

Oficina e Narbaj Fontes

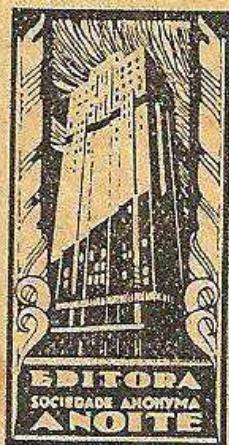
Inda de Santos Lusa

OFÉLIA e NARBAL FONTES

---

*Ofélia e Narbal Fontes*  
*1935*

# VIDA DE SANTOS DUMONT



1 9 3 5

A LEONIDAS CORTES

— glória da geração mo-

ça de cirurgiões brasi-

leiros —

*Ha uma aparente contradição no gosto do leitor contemporaneo: quanto mais se interessa pelo drama coletivo, tanto mais se apaixona pelos dramas individuais. Explica-se: os grandes espiritos são homens-multidão. As vidas de Beethoven, Dante, Shakespeare, Hugo, Pasteur são estuários da vida universal. E quanto mais os povos ganham consciência de si próprios, mais amam os espelhos em que refletem.*

*Justifica-se, pois, nesta hora crucial da vida humana, a predileção pelas biografias de herois, de genios e de santos. Nesse desfile passa um vulto quasi apagado de tão humilde. Já é tempo de fazê-lo volver á luz, não só em nome de sua patria mas em nome de toda humanidade, a que serviu com verdadeiro amor, por uma existencia inteira. E' facil reconhe-*

cê-lo, pois ainda ontem se encontrava entre nós.

Trata-se de um homem de pequena estatura, franzino e fragil á primeira impressão, mãos de artista, muitas vezes calejadas como as de um operario, cabeça redonda e iluminada de tanto viver ao sol, testa alta, olhos castanhos e cansados de olhar a distancia, nariz direito e fino, bigodes aparados e brancos, contrastando com o rubor da péle, boca resoluta, um todo de sertanejo timido e de conquistador supercivilizado: Alberto Santos Dumont ou, simplesmente, "le petit Santos", como lhe chamava o povo parisiense...

Entrou pela vida perseguindo uma idéa, como seus avós haviam perseguido diamantes. Lutou, venceu em plena mocidade, dialogou com as multidões, amou-as apaixonadamente. Continuou pela vida perseguindo sua idéa. Uma idéa meramente esportiva e terrena, na apparencia, mas profunda e divina na realidade. Santos Dumont pretendia que seu invento se tornasse instrumento de paz entre as nações.

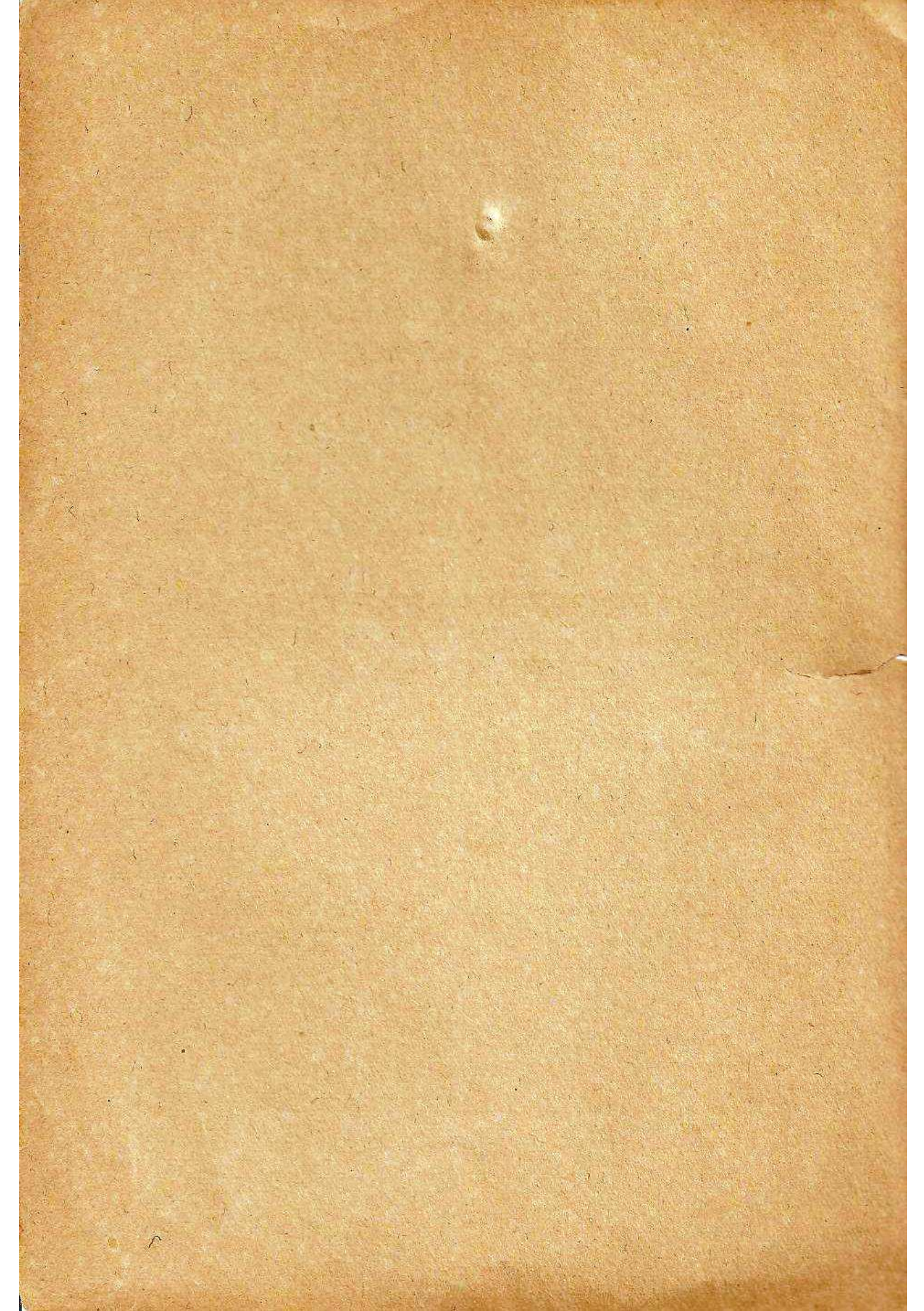
No poema em que Joaquim Fontes cantou o seu minuto de esplendor, vibra esse sonho sobrehumano, como um carrilhão anunciando a aleluia:

*“A paz fará reinar, matando a guerra,  
E a fraternidade sobre a terra,  
Como um novo Jesus, fará nascer.”*

*Mas a fraternidade pairava além da estratosfera e, depois da vitória suprema, o sonhador caiu numa tristeza mortal.*

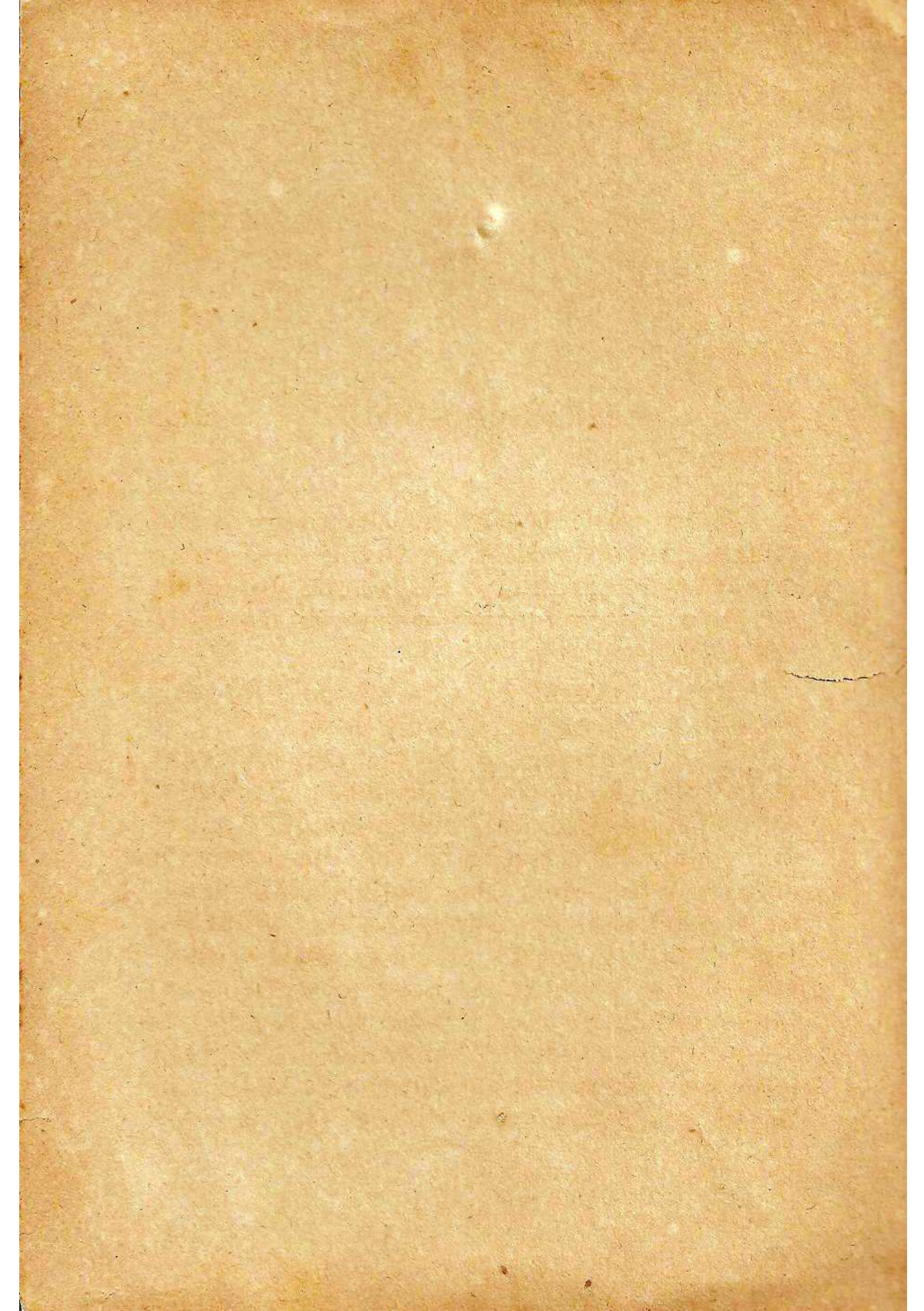
*Essa decepção não bastou. Na própria pátria, foi testemunha de uma luta de irmãos, em que seu invento só serviu de arma de morte...*

*Dizem que o emblema da cruz é um pássaro estilizado. O homem que se fez pássaro crucificou-se nas próprias asas...*



PRIMEIRA PARTE





## “ESTRELA DO SUL”

Numa tarde de 1853, nos arredores de Bagagem, provincia de Minas Gerais, uma pobre escrava achou, sob uma camada de gorgulho, em meio á argila ferruginosa, um diamante de 254 e meio quilates.

Era um dos maiores do mundo e foi batizado com o nome de “Estrela do Sul”.

Três franceses, os irmãos Dumont, contratadores de diamantes brasileiros, compraram o “Estrela do Sul” e o levaram á França, para vendê-lo a Napoleão III, recentemente coroado imperador. Mas Napoleão III andava empenhado na campanha da Criméa e em tempo de guerra poupa-se mais dinheiro do que sangue. O negocio falhou, arrastando á falencia os três irmãos Dumont.

Desses, porém, um houve que não se desiludiu das nossas estrelas de cristal. Voltou ao Brasil, e reinstalou-se em Minas Gerais, onde

há cerca de vinte anos constituiria família e onde lhe haviam nascido três filhos. O mais velho, Henrique, natural de Diamantina, fôra, desde pequeno, confiado a uma tia que morava na França. Lá se educou, e aos 25 anos, em 1857, fazia-se engenheiro pela Escola Central de Paris. Por êsse tempo, já era morto o velho Dumont e Henrique, levado pelo mesmo espirito aventureesco do pai, voltou á terra natal e foi trabalhar nas minas de Morro Velho. Três anos após, fazia navegar no rio das Velhas as primeiras embarcações a vapor que existiram no Brasil. Foi então que travou conhecimento com o Comendador Paula Santos e se enamorou de sua filha d. Francisca. Pouco depois estava constituído o casal Santos Dumont. De ano para ano, a nova família crescia. Nasceu a primogênita, que se chamou Virginia; nasceram Maria, Gabriela, Francisca, Sofia, Henrique e Luiz.

A intelligencia empreendedora de Henrique Dumont continuava a ampliar o campo de sua atividade. Em 1871, lançava a famosa ponte de Sabará, sôbre o rio das Velhas. Logo em seguida, construia o audacioso trecho da Central do Brasil que liga Palmira a Barbacena. Morava em Cabangú, parada de João Aires, municipio de Palmira, numa residencia de en-

genheiro de linha. Era uma casucha incrustada numa garganta da Mantiqueira, no ponto culminante da Estrada de Ferro. Tinha tres janelas na fachada; do lado, outras tantas e uma grande porta; quarto de frente, varanda, sala e cozinha; tétó de esteiras de bambú, mobilia sumaria, grande fogão de tijolos.

Foi nessas alturas que nasceu Alberto, o seu ultimo filho. Era 20 de Julho de 1873. Um choro de recenascido naquelas solidões constituia uma coisa inédita como um apito de locomotiva. Nota violenta para o quirirí do sertão, feito de trissos de andorinhas nos beirais, risotas de cambaxirras na varanda, endeixas de chororós ao entardecer, gemidos de pinheiros ao vento gelado da montanha e, em noites de lua, latidos de guarás na mata virgem, a cinco metros da casa.

O velho Dumont tivera razão em não descer dos diamantes do Brasil. O "Estrela do Sul" o levára á falencia. Mas ali estava, dentro do quarto obscuro, uma nova estrela que immortalizaria a familia Dumont, fulgiria sôbre duas patrias e iluminaria o mundo.

O municipio de Bagagem tem hoje o nome de "Estrela do Sul"; Palmira chama-se "Santos Dumont". Os maiores diamantes é que dão nome ás grupiáras famosas.



*Henrique Dumont*  
*10-11-35*

## O PRIMEIRO INVENTO

Henrique Dumont deixou, com a família, a casa serrana de Cabangú, desceu a Mantiqueira, deteve-se algum tempo na estação de Casal, rumou para S. Paulo, invadiu como um pioneiro o sertão de Ribeirão Preto e estendeu, em linha de batalha, cinco milhões de cafeeiros, — três dias de viagem da ponta de trilho da Mogiana.

Fôram esses os soldados preferidos do caçula.

Montado no seu cavalo, passava em revista a tropa diciplinada, em posição de sentido, examinava-lhe os uniformes verdes e o polimento impecavel dos botões vermelhos. Magnifico! E baixava elogio na ordem do dia.

A caixa de brinquedos da fazenda, porém, continha surpresa maior: a casa das maquinas! Foi nela que ouviu contar a história de João e Maria:

Era uma vez duas favas, nascidas agarradinhas, dentro da mesma casca, num galho de cafeeiro. Um dia saíram de casa e fôram levadas num trem com milhões de companheiras. Do trem, passaram para as guelas escancaradas de uma gôndola, fôram carreadas para a casa da bruxa, precipitadas num imenso reservatorio e envolvidas num turbilhão de aguas. Flutuaram por um momento, transidas, num abraço apertado, em meio a folhas e gravetos, mas, levadas na correnteza, caíram nas garras do despulpador, que as separou inexoravelmente... Rodopiaram, depois, no longo tubo do secador, subiram na concha de uma cadeia elevatoria sem fim até o compartimento das maquinas. Colheu-as uma rajada de ventilador e ficaram dansando na peneira mecânica. Outra ascensão, e o descascador lhes arranca a ultima camisa. Novo surto, nova quéda, novo corrupio dentro do separador. Na vertigem final, João e Maria se encontram mas não se conhecem mais... E seguem seu destino, fechados dentro de um saco...

\*

\* \*

Alberto auscultava o coração da usina e ouvia o galope dos dínamos, o zum-zum dos

transmissores, o taque-taque das peneiras, o bate-palmas das polias, num gira-que-gira de "chão parado". Surpreendeu assim os múltiplos segredos das máquinas: desmontava-as nas mínimas peças e recompunha o complicado organismo. Verificando os defeitos das peneiras, que só tinham movimento de lateralidade, ganhava prevenção contra o que não é rotatório. Penetrava o misterio do descascador, rigorosamente calculado e disposto, para não deixar passar o café em pergaminho nem quebrar as favas.

Aos sete anos, deixava o velocipede para dirigir os locomoveis de chaminés compridas que puxavam madeira pelas estradas poeirentas. E um dia teve uma promoção notavel: appareceu conduzindo uma locomotiva de um trem Baldwin, que coleava por cem quilometros de "onda verde"!

Nesse tempo, inaugurou o primeiro invento official: num banco de madeira tosca, montou uma engrenagem perfeita de papelão, com serras e rodas em miniatura, acionadas por por uma ventoinha. O seu primeiro dínamo aéreo!

Enquanto se entretinha nesses brincue-dos engenhosos, as maninhas talhavam vesti-



dos para suas bonecas. Se elle tivesse uma boneca, arranjaría um processo de fazê-la mover os braços e as pernas sósinha, mas as irmãs não lhe quizeram emprestar suas filhas, e a idéa se perdera...

Por vezes, mecanico de verdade, tinha que abandonar o brinquedo para atender á mamãe, que dêle esperava um concerto em sua maquina de costura. Era sempre orgulhoso e presto que acudia a esses chamados, e não menos orgulhoso ficava quando o teque-teque da maquina, concertada por suas mãos de menino, se fazia ouvir de novo.

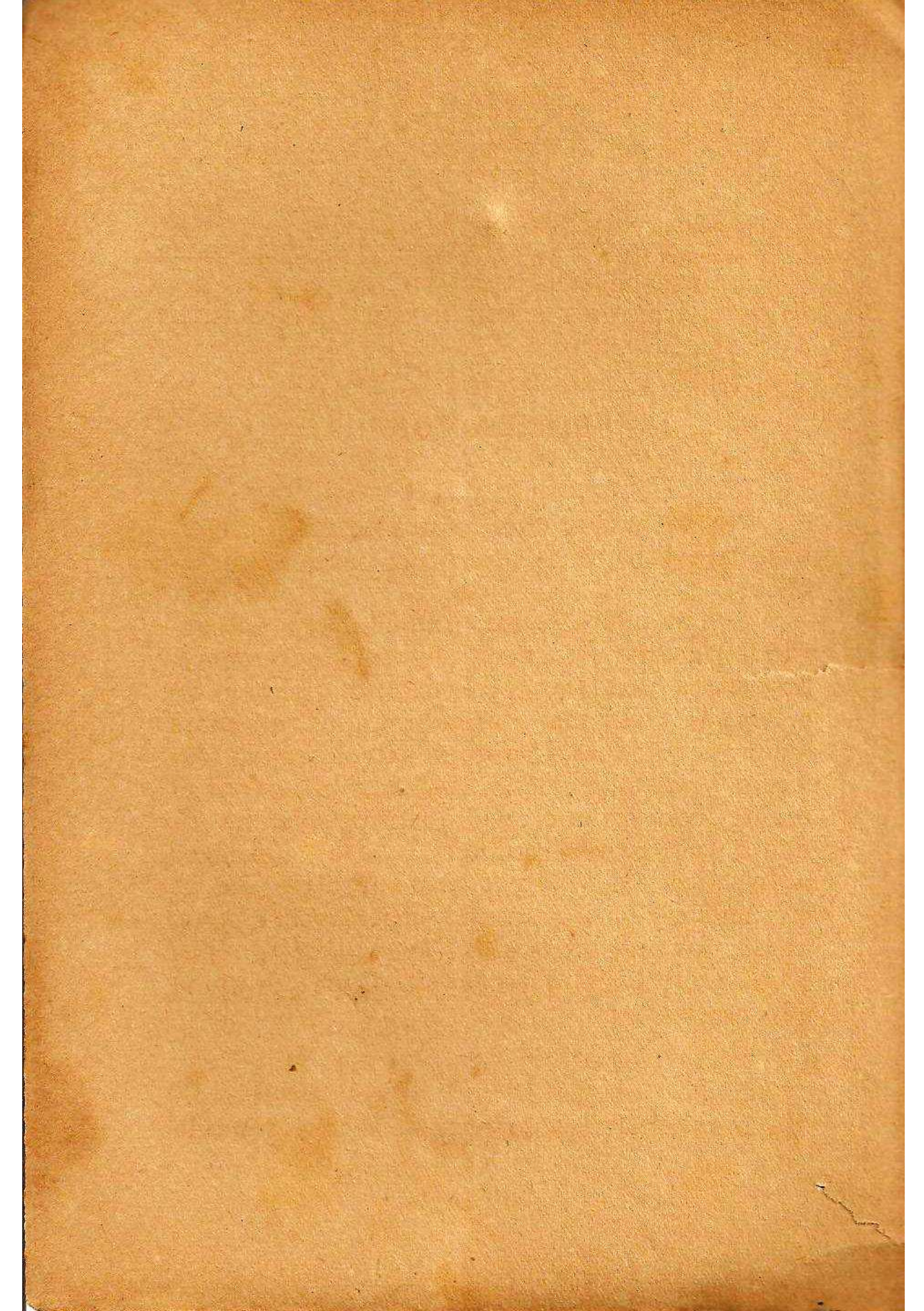
\*

\*

\*

Tostado pelas soalheiras, trabalhado por uma curiosidade onímota que o levava a examinar tudo e a fazer tudo, tomado de paixão esportiva, aquele garoto franzino se fez agil, destemido, vigoroso, sereno e pronto para as decisões heroicas. Certa manhã, acompanhando a cavalo o tróli de passeio de suas irmãs, viu-o despenhar-se por uma ribanceira, a um subito terror dos animais atrelados. Tomou a frente do carro, atravessou-lhe resolutamente o caminho, pendeu o corpo á altura do

estribo e sopeou as rédeas dos animais passarinheiros. O impeto foi tamanho que a lança do tróli derreou o seu cavalo. Mas o perigo passára.



## “POMBA-VÔA”

Na sociedade com as outras crianças, tinha, não raro, a atitude petulante dos sabichões...

Seu temperamento dinâmico era um gerador de energia que êle, inconscientemente, procurava canalizar, derivar, num atropelo de atividade continua e creadora... Com mais segurança do que o faria um sábio, negava fórmulas preestabelecidas, desprezava, aparentemente, conselhos e ensinamentos que lhe vinham da experiênciã alheia... Êle... ia fazer outras leis; êle... ia provar o contrário; êle... confiava era na sua própria experiênciã e, mais ainda, nos seus sonhos!... Seus planos e idéas é que eram belos e verdadeiros, porque ainda não realizados.

\*

\*

\*

Certa noite, a criançada estava reunida

em torno á mesa para um jogo de prendas.  
Um jogador gritou:

— Pomba vôa!

Todos levantaram o dedo para o ar.

— Urubú vôa! Bem-te-vi vôa! Borboleta vôa!

A cada grito, os dedos se levantavam, confirmando.

— Cachorro vôa!

Só um dedo se levantou: foi o de Pedro, que se distraira, provocando risada geral.

— Cachorro não vôa! Pague prenda.

Pedro pagou. E o jogo prosseguiu:

— Abelha vôa! Perdiz vôa! Bezouro vôa!

Todos os dedos para o ar. De repente, gritam:

— Homem vôa!

Desta vez é o nosso Alberto que levanta o dedo bem alto.

— Homem não vôa, Alberto! Passe a prenda aqui.

— Homem vôa, sim!

— Não vôa!

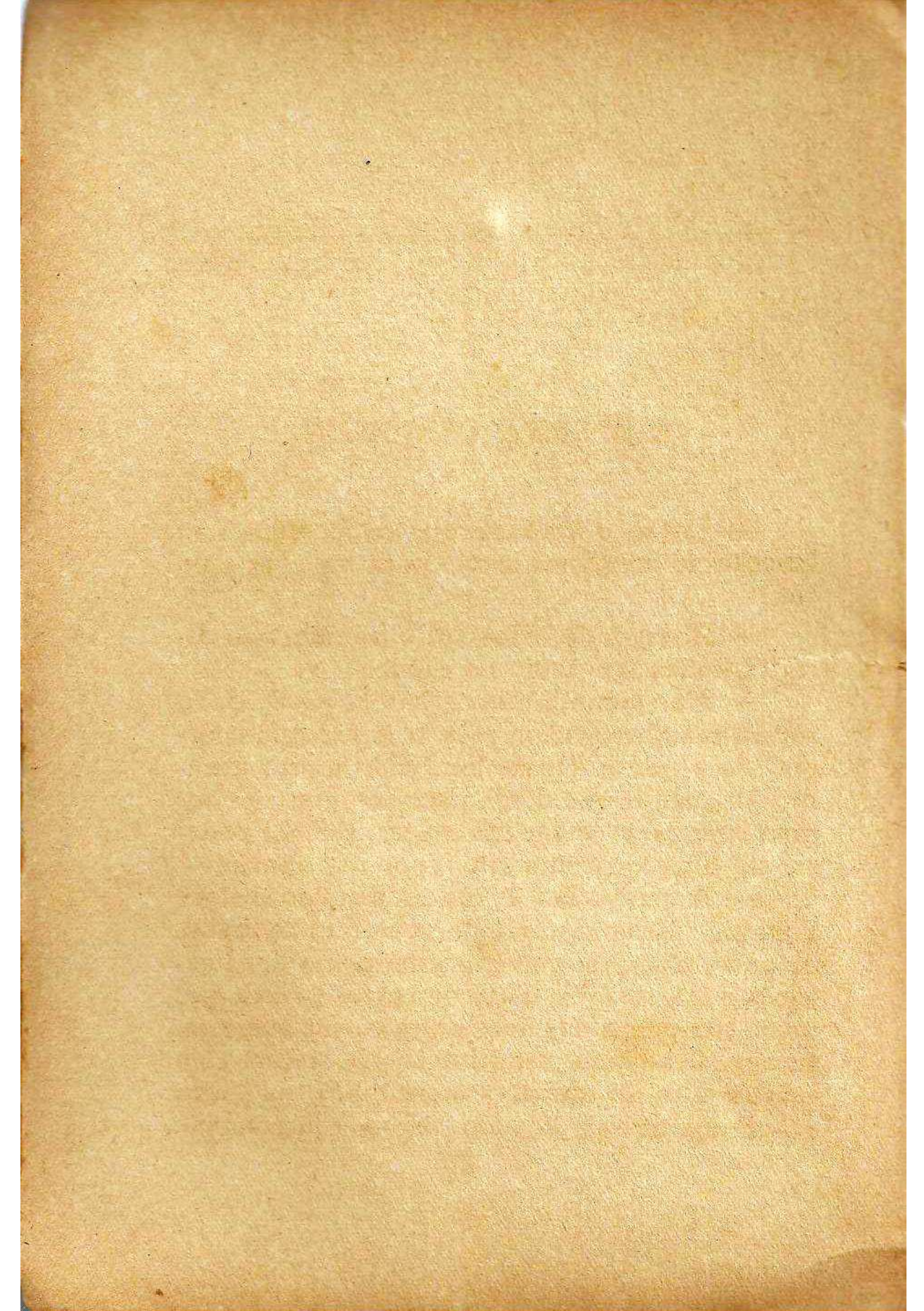
— Vôa! Não pago!

