve com o presidente Theodore Roosevelt na Casa Branca. Em Nova York, teve a alegria de visitar os laboratórios de Thomas Edison, em West Orange. Compareceu a inúmeros jantares e noites de gala, mas tinha saudades de suas aeronaves. Chegou a levar parte de suas oficinas e projetos para a América, com a promessa de participar dos grandes concursos aéreos, mas os meses se passavam e, apesar das festas e das boas conversas, nada acontecia...

Um belo dia, Santos-Dumont chegou à conclusão de que não havia, em todo o mundo, lugar mais propício ao desenvolvimento da aeronáutica do que a sua querida Paris. Cortês como sempre, agradeceu as homenagens, declinou de alguns convites, fez as malas e saiu à francesa, retornando à sua segunda pátria disposto a nela construir a primeira estação de dirigíveis do mundo.



## *Depois de 7 vêm 9 e 10*



*Madrugada de  
23 de junho de 1903  
Avenida do Bosque de  
Bolonha, centro de Paris*

Nº 9  
**Balladeuse Aérienne**

Comprimento: 15m

Diâmetro: 5m

Volume: 261m<sup>3</sup>

Motor: 3hp

Velocidade máxima

em cruzeiro: 30km/h



**S**orvendo um café quente e delicioso, Alberto observava pela janela oval da sala a sua “charrete voadora” pousada bem na frente da porta de casa. A cena parecia um sonho, mas não era.

Às duas horas da manhã, ele tinha se levantado da cama alegre e ansioso para realizar seu grande projeto. Deu partida ao carrinho elétrico e saiu silenciosamente pelas ruas quase vazias de Paris em direção à estação de dirigíveis, que ficava a poucos quilômetros de distância, em Neuilly.

Depois de despertar os mecânicos e ajudantes, que pernoitavam em quartos especialmente projetados para isso dentro da estação, mandou que abrissem as portas da grande garagem e trouxessem para fora o Nº 9, o menor e mais ágil de todos os seus dirigíveis.

Feita a conferência do volume de hidrogênio e dos mecanismos e equipamentos da aeronave — procedimento que passou a ser obrigatório em cada decolagem, de-

pois do acidente em Mônaco —, saltou para dentro da barquinha e deu a ordem:

— Larguem tudo!


O plano era voltar voando baixo pelas ruas de Paris e estacionar, “tal qual um grande pássaro que volta ao ninho”, à porta de casa, na esquina da avenida dos Champs Elysées com a rua Washington. Um projeto simples, talvez, mas extremamente ousado e perigoso.

Antes que o dia clareasse, o Nº 9 já voava sobre o rio e atravessava o bosque, “saltando” com facilidade por cima das árvores mais altas, “navegando sob a deliciosa frescura da aurora” em direção ao Arco do Triunfo, o famoso centro do burburinho parisiense, que, àquela hora, mais parecia um monumento perdido no deserto.

Alberto não resistiu à tentação: fez uma manobra, desceu a apenas 20 metros do chão e saiu arrastando o cabo pendente pela avenida do Bosque de Bolonha. Fazia “navegação prática”, desfilando à altura dos telhados dos prédios. Pensou até em passar por baixo do Arco do Triunfo, mas ponderou que seria um risco inútil naquele momento. Tomou a direita do monumento e seguiu para casa. A avenida dos Champs Elysées estava deserta; só uma carruagem passava solitária, bem longe do dirigível. Na esquina com a rua Washington, o aeronauta fez a manobra de aterrissagem, pousando docemente, como planejara, bem em frente à sua porta. Dois ajudantes seguraram o cabo pendente, retendo a aeronave junto ao chão.



O acontecimento fora extraordinário, mas o povo de Paris não estranhou muito. Voando e pousando em todos os lugares, os balões esféricos e os dirigíveis, principalmente os “grandes pássaros amarelos” de Santos-Dumont, já faziam parte da paisagem da cidade.



Quando voltou a fixar-se na França, Alberto decidiu abandonar o hangar do aeroclube, onde outros aeronautas também já haviam construído suas “garagens”, para construir uma verdadeira “estação” de onde seus dirigíveis pudessem decolar e onde pousassem e circulassem com liberdade e segurança. Em Neuilly encontrou o que procurava: um lote extenso de terrenos disponíveis com grande área plana e aberta, com arredores livres de obstáculos aéreos.

Na primavera de 1903, quando a estação ficou pronta — com capacidade para armazenar vários dirigíveis montados e cheios de gás —, ele já tinha também concluído a construção de três novos modelos, cada qual com uma finalidade específica. Eram o Nº 7, o Nº 9 e o Nº 10. O Nº 8 jamais existiu. Se, por um lado, Alberto muitas vezes mostrava-se o mais racional e corajoso dos homens, utilizando-se da ciência para vencer os desafios mundanos, por outro não escondia ser também uma pessoa bastante supersticiosa. Por isso, tinha verdadeira fobia ao algarismo 8, considerado por alguns portador de “maus augúrios”. Para ele, de fato, aquele número tinha atraído a tragédia, já que o terrível acidente do Hotel Trocadero havia acontecido no dia 8 do mês 8 de 1901.

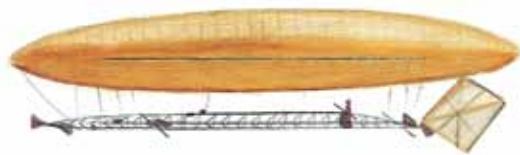
Pelo sim, pelo não, não quis arriscar: cortou o maldito 8 de sua aritmética pessoal e pulou do 7 para o 9 em sua linha de aeronaves.

O Nº 7 era um “dirigível de corrida”. Depois da conquista do Prêmio Deutsch, Alberto estava convencido de que outros aeronautas se animariam a construir dirigíveis e que as corridas aéreas iriam se tornar comuns. Para estar pronto a vencer qualquer desafiante, construiu o Nº 7, que, com forma alongada, 1.257 metros cúbicos de volume e motor de 60 cavalos, podia voar duas vezes mais alto e muito mais rápido que o famoso Nº 6. Entretanto, para encher o enorme corpo do balão com hidrogênio, Santos-Dumont gastava uma pequena fortuna: mais de 3 mil francos. Esse custo elevado de manutenção, somado à decepcionante ausência de competidores à sua altura para qualquer corrida, explica por que aquela aeronave foi tão pouco usada por seu inventor, enquanto o Nº 9, ao contrário, voou tantas vezes.

A “charrete aérea” mostrou-se tão prática e segura que Santos-Dumont realizou com ela alguns feitos memoráveis. Em várias ocasiões, por exemplo, interrompeu seus passeios com o dirigível para “refrescar a garganta” no restaurante da Cascade, estacionando o Nº 9 em plena rua e chamando a atenção de multidões de pedestres.

Foi também com a “charrete” que levou para passear a primeira criança-aeronauta do mundo. No dia 26 de junho de 1903, três dias depois de estacionar à porta de casa em plena madrugada, Alberto resolveu convidar





um menino para voar com ele, ao sobrevoar uma festa infantil que se realizava nos jardins de Bagatelle. Aterrisou no meio da criançada e perguntou:

— Há algum menino que queira subir comigo?

Tanta era a confiança das crianças em Santos-Dumont, que mais de uma dúzia de voluntários mirins se apresentou. Alberto sorriu e decidiu levar o menino que estava mais próximo: Clarkson Potter.

— Não tem medo? — indagou ao pequeno, enquanto o dirigível começava a se elevar.

— Nem um bocadinho! — respondeu o moleque, maravilhado com a delícia do voo.

A primeira mulher a navegar pelo ar também o fez a bordo do N° 9. A “heroína”, que não só pegou uma carona com Alberto, mas também conseguiu convencê-lo a deixá-la pilotar sozinha a aeronave, foi a cubana Aída D’Accosta. A jovem, que visitara as oficinas de Alberto em várias ocasiões manifestando seu desejo de voar, era tão linda quanto inteligente e ousada, arrebatando a simpatia da imprensa e da elite de Paris. O tímido Santos-Dumont também se deixou fascinar por Aída, de quem guardou um retrato por muitos e muitos anos sobre sua mesa de trabalho. As horas que os dois passaram juntos durante os três dias de instrução de voo



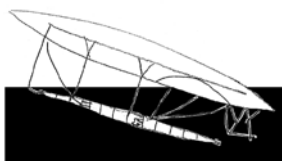
foram-lhe tão agradáveis quanto o grande momento em que Aída pilotou o N° 9 de Neuilly até Bagatelle, em 29 de junho de 1903.