A roda prorrompe numa váia, enquanto Alberto, dedo espetado no ar, rebelde, sobranceiro á tempestade de apupos, sorri, com pena da-

quela gente ignara, que não sabia que o homem voava. Pôs-se de pé, levantou o dedo mais alto ainda e gritou:

— O homem vôa! O homem vôa! O homem vôa!

E não pagou prenda.



— “ÊLE SERA’ DIRIGIVEL!”

— Então é verdade que os homens não inventarão nunca um navio para navegar pelo céu?

— E’ verdade, Alberto: o homem não dirigirá nunca um navio no espaço.

— Mas como é que os balões de S. João sóbem tão alto e ficam pelo ar um tempo enorme? Se a gente fizesse um balão muito grande, tão grande que dêsse para levantar um homem, um carro leve e um motor, êle não poderia ser dirigido como um vapor nas aguas?

— A coisa não é tão facil quanto você imagina. Essa história de voar tem milhares de anos. Sempre morremos de inveja dos passaros e dos insétos, e até de certos peixes que vôam. As penas das aves eram coisas sobrenaturaes. O homem primitivo cobria-se com elas e atirava-se do alto das montanhas, na louca esperança de saír voando. E você já conhece



a história do Padre Gusmão, que acabou morrendo na miséria.

Veja que a humanidade não poupa sacrifícios para realizar um sonho, mas tudo tem sido inútil. O grande balão que você imagina já existe há cem anos. Quando êle subiu nos ares, em Annonay, na França, os camponeses de tres leguas de em torno ficaram apavorados pensando que era a lua, que vinha caíndo, despregada do céu. A principio, subiram nêle um pato, um galo e um carneiro. Depois subiram homens. Mas que adiante, se êle não é dirigivel?... Quanto ao motor e ao propulsor de que você fala, já foi adaptado ao balão por um engenheiro francês, chamado Giffard, há cerca de trinta anos. Essa experiênciã só tornou evidente uma coisa: a absoluta impossibilidade de dirigir um balão nos ares.

Mas Alberto era um Galileu de calças curtas:

— Êle será dirigivel! disse consigo. E maravilhou os companheiros com uma industria furiosa de aeroplanos de palha, acionados por um propulsor de estilingue; completou o estelário da fazenda com balões multicores, e, quando o vento fazia bailar a poeira dos cami-

nhos, empinava papagaios que ficavam brincando no firmamento, planadores cativos de cauda enfeitada.

\*

\*

\*

Ele não se conformava com a impossibilidade de voar. Impossibilidade por que? Só por que o homem não é passaro? Mas também não é peixe e anda nas aguas. Apegado a essa idéa, mas já receioso de ser tido por visionário, arranjou um confidente: Julio Verne. Este feiticeiro da ciencia apresentou-lhe, um a um, seus herois, que tinham envergadura de semi-deuses. Com êles Alberto fez a melhor camaradagem. Esteve no fundo do oceano, entre polvos e corais, a bordo do Nautilus, o precursor do submarino; fez a volta do mundo em oitenta dias, palestrando amigavelmente com Philéas Fogg; andou na "Casa a vapor" tão bem como no automovel de nossos dias.

Em companhia do Capitão Hatteras, explorou as regiões polares, viu o sol á meia noite e morou em bibocas de gelo. Com Heitor Servadac, foi transportado ao esferoide, onde a gravidade se modifica, os pontos cardeais trocam de canto, a duração do dia se

reduz a cinquenta por cento e um ser humano anda aos saltos como os cangurús. Servadac, o capitão poeta, ensinou-lhe a pesquisar tudo, sem temor da morte que possa advir da curiosidade:

— Morrer, desde que se saiba a causa, não tem importancia. Morrer sem saber por que, é que é o diabo!

Alberto travou, depois, conhecimento com o Dr. Fergusson e seu companheiro Dick, que se aprestavam para explorar em balão as nascentes do Nilo. Dick sonhou que já estava voando e caiu da cama.

— Repare, dizia êle ao amigo, que caí só de três pés de altura e tenho um “galo” tão grande! Imagine agora...

Alberto sorriu dos receios de Dick. Êle, sim, é que poderia ser companheiro do Dr. Fergusson! Teria coragem de subir no balão e inventaria um meio de torná-lo dirigível... O aeronauta adivinhou seu pensamento e apresentou-lhe muitas duvidas...

— “Não creio que se chegue a dar direção aos balões. Conheço todos os sistemas ensaiados ou propostos: nenhum teve bom exito porque nenhum é praticavel. Compreende-

se bem que eu devesse ocupar-me desta questão, que era de sumo interesse para mim. Não pude, porém, resolvê-la com os recursos fornecidos pela mecânica atual. Seria necessário descobrir um motor de uma força extraordinária e de uma densidade impossível! E ainda assim não se poderá resistir às correntes aéreas de alguma importância! Até hoje todos se têm ocupado mais em dirigir a barca do que em aperfeiçoar o proprio balão, o que, sem duvida, é máu.”

— Então a ciência já disse a ultima palavra? perguntou Alberto, integrado no personagem.

— “Não digo tanto. Será preciso procurar outra solução...”

\*

\*      \*

Depois desta conversa houve, na fazenda, um acontecimento prodigioso. Caíra, durante a noite, uma chuva de flôres sôbre o exercito de cafeeiros... Ao amanhecer, êstes soldados divinos, em uniforme de gala, traziam penachos de rosetas brancas, dragonas de corollas, alamares de pétalas, carabinas caladas a

flôres!... E por todo o espaço, uma festa dionisíaca de asas: zumbidos de abelhas embriagadas, rondas de borboletas bailarinas, audácias de colibrís desabotoando o corpete das flôres... As sementes da paineira, atirando-se de ponta-cabeça para o abismo, na grande aventura da perpetuação, pairavam no ar, num ultimo apêgo ao céu, agarradas aos paraquedas de seda branca.

Deitado na rêde da varanda, Alberto perdia o olhar no firmamento. Como lhe parecia profundo e sugestivo o céu visto dessa maneira! Nuvens altas pompeavam como castelos... Outras flutúavam como navios... Outras além pastavam como rebanhos...

Um bando de periquitos borrifava de verde o fundo da téla. Mas tudo se apagava por encanto... E só restavam, lá no alto, marchetando o azul purissimo, urubús de asas abertas, planando, transfigurados pelo vôo, velando a terra como anjos negros...

Nesse dia, êle começou a inventar uma verdadeira maquina volante. Mas só na cabeça, tudo muito em segredo... Um filho de lavrador que pretendesse tornar-se aeronauta cometeria um pecado!

Contar esse sonho exigiria mais coragem do que tentar realiza-lo...

O sonhador começava a ter prudencia.

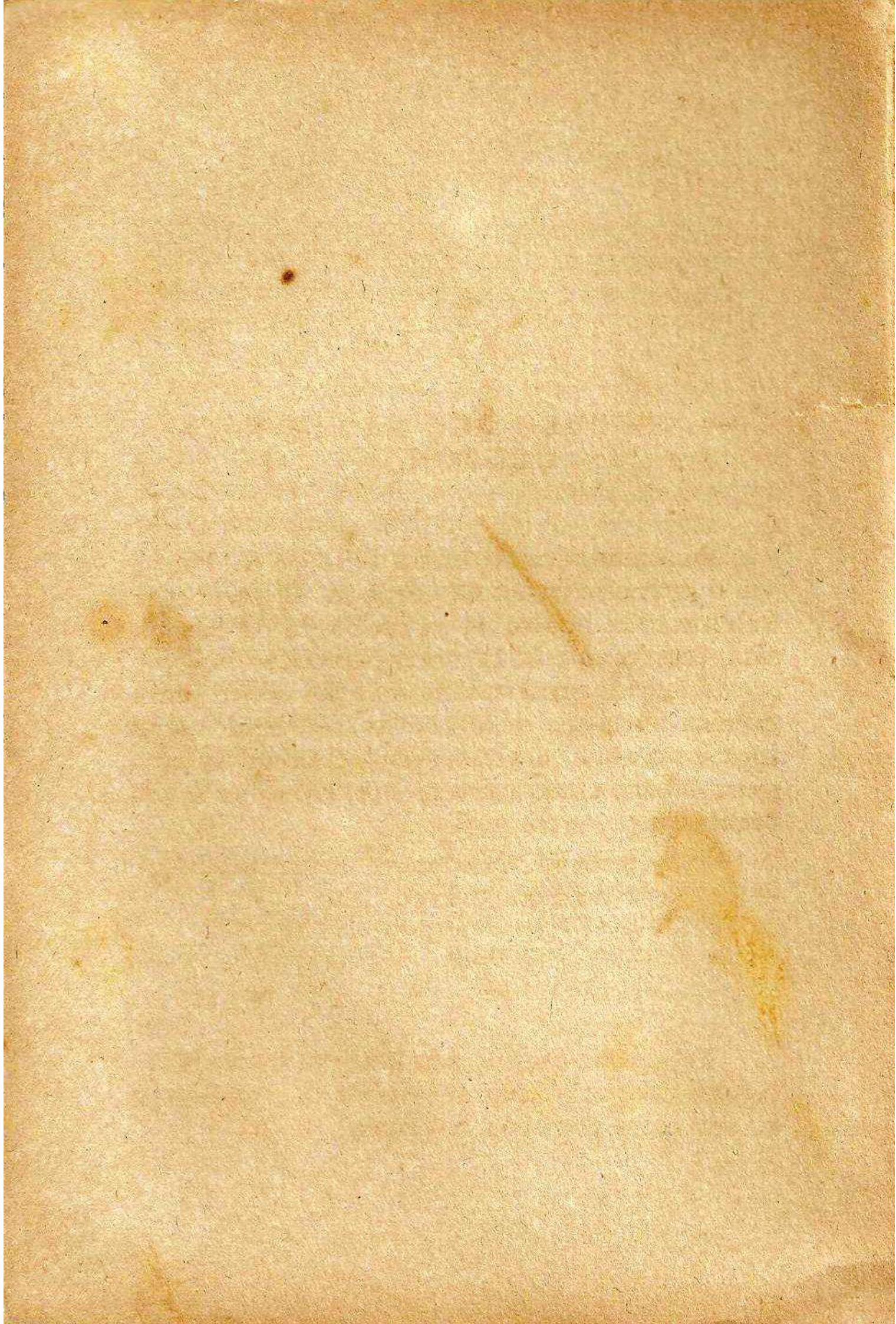
\*

\*

\*

Antes de completar 12 anos, deixava as delicias da fazenda para internar-se no Colégio Menezes Vieira, no Rio. Era um velho e afamado estabelecimento de ensino, sito á rua dos Inválidos, próximo á do Senado. No Colégio, não se destacou de seus colegas, especialmente, a não ser por um traço maior de generosidade, discreção, aplicação aos estudos de ciencia exata. Ninguém suspeitaria que aquele menino miudo, com o seu modesto veston de brim pardo, trazia dentro de si um sonho imenso.

Alguns anos depois, estava matriculado na Escola de Minas de Ouro Preto. Mas não prosseguiu o curso. Foi o único filho de Henrique Dumont que não se formou em engenharia.



— “PREFIRO QUE NÃO SE FAÇA  
DOUTOR...”

Aos quinze anos, numa feira de S. Paulo, viu o primeiro balão de verdade. O aeronauta subiu muito, pôs-se de pé na borda da barquinha, largou as cordas e mergulhou no espaço.

Alberto, suspenso de emoção, viu o paraquedas abrir-se, desabrochar no azul como ipoméa branca, e vir caindo ao sabor da aragem, lentamente, suavemente, como se o homem não pesasse nada.

Era demais! Quedou-se definitivamente enamorado do espaço livre...

\*

\*     \*

Três anos depois, sua família estava a caminho de Paris. No anseio de dar expansão ao seu amor proibido, exultava:



— Vou a Paris, vêr grandes novidades, automoveis e balões dirigiveis. Paris, segundo dizem, é o lugar para onde emigra a alma dos bons americanos que morrem...

Êle sabia que a França, terra de seus avós, era simultaneamente fonte e estuario do mundo creador. O que não provinha da França corria para éla. Foi lá que se lançou o balão infantil dos Montgolfier, o balão de hydrogênio de Charles, o balão fusiforme de Giffard, com maquina a vapor, propulsor a hélice e direção. Haveria de vêr um balão dirigivel...

Assim pensava êle. Mas uma decepção o esperava: não havia, em Paris, sinão balões esfericos, primitivos como o de Charles, de cem anos atrás...

— Então, que era feito da notavel demonstração de Giffard, com o motor térmico? Da tentativa dos irmãos Tissandier, com o motor electrico? Da prova do Coronel Renard, com o seu dirigivel "France"?

Indagou de toda gente e só obteve uma resposta: não, não havia dirigiveis. Aquelas demonstrações tinham sido méros ensaios que não deram fruto. Havia anos que não se via um balão alongado, no céu de Paris. E os que havia, esfericos, continuavam a ser o joguete dos ventos...

Pois bem: contentar-se-ia com esses cataventos e acabaria por construir o seu navio aereo... E' verdade que apenas conhecia o motor a vapor, de excessivo peso para maquinas aereas. O ideal dos motores teria de conciliar fôrça e leveza. Os tratores e as locomotivas da fazenda Dumont tinham peso sufficiente para esmagar o sonho mais poderoso... Renunciar era o caminho que lhe parecia mais sensato.

\*

\*

\*

Na vespera de regressar ao Brasil, braço dado com sua enorme desilusão, foi visitar, com o pae, o Palacio das Industrias. Corria as secções sem grande interesse quando teve a atenção atraída por um rumor, uma trepidação de maquina. Voltou-se e viu um motor a petroleo, de um cavallo de fôrça, compacto e muito mais leve que todos os que conhecia de perto. Teve um sobressalto e ficou-se estatico, imóvel diante dêle. Alguma coisa lhe dizia que aquele era o momento decisivo de sua vida. Alcançou o pae, que ia longe, confessou-lhe o entusiasmo que o motor lhe despertára e pediu-lhe permissão para estudar em

Paris. Henrique Dumont continuou distraído, sem responder. Mas em casa de uns primos francêses, deu-lhe, indiretamente, a licença desejada, recomendando-o, com empenho, á proteção de seus parentes.

Naquela mesma noite, Alberto correu as livrarias e comprou tudo que se relacionasse com aerostatos e viagens aereas, porque ia regressar, temporariamente, ao Brasil.

\*  
\*      \*

Realmente, a Henrique Dumont não pasára despercebida aquela paixão sem remedio.

E via, com orgulho, a fascinação crescente de Alberto pelos mistérios do mundo meca-nico. Espirito ensolarado, resolveu dar liberdade ao filho para que êle aprendesse a usá-la. Respeitou-lhe a personalidade nascente e vigorosa.

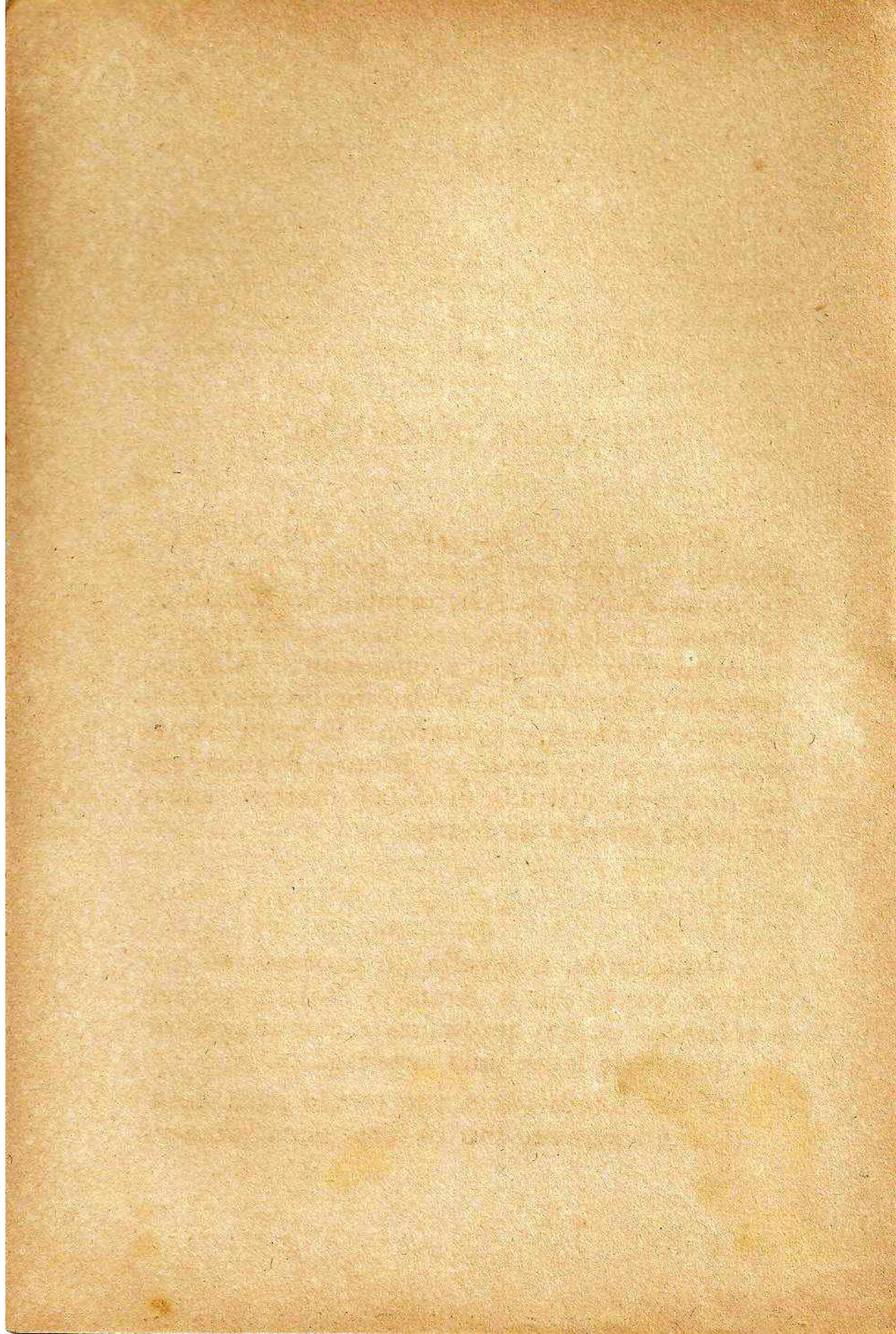
\*  
\*      \*

Chegados a S. Paulo, levou-o, sem delongas, a um cartorio, deu-lhe carta de emancipação, depôs-lhe nas mãos titulos que representavam verdadeira fortuna e disse-lhe:

— “Já lhe dei a liberdade; aqui está mais êste capital... Tenho ainda alguns anos de vida; quero vêr como você se conduz. Vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos vêr se você se faz um homem! Prefiro que não se faça doutor. Em Paris, com o auxilio de nossos primos, você procurará um especialista em Física, Química, Mecânica, Electricidade etc.; estude essas materias e não se esqueça que o futuro do mundo está na Mecânica! Você não precisará pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessario para viver.”

Era um desafio! Centenas de contos de réis, dezoito anos de idade, asas no coração e nos musculos, tudo isso combinado e livre na Capital do mundo são coisas que dão vertigem!

Henrique Dumont enganára-se exclusivamente num pormenor das suas afirmações: não durou muito tempo, como esperava. Acometido de paralisia, morreu no ano seguinte.



## SURPRESAS DO OFICIO.

Alberto partiu para Paris. Um sábio espanhol, o professor Garcia, iniciou-o na Química, na Física, na Astronomia, na Mecânica aplicada. E êle se pôs a estudar, a trabalhar, a experimentar. Viajou e observou. Alargou desmesuradamente o horizonte de sua intelligencia aguda e pragmatica. E, para começar, fez uma excursão ao Monte Branco, subindo a uma altitude de 5.000 metros: encarou a sua esfinge de frente.

\*

\* \*

Uma tarde, á revelia do professor e dos primos, consultou o Anuario Bottin, colheu o endereço de um aeronauta e comunicou-lhe seu desejo de fazer uma ascensão.

O aeronauta fez o que pode para desanimá-lo: descreveu-lhe os precalços tremen-

dos da empresa, achou-o demasiadamente jovem, pôs em duvida a sua coragem.

Mas Alberto insistiu com tanta eloquencia que êle, afinal, se propôs a levá-lo em curta ascensão, por uma tarde absolutamente tranquila. A seguir, porém, carregou o quadro que pintára com côres mais sombrias: exigiu honorarios proíbitivos, nada menos de 1.200 francos, assinatura de contrato, responsabilidade pela vida de ambos, por danos ao balão e accessórios, bem como por todos os prejuizos causados ao publico, em caso de acidente. Ainda mais: pagamento de frêtes de estrada de ferro e demais transportes do ponto em que, porventura, aterrassem, etc.

O aeronauta era famoso por suas peripecias volantes. De uma feita, puséra abaixo a chaminé de uma fabrica; de outra, pousára, como um passaro sinistro, num telhado de camponeses: a chaminé incendiou-lhe o balão e o balão incendiou a casa...

Surpresas do officio movimentado...

Alberto desistiu.

Não saberia explicar a ninguem, nem a si mesmo, a necessidade de tamanha despesa.

Seu pae construiu a vida dando-lhe o exemplo da maior sobriedade.

Desolado, renunciou á aerostação e procurou consolo no automobilismo.

## A PRIMEIRA ASCENÇÃO

Em 1891 o automovel engatinhava ainda. Não se encontrava á venda em Paris. Para adquirir o seu primeiro Peugeot, de tres cavalos e meio, teve que ir á fabrica, em Valentigney. E então, fez-se chauffeur, na Cidade Luz, nove anos antes de começar o espantoso "seculo do chauffeur", êle, um brasileirinho quasi adolescente!

Percorreu as ruas e assustou os transeuntes, como um Elias em seu carro de fogo. Evitava, cuidadosamente, a praça da Opera, no receio de congestionar o transito, com a sua escandalosa maravilha. Apaixonou-se pela maquina, estudou-lhe o funcionamento, sondou-lhe a ação reciproca das peças, perscrutou-lhe as baldas e perfeições. Aprendeu a cuidá-la e a repará-la. E trouxe-a para o Brasil.

No ano seguinte, novamente intoxicado



de seu velho sonho, voltou á Europa. Correu, uma a uma, as casas dos aeronautas profissionais, para outra colheita de desenganos...

A aerostação continuava a ser um segredo para poucos iniciados; os perigos desafiavam heróis... As dificuldades da ascensão eram inconcebíveis... Os preços subiam mais alto que os próprios balões...

Nova desistencia. Nova compra de automovel...

Desta vez, era um triciclo que lhe deu muito prazer e nenhum acidente. A êle, Paris ficou, então, devendo a iniciativa das corridas de mototriciclos. Ofereceu premios. Máu grado o pessimismo geral, a corrida foi um triunfo. E tornou-se um habito elegante, no velodromo do Parc des Princes, onde até então só apareciam bicicletas.

\*

\* \*

De volta ao Brasil, lamentou profundamente a sua timidez e a sua pouca perseverança no projéto da ascensão.

Como, á distância, lhe pareciam pueris todas as dificuldades que se lhe antolharam, inclusive as de preço!

A grande, a única, a verdadeira questão seria voar!

E num dia de 1897, numa livraria do Rio, passou-lhe sob os olhos o titulo de um livro de Lachambre e Machuron — “André au Pôle Nord — en ballon”, recentemente publicado. Êle acompanhára, pelos jornais, a aventura de André, narrada nêsse livro. Comprou-o e devorou-o, na sua quarta viagem, á Europa. Reacendeu-se-lhe a ambição de voar. Aprendeu naquelas paginas palpitantes como num compendio: orçamentos, pormenores de montagem, escolha de tipos de aerostatos... E assim que chegou a Paris, correu dirétamente ao construtor do balão de André.

O Sr. Lachambre recebeu-o gentilmente e informou-o de que uma ascensão de três ou quatro horas não lhe custaria mais que 250 francos, todas as despesas incluídas.

Num grande alvoroço, Alberto, sem discutir, aprazou uma ascensão para o dia seguinte.

\*

\* \*

— Larga! gritou o Sr. Machuron.

E liberto do sólo, o globo imenso elevou-se no espaço.

Alberto teve a sensação de que o vento parou. O balão parecia imóvel, suspenso no azul como um lampadario na abobada de um templo.

Era um surto glorioso e sutil, de inefável doçura... A terra fugia sob seus pés. A grande capital desapareceu como cidade de bonecas, polvilhada de neve... Bosques, vilas, praderia, castelos corriam, lá embaixo, em camera vertiginosa... A quasi 2.000 metros de altura, a terra se tornava concava, o horizonte dilatava-se e perdia-se, como o circulo produzido pelo lançamento de uma pedra nagua... As ruas, cheias de povo, eram carreiros de formigas lentas...

Os comboios, menores que os trensinhos dos meninos pobres, rodavam silenciosos, devagarinho, no "tapis roulant" do panorama... Só o apito das locomotivas e o latido dos cães chegavam áquela altura...

Era um espetaculo divino!

De repente, uma nuvem velou a face do sol. Houve um resfriamento brusco: o hidrogenio contraíu-se, o balão ficou menos tenso e começou a cair em velocidade crescente... Atiraram lastro e êle, em breve, recuperou o equilibrio e pairou a 3.000 metros de altura, sôbre um oceano de nuvens alvissimas...

Foi então que se deu uma coisa extraordinária: a objetiva do sol projetou, nessa tela branca, um perfil espantoso de Alberto Santos Dumont, dentro de um arco triunfal de sete côres! Era uma recepção de divindades!

O vestido das nuvens, feito de neve resplandescente, poderia cegar como a túnica do Cristo transfigurado... Um carrilhão longínquo vibrava o Angelus do meio-dia... Aquele som vinha da terra, ou vinha do céu?... Ah! Era, sem duvida, um aviso para o almoço...