Naquele mesmo ano, dois outros episódios com a “charrete” também marcariam para sempre a memória do aeronauta. Um deles ocorreu em 14 de julho, data comemorativa da Queda da Bastilha, quando Alberto participou com seu N° 9 da parada militar, na presença do presidente da República da França, a convite de altos oficiais do Exército daquele país. Depois de fazer manobras por quase dez minutos sobre as tropas, Alberto disparou 21 tiros de revólver para dar salvas à França.

O outro episódio, menos solene e mais inusitado, ocorreu dias antes, durante um simples passeio. Quando sobrevoava a ilha de Puteaux, próximo à estação de dirigíveis, o carburador do motor da aeronave teve um princípio de incêndio. Sem perder o sangue-frio, e com muita presença de espírito, Alberto cortou a força do motor e abafou as perigosas chamas utilizando seu garboso chapéu-panamá. Aquele teria sido apenas um entre os tantos incidentes aéreos vivenciados pelo brasileiro, não fosse o fato de que, ao voltar para a estação, vários fotógrafos o retrataram com as abas do chapéu abaixadas, deformadas pela manobra de bombeiro. A partir daquele

dia, aquelas fotografias foram tão reproduzidas que se transformaram na imagem oficial de Santos-Dumont. E o chapéu que por sorte lhe salvara a vida passou a ser usado por ele quase como um amuleto.

O N° 10, apelidado de “ônibus aéreo”, tinha como objetivo levar um número maior de passageiros para explorar o potencial do uso pacífico e prático dos dirigíveis na rotina do novo século. Para tanto, foi a maior de todas as aeronaves projetadas e construídas por Santos-Dumont: seu balão tinha 2.010 metros cúbicos de volume e sustentava, além da barquinha do piloto, outras quatro barquinhas que podiam levar, cada qual, três passageiros. Era uma aeronave muito segura, que poderia ser igualmente adaptada para corridas ou para a guerra, mas acabou sendo pouco utilizada, assim como o N° 7, pois também demandava manutenção cara, e não despertou maior interesse do público para a finalidade para a qual o inventor a projetara.



## *Dormindo com um olho só*



7 de setembro de 1903  
Verão na Europa  
Inverno na  
América do Sul  
Vapor Atlantique  
Desembarque no Brasil



— O senhor não faz nada?

Está sempre fechado em seu quarto, a dormir!

Por incrível que pareça, o incansável Santos-Dumont teve de ouvir comentários irônicos como esse durante a pausa que resolveu dar a si mesmo a partir de fins de 1903. O mundo tinha-se acostumado de tal maneira a vê-lo sempre trancafiado em seus hangares ou dependurado nas cestinhas dos dirigíveis, que algumas pessoas se perguntavam:

— Afinal, quem é Santos-Dumont sem os seus balões?

Um grande homem, por certo. Um cavalheiro de tanta estirpe que preferia calar-se a responder a críticas e questionamentos infundados com palavras duras.

Alberto estava de “férias”, permitindo-se aproveitar as coisas boas da vida que lhe proporcionavam suas merecidas conquistas.

Depois do verão de passeios em “charrete aérea” por Paris, decidiu fazer uma visita ao Brasil, dando uma pa-

rada estratégica em sua vida de aeronauta. O êxito e as homenagens que recebia na França lhe haviam despertado saudades no peito. Saudades da pátria, das raízes, da família e principalmente da memória do pai: seu maior exemplo, aquele que lhe transmitira os valores e os recursos que lhe haviam permitido conquistar os ares e, enfim, “fazer-se um homem”.

Ao desembarcar em terras brasileiras, foi aclamado herói nacional. De pessoas importantes da sociedade, e também de homens do povo, ganhou flores, joias, faixas, placas, troféus e até versos, músicas e hinos compostos em sua homenagem.

Onde Santos-Dumont chegava, o Brasil parava para festejá-lo. Comovido, ele agradecia cada lembrança, cada discurso com a mesma humildade. Sentia uma felicidade parecida com aquela que lhe iluminara a infância na fazenda, só que dessa vez com uma dor sempre a lhe espetar o coração: a de não mais poder dividir seu sucesso e suas alegrias com o pai.

Ciente do valor da memória na vida de um homem, de uma nação, de toda a humanidade, Alberto aproveitou o descanso para escrever o livro no qual registrou suas principais conquistas na construção de aeronaves: *Dans l'air* foi publicado em agosto de 1904 na França e tempos depois no Brasil, sob o título *Os meus balões*.

Para Santos-Dumont, tirar férias era como dormir com um olho só. Sua mente inventiva não parava de trabalhar. Sua casa nunca deixou de ser também um ateliê, sua mesa de trabalho estava constantemente coberta de



esboços, modelos, aparelhos mecânicos e instrumentos de precisão. Tinha paixão por mecânica e interesse pela ciência de modo amplo. Por isso, em seus momentos de lazer, brincava com microscópios e peças de motores, testava novos usos para diversos materiais e ainda aproveitava para inventar soluções e máquinas para os mais variados problemas da vida cotidiana.

Mas, no fundo, a alma e a mente de Alberto estavam sempre ligadas à conquista definitiva do ar. Depois de resolver a questão dos dirigíveis, ele continuou a idealizar novos projetos de aeronaves, atento não só aos balões, mas também à questão do voo com aparelhos mais pesados que o ar.

Enquanto o brasileiro “dormia”, a Europa e os Estados Unidos ferviam, acometidos por uma grande “febre aeronáutica”. Velhos amigos do Aeroclube da França, como Blériot e os irmãos Farman, assim como diversos novatos empolgados com os progressos na aviação, empenhavam-se em projetar um aeroplano viável. Além deles, o famoso capitão Ferber e o advogado Ernest Archdeacon trabalhavam dia e noite para incentivar os construtores de aeronaves na França e na América. Nos Estados Unidos, começavam a se ouvir rumores de que dois irmãos estariam fazendo significativos progressos com planadores...

Todos, porém, sabiam que o grande desafio a ser vencido era o da decolagem: como levantar do solo, por meios próprios, uma máquina voadora mais pesada que o ar, contando apenas com a força do motor e com linhas aerodinâmicas?



Em março de 1905, depois de retornar à França para arregaçar novamente as mangas da camisa, Santos-Dumont recebeu o título de Cavaleiro da Legião de Honra daquele país. Paris comemorava: *Le Petit Santos* estava de volta.

No artigo “O que fiz e o que será feito”, publicado na popular revista *Je Sais Tout* em 15 de fevereiro de 1905, o aeronauta brasileiro despertou o imaginário da França ao falar sobre sua visão do futuro, acenando com a possibilidade de que em pouco tempo existissem dirigíveis tão fáceis, tão seguros e tão cômodos de navegar quanto os iates particulares, discutindo as vantagens de se utilizarem aeronaves para bombardeio e vigilância em possíveis guerras, especulando sobre visitas ao Polo Norte em dirigíveis, afirmando até que um dia o homem conquistaria o espaço com suas aeronaves!

Se tivesse sido o romancista Júlio Verne a escrever aquele artigo, suas páginas teriam sido lidas como um delicioso romance de ficção científica. Mas fora Santos-Dumont quem o fizera, e aquele nome já era sinônimo da realidade extraordinária que chegava com o século XX.

Alberto sonhava e fazia o mundo sonhar, mas não perdia contato com a realidade. Discreto, como era do seu estilo, ele não faltava a uma única reunião de discussão no aeroclube e também estava sempre presente aos voos de teste e demonstrações de seus amigos e “concorrentes” no “esporte”. Observava em silêncio, trabalhava calado. Nessa nova fase de sua vida, dormia madrugadas adentro sobre a prancheta cheia de projetos e, de dia, às vezes podia ser visto brincando inocentemente com flechas esquisitas, pipas estranhíssimas e com pequenas aeronaves de papel.

O Nº 11 foi seu primeiro projeto de aeronave mais pesada que o ar. Seria um monoplano bimotor, mas o inventor logo constatou que não havia ainda motor adequado às necessidades da aeronave, e abandonou a sua construção.

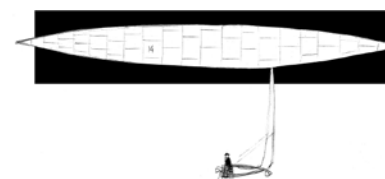
Em seguida, deu início a outro projeto que também acabou morrendo na fase de protótipo: o Nº 12, que seria um helicóptero de 12,5 metros de comprimento por 6 metros de altura, movido por um motor de 24 cavalos.