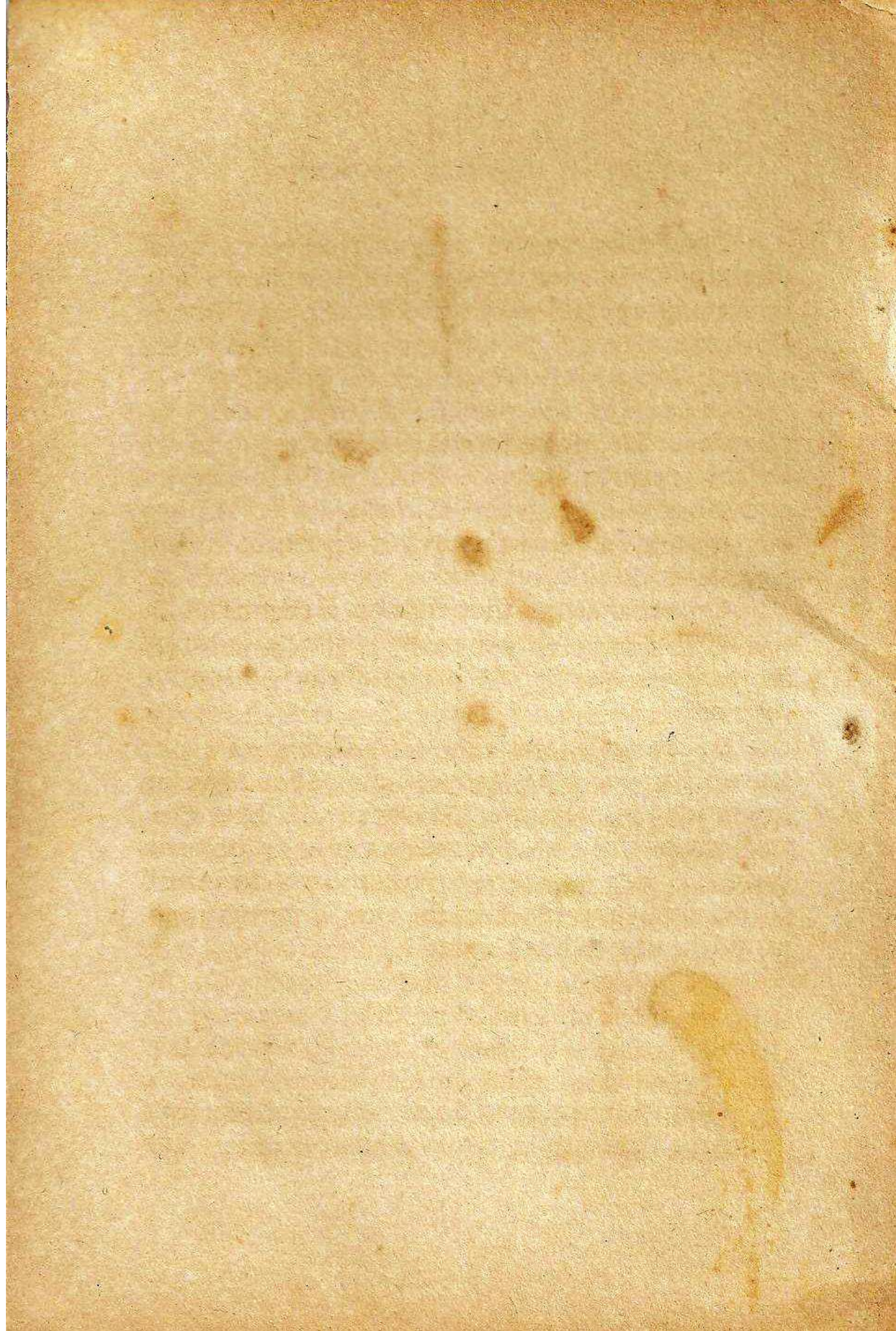
Os aeronautas puseram-se a comer.

Que banquete sobrenatural! Naquele salão sem limites, o sol exibia a sua pirotecnia de genio, queimava fogos de artifício gelados... Fazia e desfazia os bulhões de neve, transformava aquelas mechas de algodão imensas numa labareda furtacôr... Dos quatro cantos da mesa, surtiam repuxos policromicos... Em suma, os dois convivas do infinito beberam nuvem diluida em "champagne", arco-iris em "chartreuse"!

\*

\* \*

Quando o calouro de aeronautica pôs o pé em terra firme, trazia o céu no coração.



## O PRIMEIRO BALÃO

Aquela aula inaugural de infinito fôra completa.

A partir desse dia, Santos Dumont colocou-se a uma distância enorme dos aeronautas de gabinete que depois pretenderam concorrer com êle.

Nessa primeira viagem, passaram-se coisas edificantes. Aprendeu que quem céde ao vento não lhe sente o impulso; que uma simples sombra de nuvem rompe o equilibrio do aerostato, enquanto a agulha do barometro indica uma descida brusca; que o lastro pode ser imprevisivelmente aumentado na altura, por muitos quilos de neve; que uns punhados de areia atirados no espaço repõem a aeronave na altitude primitiva; que um nevoeiro pode trazer o balão aos olhos do próprio aeronauta e dar-lhe a impressão de que a barquinha está suspensa no vacuo, imponderabilizada; que

uma simples mudança de tempo, uma corrente aerea, faz o balão dansar de baixo para cima, de um lado para o outro; que só abaixo das nuvens o vôo é sensível, pela referênciã da terra; que o cabo-pendente, de dezenas de metros, é um lastro que não se perde: deslustra o balão, se toca o solo, tornando-o mais leve e diminuindo o choque da descida, ou aumenta-lhe o peso se é enrolado e preso á parte exterior da barquinha; que a segurança da subida e da aterragem dependem de um jogo combinado dos lastros de areia, da valvula e do cabo-pendente; que a estabilidade de um balão é deliciosamente impressentida: não assusta e não dá vertigens.

Compreendera a razão de todas as manobras. Como tudo era facil e simples!... Êle subira! Subira muito! Acima das nuvens! Seu coração, em festa, reconhecera, lá bem no fundo, que nascera para viajar nas alturas, para subir, para voar...

\*

\* \*

Cêrca de trinta ascensões, fez sósinho em diversas cidades da França e da Belgica substituindo o aeronauta profissionãl, nas exibi-

ções públicas contratadas. Pagava todas as despesas ao proprietario e os prejuizos que, porventura, houvesse.

Estudou a fundo o meio atmosferico, os multiplos problemas do lastro, do cabo de compensação, dos ventos, da aterragem, do hidrogenio, do equilibrio, da partida, da fôrça ascensional, das calmarias. Coursou uma escola ativa, sem paredes, sem outros alunos, sem programas rigidos, e com aulas extraordinarias de accidentes. A' disposição de tudo isso, tinha peso de jockey, agilidade felina, musculos de acrobata, resistência ilimitada á fadiga.

E julgou chegado o momento de construir o seu balão.

\*

\*

\*

— Vem a propósito, Sr. Dumont. Agora mesmo recebemos uma seda da China muito bôa e apropriada. E de uma resistência admiravel! Calcule que suporta a tensão de 1.000 quilos por metro linear! Podemos iniciar imediatamente a construção de seu aerostato. E quanto á capacidade? Uns 500 a 2.000 metros cubicos, não?



— Não, Sr. Lachambre. Quero coisa muito mais modesta. Em seda japonêsa e cubando uns 100 metros, no maximo.

— Dois absurdos, Sr. Dumont. A seda japonêsa é muito fragil. O balão...

— Vejamos, atalhou Alberto, mostrando-lhe a seda que levava consigo. Experimentemo-la no dínamometro...

A experiência causou surpresa geral: o levissimo tecido do Japão suportava uma tensão de 700 quilos, trinta vezes mais que o necessario, e, no entanto, só pesava 30 gramas por metro quadrado! O discipulo começava a exceder os mestres...

— Sim, de acôrdo, disse o Sr. Lachambre, a seda é excelente, mas um balão de 100 metros cubicos, o Sr. há de convir que é uma temeridade... para não dizer, uma loucura...

— O Sr. pede o impossivel, confirmou o Sr. Machuron entrando na conversa. Para que um balão tenha estabilidade é mistér que tenha peso, sem o que se tornará sensibilissimo aos movimentos do aeronauta na barquinha; compreende?

— Além disso, continuou o Sr. Lachambre. O centro de gravidade deve corresponder ao eixo do balão para que êle não oscile de maneira consideravel. Num balão muito

pequeno, a deslocação dêsse centro será enorme, a um movimento qualquer do aeronauta. Ora, êste não pode ficar imóvel na barquinha. Logo, haverá uma oscilação violenta e continua, além de um movimento rotatorio: êle girará como um pião.

Dumont conseguiu tomar a palavra:

— O peso desta seda, com três mãos de verniz, deve ser quatro vezes maior; o hidrogenio tem uma fôrça ascensional de tanto; quero uma barquinha minima, e creio que um saco de lástro me bastará para algumas horas; péso 50 quilos. Logo, não necessito de um balão de mais de cem metros cubicos. Quanto ao receio de grandes oscilações, há um remedio: aumentar as cordas de suspensão.

O rapaz era obstinado. Inutilmente os entendidos tentaram tirar-lhe da cabeça aquelas extravagancias...

Fez-se o aerostato. E subiu aos ares gloriosamente...

\*

\*      \*

Era um balão de 113 metros cubicos, pesando envernizado 14 quilos; a rêde, que, segundo as regras imutaveis, deveria orçar por 50, não ia além de 2 quilos; o peso de 30 da

barquinha foi reduzido para 6; o cabo-pendente, de 100 metros, pesava 8; a ancora foi substituída por um ancorete de 3 quilos apenas; o lastro não excedia 30.

Era uma redução espantosa!

No dia 4 de Julho de 1898, os incredulos correram ao Jardim da Aclimação para vêr o aerostato que poderia ser dobrado e “transportado numa valise”. Um ministro francês appareceu, curioso de conhecer o menor dos balões esfericos, que estava destinado a galgar o espaço, por muitas vezes ainda, translucido, magnifico!

A ascenção foi brilhante!

Num minuto, aos olhos de todos, a barquinha parecia a gota pendente de uma fabulosa bôlha de sabão, que se perdia no ar, como todas as bôlhas...

Mais tarde, quando narrava as aventuras de sua iniciação, Dumont não escondia a ternura que lhe inspirára êsse aerostato de brinquedo.

Qual seria o motivo da predileção? A resposta está na legenda que escreveu para uma fotografia e que é um breve poema de amor que perdura:

“O meu primeiro balão,  
O menor,  
O mais lindo,  
O único que teve um nome:  
— Brasil”.

Sim, êle sonhava elevar o Brasil á altura de ser visto, á mesma hora, pelo mundo inteiro!

Era uma velha idéa. Haveria de realiza-la. Para êle, os outros aerostatos não tiveram nomes, mas numeros. O povo de Paris, porém, é que não se conformou com êsse anonimato e batisou os seus novos balões com o nome do aeronauta: Santos Dumont n. 1, n. 2, n. 3, até o n. 14 — do primogenito ao caçula.

\*

\*      \*

Antes de construir êsses, porém, mandou fazer um outro maior e também esferico. O “Brasil”, contra a expectativa geral, demonstrára uma estabilidade a toda prova. Causava-lhe inteira satisfação. Mas cansou-se de viajar sózinho. Agora que manobrava com a maior segurança, gostaria de levar compa-

nheiros e dividir com êles o prazer da ascensão.

E para isso foi necessário construir um balão muito maior. Cubava 500 metros; deram-lhe o nome de "America".

Com o "America", o jovem aeronauta entrou galhardamente para o noticiário dos jornais. Concorreu com 11 balões a um premio destinado a quem fizesse o melhor estudo das correntes atmosfericas. O "America" foi o balão que subiu mais alto e que se demorou mais tempo, manobrando nos ares durante 23 horas!

Era a sua primeira vitória pública.

## ESTRANHAS AVENTURAS

Certa vez, partira de Vaugirard com quatro convidados, para um pic-nic no espaço. Ascensão muito vagarosa por escassez de vento. A 1.000 metros, calmaria; a 1.500, a mesma coisa. Atiraram muito lastro, atingiram 2.000 metros e continuaram estacionados, até que uma efemera corrente de ar os impeliu e os abandonou ironicamente no centro de Paris, em cima do Louvre.

E agora? Toca a descer a cata de nova corrente, para fugir dali. Não a encontraram. Subiram de novo. Nada! Tornaram a descer. E assim ficaram, subindo e descendo, numa brincadeira involuntária, positivamente de mau gosto, porque perdiam lastro e gaz de maneira apavorante.

Por um momento, Alberto, temendo pela sorte de seus companheiros, inexperientes de todo, pensou em aterrar de qualquer fôrma, na

praça fronteira á estação de Lyon. Mas não foi possível!...

Vogavam lentamente na direção do bosque de Vincennes, o lastro de areia se acabára e não podiam subir além de 300 metros. Começaram, então, um deslastramento desesperado: deitaram fóra os sacos vãos de areia, os cestinhos do almoço, cadeirinhas de mola, kodaks, placas fotograficas, tudo que puderam... Em vão!...

A descida começava lenta e inexoravelmente...

E se o cabo de compensação se embarcasse nas arvores e os retivesse horas inteiras sôbre aquele oceano de fôlhas, sem ondas, paralisado?

Foi então que um vento caridoso os atirou sôbre o campo de corridas de Vincennes. Graças a Deus!

Dumont acionou a valvula e aterraram sem dificuldade.

\*

\*       \*

Foi, talvez, temendo uma perípécia dêsse gênero, que o grande caricaturista Sem, um dos mais constantes amigos de Dumont, de-

sistiu de subir, definitivamente, depois de haver combinado, com o aeronauta, um passeio nas alturas.

Segundo conta uma testemunha ocular, á hora da partida, quando o aerostato dava ar-rancos desesperados para libertar-se, Sem deitou-se no chão e murmurou surdamente:

— “J'ai peur du vide!”

E não houve fôrças que o fizessem levantar-se. Dumont desistiu de levá-lo e substituiu-o, na ascensão, pelo mecanico Chapin, que se mostrou mais valente.

\*

\* \*

De outra feita, elevára-se da praça Massena, em Nice, com um tempo bonito, aparentemente sereno. Pretendia evoluir sôbre o perfil gigantesco das montanhas e sôbre a orla do mar, debruada de espumas...

Contemplava o grandioso espetaculo, quando o barometro acusou uma quêda repentina. Era um aviso de tempestade. Mal teve tempo de advertir-se do fenomeno inquietante e uma rajada o tangeu para Cimiez, com a ameaça iminente de arrasta-lo para o alto mar. Jogou lastro e atingiu a altitude de 1.000 me-



tros. Momentos depois, tentou descer de novo a uns 300 metros, para achar um vento propício. Mas observou que não descia... Qualquer coisa, absolutamente imprevista e terrível, estava acontecendo... Acionou a válvula violentamente e, em vez de queda, o barometro acusou subida. No entanto, por todos os motivos, era capaz de jurar que descia. O barometro estava doido, com certeza. Foi um momento de angustia.

Só tardiamente achou explicação para aquele paradoxo tremendo: o balão subia e descia sobre uma coluna de ar, como uma bola de celuloide no apice de um repuxo.

Só havia um recurso: apelar para a válvula de novo. Mas foi em pura perda... Lá estava o barometro sinistro indicando continua ascensão... A terra, lá embaixo, se afundava, completando a encenação do terror... Para poupar a ultima cartada, fechou a válvula. O balão ascendeu a 3.000 metros. Por um tempo que lhe parecia interminavel, não despregou os olhos do barometro, até que êle marcou um inicio de descida. Jogou lastro para suavisa-la. E então, olhou para baixo e viu a tempestade raivando sob seus pés... As frondes ondeavam, num desespero, sacudidas pelo vento... e a descida continuava... Nisto, o ba-

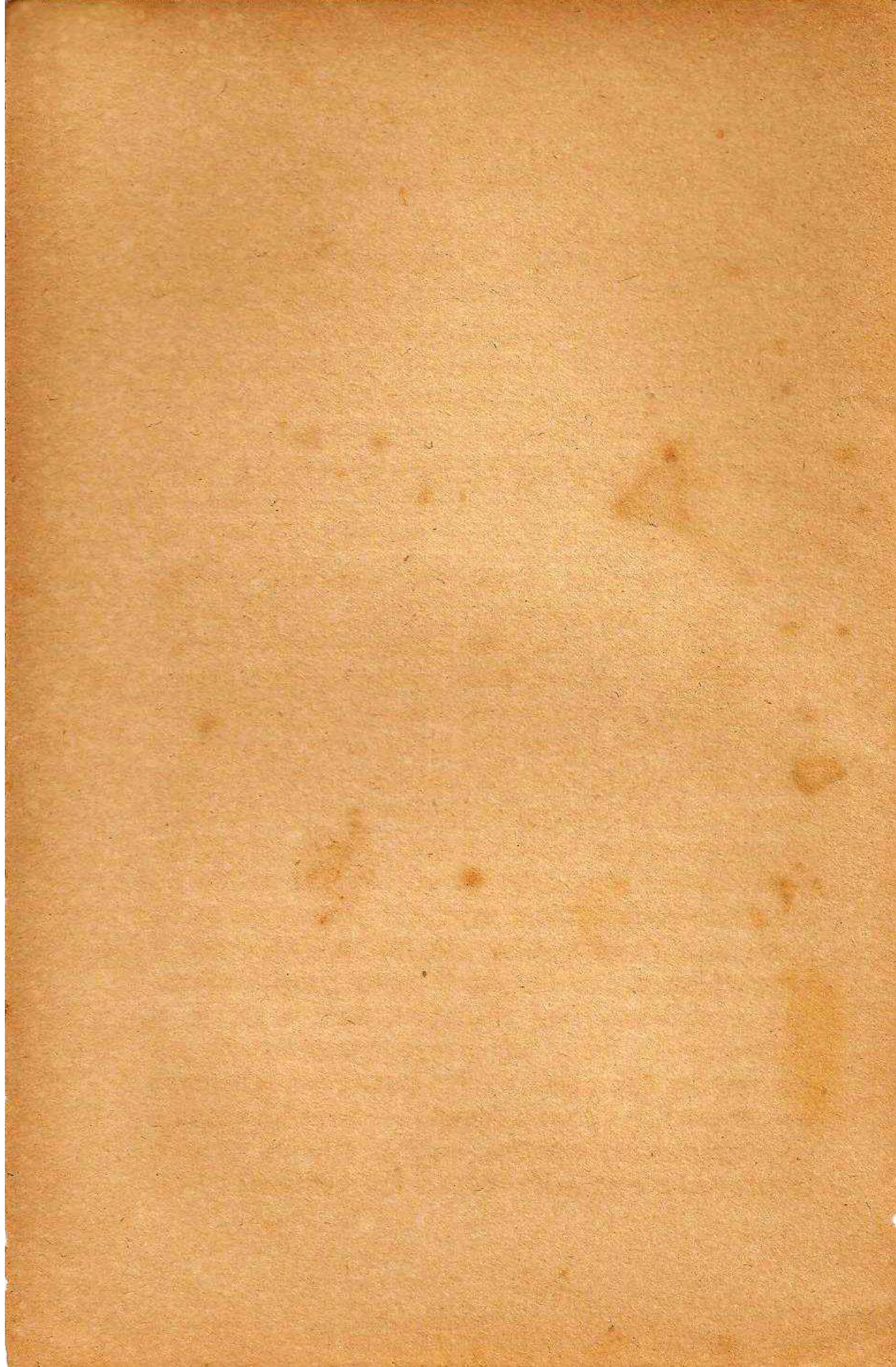
lão caíu nas garras da tormenta e foi levado de roldão, numa carreira alucinante, aflorando o oceano encapelado do bosque...

Dentro da barquinha, Dumont lutava heroicamente, inutilmente, atirado de um canto para outro, como fôlha sêca...

Exausto, a roupa em tiras, o rosto lanhado e contundido, as mãos sangrando nas cordas, num ultimo esfôrço, atirou a ancora, que oscilou no abísmo como um pendulo fatal: agarrava-se, como um grampo, á cabeleira desgrenhada das arvores, mas logo se desprendia... Tudo estava perdido!...

Nisto, o cabo-pendente enrodilhou-se numa fronde, retesou-se, deu um repelão. Dumont foi cuspidado e não viu mais nada.

Quando abriu os olhos, estava rodeado de camponeses que lhe costuraram a roupa e chamaram medicos para costurar-lhe a pele.



## A CAMINHO DE UMA CERTEZA...

Almoçar com os amigos; dar-lhes um até logo, como um homem qualquer e, daí a um quarto de hora, estar nas alturas, a perscrutar o ignoto; não saber, com certeza, onde paira, para onde vai, nem a quantas anda, mas escolher a altitude e, com ela, a corrente de ar mais galerna; franquear as nuvens para respirar oxgenio de laboratorio; perder a terra de vista ou tangencia-la quasi; atirar um punhado de areia e manejar o cabo-guia, para dar saltos de gigante sôbre casas e arvores; pousar na terra como um deus apeado de um pégaso; ter a amavel surpresa de ouvir uma lingua estranha e verificar que transpôs, sem o saber, a fronteira do país; ser preso como espião ou assombrar camponezes, em paragens remotas; correr perigo de uma recepção de ignorantes e supersticiosos; contar, enfim, apenas com o imprevisto e erigir o acaso em certeza... tal

é o programa de quem depõe o seu destino no regaço do vento.

Na primeira ascensão, o Sr. Machuron aproveitára-se de uma circunstância particularmente instrutiva e convencêra Dumont da incapacidade do homem para governar um balão, contra as ciladas azuis da atmosfera.

O cabo-guia enroscára-se e amarrára a barquinha ao tronco de uma arvore. Mas a ventania tentava arranca-la dali, sacudindo os tripulantes como dados num copo, para jogá-los á sorte, no pano verde das frondes...

— Veja que fôrça brutal, bradava o Sr. Machuron, em meio da refrega. Que hélice poderia com ela? Que balão fusiforme se manteria distenso e fenderia esta rajada?

Alberto calou-se, edificado, diante daquela prova. O argumento reduziria a maior obstinação. Seu espirito guardava, com desvelo, aquele sonho, mas era translucido como um vitral: não negaria a evidencia.

\*

\*      \*

Desenganado, inaugurou uma fórma desesperada de heroismo: destruiria, em discussões, o grande ideal de sua vida... Não

sómente renunciaria ao míto de Giffard, como até o combateria com luxo de argumentos praticos e científicos. E assim passou semanas, absolutamente convencido. Ao menos tinha um consôlo, chegára a uma conclusão: verificára, pessoalmente, a impossibilidade de voar como os pássaros voam... E isso já era uma conquista.

Todavia, jogar uma pá de terra em cima de um sonho é o mesmo que planta-lo e, portanto, immortalisa-lo.

Lá bem no fundo, na treva e no silencio, no subsolo da conciência, é que êle encontra seu laboratorio creador... Recalcar é radicar definitivamente.

\*

\*

\*

E assim foi que um belo dia amanheceu monologando:

— Si eu fizesse um balão cilindrico, bastante comprido e esguio, venceria os ares com facilidade. A questão principal é o motor... Giffard pagou com a vida a loucura de sua experiencia... E Giffard era um sábio prudente. Mas a verdade é que naquele tempo não havia ainda o motor a petróleo... O motor a vapor não é a mesma coisa... E' pesadissimo, relativamente ao de explosão... Basta comparar-

se a caldeira de um com o carburador de outro: para um cavalo de fôrça, o peso da caldeira mede-se por quilos e o do carburador por grammas. Uma libra de petroleo, posta no motor a explosão, mantém a energia de um cavalo, durante uma hora... Para igual serviço, é mister o emprêgo de muitos quilos de agua e de combustivel, no motor a vapor... Acresce que êste vomita fagulhas ou chamas perigosissimas, que fôram a causa exclusiva do acidente de Giffard... E o motor elettrico?... Está fóra de cogitação: é o mais pesado de todos... E' o motor a petróleo, pois, o que resolverá o problema... Como já são perfeitos os motores de tricíclos!... De uma simplicidade encantadora! E' isto o que mais os recomenda... A complicação, por mais enfeitada que seja, por melhores credenciais que apresente, não seduz... Não ha como a simplicidade... Utilizarei o motorzinho leve e potente dos mototricíclos. A chave do problema está em reduzir-lhe ainda mais o peso, aumentando-lhe a fôrça propulsora...

E o aeronauta se pôs a calcular e a desenhar o seu balão dirigivel, de tamanho apenas suficiente para elevar a barquinha, o motor, o combustivel, o equipamento, a quantidade de lastro estrictamente necessaria, e os 50 quilos do tripulante único.

## A MORTE E' MENOS FORTE QUE OS HEROIS

Era uma legitima quixotada, diziam amigos e companheiros do Automovel Club. Seria mais pratico, mais simples e menos dispendioso, já que pretendia suicidar-se, em vez de cavalgar um charuto imenso nos ares, fumar um outro menor, tranquilamente sentado num barril de polvora...

Aquilo era atentar contra o bom senso, era tapar os ouvidos á última palavra da ciencia!

Ora o bom senso! pensava Dumont, firmemente decidido. O bom senso é a filosofia dos que não querem vêr, para não terem o trabalho de crêr... O desassombro de crêr não é para qualquer um. E haverá ciencia capaz de dizer a última palavra?... ciencia que se estabiliza é preconceito oficializado. Pois não era verdade que cientistas insignes se reuniram



para decretar, em nome das leis intangíveis da gravidade, que um gato, arremessado de costas, do alto de uma janela, não cairia de pé? . . . Outro sábio, em plena Academia de Ciencia, não agarrára pela gola o exibidor do fonografo, maravilha de Edison, para lhe gritar, na cara:

— “Impostor! Isto é casa de gente séria! Não nos venha impingir ventriloquia por maquina falante!”?

\*

\* \*

Seus longos anos de experiência automobilística seriam fatores positivos de vitória.

Não poderia realizar, com probabilidade de exito, um ensaio de balão dirigivel, se não conhecesse a fundo os motores da época. Manhas, falhas, delicadezas da maquina, êle as distinguiu por meros matizes sonoros. Sutilezas de funcionamento claudicante identificava-as pelo ouvido, como um regente de orquestra identifica o desafinamento de uma corda, em meio á massa instrumental. . . Enguiços em terra firme, a não ser em circunstancias singulares, não oferecem perigo maior. . . Mas nos ares, a centenas de metros de altura, a menor falha póde adquirir sentido irremediavel...

Dumont preparára-se, com todas as armas, para correr ao encontro da morte, encara-la e vence-la. Ignorava que fôra escrito para êle aquele verso de Hugo, o seu poeta preferido:

“Car devant un héros, la mort est la moins forte”...

\*

\*

\*

Para fabrica de seu motor ideal, descobriu nas vizinhanças de casa, no centro de Paris, a officina de um mecanico. Era na rua do Colyseu. Não necessitava, propriamente, de executor para seu plano, mas de um auxiliar, pois que êle mesmo desejava pôr mãos á obra. Pretendia superpôr, num só “carter” os cilindros de dois motores de tricíclos, de forma a acionar uma só manivela, fundindo duas maquinas e alimentando-as com um só carburador.

Desbastou das peças tudo que fôsse dispensavel e cuja falta não compromettesse a solidez do conjunto. Levou ao requinte o conceito de utilidade. Seu genio de inventor nivelou duas expressões: o inutil era sinonimo de nocivo.

Trabalhou com amor e obteve um motor admiravel para aquele tempo: tinha uma fôrça de três cavalos e meio, para um peso de trinta quilos! E pô-lo á prova imediatamente na celebre corrida "Paris-Amsterdam".