Voltando à questão dos dirigíveis, Santos-Dumont resolveu atacar o maior problema que se apresentava na época: o tempo de permanência no ar, já que os balões inevitavelmente perdiam sua força ascensional à medida

que o gás se dissipava com as variações de pressão atmosférica. O Nº 13, que abrigava 1.902 metros cúbicos de gás e levava um motor de 12 cavalos, foi projetado para suprir o hidrogênio perdido com o ar aquecido por queimadores de querosene instalados na aeronave. A ideia original de Alberto era “cruzar a Europa por uma semana”, mas o Nº 13 não chegou a fazer um voo sequer, pois foi destruído por uma tempestade quando estava guardado em um hangar aberto no terreno do aeroclube, em Saint-Cloud.

Moral da história: longos meses de trabalho e esforços tiveram como resultado três projetos consecutivos destruídos pela sorte. Será que a boa estrela tinha de fato abandonado o aeronauta-inventor, ou estaria apenas testando a sua resistência? Talvez a sorte não gostasse mesmo do número 13 e estivesse à espera do 14...

Quem viveu viu.



*O jegue genial*



21 de agosto de 1905  
Praia de Trouville, Norte  
da França

Nº 14  
Volume: 186m<sup>3</sup>  
Motor: Clément de 3,5hp



**P**or certo, entre todos os valentes da navegação aérea, o senhor Santos-Dumont permanece o queridinho do público. Seus passeios — tão fantasiosos quanto audaciosos — em seus dirigíveis em constante processo de aperfeiçoamento provocam entusiasmo cada vez maior.

Assim começava o artigo que festejava a estreia pública do dirigível Nº 14, impresso no jornal *L'Illustration*, em 26 de agosto de 1905.

Mantendo o charme de suas aparições, Alberto escolhera a movimentada praia de Trouville para a demonstração de sua mais recente aeronave. Para delírio dos banhistas, ele desfilou com a brisa por sobre a longa linha de arrebenção das ondas a uma altitude de 50 metros, chamando atenção para o controle e a estabilidade do dirigível.

O que o público não sabia era que aquele sucesso representava apenas a primeira etapa de um projeto secreto bem mais ambicioso. Só a equipe de ajudantes de

Santos-Dumont tinha conhecimento de que, apesar das aparências, aquela aeronave não teria uma finalidade própria. Seria, sim, uma peça que iria se unir a outras para solucionar o maior de todos os quebra-cabeças: o voo do mais-pesado-que-o-ar, a questão fundamental para o desenvolvimento da aeronáutica.

Em fins de julho de 1906, Alberto compareceu, quase calado, como de costume, a uma assembleia do aeroclube em que se discutiram os progressos dos novos projetos de aeroplanos. Os cavalheiros especulavam sobre quais candidatos teriam condições de vencer os desafios e receber os prêmios criados para fomentar o desenvolvimento da aeronáutica.

A Taça Archdeacon, acompanhada da quantia de 3 mil francos, era prometida a quem conseguisse construir um aparelho capaz de decolar por seus próprios meios e voar por uma distância de 25 metros sem exceder o ângulo de descida em 25%. Além disso, o aeroclube oferecia um prêmio de 1.500 francos ao primeiro aeronauta que conseguisse voar em um aeroplano por uma distância de pelo menos 100 metros com desnivelamento máximo de 10%.

Nos salões enfumaçados, comentava-se que, nos Estados Unidos, os irmãos Wright teriam voado alguns quilômetros com aeronaves semelhantes a planadores, ainda em 1905, e que teriam até conseguido realizar um voo em circuito fechado. Os maiores especialistas em aeronáutica da época, porém, duvidavam de tais boatos e tinham um argumento fortíssimo contra os supostos







“feitos” dos americanos: se possuíam mesmo aeronaves tão extraordinárias, por que então não faziam uma visita à França para embolsar a fortuna de 50 mil francos do Prêmio Deutsch-Archdeacon, prometido a quem demonstrasse em teste público, na presença da comissão científica, haver construído um aeroplano capaz de voar apenas 1 quilômetro em circuito fechado?

Os ânimos ferviam. Os interesses em jogo eram cada vez maiores. A aeronáutica prometia revolucionar não só o modo de viver dos homens, mas também a economia mundial. O “esporte” ia se transformando em um negócio cada dia mais disputado. Todos estavam atentos aos progressos de homens como Blériot, Voisin, Ferber e Archdeacon, que estariam prestes a resolver o problema dos aeroplanos.

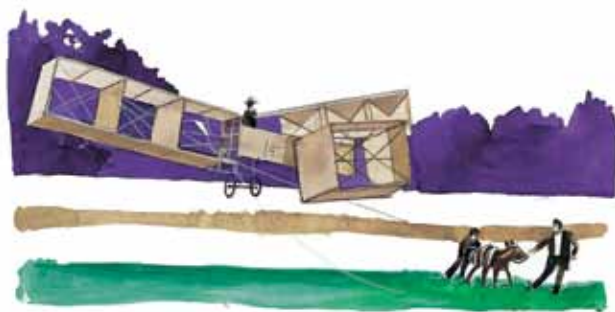
Foi, portanto, uma grande surpresa quando o discreto Santos-Dumont — que era visto por muitos admiradores como um “esportista do balonismo” ou um inventor “romântico” — pediu a palavra após a assembleia para se inscrever como candidato aos prêmios e convidar os amigos e concorrentes a assistirem no dia seguinte às

suas primeiras experiências com uma aeronave mais pesada que o ar.

Foi um espanto geral. Todo mundo queria saber como era o aparelho.

Na manhã seguinte, a estranhíssima aeronave, ainda sem nome, deixou o hangar onde Alberto a guardara dos olhos curiosos dos jornalistas que acompanhavam seu trabalho, entre eles os repórteres do *Herald Tribune*, do seu amigo americano Gordon Bennett. Feita de células retangulares — como as das pipas inventadas pelo australiano Hargraves —, com estrutura de pinho revestida de lona e juntas de alumínio, era um biplano de 10 metros de comprimento e 12 metros de envergadura, apoiado sobre três rodas de bicicleta. Seu motor era um Levasseur-Antoinette a petróleo, de 8 cilindros e potência de 50 cavalos. O leme, feito de uma única célula, era ligado aos comandos por resistentes cabos de aço do tipo utilizado em relógios de igreja e vinha colocado na frente da barquinha, que ficava entre as asas, dando ao conjunto a aparência de um pato gigantesco e esquisito.

A aeronave distinguia-se de tudo o que havia sido projetado até então, demonstrando mais uma vez a engenhosidade e a originalidade dos projetos do brasileiro. Diante dos olhares de espanto da audiência que compareceu a Bagatelle para assistir aos ensaios, Santos-Dumont dependurou a geringonça no balão do N° 14, subiu à barquinha — onde se equilibrava em pé para voar — e começou a fazer experiências com o “conjunto

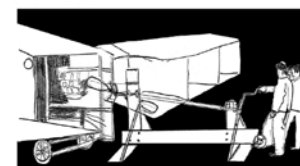


híbrido” para treinar manobras. Assim nascia o 14-Bis, cujo nome, tão original quanto o invento, foi dado pelo público, que simplesmente não sabia o que pensar sobre o aparelho. Muitos duvidaram da sua eficácia, e alguns chegaram até a fazer piadas sobre sua esquisitice.

Mas Santos-Dumont já estava acostumado a resistências ou desconfiças de profissionais e amadores diante das inovações que lhes apresentava. “Persistir” era o seu lema. Enquanto a imprensa e o público discutiam sobre o 14-Bis, ele lutava para superar o problema da estabilidade da aeronave e dedicava-se às experiências cativas ao balão. Estas, porém, logo se mostraram bastante perigosas. Quando o motor do aeroplano era acionado a plena potência, o aparelho puxava o balão violentamente, com o risco de rasgá-lo e provocar uma explosão.

Por cautela, Santos-Dumont resolveu desistir do balão e inventou outra maneira segura de estudar o comportamento do 14-Bis durante o voo: prendeu o aparelho, como se fosse um teleférico, a um cabo de aço que foi

estendido inclinado entre dois postes altos. Quem puxava a aeronave até o ponto mais alto, de onde Alberto fazia-a deslizar para avaliar a estabilidade e o centro de gravidade, era Kuigno, um jegue! Um jegue genial, mas podem-se imaginar os risos que provocou nesses bizarros ensaios entre aqueles que se mantinham descrentes. Elegante, como era do seu feitio, Santos-Dumont também riu, calado, não se sabe se *com* os outros ou se *dos* outros...



## *O salto para o futuro*



*Terça-feira, 23 de  
outubro de 1906  
Tarde de outono no  
Campo de Bagatelle,  
Paris*

**14-Bis  
Biplano**

Motor aprimorado:  
Levavasseur-Antoinette  
de 50hp

— **E**u venci? Eu venci?

Mais uma vez, Alberto observava a euforia das pessoas à sua volta, sem compreender bem o feito que acabara de realizar.