\*

\* \*

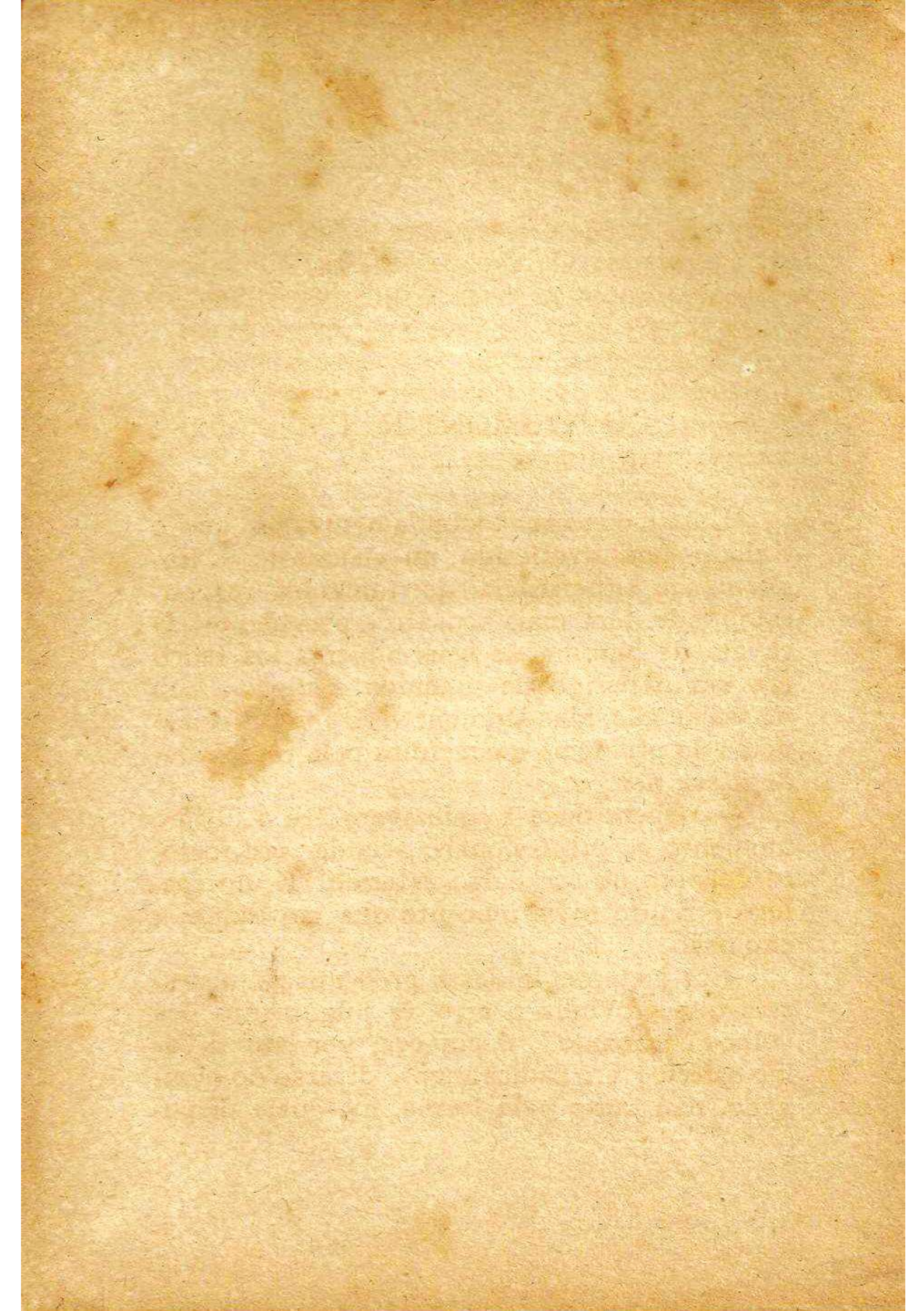
Andavam na moda as corridas internacionais de automovel. Ano por ano, subiam as médias de velocidade — de 25 para 30 e para 35 quilometros á hora.

Na carreira "Paris-Amsterdam", êsses recordes fôrã ultrapassados e o vencedor atingiu a média de 40 quilometros. Pois bem: apesar de não se haver inscrito oficialmente, Dumont poudé verificar que o seu motor geminado era o mais poderoso de todos, relativamente ao peso, e poderia competir airosamente com o vencedor. Ficou satisfeitissimo! Pareceu-lhe, porém, que a prova tinha sido um tanto dura para a sua maquina e que não era de bom aviso emprega-la na aeronave, sem um exame prévio e meticoloso.

E enquanto não ultimava o seu plano, a titulo de ganhar experiênciã, comprou uma "Panhard", de seis cavalos, do ultimo mode-

lo. Pondo á prova, ao mesmo tempo, o chauffeur e o automovel, corria de Paris a Nice, em cincoenta e quatro horas, sem parar dia e noite. Nunca seria demais enrijar os nervos, os musculos, a paciência... Apurar o cerebro, as mãos, o olhar... Comprazia-se até com o sofrimento demorado, num fakirismo aparentemente sem programa...

Das agruras por que passava o seu corpo, tirava sempre uma excelente moral: media-lhe a resistência como num dinamometro... E tudo corria muito bem: seu corpo era uma perfeita maquina, sua vontade um carburante inexaurível...



## O "DUMONT N. 1"

Enganavam-se redondamente os que o tinham por irrefletido ou visionario. Ninguém, em experiência de tamanha responsabilidade, fôra mais sensato e previdente. O cavalo de batalha de seus adversarios teóricos era o perigo da maquina explosiva sob massa de gaz. Mas Dumont visára todos os aspectos do problema e concluíra pela relatividade dêsse perigo.

— Quem ousará, teimavam até o último momento os profissionais, acender um fosforo debaixo de um balão esferico? E um fosforo é muito mais inocente que um motor a explosão...

Era justamente dessa preocupação obsessiva que provinha o erro de julgamento dos velhos aeronautas. A começar por isto: o balão esferico era radicalmente diverso do alongado, não tanto pela forma, mas pela dispo-

sição e funcionamento das valvulas. O primeiro, que se manteria sempre aberto, para as alternativas de maior ou menor condensação, tinha um escapamento de gaz continuo; o segundo, pela necessidade de ser mantido distenso, devia estar sempre fechado. Ora, o hidrogenio só é inflamavel misturado ao ar. Desde que não escapasse, onde o perigo de inflamar-se? Na peor das hypotheses, uma fagulha efemera do motor alcançaria um raio de meio metro. Mas não atingiria o balão de hidrogenio, situado muitos metros acima.

\*

\* \*

O Dumont n. 1 não poderia ter aberturas como os esfericos. Teria, sim, valvulas de socorro, de ação reciproca, reguladas para um maximo de pressão, ao fim do qual, automaticamente, dariam saída ao gaz, sem o que uma explosão seria inevitavel, á medida que o balão subisse. Mas essas valvulas localizar-se-iam na pôpa da aeronave e a perda de hidrogenio se daria no sentido horizontal e para trás, e nunca para a frente e para baixo, portanto, em caso algum, atingiria o motor. Não se contentou, porém, com essas medidas.

Verificou experimentalmente o decantado perigo. E, como um feiticeiro medieval em seu laboratório sinistro, divertia-se em transformar inumeros balõesinhos de hidrogenio em fogos fátuos, por meio de centelhas elétricas! Sim, não lhe restava a menor duvida: o grande perigo ainda não era êsse.

\*  
\*      \*

Examinou outras faces do problema... E seu motor-tandem, da corrida de Amsterdam, como se comportaria longe da terra firme?

Daria pulos, no ar, como nas estradas?

O balão era levissimo e dois cilindros ocasionariam uma explosão a cada volta. A trepidação do motor daria abalos longitudinais ao sistema?... Desigualaria a tensão das cordas, rompendo-as uma a uma? Sacudiria a bomba interna do balonete de ar e relaxaria as valvulas do grande balão?... Rebentaria, por arrancos, as costuras da seda?... E com essa trepidação, não se quebraria o motor?!... E, quebrando-se, não explodiria?

Para responder a êsse questionario intimo, tomou o seu triciclo e o levou para um recanto isolado do Bois de Boulogne. Um me-



canico de alta competencia acompanhava-o para ajuda-lo na critica rigorosa das experiencias.

Suspendeu o triciclo por três cordas ao galho horizontal de uma arvore, cavalgou-lhe o selim e deu á manivela: o motor entrou a funcionar... Oh! maravilha!... Nenhuma vibração insolita!... Nenhum solavanco!...

Aumentou a velocidade: a trepidação diminuiu sensivelmente, tornando-se muito mais suave do que em terra... Oscilando no balanço de corda, Dumont experimentou a alegria vertiginosa de um menino que estivesse galopando num cavalo de carrocel.

Era um triunfo aereo que excedia a maior esperança.

\*

\*      \*

Repetiu a experiência na oficina, guindando ás vigas do tecto, não só o motor, como o propulsor, a barquinha, o leme... Fixou uma corda ao dinamometro e com ela contrariou o impulso da hélice, que agitava o ar vigorosamente. O dinamometro acusou uma tração de 11 quilos e meio. Era um resultado francamente promissor: assegurava, para um balão

igual ao que êle projetava, uma velocidade de cêrca de 30 quilometros á hora, em condições favoraveis.

Consumiu mesês nêsses estudos. Afinal, entregou o seu plano ao Sr. Lachambre.

\*  
\*   \*  
\*

A principio, o velho construtor relutou em aceitar a encomenda, cheia de novidades apavorantes. Tratava-se de um balão cîlindrico, de 25 metros de comprimento, três e meio de largura e uma cubagem de 180 metros. O peso não deveria exceder 30 quilos, inclusive verniz, e, para isso, foi dispensado o fiame comum e mais o envoltorio exterior, por superfluo e perigoso. Para substituir essa parte do equipamento, fixar-se-iam as cordas de suspensão a hastes de madeira fina, costuradas duplamente nos encontros dos gômos da seda japonêsa.

O Sr. Lachambre não queria contribuir para aquela empresa temeraria. Dumont entrou de teimar novamente, lembrou-lhe as criticas infundadas, feitas ao "Brasil", e informou-o de sua decisão: em caso extremo, êle mesmo talharia e coseria o balão...

O construtor cedeu, afinal, e cumpriu á

risca o seu plano. Dumont quiz o leme de seda, esticada numa estreita moldura triangular de aço. Para contrôlar o centro de gravidade de todo o sistema, dispôs, nas extremidades da aeronave, um jogo de pesos deslocaveis, que julgou imprescindível desde o começo e de que dependeriam os movimentos de ascensão e de aterragem. Era um dispositivo de uma simplicidade quasi absurda, em relação ao papel que desempenharia. Não constava, sinão, de dois sacos de lastro, pendurados em cordas á prôa e á pôpa do navio aereo: puxado o peso anterior para o centro, predominaria o de trás: o dirigível inclinaria a prôa para cima, como gangorra, e se elevaria; a descida seria feita por manobra contraria. O deslocamento horizontal seria condicionado ao equilibrio dos dois pesos. Como lastro facultativo, levaria um cabo-guia de sessenta metros.

— “SUBI DE BALÃO E DESCI  
DE PAPAGAIO...”

18 de Setembro de 1898.

A notícia da primeira experiência correu mundo e atraíu o povo parisiense ao Jardim da Aclimação, onde o Dumont n. 1 se debatia ao vento como um peixe fóra dagua.

Era numa clareira deliciosa, tapetada de fina relva e cercada por uma ronda de arvores.

Si se tratasse de um balão redondo, cuja fôrça de ascensão é diretamente proporcional á corrente aerea, deveria partir da extremidade de onde provinha o vento. Assim não correria o perigo de embaraçar-se nas arvores, pois que o seu movimento vertical de inicio seria bastante para vencer a altura da ramaria, antes que transpuzesse o limite do espaço livre.

Dumont, que não desprezava o minimo

pormenor, pensava que a sua aeronave marcharia contra o vento, o que impunha que a partida se dêsse no extremo oposto. A marcha util seria a diferença entre a velocidade absoluta da maquina e a velocidade da corrente de ar, o que lhe daria tempo para altear-se além das arvores, antes de franquear a clareira. Pensava assim com inteira razão.

Todavia, os aéronautas profissionais que se meteram no meio da turba fôram unanimes em aconselha-lo a desistir, ao menos daquela inovação, já que persistia na aventura.

Dumont sabia o que estava fazendo; os colegas nunca tinham visto subir aos ares um dirigível. Tentou, pois, explicar-lhes que, a favor do vento, as velocidades se somariam, a travessia do campo seria muito rapida e a aeronave corria risco de arremessar-se contra o arvoredado, antes de sobrepairar-lhe. Mas os argumentos choveram... Que não! Que não! Não havia diferença nenhuma, sob o ponto de vista prático, entre o movimento inicial de ascensão de um balão esferico e o de um fusiforme... Deveria partir do ponto ordinariamente indicado.

Vencido por aquela opinião unanime, teve sua primeira fraqueza: cedeu.

Ao grito de "Larga!" o dirigível partiu

como um bólido e, num segundo, dilacerava-se nas arvores... Deu-se o que previra, sózinho, contra o consenso geral.

Foi um acidente estúpido: a primeira queda do gênio, derrotado pelo preconceito.

\*

\* \*

20 de Setembro.

Não perdeu tempo em lamentações. Ao contrário; ficou satisfeito por ter previsto o acidente e por ter, ao menos, demonstrado a eficiência do motor e do propulsor. Trabalhou continuamente durante dois dias, recoseu o balão e aprestou-se para ensaiá-lo de novo, tomando por ponto de partida o local escolhido na ante-vespera. Desta vez, os entendidos que tivessem paciência: não respeitaria mais o concílio nem os respectivos canones aeronauticos. Romperia abertamente com a rotina.

Elevou-se no azul, ao ritmo vigoroso do motor e aos aplausos fremente da multidão... Transpôs o cimo das arvores e começou a evoluir sôbre o mar de chapéus e de folhas... O vento zunia nas cordas, fustigava-lhe o rosto, brincava-lhe nos cabelos, enfunava-lhe a cami-

sa, agitava-lhe a gravata como flâmula de vitória, refrescava-lhe a cabeça escaldante pela emoção da hora única!...

Era um semí-deus realizando um milagre, com um triangulo de seda, umas cordas, uns punhados de areia, uns pedaços de ferro, umas varas de vime!... Manobrava êsse sistema estranho, e descía, subia, voltava-se para a direita, para a esquerda, combinava movimentos verticais e horizontais...

Libertava o homem do barro contingente, oferecia-lhe a livre existência vertical, restituia-lhe a chave do céu... O homem era um sêr alado como os passaros, os anjos, as nuvens, o tempo, a vitória... E tudo isso em pleno sol, no centro do mundo...

A multidão, de olhos pregados no espaço, seguia-lhe o surto, ondulado como o das andorinhas, ou planado como o dos condores! Era uma revelação.

Depois das primeiras evoluções, a aeronave pairou um momento sôbre o bosque, alteou-se mais e tomou a direção do hípodromo de Longchamps. De repente, milhares de olhos viram-se dobrar-se, fechar-se como um canivete gigantesco, e vir tombando desarvoadas, de uma altura de quatrocentos metros!...

Era a morte!

Dumont, num relance, suspenso na barquinha desarticulada, não teve a menor dúvida: era a morte! O hidrogênio contraíra-se, a bomba de ar falhára!... Em menos de dois minutos, seu corpo e seu motor se confundiriam, lá em baixo, num mesmo destino de máquinas...

As idéas se lhe sucediam com a instantaneidade dos relampagos... Poderia tentar ainda alguma coisa?... Sim, poderia jogar lastro, o balão ascenderia mais, distender-se-ia de novo... Mas isto seria adiar, apenas, a solução do problema... Restava-lhe, pois, arriscar-se inteligentemente, aterrar o mais breve possível, de qualquer maneira... Tinha tempo de sóbra para morrer...

Salteou-o, então, a curiosidade de saber o que se passaria daí a momentos... E estremeceu á idéa de que, em minutos, reencontraria seu pae...

Onde não cabe uma esperança de escapar da morte, não cabem lamentações nem pavor. Santos Dumont olhava para baixo e assistia a própria quéda, como se não fôsse o único ator daquele drama esquiliano, improvisado para a alma transida da multidão... A terra vinha ao seu encontro para devorar-lhe a vida como um monstro. Era uma devolução, um



castígo ao homem — pobre poeira que se refinára, no sonho de subir, no anseio criminoso de deixar de ser terra...

Quando o cabo-guia estava a tocar o prado de Bagatele, Dumont viu uma chusma de meninos que empinavam papagaios. Galvanizado por uma idéa subita, gritou para baixo, a plenos pulmões:

— Puxem a corda contra o vento!... A toda a fôrça!... Para lá!... Para lá!...

Gritava ainda e já os garotos “tendo agarrado, ao mesmo tempo, a idéa e a corda” corriam a toda velocidade pelo campo afóra. Retesado o cabo, amorteceu-se a quéda e o balão veio dar em terra, com um pequeno choque.

Dumont saltou da barquinha, atordoado... Salvo!... Salvo. pelos garotos de Paris!...

Não se palpou para verificar se estava vivo: identificou-se dentro da vida, simplesmente... E ao povo que acorrera, angustiado, desejoso de lhe prestar algum auxilio, resumiu com displicência, ainda um tanto aturdido:

— Subi de balão e desci de papagaio...

Os gavroches, seus colegas de engenhos aéreos, orgulhosos da pipa-monstro que acabavam de empinar, ajudaram-no a empacota-la e providenciaram-lhe transporte para o regresso.

“NUMA AERONAVE TUDO E’ PURO  
E LÍMPIDO...”

Jogára sério com a morte. Mas não tivera tempo de intimidar-se. Não fôra a primeira nem seria a última vez... O acidente quasi assumira as proporções de uma catástrofe. Não pregou olhos aquela noite: não pelo medo de morrer, nem pela emoção de se vêr salvo, inesperada, providencialmente... mas de alegria, da intraduzível alegria de ter voado!

A madrugada encontrou-o de pé, vibrando, a caminhar de um lado para o outro. Estava inteiramente embriagado pelo efluvio divino da vitória!

Navegára pelo céu!... Tivéra a sensação inedita para nervos humanos, desde que o mundo era mundo, dos vôos obliquos, em descida ou subida, combinados com bruscas mu-

danças horizontais de direção, a um simples golpe de leme!

Uma ascensão em balão esférico nunca lhe proporcionaria aquela delícia de sentir-se pássaro! O aeronauta guindado por um balão dêssa especie não prova sensação de movimento, mas a impressão de que a terra se retira sob seus pés; não sente o vento porque segue nêle; e no movimento horizontal tem a ilusão de que o mundo está correndo para trás... Mesmo quando o corpo se eleva, o espirito humano não abandona o terra-a-terra, permanece egocentrico, apega-se ao engano de que continua imóvel, enquanto tudo foge á disparada de baixo dêle.

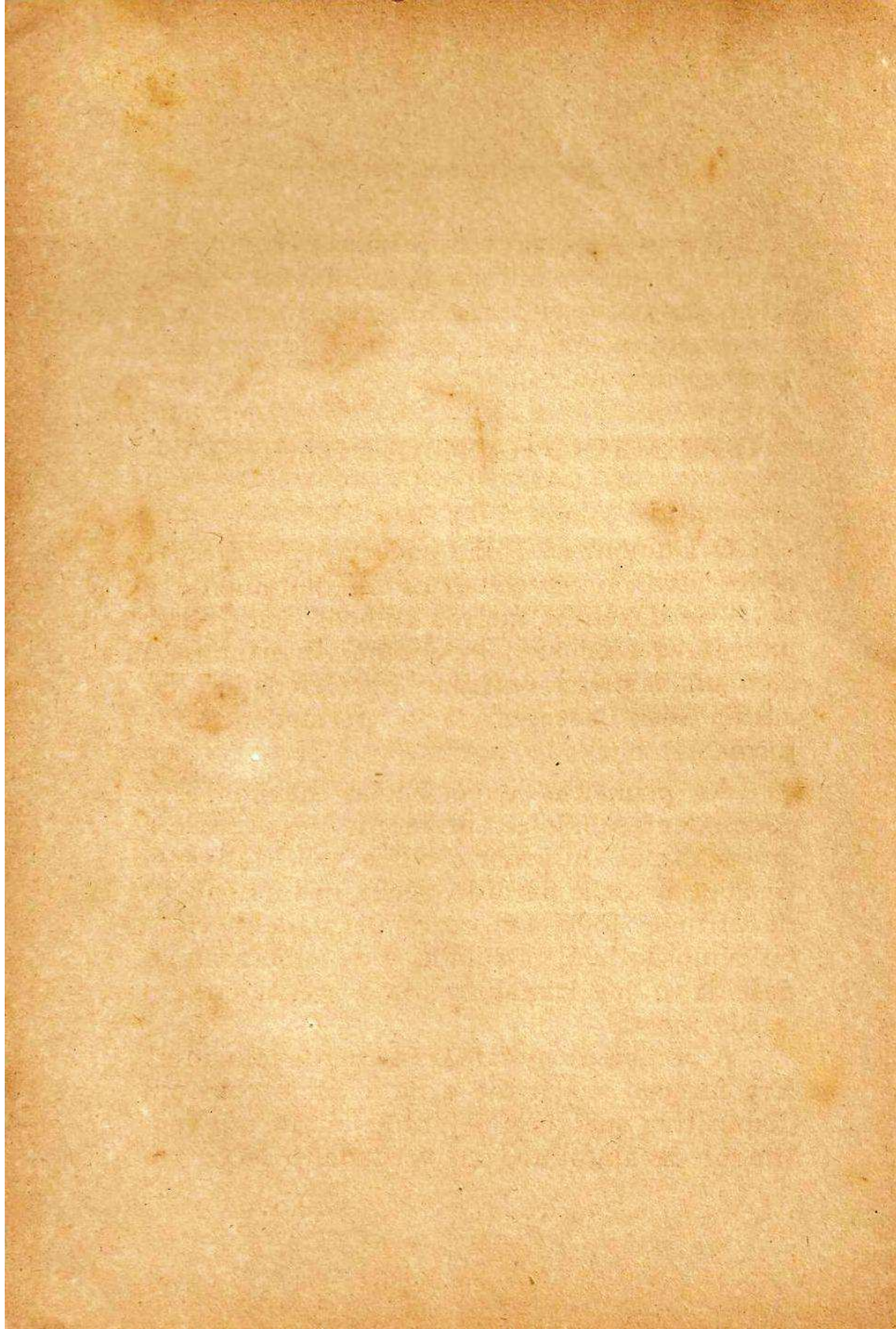
Só o dirigível liberta o homem da ilusão de imobilidade, dá-lhe a plenitude, a certeza divinizante do surto...

O dirigível assemelha-se a um vapor, navegando num rio azul, sem margens, sem nascedôuro, sem estuário... mas com redemoinhos, corredeiras, ondas, cataratas invisíveis. Um vapor, sem duvida, mas sem adernagens violentas, sem oscilações continuas, sem balancear de prôa e pôpa, sem cheiros de verniz, de alcatrão, de fumaça, de cozinha, sem rescaldo de fornalha que completam a encenação do "mal marítimo".

Numa aeronave tudo é puro e límpido!... A marcha tem a doçura de um deslize... O balanço no grande eixo é suavíssimo... e os movimentos oblíquos, em vez de vertigem, causam deslumbramento!

Só uma inquietação pode assaltar a alma do piloto aéreo. É quando navega horizontalmente e lança o olhar para os tetos ameaçadores, ouriçados de mastros, chaminés, para-raios... Já o aerostato raramente prega semelhante susto, mesmo que paire sobre logares de impossível aterragem, pois que não corre o perigo de explodir por excesso de pressão interna nem o de dobrar-se e vir caindo por motivo contrário.

Compensando, porém, esta desvantagem, o dirigível possui a máquina, o propulsor, o leme que o socorrem e o transportam longe do perigo, o que não sucede com o balão comum, peteca na mão da aragem, prisioneiro impotente da calmaria.



*W. S. K. M. M.*

## O PRIMEIRO HANGAR DO MUNDO

O Dumont n. 1 não poderia mais satisfazê-lo. Era mister construir imediatamente o n. 2, de duzentos metros cubicos, para obter uma fôrça ascensional de mais vinte quilos e com um sistema valvular aperfeiçoado. Só assim seria assegurada a permanência da forma.

As primeiras experiências haviam sido concludentes: não era do motor que partiria a ameaça, mas do próprio balão, pelas alternativas de pressão de hídrogenio, nas mudanças de altitude. Êste, sim, corria permanente risco de explosão fria, na subida, e de subtensão na descida, o que transformaria a aterragem em quéda mortal.

A bomba de ar falhára lamentavelmente. Era forçoso suprir-lhe a deficiência com um dispositivo qualquer. Ajuntou, então, um ventilador de aluminio, um verdadeiro leque ro-

tatorio, destinado a fornecer ar ao balonete, nos momentos criticos.

\*

\* \*

Na primavera de 1899, estava pronto o novo balão: e maior, mais forte, mais perfeito e mais belo que o anterior.

Para 11 de Maio foi marcada a sua estréia. A manhã inteira dêsse dia, levou êle inflando-se, esticando-se, turgindo-se, na estação de balões cativos do Jardim da Aclamação. Demorava-se ligado ao tubo de hidrogênio, como um elefante sedênto, de tromba nágua. E essa demora não era agradável, porque principiou a chover e o balão estava desabrigado, visto que não havia ainda hangar onde o recolhesse.

Resultado: molhou-se tanto que o peso aumentou extraordinariamente. Dumont não quis esvasia-lo, o que redundaria em perda total do gaz e por isso decidiu partir sob a chuva. Quando menos, seria uma novidade...

\*

\* \*

Partiu, mas o máu tempo determinou, à pequena altura, uma condensação de hidrogê-

nio tão rápida que não houve geito de apelar para o ventilador. Um forte vento dobrou o balão e êle foi de encontro ás arvores de em torno.

Os colegas, satisfeitos no seu instinto, humanamente moleque, de "tasca" o balão alheio, quizeram que êle tirasse do desastre o ensinamento chavão que, á viva fôrça, lhe pretendiam impôr:

— Está vendo? E' impossível conservar a rigidez de um balão alongado. Aproveite a lição para desistir, de uma vez, dessa loucura de colocar um motor a explosão sob massas de gaz!

Dumont não discutiu. A experiência fôra realmente uma lição, mas por outros motivos. Êle aprendia sempre coisas originais que permaneciam ineditas para todos.

O n. 2 estava inutilizado; era preciso pensar num substituto.

\*

\*      \*

Construiu, sem perda de tempo, o Dumont n. 3, com o triplo da fôrça ascensional do primeiro e o duplo da do segundo, portanto com uma capacidade de quinhentos metros



cubicos. Era mais bojudo e mais curto que os anteriores, pois tinha as dimensões de 20 metros de comprimento por sete e meio de diâmetro.

E não foi sem razão que se resolveu a aumentar-lhe a fôrça ascensional. O serviço de hidrogênio do Jardim da Aclimação, além de caro e demoradissimo, deixava muito a desejar. Resolveu empregar o gaz de iluminação, mais pesado, porém, facil de ser obtido até na própria officina.

A mudança de forma obedeceu ao critério de dispensar o balonete de ar e sua bomba, desmoralisada por duas vezes, e diminuir o risco de dobramento. Para conjurar ainda mais êste perigo, sempre presente, fixou uma vara de bambú de dez metros entre as cordas suspensôras, pouco abaixo do balão. Esta vara ofereceria mais uma vantagem: facilitaria a manobra dos pesos deslocaveis, suspensos ás suas extremidades.

\*

\*      \*

13 de Novembro.

Pela vez primeira, com o "n. 3", alteou-se de Vaugirard e rumou em linha reta ao campo de Marte. Exercitou-se á vontade,

circulando, descrevendo curvas acentuadas, subindo e descendo em diagonal e dominando integralmente o manejo dos pesos deslocáveis.

Resumiu numa divisa sua sabedoria de aeronauta único: "Subir sem sacrifício de lastro, descer sem perda de gaz".

Estranhamente inspirado, tomou para ponto de referência, nas suas evoluções, a Torre Eiffel. Dirigiu-se para o Parc des Princes, contornando a Torre por várias vezes. Depois resolveu matar saudade do campo de Bagatelle, onde se déra o estranho acidente do n. 1, no ano anterior, e para lá se encaminhou, numa velocidade de 25 quilometros. Aterrou sem contratempos.

\*

\*      \*

Sua invenção, era, sem duvida, uma realidade. A ascensão e a viagem calculadamente caprichosa do n. 3 não deixavam nada a desejar. E, ótima surpresa, não perdera gaz!

Esta última verificação trouxe-lhe uma idéa nova: construir um abrigo para a sua aeronave, mantê-la sempre cheia de gaz, pronta a subir a qualquer momento. Foi quando projetou o seu hangar.

Necessitava, também, de um campo de aterragem, já que Paris não tinha ainda as plataformas aéreas, concebidas por Wells nas suas audaciosas fantasias. Como o Aéro Club de França, fundado recentemente, ao influxo de suas animadoras experiências, possuía no suburbio de Saint Cloud, um terreno muito apropriado, mandou erguer nêle o seu hangar, provido de encanamentos de gaz e de um gerador de hídrogênio.