Em meio à multidão de espectadores, Ernest Archdeacon foi um dos primeiros a correr para cumprimentar Santos-Dumont. Ainda tonto, saltando da barquinha do 14-Bis depois de ter perdido a direção da aeronave e caído, o piloto recebeu a notícia da vitória:

— Voaste uns 60 metros, a 2 ou 3 metros de altura do solo. A Taça Archdeacon é tua!

O desafio do voo do mais pesado que o ar fora vencido na presença da comissão científica do aeroclube e também da imprensa francesa. Depois de ser carregado em triunfo pelo Campo de Bagatelle, Alberto foi saudar Chapin e a equipe de mecânicos e ajudantes com quem trabalhara sem trégua para alcançar aquela vitória, não só desde a madrugada daquele dia exaustivo, mas tam-

bém ao longo de mais de dois meses de ensaios com o “pato” ou “geringonça aérea”.

É evidente que a turma da torcida contrária logo apareceu para colocar em dúvida o primeiro voo do 14-Bis. Alguns chegavam a afirmar que tudo não passara de um “salto”. Mas, para Alberto, assim como para outros aeronautas e autoridades no assunto, estava claro que o grande desafio fora vencido. O que aconteceu em 23 de outubro foi o voo de uma aeronave mais pesada que o ar. Quem preferiu chamá-lo de “salto” mais tarde acabou sendo obrigado a reconhecer que fora, de fato, um “salto para o futuro”.

Durante o banquete para 120 convidados promovido pelo aeroclube no Café de Paris em 10 de novembro, no discurso de entrega da taça a Santos-Dumont, o próprio Archdeacon fez questão de declarar:

Se eu fosse capaz de pecar por inveja, hoje invejaria meu amigo Santos-Dumont, que acaba de conquistar, certamente, uma das mais belas glórias que um homem pode ambicionar neste mundo. Ele acaba de realizar, não em segredo ou diante de testemunhas hipotéticas e complacentes, mas à luz do dia, diante de mil pessoas, um soberbo voo de mais de 60 metros, a 3 metros de altura, que constitui um passo decisivo na história da aviação.

[...]

Oh, agora, os imitadores não tardarão a surgir! Aposto mesmo, de bom grado, que muitos dentre eles declararão que o que Santos-Dumont fez “não é mau”, e que, se as numerosas ocupações deles lhes tivessem permitido, teriam feito o mesmo. Mas não...! “Pois, meus senhores”,

retrucarei, “você não fizeram. E agora”, direi ainda, “se alcançarem amanhã experiências bem-sucedidas, serão sempre mais ou menos plagiadores e lucrarão, sem abrir suas bolsas e sem cansar seus cérebros, com os resultados obtidos por um outro, à custa de muita luta e dinheiro.”

Já eu, após a experiência de Bagatelle de 23 de outubro, tendo visto o que vi, predigo que a questão vai andar a passos largos, mais rápido mesmo do que eu esperava nos meus sonhos mais otimistas.

Santos-Dumont fez 60 metros aos 23 de outubro, mas são esses os 60 metros que eram os mais difíceis.

Pois, para alegria de Archdeacon e tristeza da torcida contrária, apenas dois dias depois do célebre banquete, Santos-Dumont reconvocou todos a Bagatelle para assistirem a um voo em que pretendia vencer o prêmio oferecido pelo Aeroclube da França. E venceu. Venceu sem sombra de dúvida.

Logo que Alberto e seus espectadores chegaram ao campo, tiveram uma surpresa: uma outra equipe de aeronautas apresentara-se para disputar a prova. Voisin e Blériot, companheiros e amigos do brasileiro, trouxeram a Bagatelle um biplano equipado com motor da mesma marca daquele utilizado pelo 14-Bis. Elegante como sempre, Santos-Dumont parabenizou os concorrentes e fez questão de lhes passar a vez, oferecendo-lhes o privilégio de tentar o voo em primeiro lugar e, assim, poder conquistar a taça. Infelizmente para os franceses, porém, depois de várias corridas pelo campo, sua aeronave acabou danificando-se sem ter conseguido sequer erguer as rodas do chão.

O público ficou decepcionado, mas de certo modo a França ainda não havia perdido a taça por completo. Santos-Dumont, que havia muito era acolhido em Paris como verdadeiro parisiense, ainda estava no páreo. Os olhos da esperança voltaram-se todos para Alberto, que parecia mesmo carregar a boa estrela no bolso ou no brilho do olhar.

Apresentando vários avanços em relação ao projeto inicial — incluindo motor mais potente, trem de pouso feito de apenas duas rodas de bicicleta e a grande inovação dos *ailerons* (estabilizadores, utilizados dentro das células em cada lado das asas) —, o 14-Bis fez quatro voos bem-sucedidos ao longo do dia, na presença dos juízes. No primeiro, percorreu 40 metros. No segundo, 50 metros. No terceiro, 82 metros. No quarto, partindo em sentido contrário ao das tentativas anteriores e voando contra o vento, voou 220 metros em 21 segundos e 20 centésimos, chegando a ficar 6 metros acima do chão. Estava vencido o desafio dos 100 metros! E Santos-Dumont só não voou mais longe por temer pela segurança da multidão que assistia aos testes.

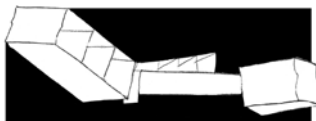
O HOMEM VOA! Ninguém mais tinha dúvidas a respeito. A manchete com o triunfo de Santos-Dumont voltou a ter destaque na imprensa mundial. Mais uma vez, poucos anos depois da vitória do Prêmio Deutsch, as fotografias do aeronauta brasileiro ilustravam algumas das notícias mais importantes da história da humanidade. As ondas dos rádios e as páginas impressas dos jornais percorreram quase toda a superfície do planeta

com a notícia: O HOMEM VOA. O HOMEM VOA COMO QUER E PARA ONDE QUER!

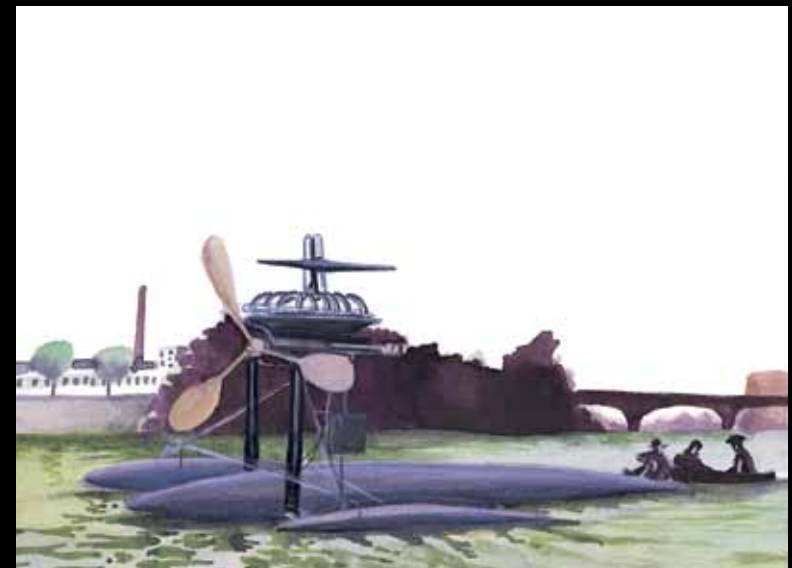
O sucesso de Santos-Dumont e a repercussão da notícia tomaram proporções até difíceis de imaginar. Em fins de 1906, Alberto viveu alguns dos dias mais felizes de sua vida, enquanto aeronautas, homens da ciência, homens de negócios e homens do povo de todo o mundo encheram-se de entusiasmo e esperança.

Aquele salto que o 14-Bis dera para o futuro levaria a humanidade a conquistar toda a superfície da Terra. Levaria o homem além do horizonte impossível. Levaria o homem ao céu, quem sabe à Lua, a todo o Universo...

Enquanto a humanidade levitava de esperança, acostumando-se à ideia da nova dimensão que a aeronáutica lhe abria, a humildade de Santos-Dumont mantinha seus pés firmes no chão. Enquanto o mundo sonhava, Alberto voltava ao trabalho.



## *Linda libélula*



*Outono de 1907  
Rio Sena, Paris*

*Nº 18  
Deslizador aquático  
Motor Antoinette,  
8 cilindros, 100hp*



**E**ncharcado dos pés à cabeça,

Alberto posou com a maior elegância para as lentes dos fotógrafos de plantão. Dessa vez, a notícia era o seu fracasso. Acabara de cair na água, impecavelmente vestido, depois de uma curva fechada mal realizada por sua nova invenção: o Nº 18, um “deslizador aquático”. Vencer é fácil. Poucos sabem perder com classe. Santos-Dumont perdeu a aposta, mas não a esportiva: deixou-se fotografar e pagou os 50 mil francos que devia ao amigo Charon, que o desafiara a construir e pilotar um aparelho capaz de atingir 100 quilômetros por hora na água antes de 1º de abril de 1908.

Aquele ano, na verdade, mostrou-se um novo período de teste à paciência e à persistência do aeronauta-inventor. Poucos meses depois do sucesso do 14-Bis, Santos-Dumont construiu o Nº 15, um biplano bastante diferente da aeronave anterior. Nesse projeto, ele abandonou sua tradição de construtor, trocando a seda japonesa por madeira compensada na construção das células que da-

vam corpo ao biplano. O leme também deixou de vir à frente da aeronave, como um bico de pato, e foi posicionado atrás do piloto. A nova aeronave tinha 11 metros de envergadura e apenas 6 metros de comprimento. A hélice era feita de alumínio, e o trem de pouso tinha uma única roda. O motor era um possante Antoinette de 8 cilindros. Mas o Nº 15 nunca chegou a decolar. Depois de algumas corridas mal equilibradas no campo de manobras, a ponta de uma de suas asas tocou o chão e provocou um acidente que danificou bastante a aeronave. Logo depois, foi a vez de o 14-Bis espatifar-se durante um voo de ensaio. A sorte do Nº 16 e do Nº 17 não foi diferente. O primeiro, planejado para vencer a luta contra ventos fortes, teve um projeto inovador — que misturava o balão de um dirigível com as asas e o trem de pouso de um aeroplano —, mas acabou destruído no ensaio inaugural. O segundo, um biplano baseado no Nº 15, porém com motor mais possante e trem de pouso mais estável, também acabou desaparecendo antes mesmo de ser testado.

Mas, enquanto Alberto dava com os burros n’água com seus novos projetos, a corrida aeronáutica continuava a todo o vapor. Tal como Santos-Dumont, todos os demais aeronautas perseguiam um novo desafio: vencer o Grand Prix d’Aviation, ou Prêmio Deutsch-Archdeacon, prometido pelos dois maiores incentivadores da aeronáutica a quem conseguisse realizar um voo de 1 quilômetro em circuito fechado.





Depois de fracassar em sua brincadeira aquática, ciente de que Farman acabara de bater o seu recorde voando 771 metros em um biplano projetado por Voisin, Alberto apressou-se a aprontar uma nova aeronave capaz de competir na prova aérea.

Em apenas duas semanas de trabalho, ficou pronto o N° 19: um minúsculo monoplane de 5,6 metros de envergadura por 8 metros de comprimento. As asas eram feitas de seda, com armação de bambu. O leme, posicionado atrás do piloto, era acionado por cordas de piano. A hélice foi feita com uma armação recoberta por tela. O motor, de 2 cilindros opostos que desenvolviam 20 cavalos, ficava posicionado acima do piloto, que voava sentado em um banquinho, montado sobre a armação do trem de pouso formado por três rodas de bicicleta. Toda a aeronave pesava pouco mais que seu leve piloto: Santos-Dumont pesava 50 quilos, e o N° 19, 56 quilos. O desenho e a estrutura do monoplane eram de uma simplicidade e leveza quase inacreditáveis. Era um projeto com a marca genial do inventor.

Em 16 de novembro de 1907, logo no primeiro ensaio em Bagatelle, o N° 19 revelou uma agradável surpresa, ao demonstrar facilidade para decolar e estabilidade durante o voo. Santos-Dumont ficou tão confiante que se inscreveu para disputar o prêmio já no dia seguinte. Diante da comissão do aeroclube, dos fotógrafos e da imprensa, decolou com seu monoplane para tentar o circuito fechado, mas acabou pousando depois de voar os primeiros 200 metros. Não venceu o Grand Prix, é

verdade, mas arrebatou os corações dos amantes da aeronáutica com a beleza e a desenvoltura do aparelho.

— C'est une *demoiselle*!

*Demoiselle*, em francês, significa “libélula” ou “donzela”. De imediato, o público percebeu a semelhança da aeronave com o esbelto inseto e com as moças delicadas. Assim, enquanto Alberto dedicava-se a novos ensaios com o monoplane, zunindo seu motor e cortando com as asas de seda amarela transparente os céus azuis de Paris, o apelido caiu na boca do povo:

— Linda libélula!



*A catapulta que  
tentou mudar a História*



Agosto de 1908  
Le Mans, França

Flyer III



O que diriam Edison, Graham

Bell ou Marconi se, depois que apresentaram em público a lâmpada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fio, um outro inventor surgisse com uma lâmpada elétrica melhor, um telefone ou um aparelho de telegrafia sem fio mais bem desenvolvido dizendo que os havia construído antes deles?!

A quem a humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas (eles eram os próprios a dizer que fizeram todo o possível para que não transpirasse nada dos resultados de suas experiências) e que estavam tão ignoradas no mundo, que vemos todos qualificarem os meus 220 metros de “minuto memorável na história da aviação”, ou é aos Farman, Blériot e a mim, que fizemos todas as nossas demonstrações diante de comissões científicas e em plena *luz do sol*?

Alberto estava magoadíssimo com a atitude dos irmãos americanos e com a falta de memória da imprensa mundial.

Eu não quero tirar em nada o mérito dos irmãos Wright, por quem tenho a maior admiração; mas é inegável que, só depois de nós, se apresentaram eles com um aparelho superior aos nossos, dizendo que era cópia de um que tinham construído antes dos nossos.

Logo depois dos irmãos Wright, aparece Levavasseur com o aeroplano Antoinette, superior a tudo quanto então existia. Levavasseur havia 20 anos que trabalhava para resolver o problema do voo. Poderia, pois, dizer que o seu aparelho era cópia de outro construído muitos anos antes. Mas não o fez.

Em 1908, enquanto Santos-Dumont aperfeiçoava e voava em suas lindas *Demoiselles* pelos céus da França, batendo recordes de velocidade com o minúsculo inseto, os aviadores europeus realizavam novas proezas aeronáuticas. Logo em janeiro, Henri Farman conseguiu vencer afinal o Grand Prix, completando um lindo voo de 1 quilômetro em circuito fechado. Alberto foi um dos primeiros a cumprimentá-lo, assim como não poupava elogios aos rápidos progressos de outros companheiros.

Em agosto, porém, quando Wilbur Wright, um dos irmãos sobre os quais corriam boatos nos Estados Unidos e na Europa, finalmente apresentou ao público europeu e à comissão científica do Aeroclube da França sua aeronave — um avião rudimentar, que dependia de uma catapulta para decolar, mas voava longe e bastante rápido para os padrões da época —, Alberto não escondeu a mágoa com as declarações do americano à imprensa, alegando ser dele a primazia do voo no mais-pesado-que-o-ar.





Ao contrário de Santos-Dumont e dos aeronautas europeus, que faziam ensaios e provas diante das câmeras e dos juízes, os irmãos Wright — que alegaram ter começado a voar em aparelhos mais pesados que o ar em 1903, sem contudo poder apresentar provas irrefutáveis dos fatos — comportaram-se como furtivas e astutas raposas, escondendo seus aparelhos, projetos e ensaios até 1908, com medo que lhes roubassem os direitos sobre as invenções. Com isso, presumindo-se que tenham dito a verdade, acabaram atrasando inutilmente o desenvolvimento da navegação aérea.

Para Alberto — que pensava em todos os seus projetos e invenções como avanços coletivos da humanidade e, portanto, oferecia de graça a qualquer interessado, por exemplo, os projetos das lindas *Demoiselles* —, foi difícil aceitar as atitudes e declarações dos Wright, fabricantes de bicicletas, de modos pouco refinados, que deixavam claro seu interesse maior no lucro que pretendiam conseguir com seus inventos. Mas a mente de inventor e a paixão pela aeronáutica sempre foram postas por Santos-Dumont acima de seus sentimentos pessoais. Por isso, o brasileiro fez questão de enaltecer o ótimo desempenho do *Flyer* durante o voo. Todo progresso na aeronáutica era bem-vindo. Mesmo que viesse por catapultas e querendo reescrever a História, como se fosse possível voar para trás no tempo...



## O último aceno



17 de setembro de 1909  
Saint-Cyr, França

Nº 22  
Demoiselle  
Monoplano



**S**antos-Dumont desaparece em aeroplano. Surgiram, ontem à noite, as piores suposições em Paris [...]

De Saint-Cyr, avisou nosso correspondente, por telefone:

“O senhor Santos-Dumont está desaparecido com sua *Libélula* desde as 17:35 horas. Ele não voltou depois da decolagem. Não se sabe o que pode ter acontecido.”