\*

\* \*

Esta iniciativa encontrou, como de praxe, alguns obstaculos, no espirito cheio de abusões dos que o cercavam. E' certo que nunca se havia feito um hangar no mundo. Mas cho-veram restrições eloquentes de especialistas... A porta corrediça projetada enguiçaria por enorme; era preciso descobrir outro modo; etc., etc...

Dumont venceu, afinal, os cabeçudos e a porta e o hangar saíram ás maravilhas.

Enquanto não se ultimava a construção, vôou repetidas vezes no n. 3, até que o leme se quebrou, o que o fez descer precipitadamente em Ivry.

Cogitou, então, do n. 4.

## UMA PNEUMONIA PROVIDENCIAL

Raiava o seculo entre iluminadas esperanças e sombrios presagios Ou choveria maná ou haveria um diluvio de fogo... E muita vigilia pávida e curiosa fez-se para aguardar o fim do mundo. Um S. Silvestre descomunal, que não se repetiria tão cedo...

Paris ataviava-se com alvoroço e apuro para a Exposição Universal. Convocaram-se Congressos de sábios, para todos os ramos do conhecimento. E como a Aeronautica apaixonava o orbe, promoveu-se tambem um Congresso Internacional de Aeronautica. O Ministerio do Comercio e da Industria instituiu um concurso de balões, em que se disputariam: altura, velocidade, tempo de permanencia, distância, fotografia aerea, direção.

Jansen, Marey e Langley participavam da comissão julgadora.

Inscreveram-se, nêsse concurso, vinte e

cinco balões esféricos, que fizeram — de 17 de Junho a 30 de Setembro — cento e oitenta ascensões. Os estudos, e as conclusões, fôram de grande proveito. Quanto á direção, porém, nada!

\*  
\*     \*

No principio de Setembro, Dumont ainda construía e experimentava o n. 4. Introduziu-lhe melhoramentos sensíveis; engendrara um complicado enxadrezamento de peças verticais, e horizontais, esticadas em cordas, para substituir a barquinha e o bambú distensor. Na parte inferior dessa trama, fixaram-se o motor, a hélice, o reservatório de petroleo, a maquinaria, o lastro. Para o piloto, um simples selim de bicicleta... As mãos não trabalhariam sózinhas porque tinham muito que fazer: dar a partida electrica, abrir e fechar as valvulas, manobrar os contrapesos moveis, atender á direção... Era mistér a ajuda dos pés. E colocou pedais, ligados á arvore do motor.

Desistiu do gaz de iluminação, por necessitar de maior fôrça ascensional, dado o peso do conjunto, e encheu novamente de hídrogê-

nio o bojo, que media 29 metros por 5,10 de diâmetro, cubando 420.

Desta vez, não dispensou o balonete e o ventilador.

A hélice, composta de duas asas de seda, cada uma de quatro metros de largura, situava-se á frente do balão para puxa-lo, em vez de empurra-lo, transformando-se de propulsor em trator. Tinha motor próprio, de sete cavalos, acionado pelos pedais, dava cem rotações por minuto, com a fôrça tratora de trinta quilos, cerca de três vezes mais do que a do n. 1.

Ia ser o mais popular dos seus dirigiveis.

\*

\* \*

Enquanto Dumont trabalhava continua mas tranquilamente no n. 4, os brasileiros de Paris e de áquem Atlantico sofriam com as notícias trombeteadas pelo telegrafo, ácerca de dirigiveis perfeitos, poderosos, palpaveis...

O conde de Zeppelin, oficial do exercito alemão, patrocinado pelo rei de Wurtemberg, voaria, dentro em pouco, do lago de Constança, num monstruoso dirigivel que faria sombra a tudo mais.

Na França, o conde de La Vaulx, Clement

Ader, Dion, Henrique Deutsch exibiriam também os seus aparelhos.

Na Inglaterra, Thomas Buchanan cavalgaria o seu pegaso... Isso para não falar noutros seres mitológicos...

Enfim, o resto do mundo também se atirava á conquista do ar. Fôram memoráveis as ascensões dessa época, realizadas pelos Myers nos Estados Unidos, por Schwartz na Alemanha e por Danilewsky na Russia.

Dumont, porém, trabalhava. E depois de muitos ensaios discretos na pista do Aero Club, submetia-se á Comissão Julgadora, a 19 de Setembro, sem concurrentes. Que fim teriam levado?

\*

\*      \*

A prova foi plenamente cumprida, apesar de um acidente de última hora, no leme, que o impediu de concluir o vôo como pretendia. Ainda assim venceu um vento muito forte. A Comissão não escondeu o seu entusiasmo ao vêr aquele homem, quasi insignificante, andar á vontade lá por cima, como um bruxo suspenso a uma teia e montado na respectiva aranha. O Professor Langley chegou mesmo a solici-

tar-lhe uma nova experiencia particular, que foi mais brilhante ainda e ao fim da qual o felicitou cordialmente, animando-o, dizendo-lhe que o dirigivel só necessitava de um aumento de fôrça e de alguma simplificação, para tornar-se um sistema pratico, ao alcance de qualquer piloto.

\*

\* \*

Dumont não lhe desprezou os conselhos. Em quinze dias, transformou o n. 4. Cortou o balão pelo meio e fez-lhe um acrescimo "como se faz com as mesas elasticas". O dirigivel media agora trinta e tres metros.

Êsse aumento acarretou um outro no hangar, que de outra forma não conteria o novo balão.

O propulsor ganhou em velocidade: dava cento e quarenta voltas por minuto, o que assegurava uma fôrça de tração de cincoenta e cinco quilos, quasi o duplo da fôrça do primitivo. A alegria desta verificação teve um desfecho desagradavel: tendo-se exposto á corrente de ar gerada pela rotação das pás enormes, Dumont apanhou uma pneumonía.

Foi convalescer em Nice; na doçura da-



quele clima, enquanto namorava a saúde e a vida que lhe voltavam, veio-lhe a idéa de substituir todo o aparelhamento de cordas, traves e vimes por uma verdadeira quilha. Procurou uma oficina de carpinteiro e construiu pessoalmente um longo quadro de madeira, levíssimo e resistente. Tinha dezoito metros de comprimento e não pesava mais que quarenta e um quilos. As junções eram de alumínio e o sistema suspensor feito de cordas de piano. Estas tinham oito decimos de milimetro e um alto coeficiente de ruptura. Esta inovação trouxe um consideravel progresso para a potencia da aeronave, pois diminuiu em muito as superficies de resistência ao ar. E o que é mais ainda: estava destinada a salvar-lhe a vida, como se verá adiante.

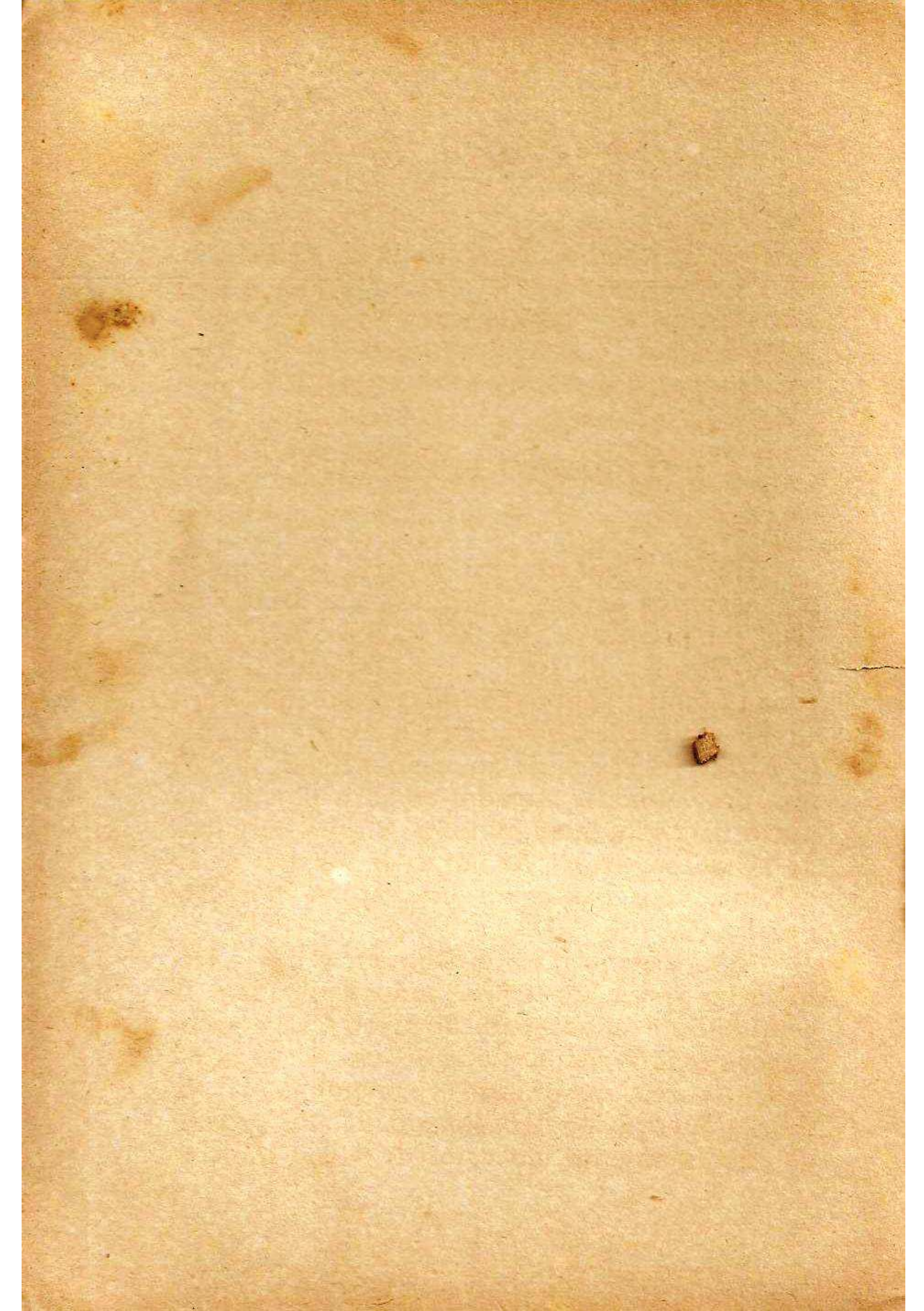
O motor passou a ter quatro cilindros e doze cavalos de força.

Substituiu o lastro de areia pelo de agua, que nunca fôra lembrado por ninguem, e que tinha a vantagem de ser manejado por um fio preso a um reservatorio e podia ser jogado de uma vez, sem perigo para os transeuntes.

O cabo-guia passou a funcionar por intermedio de uma carretilha, substituindo os pesos moveis com vantagem. Dumont teria de fazer o papel de piloto e de ajudante ao mesmo tem-

po e necessitava do maximo de simplificação.

Em resumo: o n. 4 se transformou de tal maneira que deu origem ao n. 5.



## O PREMIO DEUTSCH

Henry Deutsch, milionário apaixonado por assuntos aereos, instituiu, em Março de 1900, um premio de 100.000 francos, valido até 31 de Outubro de 1901, a ser oferecido ao aeronauta que, “partindo do parque do Aero Clube, em Saint Cloud, fizesse a volta da Torre Eiffel, regressando ao mesmo lugar, por linha previamente traçada, como a da ida, no prazo maximo de 30 minutos, e num percurso de 11 quilometros”. O ponto de alcance seria o Sena, com passagem obrigatoria por Bagatelle.

Êsse mesmo trajeto, Dumont o havia feito varias vezes, em tempos indeterminados. A comissão de julgamento do Aero Clube reconheceu essa verdade e, como Dumont só tinha concurrentes imaginarios, concluiu, ela, de toda a justiça, dever conferir-lhe um premio de encorajamento, no valor de 4.000 francos,

correspondente aos juroz de um ano do premio "Deutsch" e destinado ao realizador da proeza em tempo superior a 30 minutos.

Santos Dumont recebeu êsse premio e, para esclarecer os boatos que insistentemente corriam sôbre outros dirigiveis, instituiu com êle um concurso dêste teôr: "Fica instituido o premio — Santos Dumont — de 4.000 francos, a ser concedido ao aeronauta, membro do Aero Clube de Paris, — excluido o fundador do premio — que, de 1º de Maio a 1º de Outubro de 1901, partindo do parque de aeronautica de Saint Cloud, contornar a Torre Eiffel e voltar ao ponto de partida, não importa em que tempo, sem tocar o chão e pelos unicos meios de que dispuzer a bordo. Si o premio "Santos Dumont" não fôr ganho em 1901, o concurso continuará aberto nos anos seguintes, sempre de 1º de Maio a 1º de Outubro, até que haja um vencedor".

O Aero Clube acentuou a importancia dêsse concurso, que deveria animar até os tímidos pois que não tinha exigência de hora, e pôria os pingos nos ii, na prioridade da invenção. Para isso, instituiu uma medalha de ouro destinada ao vencedor.

Até hoje essa medalha não se esculpiu

e os 4.000 francos não saíram da caixa do Aero Clube... Aguardam candidatos...

\*

\* \* \*

12 de Julho de 1901.

Embora excluído do concurso que instituiria, Santos Dumont convocára os jornalistas para realizar o programa exigido. Dormira, como de costume, para não perder tempo, no albergue de Mr. d'Aillat.

A's 4 horas e meia da manhã, transportava o n. 5 do parque do Aero Clube ao Hipodromo de Longchamps. Volteou êsse campo sucessivamente por dez vezes, parando de cada vez no ponto marcado de antemão. O total dessas voltas perfazia 35 quilometros. Rumou depois ao bairro de Puteaux e começou a evoluir sôbre as chaminés das usinas. De repente, levou um susto: lá em baixo, rompia um silvo de sereias e de apitos... Seriam vaías?... Era a sinfonia do trabalho, ao romper do dia.

Voltou a Longchamps, maravilhado com a sua maquina. Julgou azado o momento de cumprir o programa. Os jornalistas e demais curiosos achavam-se a postos. Procurou, com os olhos, a Torre Eiffel<sup>1</sup>: estava sumida na bru-

ma da manhã. Mas não tinha importância. Sabia a sua localização precisa. Dirigiu-se a ela. A 200 metros do Campo de Marte, porém, rompeu-se uma das cordas do leme. Aterrou nos jardins do Trocadero. De todos os lados, acorreram operarios, oferecendo-lhe ajuda:

— Precisa de alguma coisa?

— Sim, de uma escada.

Surgiu, num minuto, a escada desejada. Os operários sustentaram-na no ar, Dumont subiu por ela e emendou a corda.

Ganhou de novo o espaço, rodeou a Torre, voltou numa réta a Longchamps, onde aterrou airosamente.

Gastára, incluindo o tempo do concerto da corda, uma hora e seis minutos! Conversou, então, um instante, com amigos e espectadores, e retomou vôo para Saint Cloud, onde recolheu o dirigível ainda cheio de gaz, como se não tivesse viajado.

Os aplausos dos assistentes fôram triunfais, consagradores!...

Dumont não teve mais duvida: avisou a Comissão Técnica do Premio Deutsch que concorreria a êle vinte e quatro horas depois, conforme a exigência regulamentar.

Foi nessa mesma manhã, que o telegrafo anunciou ao mundo a dirigibilidade dos balões.

## VOCAÇÃO DE PÁSSARO

13 de Julho.

A prodigiosa jornada da vespera fez madrugada Paris; o povo todo espalhou-se pelos arredores de Saint Cloud, Longchamps e Campo de Marte. Muito antes da hora marcada para o inicio da prova, que seria ás seis e quarenta, já havia mais de vinte mil pessoas, pelo trajéto do vôo. As próprias plataformas da Torre Eiffel regorgitavam de gente, munida de binoculos, disputando lugares.

Compunha-se a Comissão Técnica de Henry Deutsch de La Meurthe, conde de La Vaulx, principe Roland de Bonaparte, Cailletet e Bouquet de la Grye, estes dois últimos do Instituto de França.

Eram 6 e 30 quando a Comissão se reuniu. Justo ás 6 e 40, disse um membro do júri:



— Pronto!

— Largue! gritou Dumont.

O balão partiu. Em dez minutos contornava a Torre, e, depois de uma heróica luta contra o nordeste rijo, alcançava novamente Saint Cloud, a uma altura de duzentos metros. Tinham passado 39 minutos! Gastára mais nove minutos que o tempo exigido! Perdêra!... Mas isso não era nada: concorreria de novo.

Aconteceu, porém, que, nêsse momento, o motor parou. Tudo fez Dumont para despertá-lo: em vão. A aeronave, sem fôrça, sem govêrno, foi levada pelo vento, aos trambulhões, até que deu de encontro a um castanheiro do parque de Edmundo Rotschild. Os hospedes e os criados da casa correram em socorro do aeronauta, que supunham muito ferido. Encontraram-no de pé, na barquinha, na copa da arvore, enquanto a hélice tocava o solo...

\*

\*

\*

Vizinha ao parque Rotschild morava a Princesa Isabel, condêssa d'Eu. Informada que foi do acidente e da dificuldade em que se achava Dumont para descer do ramo em

que pousára, pois não queria abandonar o balão, enviou-lhe um lanche e um recado: que fôsse vê-la logo que pudesse...

Mais uma vez fiel á sua vocação de pássaro, Santos Dumont tomou, já noite, a primeira refeição dêsse dia, na fronde do castanheiro...

Salvou o balão, que apresentava poucos rasgões, e atendeu ao gentilissimo convite da Princeza. Antes, porém, tomou uma precaução piedosa: substituiu a gravata vermelha, que levava, por um lenço de seu inseparavel amigo Pedro Guimarães. Não queria que a Princeza se entristecesse, vendo ao seu pescoço o simbolo dos republicanos ferozes, capitâneados por Pardal Mallet.

A Princeza lhe disse: — “Suas evoluções aéreas lembram-me o vôo dos nossos grandes pássaros do Brasil. Que o Sr. possa tirar, do seu propulsor, o partido que êles tiram de suas asas, para glória de nossa pátria comum”.

Dias mais tarde, recebia Dumont esta carta:

“Sr. Santos Dumont:

Aqui vai uma medalha de S. Bento, protetor contra accidentes. Aceite-a e

use-a na sua corrente de relógio, na carteira ou no pescoço. Ofereço-a, pensando em sua boa mãe e pedindo a Deus que o proteja sempre e o faça trabalhar para glória de nossa pátria.

Isabel, condessa d'Eu."

Essa medalha nunca mais deixou Santos Dumont. Trazia-a numa corrente, suspensa ao pulso. Corrente, medalha, pulso e mão correram mundo, estampados por jornais e revistas.

\*

\* \*

O obstinado inventor concertou o dirigível e experimentou-o, discretamente, em Longchamps. O Sr. Maurice Farmam prontificou-se a acompanhá-lo de automovel, nas voltas que fôsse dando ao campo, para calcular, com segurança, a velocidade da aeronave. Essa velocidade apurada orçou por 26 a 30 quilômetros com o cabo-guia arrastando, o que indicava um acrescimo de 5 quilômetros, com o cabo suspenso. Era o mais que suficiente para vencer o trajeto da Torre, no tempo de 30 minutos.

Animou-se a tentar o premio.

— “RECOMEÇAR !”

8 de Agosto.

A Comissão Técnica foi convocada de novo.

O balão ergueu-se, seguido cá embaixo por uma multidão de populares em carros, bicicletas, automoveis. Em 9 minutos contornou a Torre e começou a volta a Saint Cloud. Uma valvula, porém, falhára... (Sempre o fantasma das valvulas!) Dumont o percebêra ao atingir a Torre. O mais prudente seria aterrar no mesmo instante. Todavia, tratava-se de um concurso... Proseguiu. Mas já então o balão perdia hidrogênio a olhos vistos. As cordas afrouxavam, pela desigualdade de tensão e não tardou que algumas fôsem apanhadas, cortadas e arrancadas pela hélice. As outras poderiam seguir êsse exemplo. Dumont parou o motor. O ba-

As cordas de piano de Nice salvaram, nêse dia, a vida de Dumont!

Bombeiros da estação de Passy, que tinham acompanhado, com o maior interesse, a prova e, consternados, haviam assistido a queda do balão, correram em seu socorro. De um telhado mais alto, atiraram-lhe uma corda. Amarrou-se a ela. Guindaram-no. O aparelho, porém, foi retirado em frangalhos...

Repórteres, refletindo o desanimo geral pelo tremendo desastre, perguntaram a Santos Dumont:

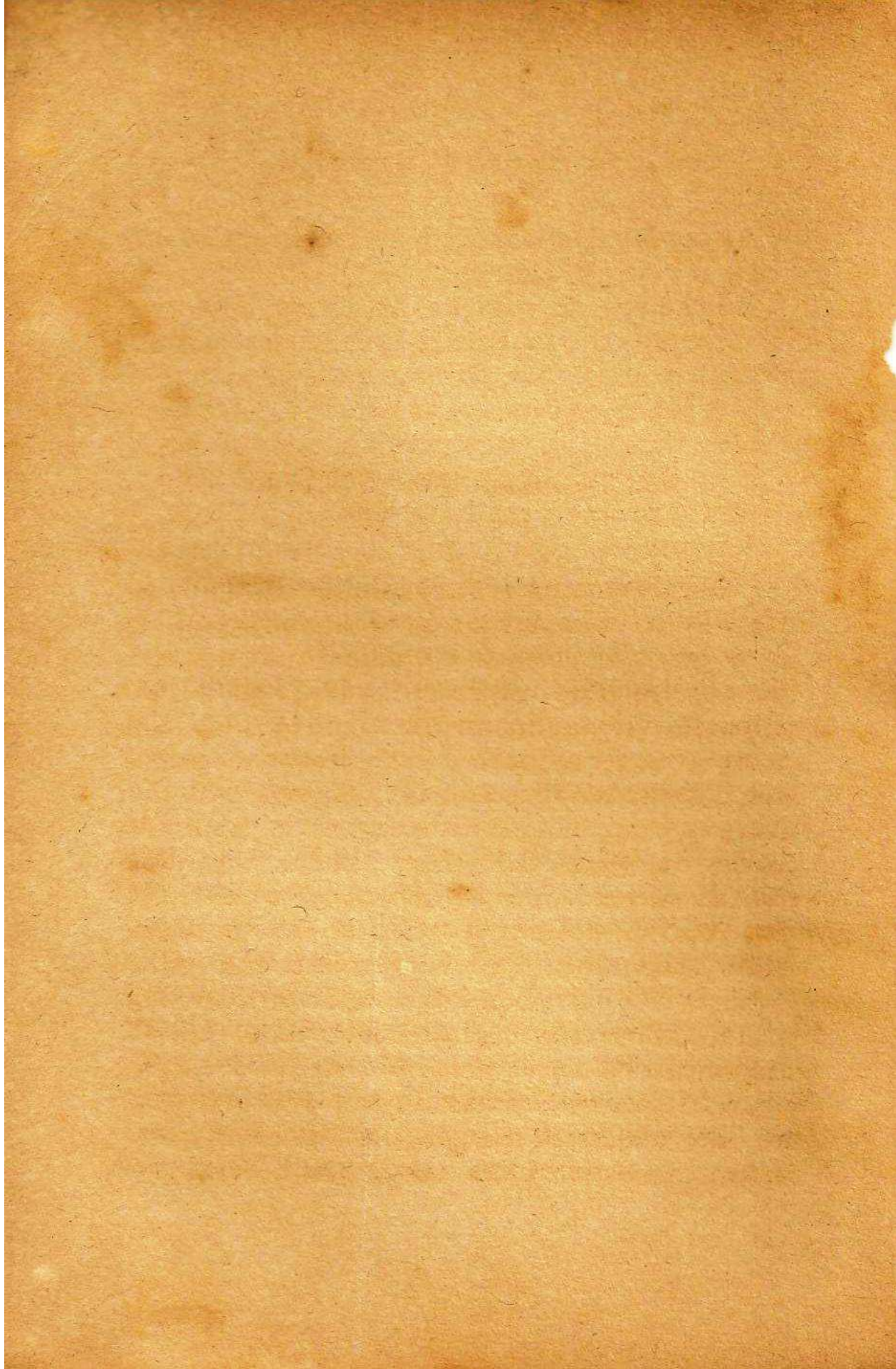
— Que tenciona fazer agora?

— Recomeçar! respondeu simplesmente.

\*

\* \*

No dia seguinte, o aeronauta recebia uma conta de 200 francos, por prejuizos causados aos apartamentos do Trocadero. A imprensa não perdoou essa indelicadeza. Era uma vergonha, comentavam os jornais, reclamar uma indenização daquelas! A rica proprietária devia, ao contrário, sentir-se muito honrada, com aquela propaganda original e formidavel de seus apartamentos...



## SUFRÁGIO UNIVERSAL

Na mesma noite do acidente, Dumont entregou aos construtores os dados integrais do n. 6, que ficou pronto e cheio em vinte e dois dias de trabalho. Apresentava a forma de um elipsoide alongado, medindo no grande eixo trinta e tres metros, e, nos pequenos eixos, seis. Extremidades cônicas. Sistema valvular mais aperfeiçoado, para conjurar o tremendo perigo da perda de rigidez. Balão compensador de sessenta metros cúbicos, para um volume total de seiscentos e trinta. Fôrça ascensional absoluta de seiscentos e noventa quilogramos. O peso do motor e da maquinaria limitou o lastro para cento e dez quilos. Motor de quatro cilindros, doze cavalos de fôrça, refrescado automaticamente por agua circulante. Isto permitiria abusar de sua fôrça, sem recear o aquecimento exagerado. Fôrça de

tração de sessenta e seis quilos, justamente seis vezes mais que a do n. 1.

A 6 de Setembro fez um ensaio de vôo baixo e teve um acidente: o balão deu uma cabeçada nas arvores... Não houve prejuízo, ao contrario: os pequenos acidentes recebiam-os, sempre, com absoluto bom humor, pois encerravam salutares advertências... E mais, preveniam-no contra os grandes.

Num outro ensaio, depois de um vôo muito feliz, pairou a pequena altura e propôs aos curiosos entusiasmados:

— Senhores, convido-os a tomar um aperitivo no Café “Cascade”...

Alçou-se um pouco e, seguido pela turma dos convidados, foi descer, justamente, á porta do Café...

\*

\* \*

18 de Outubro de 1901.

Por telegrama, avisou Santos Dumont a Comissão Técnica do Aero Clube que estaria a postos, no dia seguinte, para concorrer ao Premio Deutsch, mais uma vez.



O tempo era pessimo, mas êle estava impaciente: não podia esperar mais.

\*

\* \*

19 de Outubro.

O tempo continuava tão desfavoravel, que, ás duas horas da tarde, dos vinte e cinco membros da Comissão, sómente cinco haviam comparecido: o doador do premio — Henry Deutsch de La Meurthe, Dion, Fonvielle, Besançon e Manuel Aimé.

Por telefone, o Posto Central Meteorológico informou que soprava, na altitude da Torre Eiffel, um vento sudéste, com a velocidade de seis metros por segundo.

Dumont lembrou-se de sua primeira aeronave, cuja velocidade aproximada era de sete metros por segundo, e ficou orgulhoso com o extraordinario aumento do n. 6... Venceria, galhardamente, a corrente.

A's duas horas e quarenta e dois minutos, foi dado o sinal da partida. A's duas e cincoenta e um, a aeronave descrevia um semi-circulo em volta do para-raio da Torre Eiffel, a uma distância de cincoenta metros. Soprava um

vento impetuoso. Em nove minutos, tinha vencido cinco quilômetros e meio, exatamente a metade do caminho! Tinha vinte e um minuto para voltar. Isso fez com que Dumont não perdêsse a calma quando, a meio quilometro da Torre, o motor ameaçou de parar... O aeronauta abandonou o leme, para cuidar, exclusivamente, do carburador e da alavanca da centelha elétrica. O motor recomeçou a trabalhar.

Agora, sobrepairava ao Bois; mas eis que a frescura das arvores, influenciando no hidrogênio, faz com que o balão comece a descer... O motor demonstra novo acesso de preguiça. Mas Dumont há de ganhar a prova! Atina, num relance, com a manobra que o salvará e puxa o cabo-guia e os pesos moveis para trás. O balão levanta a prôa e sóbe. Atinge, rapidamente, a pista de corridas de Auteuil. Nêsse momento, os aplausos da multidão se transformam num clamor de alarme: é que o motor, subitamente desperto, se acelerára de tal maneira que Dumont não tivera tempo de pôr o balão em posição horizontal antes de alcançar o contrôle de Saint Cloud e passar sôbre a cabeça dos juizes! Eram três horas, onze minutos e trinta segundos!

Fôra e voltára em vinte e nove minutos e meio!

Com o impeto da chegada, ultrapassára o ponto final, como acontece nas corridas de cavalos, de automoveis, de yachts. Voltou atrás, e aterrou, um minuto e dez segundos depois, sob ovações...

— Ganhei? perguntou, da barquinha, á multidão.

— Sim!... responderam milhares de bocas...

Alguns membros da Comissão, no entanto, achavam que êle excedera quarenta segundos ao tempo exigido, e que, portanto, não ganhára o premio; que, no tempo total, devia estar incluído o tempo de aterragem...

— Concorrerei de novo! exclamou Dumont, sem discutir.

— Não! não! não! exigiu o povo parisiense, inflamado de justiça. Ganhou! ganhou! ganhou!...

Henry Deutsch, doador e julgador da prova, era de opinião que sim; o principe Roland de Bonaparte tambem; Manuel Aimé, idem. Os velhos concurrentes "embusqués" é que fizeram pé firme, negando a vitória. E quando falharam todos os recursos, socorreram-se, exasperados, do eterno argumento patriótico:

“Um francês é que devia ganhar aquêlê premio...”

Mas não houve patriotece capaz de obscurecer a glória solar de Alberto Santos Dumont, um brasileiro de um metro e sessenta centímetros de altura, que saíra de sertão para ensinar aos homens, em Paris, o roteiro das estrelas: “sic itur ad astra...”

\*

\* \*

Travaram-se discussões apaixonadas. O Aero Clube de Paris entrou em longos debates. Os sonegadores do premio obstinavam-se. Do lado de Dumont estavam — a imprensa, o povo, a maioria das nações, os inteléctuais, os sábios do Instituto e grande parte dos membros do Aero Clube. A opinião dêstes últimos é que decidiria. Êles eram testemunhas da pejeja heróica, travada dia a dia por Santos Dumont, para a conquista da dirigibilidade. Não poderiam ocultar o seu exito. Manuel Aimé, secretario do Aero Clube, num movimento de rude sinceridade, não concordando com a campanha subterrânea que se fazia contra as experiências de Dumont, um mês antes, a 14 de Setembro, publicára na “Illustration”, estas nobres palavras:

“Digam o que quiser: não há dois balões dirigiveis no mundo; não há sinão um, e é preciso vir a Paris para vê-lo.

Todos os aeronautas competentes e desinteressados estão de accôrdo em reconhecer-lhe o merito de ter efetuado, pela primeira vez, em balão dirigivel, na data memoravel de 13 de Julho de 1901, um trajeto predeterminado, publicamente conhecido, e controlado por uma comissão de aeronautica.

A experiênciã e o exito de Santos Dumont não tem precedente algum: pela primeira vez, no mundo, desde que os balões existem, o aeronauta tinha um programa a cumprir, nitidamente determinado, e dispunha de um aparelho aereo capaz de afrontar as difficuldades de uma tal prova”.

\*

\* \*

Venceu, afinal, o bom senso: por uma significativa maioria, foi votada a entrega do premio Deutsch, a Santos Dumont, num total de 129.000 francos, incluindo 4.000 francos de juros!

— Os sábios do Instituto me salvaram,

disse Dumont quando soube da atitude corajosa, assumida por êles, a seu favor.

O Príncipe Roland Bonaparte estava disposto a levar a questão ao Poder Judiciario, caso não fizessem justiça ao vencedor. Êste, porém, enganava-se: o que o salvou foi a pressão moral de todo o universo. Antes dos sábios do Instituto resolverem, êle já tinha sido eleito vencedor absoluto, por sufragio universal, em que até os mendigos votaram, cedendo a um duplo sentimento de justiça e de gratidão: 75.000 francos do premio destinou Dumont aos pobres de Paris. O restante distribuiu, em partes iguais, pelos seus operarios e mecanicos.

Nenhuma comissão técnica resistiria á avalanche dêsses votos.

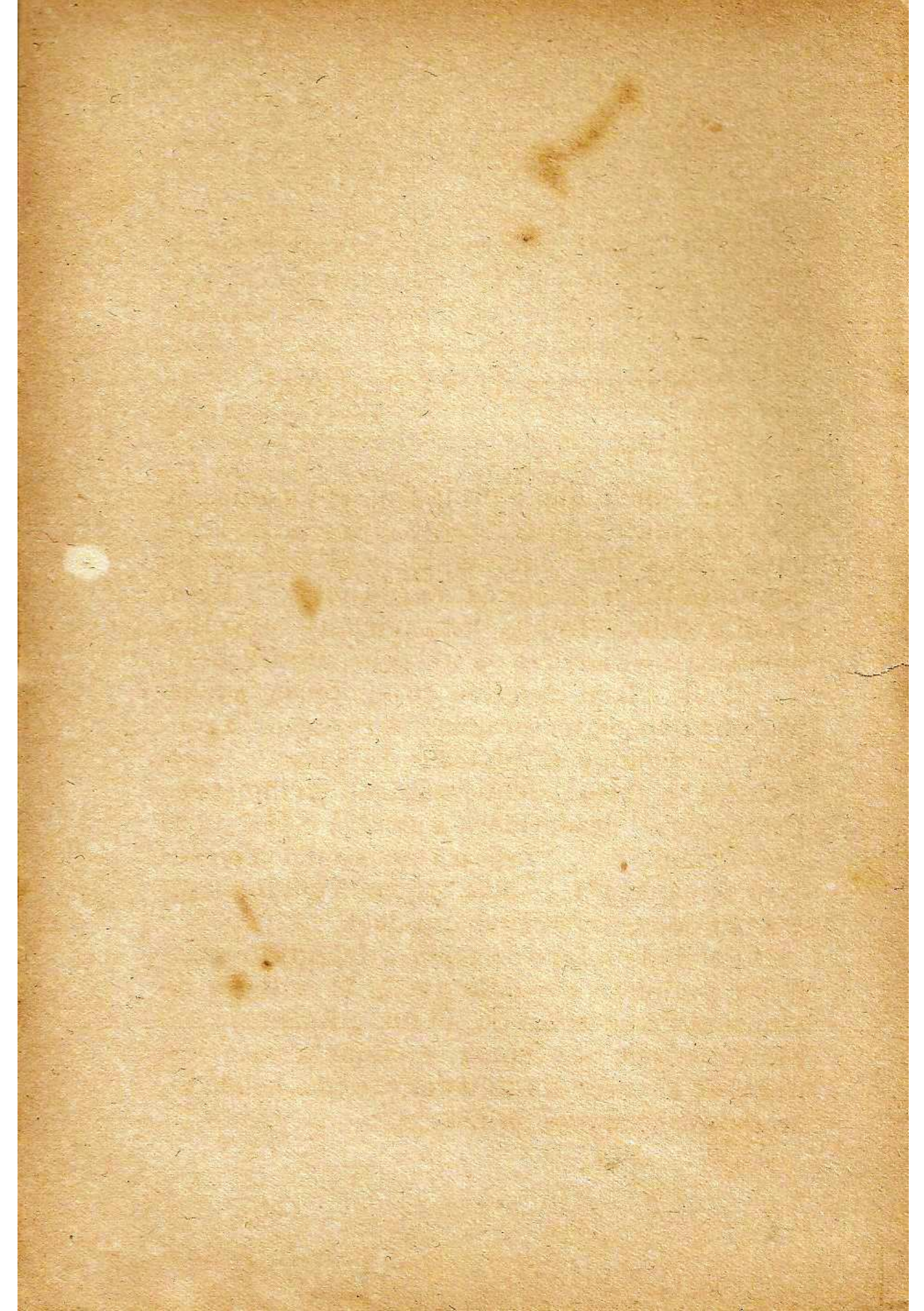
\*

\* \* \*

A quem parecer estranho que o premio de 100.000 francos se tenha transformado em 125.000, é possivel, hoje, dar-se explicação ampla e verdadeira. Os jornais da época, apaixonados de justiça, atacaram violentamente Deutsch de La Meurthe e o chamaram de "sâle marchand de pétrole" porque constou que êle

oferecêra 25.000 francos para Santos Dumont desistir da prova, quando se convencera que êle a realizaria. Santos Dumont, porém, deitou agua na fervura, declarando que, realmente, o milionário lhe falára em 25.000 francos, mas não para desistir, antes para juntar aos 100.000 francos, a que teria direito si vencesse.

Não resta dúvida que Santos Dumont foi um ótimo advogado de Deutsch de la Meurthe e, principalmente, dos pobres de Paris, que assim receberam maior soma.





## O MARTÍRIO DA GLÓRIA

Até aquele dia, Santos Dumont gosára de uma popularidade crescente, franca, jovialíssima. Mas dali por diante, a Glória tomou conta de todas as horas de sua vida... Fê-lo heroi e vitima. Impôs-lhe a purpura régia dos aplausos e o martírio de todas as admirações...

E êle viveu minutos de apoteose, suportou semanas de torturas inenarraveis... “Trouxera do Olimpo o misterio do surto”, “desmentira o mito”, “quebrára os grilhões de Prometeo”, “desenrolára á ciência o assombro das conquistas”, “rasgára ao seculo a vertigem do espaço”!... Não era mais um homem: era um deus, era apenas um deus...

Por toda a face da terra, o telegrafo espalhára a vitória e o milagre... E milhões de almas estremeceram de jubilo, milhões de bocas repetiram seu nome, e naquela casa dos Campos Elyseos o sonhador provou, bebeu na taça transbordante da Glória...

Chegavam-lhe cartas de todos os países, em todas as linguas; e telegramas, e flôres, e homenagens, e presentes... A caixa postal da residência transbordava... Só secretarios poliglotas conseguiriam lê-las todas e traduzir-lhes o entusiasmo, o alvoroço, o aplauso, o carinho distante.

A multidão anoitecia e amanhecia-lhe á porta, para vê-lo apenas um instante, entrar ou sair, entre aclamações ensurdecedoras. Os paes erguiam os filhos nos braços, para que o vissem melhor. E êle sorria, sofria, cumprimentava e esquivava-se, quando não o agarravam, machucando-o, e o carregavam em triunfo, ás tontas, como um idolo...

Por vezes, interrompiam-lhe o sono, altas horas: queriam vê-lo, palpa-lo, ouvi-lo, e era forçoso aquiescer, levantar-se, vestir-se, abrir as janelas, sofrer a Glória...

“Hoje não atenderei”, dizia... Mas de novo, lá fóra, os sussurros aumentavam. A casa, fechada e escura, parecia adormecida, mas a populaça incansavel não se retirava... A policia intervinha com brandura, e o sonhador, fatigado, repetia: “Hoje não atenderei”... O vozerio, porém, crescia, por vezes, na rua, como bruscas rajadas de um grande vento... Vozes passavam e com elas um nome, um

pequenino nome, sempre o mesmo... Dumont!... Dumont!... Le petit Santos!... Le petit Santos!... Dumont! Dumont! Dumont! Dumont!... em surdina, em crescendo, em maestoso, em fortissimo, em trojevante: Du...mont!... Du...mont!... Du...mont... e era fatal aparecer, sorrir, ser louvado, exaltado, adorado, acarinhado.

Todos os clubes, salas, salões, teatros, academias o perseguiram, o disputavam, o banquetevam. Não podia sair de casa, não podia dormir em casa, não podia trabalhar em casa.

Então, pôs-se a fugir feito criminoso...

Edison lhe gritava da America: "Homenagem ao bandeirante dos ares!". Marconi o saudava da Italia, Rochefort, Jaurés, Peyret, Besançon, Langley, a ex-Imperatriz de França, Isabel — a Redentora, o principe Roland de Bonaparte, os grandes nomes do mundo lhe enviavam palmas.

Os espetáculos interrompiam-se, á sua entrada; as orquestras estacavam; congestionava-se o transito, á sua passagem... "Came-lôts" apregoavam balõesinhos de brinquedo, copias do Dumont n. 6, que faziam voar, de esquina a esquina, ás centenas... Os clamores enchiam Paris, deslumbrada e comovida...

Fotografaram-lhe o hangar, a oficina, a casa, os livros, as invenções, os motores. Os reporteres farejavam-lhe os hábitos, os se-tros, as preferências, os idéais. Todos os jor-nais falavam de sua vida. Edições especiais de revistas, simultaneamente impressas em seis idiomas, reproduziam-lhe a imagem, des-creviam-lhe os feitos... Foi caricaturado, bio-grafado, musicado, desenhado, pintado, escul-pido, endeusado, anedotizado, "criado" por to-das as penas, todos os lapis, todos os buris... E para completar o documentario humano de seu triunfo absoluto, foi ridicularizado e ne-gado por muitos, até por sócios do Aero Clube, tímidos competidores, genios incompreendi-dos, aeronautas de salão...

E impôs a moda, tambem deusa como êle: montras e vitrinas das capitais da Europa e das grandes cidades do mundo, exíbiam entre bicos de gaz flamejantes, com o seu nome — cigarros Dumont, chapéus á Dumont, sapatos á Dumont, colarinhos á Dumont, gravatas á Dumont, lenços á Dumont, perfumes Du-mont... A humanidade toda civilizada passou a vestir á sua maneira, a pentear-se ao seu modo, a calçar ao seu geito, a copiar os seus hábitos, a viver a sua vida...

Choviam-lhe pedidos de autografos. Que-

riam mais: pedacinhos de seu lenço, flôres de sua botoeira, botões de seus punhos, presilhas de suas gravatas, madeixas de seu cabelo... Começavam a devora-lo... Era a manducação do deus...

\*

\* \*

No Brasil, sua vitória atingira em cheio a alma ingenua do povo, até a consagração definitiva da canção popular, que abrolhava em todas as bocas:

“Mais alto do que as nuvens, quasi um deus,  
E’ Santos Dumont, um brasileiro!”

E o govêrno lhe enviava um premio de 275.000 francos, votado em memoravel sessão do Congresso! E mais uma grande medalha de ouro, em que fôra esculpida ligeira variante de verso camoneano, que êle tanto admirava, a ponto de trazer gravado na sua bandeira:

“Por céus nunca dantes navegados...”

\*

\* \*

E fôra preciso todo um grande livro só para descrever a comoção incontida das mulheres... Para elas, Dumont, jovem, inteme-

rato, vencedor, realizava a suprema aspiração: encarnava o ideal masculino na terra. Traziam-lhe o retrato em broches, no peito. Excediam-se em provas positivas de ternura. Condessa slava, milionaria da America, fazendeira de Cuba, midinette de Paris, todas, pobres e ricas, todas ofertar-lhe-iam, entre beijos, vidas, riquezas e corações.

E na pátria distante, mas perpetuamente vizinha de sua saudade, muita menina sonhadora olhava para o alto, com a vaga esperança de que êle, de uma hora para outra, surgisse como estrela cadente e pousasse no seu jardim como uma petala...

Mas Dumont não dispunha de tempo. Todas elas, de longe ou de perto, desanimariam...

\*

\*   \*

Completára 28 anos. Seu coração amadurecia para o amor. Mas esquecia-se de amar por amor dos homens.

## “O HOMEM VÔA!”

Dentre as incontáveis cartas que lhe chegaram, nenhuma o comoveu mais profundamente do que esta:

“Lembra-se, Alberto, do tempo em que brincávamos de “pomba-vôa”? Esta lembrança me veio, subitamente, no dia em que chegou ao Rio a notícia do seu triunfo. O homem vôa, meu velho!... Você tinha razão de levantar o dedo e agora acaba de dar prova disso, em torno da Torre Eiffel. Tinha razão de não querer pagar prenda. O Sr. Deutsch pagou por você. Bravos! Bem que você mereceu êsse premio de 1.000 francos!...

O velho jôgo se repete mais do que nunca em nossa casa; depois de 19 de Outubro de 1901, porém, trocámos-lhe o nome e modificámos-lhe a regra: chamamo-lo

agora, o “homem-vôa” e quem, a esta frase, não levanta o dedo, paga a prenda.

Seu amigo

Pedro.”

\*

\*      \*

Agora, estava quasi velho...

Seu pae lhe dissera um dia: “Estimo que te faças um homem”. Jaurés, em artigo de fundo, escrevera: “Até ontem, vi, tentando dirigir balões, a sombra dos homens, hoje vi — um homem”...

E seu pae não pode lêr essas palavras e convencer-se de sua vitória... Não pode lêr?... E não pode mesmo?...

Fôra tão seu amigo; devia-lhe mais do que existência e educação: devia-lhe tudo, até aquela apoteose!... Se seu pae fôsse vivo, exultariam ambos de uma alegria sobrehumana, e seria impossível calcular o tempo em que se estreitariam, unificados, num abraço... O vencedor de Saint Cloud fôra o pae, não o filho...

Êle era o depositario de uma herança sagrada... Seu pae!... Encarnação do homem



eficiente! Criador da Fazenda Dumont, a mais vasta propriedade cafeeira do mundo, "onde tudo era grande, menos a casa de seu fundador."

Animára-o, confiára nêle, auxiliára-o de toda a forma, educára-o sem vaidade mas consciênte de seu esforço, déra-lhe compreensão da vida, ensinando-o a querer o bem da humanidade e a trabalhar para seu aperfeiçoamento.

\*

\* \*

E aquela mamãezinha boa e ativa, de quem a princeza Isabel lhe falára com tanta ternura, em sua carta? Diziam que se parecia com êle... Formiga laboriosa e quieta, ela cuidava da casa e das plantas, atendia aos colonos, costurava, providenciava quitutes, penteava os filhos... Tantos filhos! Tantas preocupações... tantas vigílias...

Seria preciso inventar um meio de estabilizar a vida, fazer parar e perpetuar-se um momento feliz. Por que não continuavam os oito irmãosinhos, a viver sob o mesmo tétó, junto de seus paes, naquela casa de antanho?... Lá, êle se sentiria despreocupado como um gato pequeno e gozaria da alegria pura dos movi-

mentos sem idéa, da atividade física aliviada do pensamento...

E lhe surgiu no espirito, como num diorama, aquela sala de jantar espaçosa, hospitaleira, antiga, onde se reuniam para os serões em família, no sossêgo da fazenda... A mesa, comprida como uma estrada, sempre rodeada de cadeiras altas e coberta com um tecido pesado e longo... Os moveis, sempre nos mesmos lugares, modestos, disciplinados.

Em torno daquela mesa, gravitára. Sôbre ela, construíra palacios de papel; armára jogos de paciência; percorrera, a fichas e a golpes de dados, caminhos de numeros, saltando obstáculos, ganhando partidas...

Que teria sido dêle, nos dias chuvosos, sem aquela mesa mágica, tão extraordinariamente dócil á varinha de condão de sua fantasia?... De simples movel que era, transformava-se em mar encapelado e traidor, em floresta virgem, em deserto de areia, em campo de batalha, em que a sorte dos soldados era decidida por uma bola de borracha, ás cegas, como nos campos de honra...

Por que sería que a humanidade os chamára de "campos de honra"? Seus soldados, vencedores continuavam a ser de chumbo, como os soldados vencidos...

“Lembra-se, Alberto, do tempo em que brincávamos de “pomba-vôa”?... Sim, êle se lembrava, e a prova estava alí, na sua aeronave gloriosa!...

Recordava-se tambem de outros brincue-dos, com êsse mesmo Pedro, o companheiro querido, o “raisonneur” de suas quiméras infantis...

De temperamento integralmente oposto ao seu, encontrava sempre objeções e censuras a seus planos e vivia a provar a precariedade de suas visões.

— Só ha um recurso, repetia-lhe categoricamente, é fazer um grande pássaro artificial, um mecanismo de ferro ou de madeira dotado dos movimentos dos pássaros, cingir-se a êle, e voar.

— Mas, Pedro, sem o balão, o aparelho será mais pesado do que o ar. Como, então, poderá subir?

— Do mesmo modo que sobem os pássaros. Fura o corpo de um dêles, a vêr se está cheio de gás...

— Ora, eu sei disso, Pedro.

— Pois então, si êles não são bolas de gás e voam, de que servirão os grandes balões?... O que é preciso é imitar os pássaros, e nada mais.

Sim, será preciso imitar os pássaros, pensou. Será preciso dispensar o bojo enorme e incomodo; adaptar um motor mais forte a um aparelhamento mais simples e tentar a escalada do espaço...

\*

\*

\*

Era o fio de uma outra meada que seu gênio inventivo começava a desenrolar... A vitória, ainda próxima e palpitante, mesclada àquela saudade funda e dolorida, impediu que a nova idéa tivesse, nessa tarde, recepção mais honrosa.

Certa de que a Natureza, dá, a tudo e a todos, momentos de oportunidade, ela se deixou ficar, discreta e sábia, quasi despercebida, num desvão de seu espirito, e esperou...

## SPORTSMAN DA AEROSTAÇÃO

A 7 de Setembro de 1903, Santos Dumont chegava ao Rio de Janeiro e era acolhido delirantemente. A pátria cobrava com juro a espera de quasi dois anos. Não havia lembrança de manifestação popular tão espontanea. Eclipsou as festas da independencia, planejadadas para o dia. Foi recebido pessoalmente pelo Presidente da Republica. Sociedade scientifica, literaria, dansante ou recreativa não faltou com programas especiais, em que se annunciava o comparecimento do heroi. Eram homenagens e discursos inestancaveis, capazes de arruinar um atleta. Santos Dumont, porém, era resignado e treinado nesses como noutros esportes. Mas o poeta XYZ saiu em sua defesa, com êstes versos:

*“Deuses! fazei com que êsse que hoje chega,  
êsse que todo aos seus balões se entrega,  
hábil, empreendedor, audaz e bom,  
— feliz conquistador da velha Europa,  
não sucumba aos discursos dessa tropa...  
Tende piedade do genial Dumont!”*

Em São Paulo, em Minas, no Norte, o espetáculo popular foi o mesmo. A canção de Eduardo das Neves fremia em todas as bocas. Em Campinas, as moças invadiram-lhe o carro e beijaram-no. Também nesta doce homenagem não se mostraram originais. O inventor fôra vítima, em toda parte, de assaltos semelhantes.

O povo brasileiro não escondeu uma ponta de decepção vendo que o aeronauta chegára sem o seu dirigível para exibições públicas. O carioca, porém, explicou logo judiciosamente:

— “Santos, em casa, não faz milagres...”

\*

\*      \*

Outros países reclamaram-lhe a presença. E êle continuou a viajar. Visitou muitas terras de linguas diferentes; mas todos os povos

lhe falavam uma só linguagem: a do entusiasmo absoluto.

Êles também não esconderam o desapontamento de não verem o aeronauta acompanhado de seu dirigível. Ignoravam quão penoso seria conduzi-lo e fazer ascensões por toda a parte. Aliás Santos Dumont estava escarmentado com o exemplo do que lhe acontecera nos Estados Unidos, onde levára o dirigível, atendendo a insistente convite. No dia seguinte ao de sua chegada, a aeronave apareceu furada e o motor avariado.

E' dêsse tempo uma caricatura famosa, evidenciando a incompreensão popular:

Representa Santos Dumont, com aquele seu arzinho simples, carregando o dirigível numa carroça, puxada por um cavalinho. A' frente dêle, curvam-se as multidões. Abaixo, vem a legenda esclarecedora: "O Sr. Santos Dumont dá a volta ao mundo com seu balão e recebe entusiásticas homenagens de todos os povos. . ."

\*

\*   \*

O n. 6 ainda teve alguns meses de glória. A pedido do príncipe de Monaco, que lhe ofereceu a construção de um hangar, junto ao

Mediterraneo, para suas experiências de inverno, Dumont levou-o para Monte Carlo, onde foi estrondosamente vitóriado pela multidão cosmopolita daquela cidade encantadora.

Mas, a 3 de Fevereiro de 1902, o n. 6 teve o seu triste crepusculo no mar: naufragou. Inumeras chalupas solícitas salvaram o aeronauta, no momento em que já tinha meio corpo dentro d'agua...

— A lição de hoje, disse êle, foi excelente. Com efeito, — é necessário pensar numa quéda em pleno mar, sem socorro...

\*

\*      \*

Construiu mais oito aeronaves, cada qual mais forte, mais bela, mais eficiente.

Na n. 7, passou êle por aquela temida peripecia do "retour de flamme", que esperou desde suas primeiras experiências. As chamas do motor ameaçaram tragar o resto do equipamento e com êle o aeronauta. Êste, porém, não se perturbou: apagou-as, uma a uma, com o seu chapéu panamá... E salvou-se de mais essa partida da morte.

O n. 9 foi o mais célebre dos balões que sucederam ao n. 6. Era pequeno, confortavel,



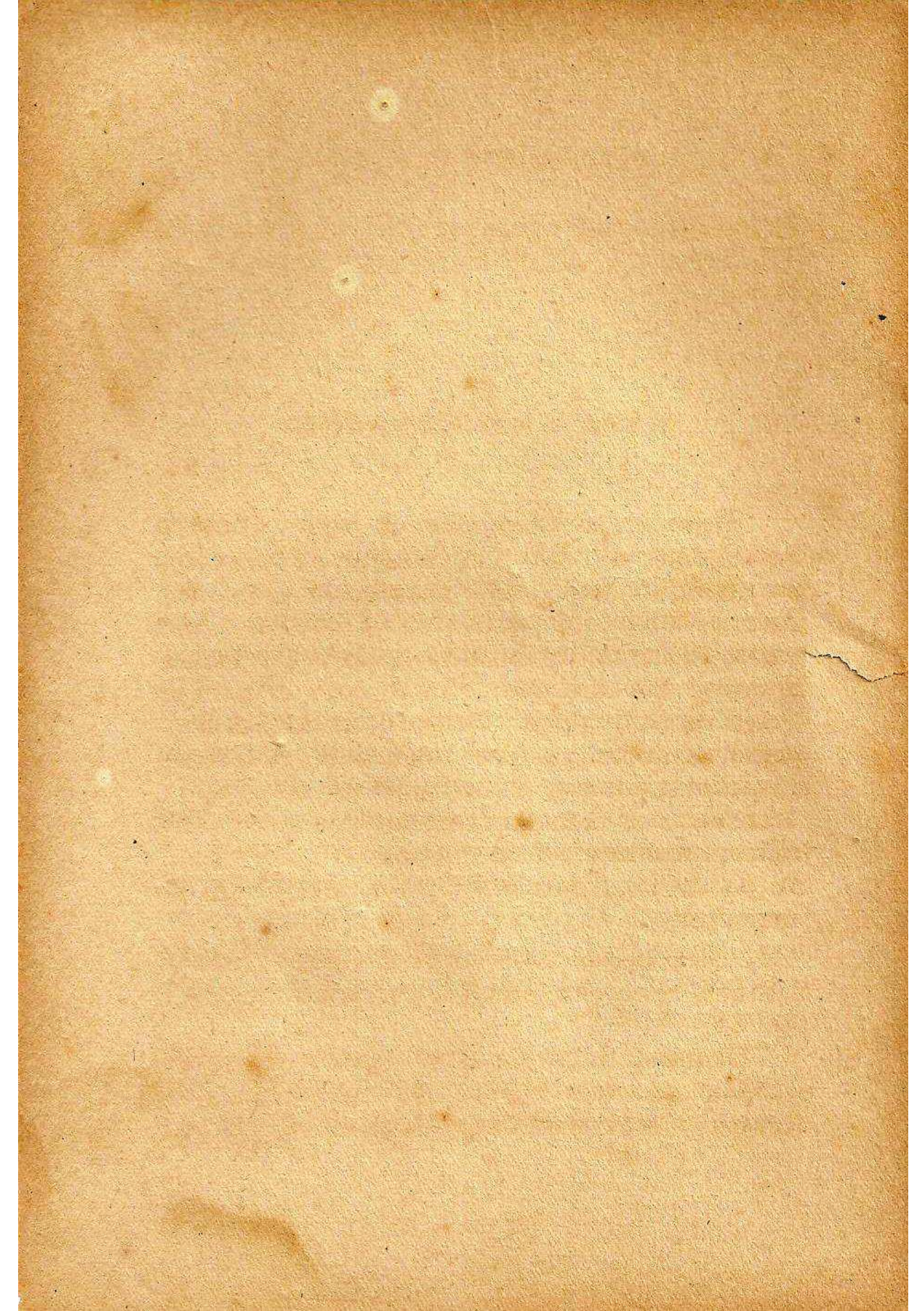
lindo! E teve um nome especial: chamaram-no "Balladeuse". Na "Balladeuse", Dumont andou nos ares, como num automovel pelo chão. Embarcava á porta de casa, rua Campos Eliseos, 114, fazia visitas, evoluia sôbre o hipódromo nos dias de corridas, passeava sôbre o "Bois de Boulogne" nas horas de alta elegancia e voltava, desembarcando na janela de seu quarto.