A manchete do jornal *Le Matin* refletia a angústia dos franceses com o misterioso sumiço de Alberto. Mas, felizmente, fora apenas um susto. Um susto demorado: a equipe de mecânicos e ajudantes, as autoridades, a imprensa, os amigos, todos ficaram mais de sete horas sem notícias. Ninguém sabia o que poderia ter acontecido a Santos-Dumont, depois que se perdeu de vista a *Demoiselle* na direção de Nauphle-le-Château.

No início, Chapin e seus homens mantiveram a calma.

**O** aeronauta havia partido com no máximo 13 litros de combustível. Poderia ter voado no máximo por uma hora e meia. Teria, por certo, que aterrissar. Sem dúvida logo receberiam notícias. Ele telefonaria...

O toque nervoso do telefone atravessou a tarde, a noite e o princípio da madrugada em todos os cantos da França, mas em momento algum ouviu-se a voz de Santos-Dumont do outro lado da linha.

Até que desabou a tempestade que se anunciava no momento em que o piloto decolara, interrompendo todas as comunicações e inundando de agonia o silêncio daqueles que esperavam notícias.

Já se imaginava o pior quando, à uma e meia da madrugada, o repórter do *Le Matin* chegou com a boa-nova. Os mecânicos de Santos-Dumont acabavam de ser avisados de que a *Libélula* tinha aterrissado a 18 quilômetros do local de decolagem, em Wideville, no Castelo D'Avion, onde o aeronauta havia sido convidado a jantar com a família do conde de Gallard.

**A** esta hora, Santos-Dumont dorme o sono dos justos em um dos quartos do castelo, hóspede do conde de Gallard.

Final feliz para a aventura, com a qual Alberto depois confessou ter-se divertido um bocado:

**N**ão foi minha escolha [aterrissar no castelo]. Parti de Saint-Cyr com a única intenção de fazer um voo de alguns minutos, como aquele que havia realizado pouco antes. Deixei-me empolgar pela velocidade e, quando quis retornar ao hangar, constatei que estava perdido.

[...]

Se a condessa de Gallard ficou espantada com minha aparição, seu filho mais velho ficou mais ainda, pois, recém-chegado de Saint-Cyr, ele havia assistido à minha partida, havia esperado longamente por meu retorno, e



eis que, voltando à sala de jantar do castelo, ele me reencontra, à mesa, entre sua mãe e seu pai!

O *Demoiselle* havia desenvolvido a incrível velocidade de quase 100 quilômetros por hora. Um novo recorde aeronáutico.

No dia seguinte ao do voo até o castelo, a multidão de espectadores que esperava o aeronauta no campo para assistir a seus ensaios era maior ainda. Milhares de pessoas queriam ver a linda *Libélula* voar. Alberto não desapontou a audiência: decolou em direção ao bosque, voando com tanta elegância e beleza que despertou o aplauso do público. Depois, arrancando gritos de “Bravo!” dos presentes, fez meia-volta e deu um rasante sobre as pessoas, soltando as duas mãos da direção para deixar que alguns lenços caíssem docemente no ar. Era um aceno. Uma última reverência ao querido público. Enquanto um ajudante recolhia as relíquias presenteadas por Santos-Dumont para entregá-las a seus mecânicos e à princesa Isabel, que sempre que podia estava presente às apresentações do querido amigo, a *Libélula* pousava lindamente no campo.

O pequenino monoplano foi a aeronave mais fácil e mais cômoda que Santos-Dumont construiu e pilotou. Era tão leve e fácil de desmontar que podia ser transportado em automóvel para todos os lugares imagináveis. Ao longo de três anos, Alberto criou, testou e aperfeiçoou quatro modelos de *Demoiselle*: os números 19, 20, 21 e 22. Este último modelo era controlado por uma



direção rudimentar e por cabos que ligavam o colete do piloto às asas, transformando o conjunto homem-máquina em um verdadeiro “inseto mecânico”.

O sucesso foi tão grande que vários construtores da Europa e dos Estados Unidos, estimulados pelo próprio inventor, começaram a produzir “libélulas” para fornecer aos amantes do esporte. Ao publicar gratuitamente em jornais e revistas o projeto do *Demoiselle*, Santos-Dumont transformou seu invento em um presente maravilhoso para os aprendizes de voo de todo o mundo.

O homem comum já podia voar. O homem extraordinário sentiu que já podia se aposentar. Em 1910, enquanto as libélulas zuniam pelos céus comandadas por jovens e entusiasmados aeronautas, Alberto decidiu anunciar publicamente que iria parar de voar. Sentia-se feliz com o sucesso, mas esgotado. A vida intensa da última década parecia ter-lhe roubado o vigor da juventude antes da época. Começava a perder a confiança em seus famosos “nervos de aço” e na “agilidade física de gato” que, junto com a sua “boa estrela”, o mantinham a salvo dos riscos. Um piloto de aeronaves deve estar sempre atento à

saúde e consciente de suas limitações. E Santos-Dumont não era apenas um dos primeiros pilotos de aeronaves do mundo; era também o único a ter todas as carteiras da Federação Aeronáutica Internacional: piloto de balão livre, piloto de dirigível, piloto de biplano e piloto de monoplano; além de ser inventor e construtor de aeronaves. Ninguém precisou, portanto, avisar ao aeronauta mais experimentado do mundo que seria arriscado continuar. Ao se olhar no espelho, Alberto enxergou que era hora de respirar fundo e redobrar a coragem para realizar o pouso final. Havia chegado o momento de parar e pôr fim à carreira de aeronauta.

Amigos, colaboradores, repórteres e admiradores de Santos-Dumont aceitaram, entristecidos, a sua decisão. Ninguém ousava cobrar mais alguma coisa daquele gênio que, ao longo de mais de dez anos de juventude brilhante, havia dedicado boa parte de sua fortuna e sua saúde ao bem comum da humanidade. Quando Alberto decidiu parar, o mundo fez a única coisa que podia: homenageou-o.



## *A guerra de nervos*





19 de outubro de 1913  
Saint-Cloud, França  
Monumento de Ícaro

Os amigos aproximavam-se, carinhosos, para os cumprimentos. Os sócios do Aeroclube da França, a imprensa e os admiradores de Santos-Dumont espremiavam-se em uma pequena multidão para ver de perto o popular aeronauta que havia três anos tornara-se uma figura rara e discreta nas ruas da Europa. Na placa fixada abaixo da sua imagem em bronze lia-se:

*Este monumento foi erguido pelo Aeroclube da França em comemoração aos experimentos realizados por Santos-Dumont, pioneiro da locomoção aérea.*

Alberto jamais sentira tamanho desespero em sua vida. Ele, que tinha horror a cerimônias oficiais e às complicações protocolares, estava ali, aos 40 anos de idade, no centro de uma praça pública, prestes a ver a inauguração de uma estátua com a forma de Ícaro em sua homenagem. Ele, que só usava trajes esporte, com

as bainhas das calças viradas para fora e o desengonçado chapéu-panamá, estava ali entalado e nervoso, de cartola e metido em sobrecasaca. Ele, que preferia arriscar a vida a ter de discursar em público, de repente não se lembrava de uma só palavra da fala que havia preparado para a ocasião. Com os pés plantados no chão, sentia uma vertigem insuportável.

Seu amigo, o cartunista Sem, parecia ser um dos únicos a perceber o sufoco de Santos-Dumont. Quem o conhecia bem sabia: “aquele homem audacioso e arrojado era um tímido”. Durante a cerimônia, acanhado ao pé de seu monumento, Alberto mais lhe parecia uma espécie de “mártir de sua glória”. Para conseguir discursar naquele momento, precisava de muito mais coragem do que havia tido em toda a sua carreira.

De repente, Santos-Dumont sentiu faltar-lhe o chão. Teve um choque nervoso quando chegou a sua vez de falar. Os amigos acudiram, com discrição, enquanto o público tentava entender o que se passava. Refeito, o aeronauta enfrentou o medo e falou com o coração:

Este monumento me é duas vezes grato: é a consagração de meus esforços e, como homenagem prestada a um brasileiro, reflete-se sobre a pátria toda.

Aquele não era o primeiro monumento que o Aeroclube da França mandava construir em sua honra. No ano em que decidiu parar de voar — 1910 —, uma grande pedra de granito fora erguida no Campo de Bagatelle, o lugar que ele havia gravado para sempre na História,

em homenagem ao primeiro recorde mundial da aviação: os 220 metros do 14-Bis.

Depois que se aposentou, Santos-Dumont foi agraciado com dezenas de medalhas, placas e diplomas. Jamais ostentou qualquer dessas honrarias. Ao contrário, por conta de sua timidez, sofreu um pouco com cada uma delas.