De uma feita, exíbiu-se numa parada de 20.000 soldados, em Longchamps, sôbre centenas de milhares de cabeças e recebeu francos elogios do Ministro da Guerra. Esta exíbição custar-lhe-ia mais tarde ingenuos remorsos.

Dentro de pouco tempo, era tal a facilidade com que evoluía nos seus dirigíveis, que era considerado um sportsman da aerostação.

Êle fingiu que o era simplesmente e que não cuidava mais de invenções...

Veu logo depois o "n. 10", muito grande e apropriado para conduzir varios tripulantes. Chamou-se "Onibus" porque o inventor pretendia com êle popularizar o novo genero de condução.



## A TAÇA ARCHDEACON

Pedro tinha razão, mas em parte. O ideal seria construir, sôbre o modelo do pássaro, um aparelho aereo mais pesado do que o ar. Mas não havia de ser com asas moveis, o que traria dificuldades insanaveis para a relativa fraqueza dos motores. Era forçoso dispensar o bojo de hidrogênio, perigoso, sempre ameaçando explodir, sempre ameaçando murchar, á menor mudança de altitude ou de tempo. Necessario se tornava fazer um planador com hélice, uma especie de "papagaio", em que a tração do fio fôsse substituida pela fôrça do propulsor.

Na descoberta dêsse segredo é que residiria a vitória e se completaria a conquista integral do vôo.

Dumont vivia de olhos atentos nas aves; estudava as asas veleiras das cegonhas e dos urubús, as asas frondosas das pombas, das an-

zes e, quando achou oportuno, alijou-o do balão: êle se tornou um biplano celular. Tinha o aspecto de um enorme pato, de pescoço estendido.

A principio, ficava rodando na pista, ridiculamente, êsse biplano de aluminio e de bambú. Mas um dia Dumont sentiu nêle um impulso que lhe deu uma profunda emoção. Chamou um amigo intimo e confidenciou-lhe:

— Sinto que resolvi o problema do mais pesado que o ar; dentro em pouco voarei com os meus próprios recursos.

E realmente, o pato começou a dar saltos de poucos metros. Era um esboço de vôo.

— Dormi 3 anos, escreveu êle, e no mês de Julho de 1906, apresentei-me no Campo de Bagatelle.

Conseguiu, então, dar um vôo de 60 metros, mas o biplano caiu e ficou um tanto avariado. Era preciso tempo para repara-lo.

Por essa época, já havia sido posta em concurso a Taça Archdeacon, destinada áquelle que se elevasse do chão, por seus próprios recursos, e voasse num percurso minimo de cem metros.

A 13 de Setembro fez, perante a comissão do Aéro Club, um ensaio que foi considera-

do decisivo. E' o seguinte o teor da ata, redigida para consignar a experiência:

“Depois de um primeiro ensaio, ás oito e quarenta minutos da manhã, um segundo ensaio foi tentado em sentido inverso. Nessa tentativa, depois de um percurso de duzentos metros, rodando sôbre o sólo, o aparelho tripulado por Santos Dumont se levantou muito nitidamente. As tres rodas deixaram de estar em contacto com o sólo. O aparelho subiu a uma altura que os abaixo assinados avaliam em oitenta a noventa centímetros e isto num percurso de uns cem metros, com uma velocidade de translação avaliada em 30 a 35 quilômetros à hora”.

\*

\* \*

Mas a oficialização da nova vitória, ainda maior que a primeira, só foi feita a 23 de Outubro, que Santos Dumont considera, com o 12 de Julho de 1901, os dois dias mais felizes de sua vida, porque completam a evolução secular de uma formidavel conquista humana!

Perante a multidão, assombrada das bruxarias daquele homem extraordinario, elevou-se a uma altura esplendida, montado no seu

pato, e voou duzentos e cincoenta metros, quasi o triplo do que o programa do concurso exigia.

Sem concorrência, como de costume, ganhou a Taça Archdeacon.

\*

\* \*

A 10 de Novembro realizou-se um grande banquete que o Aero-Club ofereceu a Dumont pela conquista da taça cobiçada. Eram 120 convivas, entre os quais se destacavam Cailletet e Bouquet de la Gry, membros do Instituto, o Conselheiro De Coron, delegado de S. S. Don Jaime de Bourbon, os aeronautas capitão Ferber, comandante Renard, Surrouf, Jacques Faure, Arnauld de Contédes, Crenod, Henri Deposse, e muitos luminares da Ciencia; Conde Araguaia, Barão de S. Joaquim, Afonso Arinos, A. de Avelar Lengruber, João Gomes, Souza Bandeira, Wenceslau Guimarães e João Belmiro Leoni, Consul Geral do Brasil. Usou da palavra Cailletet, que teve expressões de caloroso elogio para o inventor. Em seguida falou Ernest Archdeacon, presidente da Comissão de Aviação do Aéro-Club, que disse o seguinte: "Si eu, algum dia, tivesse sido capaz

de pecar por inveja, invejaria hoje o amigo Santos Dumont que, certamente, conseguiu conquistar uma das mais belas glórias que um homem pode ambicionar neste mundo. Acaba de realizar, não em segredo, nem diante de testemunhas hipotéticas e complacentes, mas á plena luz meridiana, perante uma multidão, um soberbo vôo de 60 metros, a 3 metros de distancia do sólo, o que constitue um fato decisivo na história da aviação.”

Esta afirmativa de Archdeacon é da maxima importancia porque Orville Wright e seu irmão Wilbur disseram depois ter executado em Kitty Hawk, nos Estados Unidos, com a ajuda de um planador, um vôo semelhante a 17 de Dezembro de 1903.

\*

\*      \*

Cerca de dois anos mais tarde, Dumont aparecia com um levissimo aeroplano, de asas quasi transparentes, de seis metros de comprimento e pesando cento e cincoenta quilos. Desenvolvia noventa quilômetros á hora! Era um aperfeiçoamento notavel!

O povo francez chamou-o “Demoiselle”, tal era a sua elegancia, leveza e simplicidade!

Foi tal a popularidade do “Demoiselle”, que uma caricatura o representou, entrando afoitamente, por uma janela, enquanto o piloto, numa gentil mesura, dizia á solteirona assustada e pudica:

— Não se aflija, minha senhora, eu venho com a minha “Demoiselle”...

\* \* \*

Em 1908, os irmãos Wright vinham realizar seus ensaios, no campo de Auvours, perto de Mans, com um aparelho lançado, ainda, de um pilar, pela queda de um peso...

Farmann e Blériot andavam adiantados nos seus aeroplanos possantes, aperfeiçoamentos do 14 bis, que fariam viagens de Chalons a Reims e atravessariam a Mancha, no ano seguinte...

A invenção de Dumont tomou tão rapido impulso que o seu primeiro record de vinte e um segundos de vôo, passou a ser de vinte e quatro horas e onze minutos, oito anos mais tarde, pelo aviador alemão Boehm.

\* \* \*

Áqueles que depois quiseram alegar a prioridade dos irmãos Wright, na descoberta



do aeroplano, perguntou Santos Dumont, com a singeleza de sempre:

— “Que diria um Edison, Graham Bell ou Marconi, se depois que apresentaram em publico a lampada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fios, outro inventor se apresentasse com melhor lampada elétrica, telefone ou aparelho de telegrafia sem fios, dizendo que os tinha construido antes dêles?” . . .

\*

\*      \*

Essa nova invenção aumentou-lhe a fama universal. Fez-se um autentico cidadão do mundo. Ninguem foi mais popular do que êle. E fôra preciso sondar a história da humanidade cuidadosamente para encontrar um êmulo digno de sua glória.

Cada povo que visitava fazia-se seu intimo. Em Paris, em Biarritz, em Genebra, em Londres, em Roma, em Madrid, em Berlim, em Constantinopla, no Egito, na Grécia, no Brasil, no Chile, no Uruguai, na Argentina, em Nova York, provou a tristeza de que fala o poeta chileno, “a rara tristeza de encontrar-se entre amigos sem saber quem são . . .”

## O GLORIOSO DESTINO DAS MÁ- QUINAS

Sim, a humanidade era a sua familia. Todo o mundo era seu irmão: os aeronautas que o precederam, iluminando-lhe o caminho, erguendo a lampada do sonho á sua frente, até que se transfundiram na treva; os operarios obscuros que trabalharam, domaram, adoçaram a primitiva fereza de seus motores; os negros, caboclos e italianos que arrancaram da terra roxa de S. Paulo o ouro com que erguera seu palacio nas nuvens; os garôtos parisienses, que o arrebataram por um fio das mãos da morte; as midinettes, as gárrulas andorinhas da miséria, que o apontavam na rua, familiarmente; os bravos bombeiros que o pescaram da barquinha, suspensa de um quarto andar do Boulevard Delessert e que ainda tiveram palavras de louvor para o seu sangue frio; os mendigos que deixavam de estender-

lhe a mão para bater-lhe palmas e cuja boca vasia, em permanente “chômage”, enchia-se de aclamações pela sua vitória...

Êle fizera alguma coisa por todos os irmãos desconhecidos espalhados na terra... Seu pai lhe dissera proféticamente que o futuro do mundo pertencia á mecânica. E êle creára os mais audaciosos engenhos — máquinas aéreas! Dava graças a Deus por tamanha felicidade.

— Todos os inventos são uteis! A humanidade precisa de inventores para progredir! Depressa! Depressa! Mãos á obra! Urge aliviar o homem de seu martirisante esforço, dizia-lhe uma voz desde menino, gritava-lhe o céu, puxando-lhe o coração com um peráú azul!

Só a máquina libertaria os seus semelhantes do trabalho servil; só a máquina acabaria com o poder do homem sobre o homem; só a máquina realizaria o sortilegio da igualdade; só a máquina promoveria a fraternidade entre os povos...

E era á sua máquina, á máquina aérea, que tocaria a incomparavel missão de apagar fronteiras... Quando o céu se cobrisse de aeronaves e os homens cruzassem mares e continentes, como teorias de anjos, a paz desce-

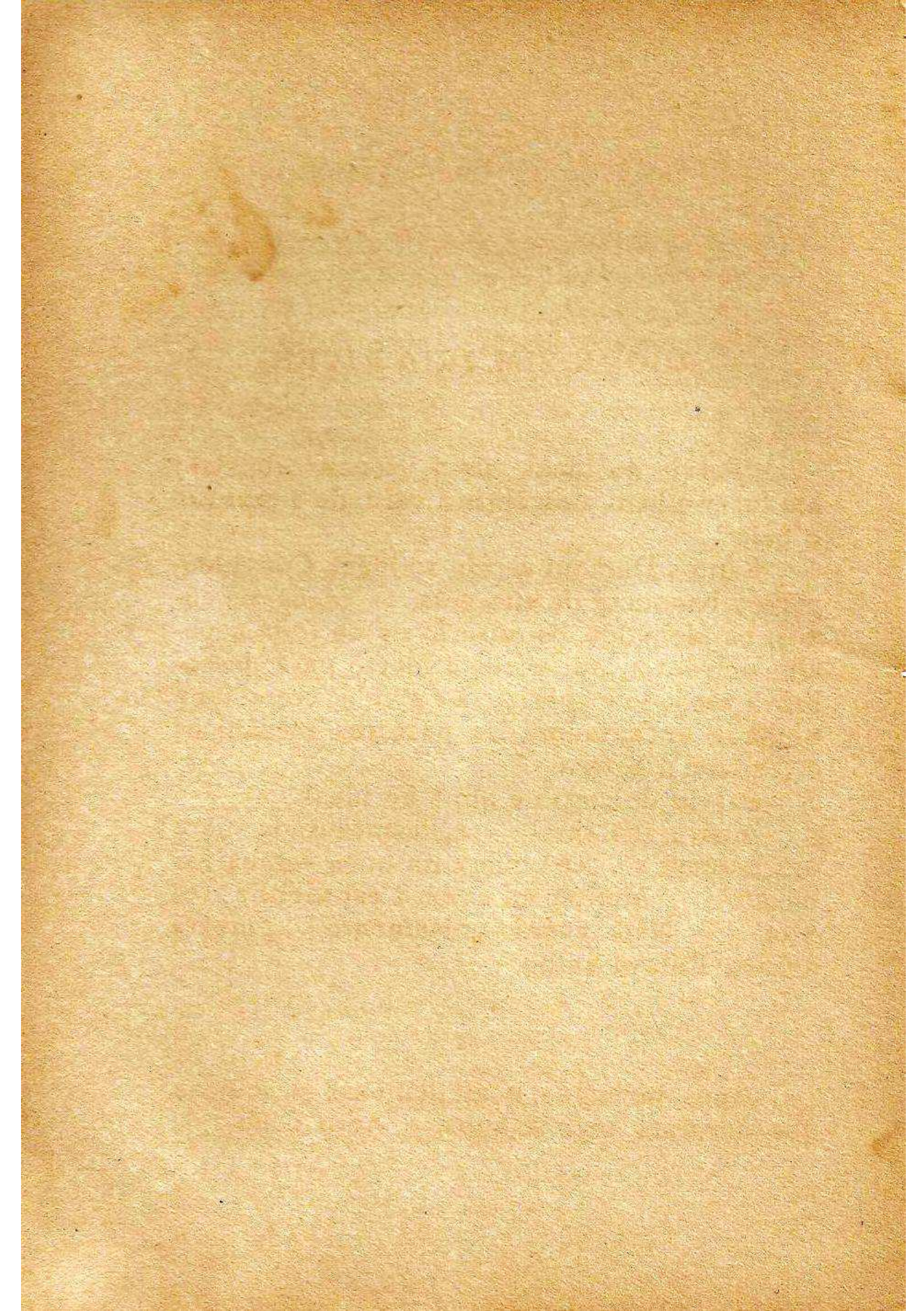
ria sobre a terra, porque até os antipodas seriam “proximos” e, portanto, se amariam.

A incompreensão, a confusão de línguas nasceram da distancia. O telégrafo e o telefone eliminaram-nas entre a letra e os olhos, entre a voz e o ouvido. Só a aeronave poderia fazê-las desaparecer praticamente entre nações e povos, entre corpos e espiritos...

Era um sonho divino, em vespéras de realizar-se.

Em nome de todos os sonhadores, por uma felicíssima urdidura dos acontecimentos, êle inaugurára o Seculo da Luz e do Universalismo, inscrevendo, em torno da torre Eiffel — um oito deitado — o símbolo matemático do infinito!

E agora alí estava a sua “Demoiselle”, a sua libélula, completando a conquista, para levar o polen do amor a todas as almas, fecundar corações como corolas!



— AGORA, SIM, IRIA VIVER!

“Servir ao ideal, disse Renan, consiste em fazer o bem, descobrir a verdade e realizar o belo”.

Santos Dumont serviu ao ideal. Convidou, para o banquete de sua vida, os cegos, os coxos, os aleijados, os miseráveis de toda espécie; defrontou mil vezes a morte para descobrir a verdade e aperfeiçoar a vida; creou uma ninhada encantadora de passaros mecânicos e realizou a beleza.

Serviu de corpo e alma ao ideal.

Mas a sua tarefa era desmesurada para um homem só. Aos quarenta anos estava exausto... “Monter en avion c’est vieillir très vite”... Não voára unicamente... creára aviões. Estava velho.

\*

\* \*

Após honestas e meticulosas pesquisas, que duraram alguns anos, o Aéro Club de

França, examinando uma a uma as pretensões de prioridade dos concorrentes de Santos Dumont, tomou a iniciativa de prestar-lhe a mais bela das homenagens que pode ter uma creatura viva. Obteve consentimento da Prefeitura de Paris e, em 1913, na presença do homenageado, inaugurou em Saint Cloud, no justo local de sua primeira vitória, um monumento de granito e bronze, com estes dizeres:

Este monumento  
foi elevado  
para comemorar as  
experiências  
de Santos Dumont  
pioneiro  
da locomoção aérea.

Era um "Icaro", maravilhosamente lançado, pronto para o surto, projeto de George Colin.

Santos Dumont comoveu-se tanto com essa homenagem, que resolveu reparti-la com sua gente. Mandou executar uma copia fidelissima da estatua e transportou-a para o Rio de Janeiro, colocando-a numa alameda do Cemitério de S. João Batista. Transladou para alí os despojos de seu pae e de sua mãe, mor-

ta em Portugal, no ano seguinte á vitória de Saint Cloud.

Transformou o monumento de sua vida em jazigo perpetuo de familia. Queria que seus paes, irmãos e êle próprio dormissem o sono eterno sob as asas daquele "Icaro", cristianizado pelo sonho humano.

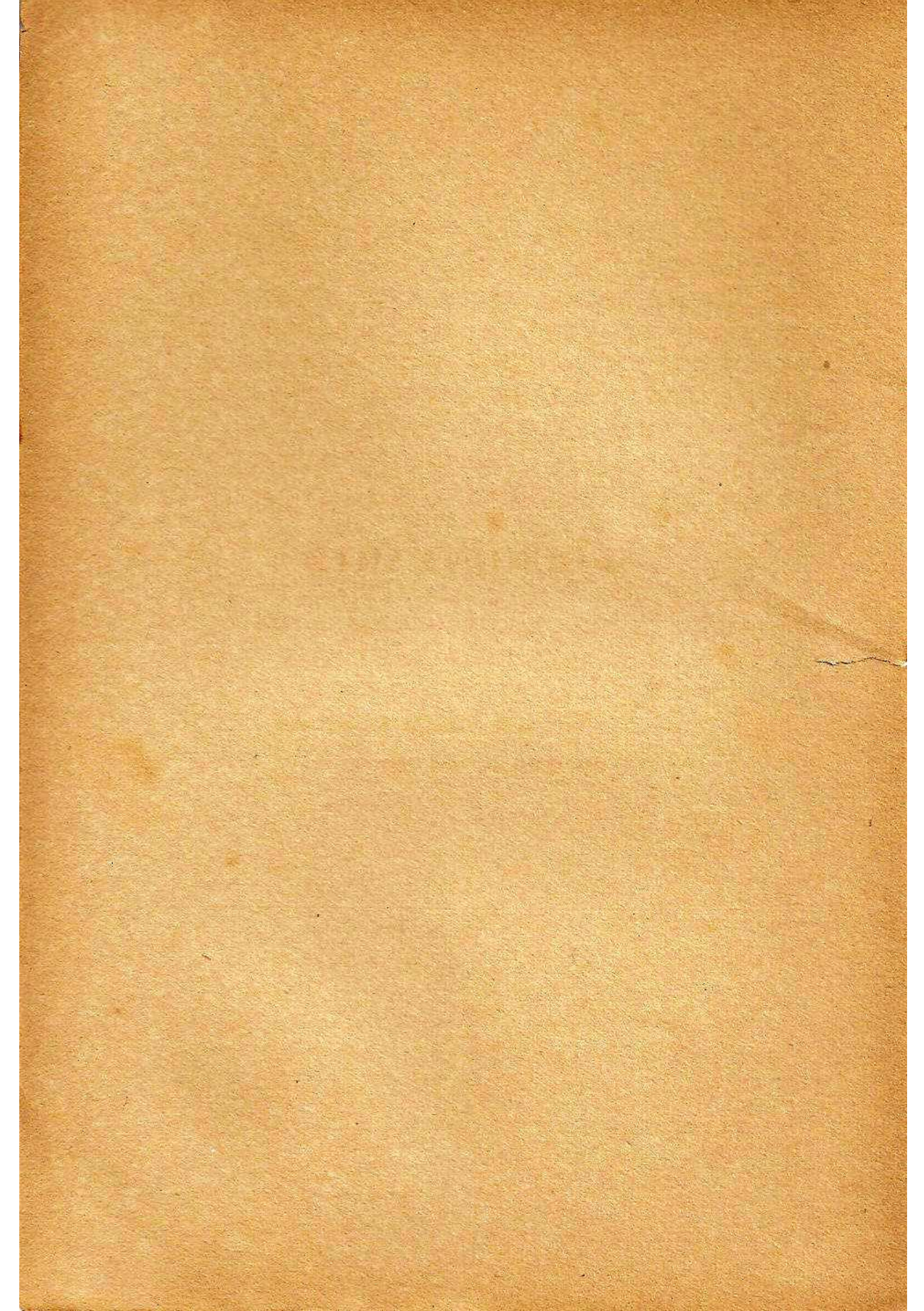
\*

\*      \*

A despeito de todas as apparencias, ainda não tinha vivido como os outros... Desenrolára o carretel encantado de sua vida como o principe impaciente, mas não vivera...

Entretanto, ainda havia tempo de sobra para isso: não tinha mais que quarenta anos. Iria viver!

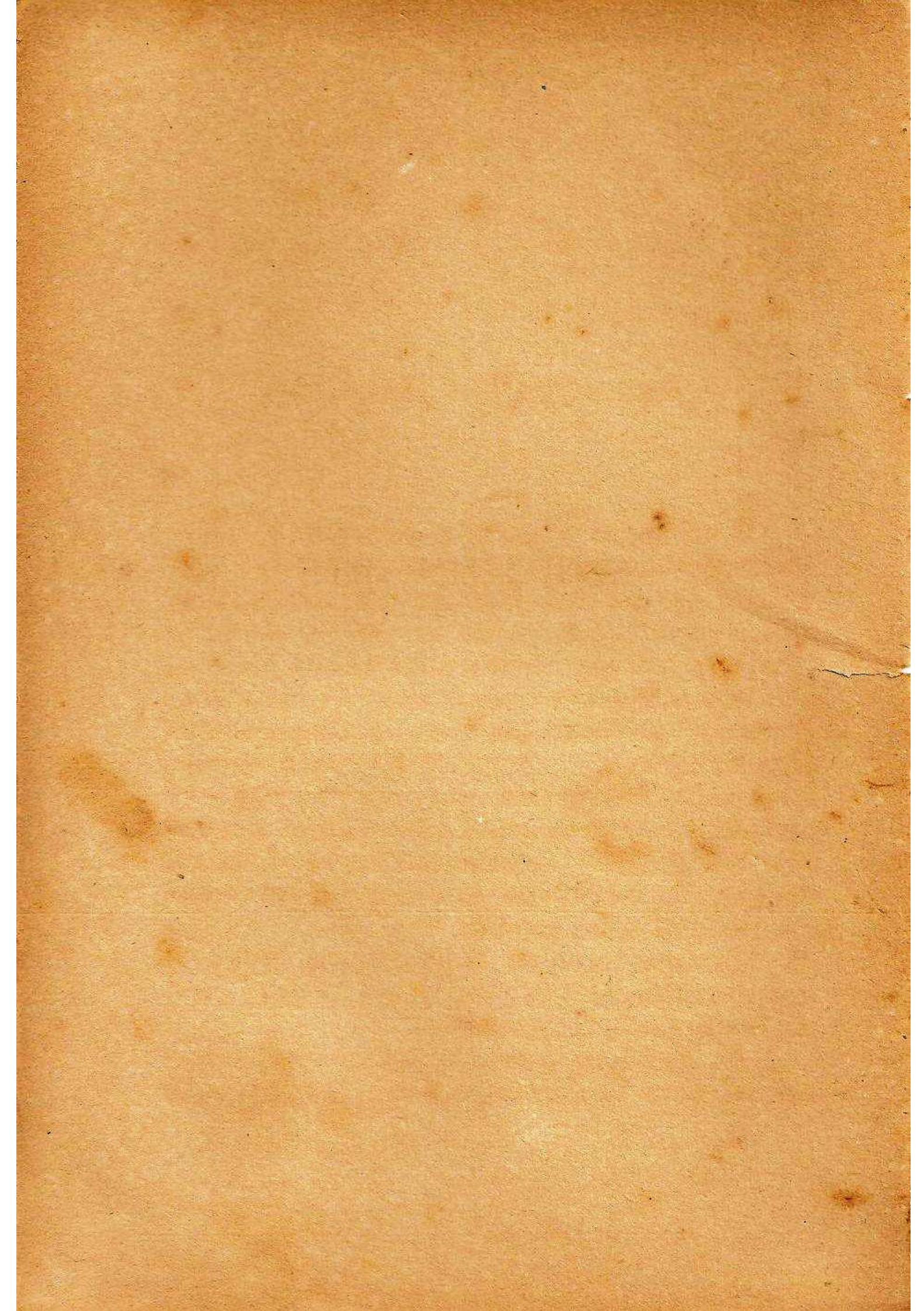




## SEGUNDA PARTE

“Ao fim de tudo, somos escravos  
das criaturas que fizemos.” —

Goethe



*Santos Dumont*

## A REVOLTA DA MÁQUINA

E só então é que êle começou a viver. Mergulhou no trágico normal, profundo e quotidiano de que fala Maeterlinck: trabalhará, sem o saber, durante um quarto de século, a “forjar a dor que seria o eixo de sua vida”.

Mal acabára o povo francês de inaugurar o “Icaro” de Saint Cloud e diversas corporações científicas de compartirem nessa inegua-lavel sagração em vida, e um sinistro vento de maldição entrou de soprar das bandas da Ser- via... Em breve, assolou a Europa e multi- dões fôram arrastadas pelo ciclone, como tur- bilhões de folhas mortas...

E numa tarde de 1914, Santos Dumont encontrou-se na rua com o seu amado povo de Paris e não o reconheceu.

O dia era lindo, o céu era um convite, as nu- vens tinham brancuras de anjo, desenrolando

faixas alvissimas onde os homens de boa vontade leriam apelos divinos de paz.

Mas não havia homens de boa vontade... Andavam todos aos magotes, em correrias pelas praças e ruas; parados, de olhos em febre, á espera dos "placards", ou aos uivos á porta dos estabelecimentos germanicos, para depreda-los e arrancar de seus canis os "boches" e "les autres chiens" acuados...