Com o passar dos anos, o rápido desenvolvimento da aviação e a propaganda dos Estados Unidos da América em torno dos irmãos Wright fizeram com que “o pioneiro dos ares” fosse ficando esquecido. Por um lado, Alberto decepçionava-se com a indelicadeza desse esquecimento, mas, por outro, aproveitava para usufruir do anonimato da sua vida de “espectador” da aviação. Apesar de ter parado de pilotar e construir aeronaves, por toda a vida continuou acompanhando o desenvolvimento da aeronáutica.

“É o meu sonho que se realiza”, costumava dizer ao observar os aviões fazendo as primeiras travessias aéreas, aproximando os povos, acelerando a economia. Porém, como um feitiço que se vira contra o feiticeiro, com o início da Primeira Guerra Mundial e o uso bélico dos aviões, Santos-Dumont viu, de uma hora para outra, seu sonho transformar-se em amargo pesadelo.

Em agosto de 1914, a França foi invadida pela guerra. Horrorizado, Alberto assistiu pela primeira vez ao terrível poder de destruição do ataque das aeronaves à população civil. Em suas especulações sobre o futuro, muito antes do voo do mais pesado que o ar, ele pre-

vira a utilização dos dirigíveis na guerra, mas de um modo romântico, pensando mais na defesa e na estratégia de manutenção do equilíbrio e da paz do que na destruição.

Agora, o homem voava para matar, e isso era mais do que Santos-Dumont podia suportar. Ele foi o primeiro a erguer a voz pela paz. Como a famosa personagem de Cervantes, transformou-se em um quixotesco defensor da proibição da utilização dos aviões em guerras.

Julgando-se em parte responsável pelo massacre produzido pelos bombardeios aéreos, com os nervos à flor da pele, Alberto recolheu-se à sua casa no litoral da França, próxima à pacata cidadezinha de Deauville. Ali, passava os dias a estudar meteorologia e, nas noites sem nuvens, varava as madrugadas acompanhando o movimento silencioso do Universo por um telescópio alemão montado no terraço. Uma vida muito estranha aos olhos dos habitantes do vilarejo, provincianos apavorados com a guerra...


Certo dia, Santos-Dumont foi surpreendido pela polícia francesa, que invadiu sua casa para uma revista e levou-o preso para interrogatório, sob suspeita de espionagem: estaria o aeronauta vigiando a costa dia e noite para fazer sinais aos submarinos inimigos? O engano logo se esclareceu, mas o mal já estava feito. Acusado de trair o país que tanto amava, Santos-Dumont ficou perplexo como quem recebe um tiro fatal pelas costas. E, de certo modo, era isso mesmo o que acabara de lhe acontecer.

Destruíu todos os projetos e esboços que ainda guardava, refez as malas e viajou. Visitou o Brasil, as Américas e a Europa, sem fixar-se por muito tempo em lugar algum. Por quase 20 anos, Santos-Dumont viveu atormentado e em silêncio, como um fugitivo de guerra. Uma guerra invisível, uma guerra particular, uma guerra de nervos...




## *O encanto da solidão*





**A** noite estava deliciosamente fresca e estrelada. Alberto havia passado o dia escrevendo. Preparava um novo livro sobre sua carreira e suas preocupações com o futuro da aeronáutica. Nas horas livres, entre um trabalho e outro, lia as cartas dos amigos e respondia com carinho a cada uma delas.

Antes de subir para o seu miniobservatório astronômico no telhado da casa, telefonou ao Palace Hotel para encomendar seu jantar. A residência, projetada por ele mesmo, não tinha cozinha. Os cômodos resumiam-se a uma sala, um pequeno mezanino — que lhe servia de quarto e escritório — e um banheiro, onde o construtor se presenteara com um pequeno luxo: um chuveiro aquecido por uma engenhoca a álcool por ele inventada. No subsolo, havia ainda um prático laboratório fotográfico onde ele revelava as fotografias de seus passeios e viagens. O telhado e a estrutura da casa eram feitos de aço. O interior era todo em madeira, muito simples e bem-acabado: um legítimo projeto Santos-Dumont.



A Encantada, como Alberto havia batizado sua residência, foi construída na encosta do Morro do Encanto, em Petrópolis, na região serrana do Rio de Janeiro, para ser habitada por uma única pessoa: ele próprio. À medida que o tempo passava, era maior o seu encanto e sua escolha pela solidão. Viajava bastante, tinha muitas amizades, adorava estar com os irmãos e os sobrinhos, mas vivia sozinho.

Na juventude, permanecera solteiro por não achar justo dedicar-se como chefe de família a uma profissão tão arriscada e tão perigosa. Já mais velho e aposentado, sofria com crises de angústia e depressão e tinha dificuldade para vencer a timidez que o separava de seus amores platônicos. Muito discreto, por certo teve seus namoricos, mas nunca assumiu um relacionamento sério.

No Brasil, além da casa de Petrópolis, teve também outra pequena residência em São Paulo, no bairro do Butantã, de onde partia para longas cavalgadas. Mesmo depois de abandonar a carreira de aeronauta, Santos-Dumont manteve os hábitos saudáveis de esportista, exercitando-se em caminhadas, partidas de tênis e golfe, mas sua saúde piorava dia após dia...

Em 1918, o governo brasileiro doou-lhe o sítio Cabangu, onde nascera, em retribuição às realizações de uma vida inteira, que ele fizera questão de dividir com todo o país.

Agradecido, Santos-Dumont imaginou que o ambiente rural lhe faria muito bem. Pensando na memória do pai, resolveu dedicar-se à atividade agrícola. Comprou



algumas terras vizinhas para aumentar a propriedade e, com a ajuda de João, um dedicado empregado, fez uma série de benfeitorias em Cabangu: construiu um açude, formou pastos, plantou um pomar, melhorou a sede. Aos domingos, quando estava em casa, criou um ritual particular: sob um mastro plantado à frente da varanda, hasteava a bandeira nacional e, logo abaixo desta, um comedouro para os passarinhos, que passavam horas voando ao redor do símbolo do Brasil.

Vivendo nesse clima romântico, Alberto continuava suas viagens, pregando a utilização pacífica dos aviões, recebendo homenagens e visitando amigos e parentes.

Em 1926, na França, depois de se refazer de uma crise nervosa em uma clínica de repouso na Suíça, fez uma

visita de surpresa ao escritório do velho amigo Gabriel Voisin. Emocionado ao rever um de seus maiores ídolos, o famoso aviador francês percebeu que Santos-Dumont estava mais agitado e mais tímido do que de costume. Quando o brasileiro começou a falar, Voisin pôde compreender o porquê do nervosismo: em um acanhado e curto discurso, Alberto, então com 53 anos de idade e muito abatido pelo envelhecimento precoce, pediu-lhe em casamento sua filha Janine, que tinha apenas 17 anos!

Aquele foi provavelmente um dos dias mais difíceis na vida dos dois amigos. Quando afinal venceu o pudor, Alberto recebeu uma sofrida negativa. Voisin admirava Santos-Dumont mais do que qualquer homem sobre a Terra. Se possível fosse, teria lhe dado a lua de presente. Mas, naquele caso, a mão de sua filha era tão impossível quanto a lua. Temia arriscar a felicidade de Janine em um casamento com tão grande diferença de idade e um noivo com uma saúde visivelmente debilitada... Alberto compreendeu e aceitou as preocupações do amigo. Afastou-se da moça, voltou a viajar e caiu em uma nova crise de melancolia.



*Larguem tudo!*



*Manhã de 3 de dezembro  
de 1928*

*Baía de Guanabara,  
Brasil*

*Vapor Cap Arcona  
Recepção triunfal no  
hidroavião  
Santos-Dumont*



**D**epois de semanas no oceano,

Alberto estava no convés, sentindo a brisa morna dos trópicos, o coração disparado de alegria, embalado pelo ritmo das ondas que o navio rasgava em direção ao Pão de Açúcar. Em poucos minutos, quando cruzassem a estreita barra aos pés da pirâmide natural de granito, a paisagem deslumbrante da Guanabara iria surgir como mágica ao seu redor.

A tripulação do vapor havia prevenido os passageiros de que a cidade do Rio de Janeiro preparara uma recepção triunfal para Santos-Dumont. Quando cruzaram a barra e encontraram as águas protegidas da baía entre as antigas fortalezas, foram todos ao convés assistir ao espetáculo. Tímido e angustiado, Alberto sentiu o coração apertar-se no peito.

Do litoral da cidade partiram barcos com amigos e familiares para encontrá-lo ainda a bordo. De lá também decolou um hidroavião, batizado com o nome do Pai da Aviação. Vinham a bordo algumas das pessoas

mais ilustres da cidade, professores da Escola Politécnica. Queriam deixar cair de paraquedas sobre o navio uma mensagem de boas-vindas. Mas, de repente, o desastre: em uma fração de segundo, o aparelho desequilibrou-se durante o voo, inclinou-se e mergulhou nas águas da baía, espatifando-se com o choque.

Ninguém podia acreditar no que estava acontecendo. Todos adivinhavam que era impossível algum tripulante ter sobrevivido. Violentemente abatido, vendo o corpo da aeronave afundar, enquanto pequenos destroços emergiam na superfície junto com a coroa de flores e a faixa de boas-vindas, Santos-Dumont só conseguiu dizer:

**S**empre tenho pedido que não voem à minha chegada...  
O alvoroço causa grandes imprudências. Quantas vidas sacrificadas por minha humilde pessoa!...

Com o desenvolvimento da aeronáutica, multiplicavam-se os desastres aéreos, para desespero do homem que julgava ter começado tudo aquilo.

Alberto mandou cancelar sua agenda de compromissos, inclusive todas as cerimônias em sua homenagem. Fez questão de acompanhar o resgate dos corpos. Compareceu ao velório e ao enterro de cada pessoa que perdera a vida no estúpido acidente. Deprimido, passou dias a fio trancado em seu quarto, no Copacabana Palace, antes de se refugiar na Encantada, em Petrópolis. Torturado pelas lembranças amargas e pelo crescente sentimento de culpa, acabou partindo mais uma vez para a Europa.







O estado de saúde de Alberto piorou muito. Além da melancolia que o acompanhava como uma nuvem negra permanente sobre sua cabeça, começou a ter vertigens, lapsos de memória e às vezes uma angustiante visão dupla. Sentia que, aos poucos, estava perdendo o controle sobre seus movimentos. Tremia, tinha dificuldade para escrever, para andar. Voltou aos médicos e às clínicas. Estava claro que sofria de um mal neurológico, mas os doutores não chegavam a um acordo sobre qual seria essa doença, apenas concordavam que, ao que tudo indicava, ela não tinha cura.

Abatido, sempre que sua saúde lhe permitia Santos-Dumont continuava a receber homenagens e a colaborar nas discussões sobre o futuro da aviação. Em 1929, foi condecorado pelo governo da França com o título de Grande Oficial da Legião de Honra e, mesmo fraco e cansado, conseguiu fazer um discurso diante do público e das câmeras de cinema. Mas em seguida sucumbiu ao esgotamento, internando-se na Casa de Saúde Préville, nos Pireneus.

Longe da família e dos amigos, Alberto perdeu, além da memória e do pleno domínio sobre seu corpo e sua mente, o encanto pela solidão. Ficar sozinho, naquelas circunstâncias, era-lhe perigosamente desesperador. Jorge Dumont Villares, seu sobrinho e grande companheiro, foi incumbido pelos amigos e pela família do aeronauta de trazê-lo de volta ao Brasil. A Academia Brasileira de Letras elegera Santos-Dumont seu mais novo membro, mas, por telegrama, ainda no vapor que o trazia da Eu-

ropa, ele declinou da homenagem, por não se acreditar em condições de assumir a cadeira de imortal.

Quando desembarcou, foi recebido calorosamente pela família. As irmãs, os cunhados e os sobrinhos queriam aconchegá-lo e pôr fim ao seu desespero, mas o olhar de Santos-Dumont tinha perdido o brilho da boa estrela e parecia sempre distante, perdido no nada.

Atento e cuidadoso, Jorge resolveu levar o tio para uma estada em Araxá, Minas Gerais, com esperança de que as águas minerais e o clima ameno do local pudessem ajudá-lo. Inútil. Em 1932, Santos-Dumont quis voltar a São Paulo. Continuava levando uma vida de fugitivo de guerra, mas a guerra parecia perseguir o seu destino. Em 9 de julho daquele ano, irrompeu no Brasil a Revolução Constitucionalista. O estado de São Paulo rebelou-se contra o governo federal, que reagiu com ataques aéreos. Mais uma vez o ser humano voava para matar. E, agora, um brasileiro voava para atacar outro, utilizando o invento de um pacifista!

Aquele não era o país com que Santos-Dumont sonhara. Aquele não era mais o mundo em que ele queria viver. Ao completar 59 anos, calvo, grisalho, trêmulo, nem mais se reconhecia. Mesmo doente, o sangue-frio que nunca o abandonara em momentos de extremo risco falou mais alto que o coração. Ele sabia que, se continuasse a viver, a doença destruiria o que lhe restava de dignidade e humanidade. Era hora de respirar fundo e partir. Tomou a decisão em silêncio e acabou sendo in-



vadido por um sentimento de paz e serenidade. Afinal, como ele já havia comentado certa vez,



Ninguém sente medo, senão enquanto alimenta ainda uma esperança.

Estava hospedado na praia do Guarujá, aonde tinha ido descansar com o sobrinho. De vez em quando, os aviões de guerra passavam roncando pelo litoral, arruinando o sossego dos dois. Na manhã do dia 23 de julho, vendo que o tio acordara tranquilo, Jorge saiu sozinho do hotel. Alberto levantou-se, pegou duas de suas gravatas mais bonitas e foi para o banheiro. Mesmo com pouco domínio sobre os movimentos das mãos, usou toda a sua habilidade de artesão para montar uma forca, amarrando as gravatas ao chuveiro. Antes de se deixar cair nos braços do desconhecido, sussurrou para sua consciência a ordem de decolagem: “Larguem tudo!”



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMOND, P. (1997) *Aviation: the early years*. The Hulton Getty Picture Collection. Köln, Alemanha, 352p.
- Alberto Santos-Dumont: the father of aviation*. Revista. 74p.
- BARROS, H. L. (2000) *Santos-Dumont: o homem voa!* Rio de Janeiro: Contraponto; Nuseg, 64p.
- COSTA, F. H. (1990) *Santos-Dumont: história e iconografia*. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica; Belo Horizonte: Villa Rica.
- FONSECA, G. (1956) *Santos Dumont*. 3. ed. Rio de Janeiro: São José, 360p.
- MUSA, J. L. (2001) *Alberto Santos-Dumont: eu naveguei pelo ar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 168p.
- NAPOLÃO, A. (1988) *Santos-Dumont e a conquista do ar*. Rio de Janeiro: Itatiaia; Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 502p.
- (1988) *Santos-Dumont and the Conquest of the Air*. Belo Horizonte: Itatiaia; Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 562p.
- SANTOS-DUMONT, A. (2000) *O que eu vi. O que nós veremos*. São Paulo: Hedra.
- (1986) *Os meus balões*. Brasília: Fundação Rondon, 244p.
- SCHWARCZ, L. M. (1998) *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 630p.
- VILLARES, H. D. (1956) *Santos-Dumont: o pai da aviação*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 64p.
- WINTERS, N. (2000) *O homem voa! A vida de Santos-Dumont, o conquistador do ar*. São Paulo: DBA, 160p.

## NOTAS DE ESCLARECIMENTO

Muitos trechos desta obra são transcrições de depoimentos de Alberto Santos-Dumont reunidos em seus dois livros. Em respeito ao autor, todas essas citações, literais ou levemente adaptadas, foram destacadas no texto ou colocadas entre aspas.

### PARA SABER MAIS SOBRE A VIDA E A OBRA DE ALBERTO SANTOS-DUMONT, PROCURE:

**Museu Casa Natal de Santos=Dumont:** Parque Cabangu, Mantiqueira, BR 499, km 16, Santos-Dumont, MG, CEP 36240-000, tel.: (32) 3251-5000, site: [www.museusantosdumont.org.br](http://www.museusantosdumont.org.br), e-mail: [funccab@uai.com.br](mailto:funccab@uai.com.br)

**Museu Casa de Santos-Dumont:** Rua do Encanto, 22, Centro, Petrópolis, RJ, CEP 25685-080, tel.: (24) 2247-3158, site: [www.petropolis.rj.gov.br/index.php?url=http%3A//fctp.petropolis.rj.gov.br/fctp/modules/xt\\_conteudo/index.php%3Fid%3D51](http://www.petropolis.rj.gov.br/index.php?url=http%3A//fctp.petropolis.rj.gov.br/fctp/modules/xt_conteudo/index.php%3Fid%3D51)

**Museu Aeroespacial – Musal:** Av. Marechal Fontenelle, 2.000, Marechal Hermes, Rio de Janeiro, RJ, CEP 21740-002, tel.: (21) 2108-8954, site: [www.musal.aer.mil.br](http://www.musal.aer.mil.br)