Confirmava-se oficialmente a notícia de mobilização geral e havia uma semana que a França inteira já não era mais que um soldado em pé de guerra.

Uma bala fanática de nacionalista fizera calar para sempre a voz de Jaurès, o campeão de "L'Humanité", o immenso admirador de Dumont.

Começaram, então, os "pifões de gloria", as orgias do patriotismo "revanchard". A derrota de 70 aflorára do "bas-fond" da alma coletiva e atravessava agora a garganta da multidão.

A Austria atribuia a culpa ao estudante de Serajevo. Sua tremenda aliada, a Alemanha, o confirmava indiretamente. A França, em artigo de sinceridade, confessaria que o culpado era um outro estudante, o declamado

“estudante alsaciano”... Em suma: era uma catástrofe provinda de estudantadas...

\*

\* \*

Defechou-se a hecatombe. Os cadetes de França marcharam para a morte, em traje de gala, como em dia de festa nacional... E os “poilus” tomaram banho de “esprit gaulois”, antes de encharcar-se de sangue e de lama nas trincheiras...

\*

\* \*

A morte pusera de lado, por obsoleto, o infantil corta-capim da fábula e lançára mão das ceifadeiras mecânicas... E eram metralhadoras martelando ataúdes, dia e noite; canhões-revolveres batendo longamente ás portas do infinito, para que uma legião de mortos entrasse; torpedos submarinos multiplicando as ciladas do mar, para os transatlânticos desprevenidos; canhões de calibres inverosímeis, vomitando fogo e ferro a dezenas de quilômetros, colhendo a pobre gente indefesa

das cidades, esfarelando templos, destruindo séculos de esforço, de arte, de sonho!...

\*

\*      \*

E não tardou que a responsabilidade de tanta insânia se transferisse para a côrte ce-leste: o Kaiser era o braço vingador de Gott; Sta. Genoveva não deixaria que os alemães jantassem em Paris; Joanna D'Arc viria com a sua armadura reluzente e salvaria a França; S. Jorge se bateria pela Inglaterra... Todos os santos nacionaes se engalfinhariam nas nuvens...

Olvidavam os tristes povos cristãos que o cristianismo não tem patria e que toda a humanidade é um só povo de Deus...

## A CRIATURA DE SEUS DESVELO... .

Não seria preciso mais nada para começar a tragédia daquele espirito. Santos Dumont continuava a padecer de sua incuravel especie de amor: a paixão da humanidade.

Desde o inicio da conflagração, no seu velho apego á França, embora exausto das suas lutas heróicas de inventor, amator, construtor, mecânico e piloto de naves aéreas, não se furtou ao sacrificio geral. Incapaz de aceitar a guerra a qualquer pretêxto, aceitou o quinhão de dôr que lhe cabia. Foi hostilizado nos Cafés como qualquer estrangeiro indifferente á sorte de França, êle, o querido cidadão de Paris! Porque tinha um telescopio e um criado alemão, só faltou ser preso por espionagem. Caiu gravemente enfermo. Foi quando um seu grande amigo, o Marquez de Soriano, o levou para Arcachon e daí para Málaga.



\* \* \*

Oh Deus!... A que se reduzira seu prodigioso sonho de fraternidade universal!...

O mundo redimido pela máquina!... Os homens trabalhando, lado a lado, como irmãos, sem fadigas, sem fomes, sem misérias, porque usinas, teáres, moendas, arados, semeadeiras, locomotivas, automóveis, telégrafos, telefones, dirigíveis, aeroplanos trabalhariam quasi sózinhos por êles, como autómatos bemfeitores!...

O céu, povoado de aviões e de balões de prata... aos milhares! Mergulhando nas nuvens como peixes imensos, entestando as estrelas como as cotovias... Compôndo letras, signos, emblemas de paz e de fé nas alturas... A humanidade dando-se as mãos e dansando uma ronda no céu!... Os Estados Unidos do Mundo!...

Mas eis que aquelas pombas da aliança emigram de seus olhos e surge uma ninhada de dragões, bolsando fogo e aço sobre a terra... "Taubes" como falcões amestrados, em apavorantes pilhagens sobre Paris... Zeppelins, como tubarões alados, trancando o povo de Londres no terror da treva noturna, apenas pincelada de luz pelos faróes de caça...

E logo de toda a parte, em doze paizes, centenas de aeroplanos de guerra alçaram vôo, como "aleluias" em dia de verão...

\*

\* \*

Eis no que se tornára a "criatura de seus desvelos"...

Foi para isso que trabalhou, sofreu revezes sem conta, passou por graves desastres... sonhou, creou, gastou fortuna, nervos, vida... Envelheceu...

Como espinho venenoso, um sentimento de aguda responsabilidade o penetrava. Não a responsabilidade indireta, que sentem todos os homens de espirito pelas misérias humanas... Mas o sentimento da culpa imediata, pessoal, intransferível...

Mas seria mesmo culpado? Tivera a imprudencia, treze anos antes, de colocar á disposição da França para observações militares, desde que não fossem contra a America, os seus inocentes dirigiveis de seda!... Guardára mesmo como documento honroso a resposta do Ministerio da Guerra de França e, a seu convite, evoluira em Longchamps, sobre a ca-

beça de 20.000 soldados, e acenáralhes com mais aquela arma poderosa.

Fizera mais: em entrevistas, avançara palavras inadvertidas sobre o largo emprego do aeroplano futuro, em operações militares... Certo, nunca lhe ocorrera que fosse tão desviado de seu verdadeiro e unico objetivo. Não se conformava...

Jamais se perdoaria tamanha contribuição para a desventura universal!...

Debatia-se num pesadelo, de olhos abertos: um monologo hamletiano, gravado em disco de vitrola, moia e remoia dentro dele...

\*

\* \*

Já não era a guerra das minas, convertendo os homens em tatús; a guerra quimica, entre mascarados trombudos como elefantes; a guerra dos obuzes, sepultando vivos e desenterrando cadaveres; a guerra marinha, tragando as mais belas unidades navaes, á feição de um maremoto... Era, principalmente, a guerra aerea que lhe tranzia o coração!

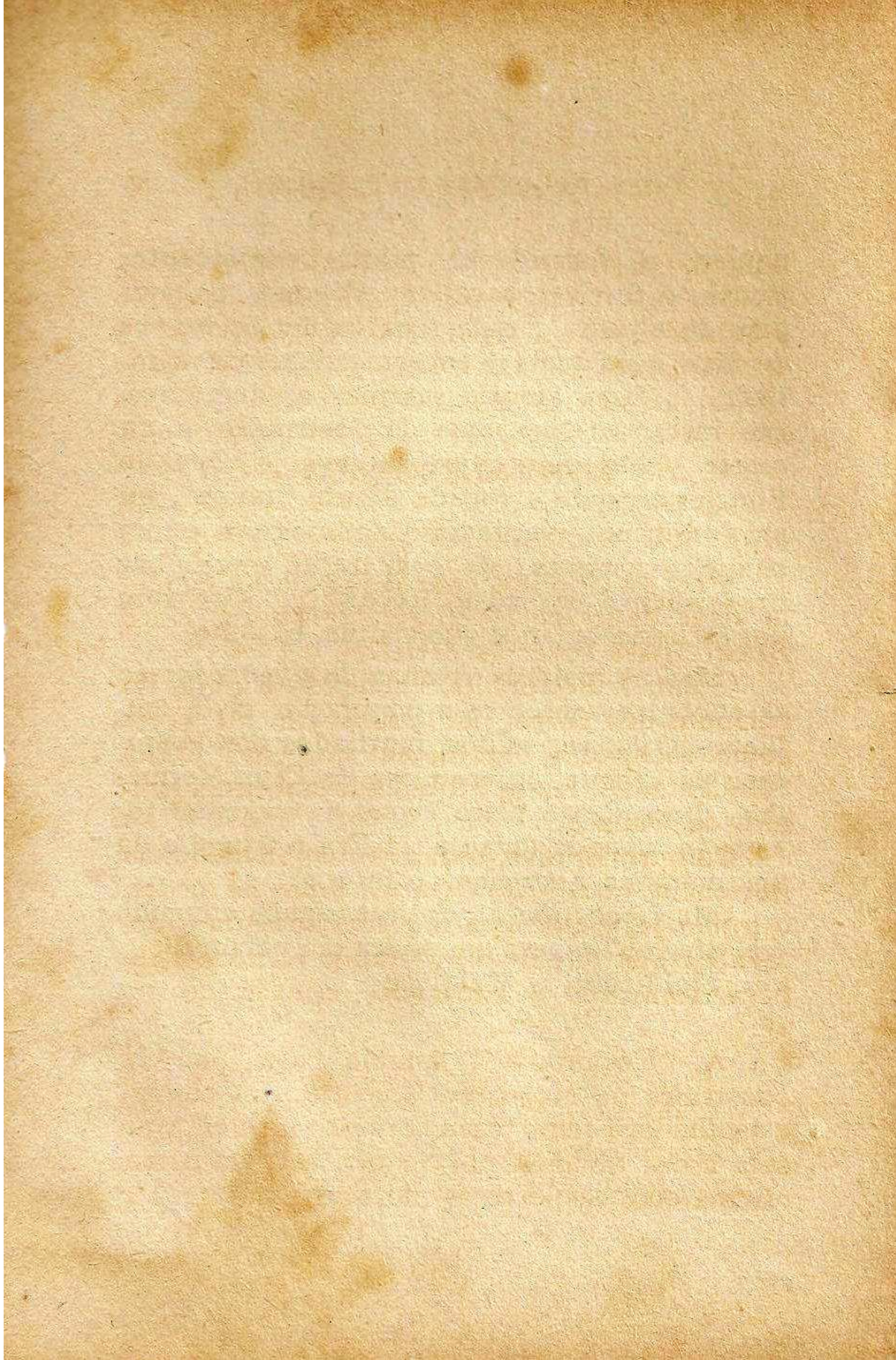
Roland Garros, o primeiro aviador que, em tempo de paz, voára em plena tempestade, demonstrando a força do aeroplano; Gui-

nemer, o formidável piloto adolescente; Fonck, o terrível caçador; Pégoud, o campeão da altura... toda uma legião de heroes de vinte anos duelava encarniçadamente no infinito... Uma alegria satânica os dominava, nos instantes supremos da destruição e da morte. "Foi para mim, escreve o Capitão Fonck narrando a caçada de um "taube", foi para mim uma verdadeira embriaguez e um singular conforto, vê o aparelho mergulhar bruscamente em suas linhas"... Orçavam por 80 os aeroplanos que abateu, sózinho.

Mas as maiores vitimas da guerra aerea se encontravam entre a população civil, mulheres, crianças, velhos, mutilados dos hospitaes de sangue, enfermeiras da Cruz Vermelha. Justamente nisto é que a tragedia tocava ás raias da loucura... Era o tripudio da sua máquina a serviço do inferno!...

Maldição! Maldição para aquele engenho que déra ao homem um poder tão nefando!...

Maldição!... Maldição!...



## CONVALESCENÇA

Fechou os olhos enevoados diante daquela visão dantesca e refugiou-se no seu claro Brasil “para revêr as estrellas...”

Subiu a Petropolis, enchendo a alma do perfume dos lirios que pousavam no brejo como socegadas borboletas brancas. E na “Encantada”, fez-se intimo das creaturas simples de Deus...

Cumprimentava, todas as manhãs, a mana hortencia, vestidinha de azul; todas as tardes, o irmão beija-flôr, que lhe invadia estouvadamente o quarto e ficava pairando sobre sua cabeça, tremendo e rutilando, crucificado no ar...

A “Encantada”! Aquela casa que ele construiu no Morro do Encanto... Original e acolhedora como o seu coração: uma enorme sala unica dividida em quarto, sala de estar, officina com respectivos motores, biblioteca e

bar! E a escada? Não consta que haja no mundo nada semelhante. Os degraus só tinham a forma comum até a metade; o restante se limitava a uma faixa estreita que não daria para apoiar o pé. A parte larga era, de início, no lado direito; o segundo degrau alargava-se do lado esquerdo e assim sucessivamente até a porta de entrada. Para que todo esse capricho? Para que os amigos entrassem em sua casa, sempre com o pé direito. Dumont cultivava superstições por galanteria.

Dava de presente notas de 50\$000 porque traziam "guigne", dizia, para justificar sua prodigalidade.

O governo brasileiro, num gesto da mais louvável delicadeza, doára-lhe as terras em que nascera, quando seu pae era um simples engenheiro de linha; e êle déra excepcional valor a tão formosa dadiva!

Passou, então, a dedicar um carinho todo especial ao sitio; transformou Cabangu'.

Reconstituiu com fidelidade a casa em que nasceu, embutindo os moveis na parede para ganhar espaço, restaurando o fogão de tijolos e o forro de esteira de taquara.

Recobriu as paredes com bandeiras de todos os países americanos, dadiva do presi-

viava-lhe, constantemente, cartas, avisos, ordens de pagamento, informações sobre os melhoramentos que planejava; e, como lhe custava a obter resposta!

Essas cartas eram espelhos de simplicidade. Convivera com os maiores da terra e conseguira exceder-lhes. Vira o seu hangar de Saint Cloud tornar-se o centro de convergência das grandes individualidades. Nesse mesmo hangar foram fotografados acerrimos inimigos — Rochefort e a ex-Imperatriz de França, representantes de duas idéas inconciliáveis... E, no entanto, sabia dirigir-se a seus mais humildes servidores com a atenção e a ternura que todos lhe mereciam. E nunca deixou de socorrer os necessitados, generosa mas furtivamente, com receio de ser surpreendido em transe de piedade.

Escrevia cartas pequenas e singelas, a tinta ou a lapis, em papel milimetrado, talvez para não passar da justa medida. Intercalava desenhos, com a intuição dos bons mestres, que sabem que a melhor descrição não vale uma figura, uma fotografia, um "croquis". Traçava plantas, localizando a casa, o caminho que deviam seguir os encanamentos. Frequentemente esquecia a data, mas nunca dei-



xava a assinatura característica em que interpunha o sinal de igualdade: Santos Dumont... E quando a resposta não vinha, insistia humildemente: "João, responda a Santos Dumont estas perguntas."

\*

\* \*

Conta Celso Vieira, seu substituto na Academia Brasileira de Letras, que, todas as manhãs, "êle enchia, para as aves, uma concha de sementes, erguida ao topo do mastro em que hasteava a nossa bandeira..."

Era um aspecto do amor... do mesmo amor que fôra a unica razão de ser de toda a sua vida. Jamais separára, do bem que queria á patria, a preferênciã que sentia pelas asas. O céu do Brasil lhe mostrára os primeiros vôos e o convidára a tentar a escalada!...

Outros haviam encontrado, nesse mesmo céu azul, um convite para o amor verdadeiramente humano...

Olhava os pássaros, as borboletas, as libélulas. Contemplava as abelhas gungunando na altura, em pleno vôo nupcial... As próprias arvores, prisioneiras do chão, inventavam engenhos aéreos para espalhar a vida: as

favas estalavam como atiradeiras, numa descarga de sementes, que voavam; os arminhos do campo davam a cada grãozinho um paraquedas; outras punham asas legítimas nos filhos; e as flôres, amorosas entrevadas, enchiam-se de mel e de perfume para atraír alados alcovitas... Toda a Natureza era um canto ininterrupto de exuberância e de fecundidade!

Só êle, dentre os sêres alados, encontrára nas suas asas de seda, satisfação completa para todos os anseios do corpo e do espirito!

Contudo, como sería bom ter uma alma irmã da sua, para aquelas horas de solidude e de recolhimento...

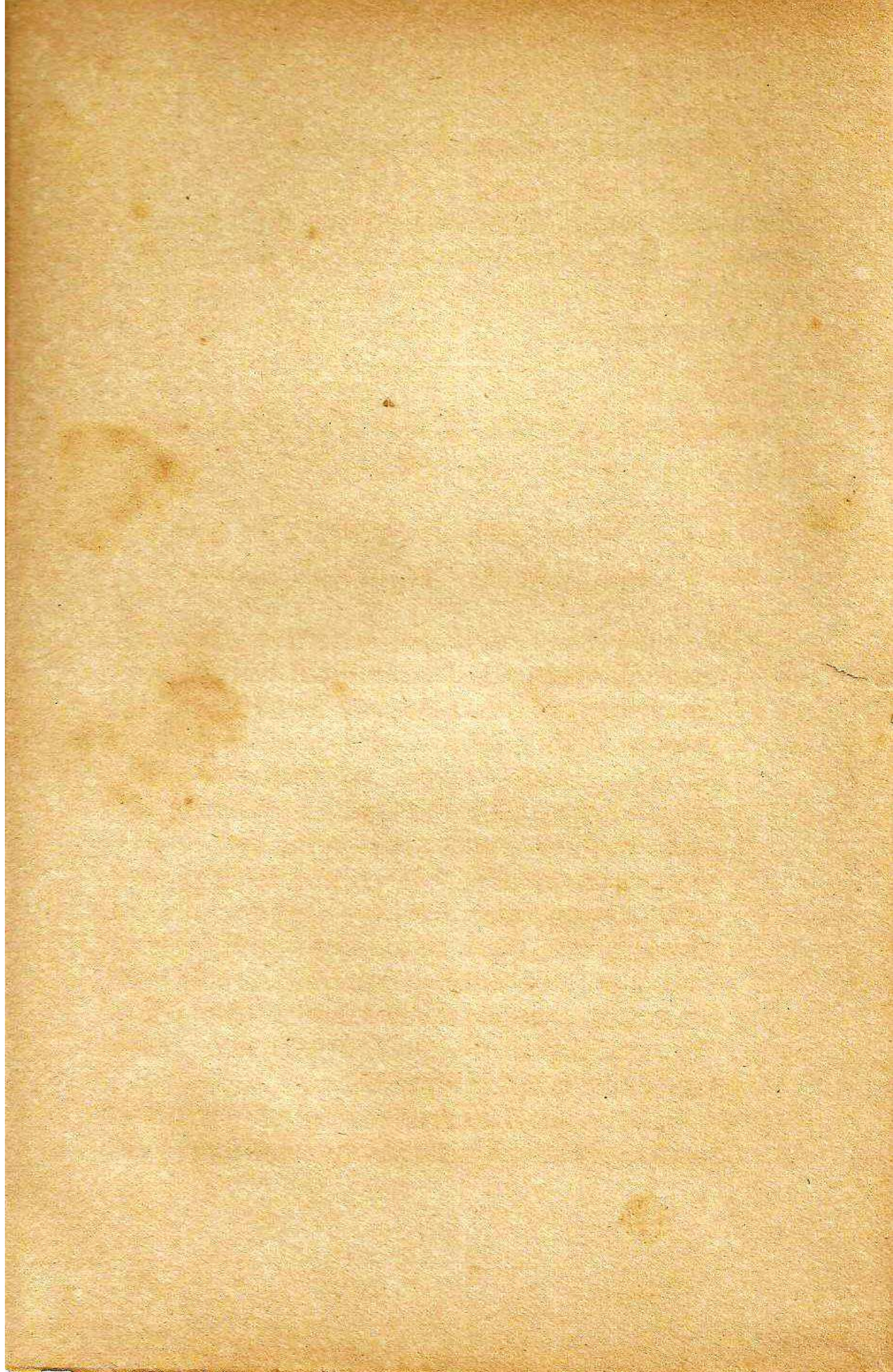
Alí estavam os casaes empregados na fazenda... Pensamento sempre tomado pelos filhos, não se martirizavam com problemas próprios, pessoais e, porventura, egoisticos...

Devia haver muito de egoísmo e de vaidade, refletiu, na tortura por que vinha passando... Ora! que era êle, afinal?... Uma unidade, igual a muitos milhões de outras unidades, que viviam a vida, dia a dia, sem o receio pretençioso de estar influindo na soma total...

Êle também não influira... Fôra um instrumento... Cada homem nascia com uma ta-

réfa a cumprir... Realizára a sua, da mesma forma que um funcionário, fiel ao ponto da repartição.

Unicamente.



## GRANDEZA PACÍFICA DA AVIAÇÃO

“Nova York, 15 de Abril de 1918.

Meu caro Sr. Santos Dumont:

O Aéro Club da America envia-vos uma mensagem de congratulações pela inauguração do primeiro Serviço Postal Aéreo, neste país. Confiamos em que a Linha Postal Aérea, inaugurada entre Nova York, Philadelphia e Washington que vos leva esta mensagem, será o primeiro passo para uma rêde de linhas postais aéreas, que cobrirá o mundo e será fator predominante na obra de construção que se seguirá á guerra, quando os exércitos aliados houverem alcançado a Vitória Gloriosa e definitiva pela causa da Liberdade Universal.

Ao rapido desenvolvimento da navegação aérea no continente, seguir-se-ão,

em breve, extensos vôos sôbre os mares e teremos grandes aeroplanos cruzando o Atlantico, os quais facilitarão não só o estabelecimento da linha postal aérea transatlantica como a entrega de aeroplanos dos Estados Unidos aos nossos aliados.

O Aéro Club da America, que tem propugnado pelo desenvolvimento da Aeronautica, desde os vossos primeiros ensaios, ativado e auxiliado por todos os meios a criação do serviço postal aéreo desde 1911, sente-se altamente compensado com o estabelecimento dêsse novo serviço através dos ares.

*Alan R. Hawlei,*  
Presidente.”

\*

\*      \*

Ora graças a Deus!... Afinal já se pensava sériamente em reconduzir as maquinas aéreas ao seu verdadeiro destino grandioso e pacifico!...

Santos Dumont resurgia! E saiu para a vida a propagar de novo a sua fé, como um cavaleiro andante. Renovou o seu velho clamor

de 1911, resumido pelo Aéro Club na súplica popular: “Dêem asas ao Brasil”... Publicou seu segundo livro, dedicado aos patricios sinceros que sonham vêr o céu do Brasil povoado com os “pássaros do progresso”.

Nas primeiras paginas dêsse livro, intitulado — “O que eu vi, o que nós veremos”, confessando a golpeante decepção que lhe trouxe a guerra, julgou necessário explicar-se, isentando-se da culpa de que só êle se recriminava. E foi um sincêro patrono de sua causa e da de todos os companheiros mortos:

“Nós, os fundadores da locomoção aérea, no fim do século passado, tínhamos sonhado um futuroso caminho de glória pacífica para esta filha dos nossos desvêlos...

Lembro-me perfeitamente que, naquele fim de século e nos primeiros anos do atual, no Aéro Club de França, que foi, pode-se dizer, “o ninho da Aéronautica” e que era o ponto de reunião de todos os inventores que se ocupavam desta ciência, pouco se falou em guerra; previamos que os aéronautas poderiam, talvez, no futuro, servir de esclarecedores para os Estados Maiores dos exércitos, nunca, po-

rém, nos veio á idéa que êles pudessem desempenhar funções destruidoras nos combates. Bastante conheci todos êsses sonhadores, centenas dos quais deram a vida pela nossa idéa, para poder afirmar que jámais nos passou pela mente, pudessem, no futuro, os nossos sucessores ser “mandados” a atacar cidades indefesas, cheias de crianças, mulheres e velhos, e, o que é mais, atacar hospitais onde a abnegação e o humanitarismo dos rivais reúne, sob o mesmo tétó e o mesmo carinho, os feridos e moribundos dos dois campos!”

Este tom de pungente protéstó, contra o desvirtuamento do que êle chamava “filha dos nossos desvelos”, conservou-o daí por diante, em todas as emergências possiveis. Nas conversas, num discurso ou num documento de aéronautica, mesmo nas horas de purissima alegria, repontava aquele espinho inestirpavel em seu espirito:

— “Pois então, dizia aos intimos, a iniciativa de libertar um tanto a humanidade, concedendo-lhe o direito do infinito e novos meios de transpórte, veio derivar em arma de guerra, de exterminio, de maldade?”



\*

\* \*

Após a mensagem do Aéro Club Americano iniciou-se a epopéa verdadeiramente digna da aviação moderna. Inauguravam-se estradas de penetração aérea por toda parte, comunicando em poucas horas, estados, povos, nações e raças. Iniciava-se outro serviço aéreo entre Nova York e S. Francisco, feito sem escalas, em menos de trinta e duas horas. E os aviões americanos, em 1920, já transportavam cento e tres milhões de cartas!...

Começou a emulação internacional de récords, na mais bela forma de heroísmo humano.

Em 1922, o almirante Gago Coutinho e o comandante Cabral refizeram pelo céu o caminho percorrido ha mais de quatrocentos anos por outro almirante — o primeiro Cabral das conquistas portugêsas... Chegaram e presentearam Dumont com uma enorme salva de prata!... Era uma patena sagrada para a cerimonia da ressurreição...

Estava travado o duélo das distâncias, a única batalha sonhada por Dumont...

O Tenente Alcock, no célebre "Vimy", saltava de Terra Nova á Islandia, sem esca-

las; os irmãos Arrachart iam diretamente de Paris a Bassora, numa extensão de 4.300 quilômetros; Challe e Weiser, num pulo de 5.100 quilômetros, cobriam o trajeto de Paris a Bender-Abbas; e, para culminar, o incrível Lindbergh transpunha o Atlantico Norte no seu monoplaneo "Espirit of S. Louis", de Nova York a Le Bourget, quasi 6.000 quilômetros de vôo ininterrupto, sózinho, com o seu gato...

E nêsse mesmo ano, Chamberlin e Byrd iniciavam o correio transatlantico, a aviação comercial, através do oceano...

\*

\* \*

Essas conquistas faziam crêr numa "evolução milenar" concentrada em breves anos, mas tiveram a precedê-las e a segui-las uma constelação de martires.

Antes da exaltação da vitória que lhe reabilitaria o ideal, Santos Dumont padecia a angustia da espera... Aguardou insone, inutilmente, a notícia da chegada do romantico Saint Roman e do impetuoso Redfern... E o fulminante drâma dêsses heróis repercutia-lhe na alma por muito tempo, mesmo além das vitórias dos Goliaths, dos Leviathans, da Le-

gião alada italiana, da incomparavel bandeira de De Pinedo sôbre a selva amazonica.

\*

\*      \*

Quando Costes e Le Brix deram volta ao mundo, Santos Dumont, que se achava em Paris, correu a levar-lhes o seu abraço, cheio de uma gratidão humilde e insopitada. E nas palavras de alta eloquência que lhes dirigiu em nome do Aéro Club, não pôde calar seu refrão de dôr:

“Costes e Le Brix:

Do mais fundo do meu coração eu vos saúdo.

No começo dêste sêculo, nós, os fundadores da Aéronautica, havíamos sonhado para ela um futuro pacifico e grandioso. A guerra — que fazer? — apoderou-se de nossos trabalhos para fins de ódio fratricida.

Obrigado, por terdes, com a vossa viagem triunfal, demonstrado aos povos da terra a grandeza pacífica da aviação. Partindo da França, de um salto havieis atingido o Equador; no segundo arranco

estaveis no Novo Mundo. E' formidável!... Homero nada pediria de maior para os seus deuses.

A vós, a honra de terdes, os primeiros, num só vôo, atravessado o Atlântico de Éste a Oeste. Como é bela também a vossa epopéa americana, traçada com o sulco de vosso aéropiano, através dos territórios de todas as Repúblicas de nossa jovem America. No Brasil, nas planícies do Prata, entre os povos dos Andes, por toda a parte, festejaram-vos como os heróis, como os mensageiros do Progresso. Continuando vosso "raid", por etapas imensas e fulminantes, atravessastes a Asia! Porque não direi também de vós: "Prodigiózos, êles maravilharam a terra dos prodigios"?

Na Europa, não descestes sinão na Grecia. Uma prece na Acrópole — homenagem ao Povo Único.

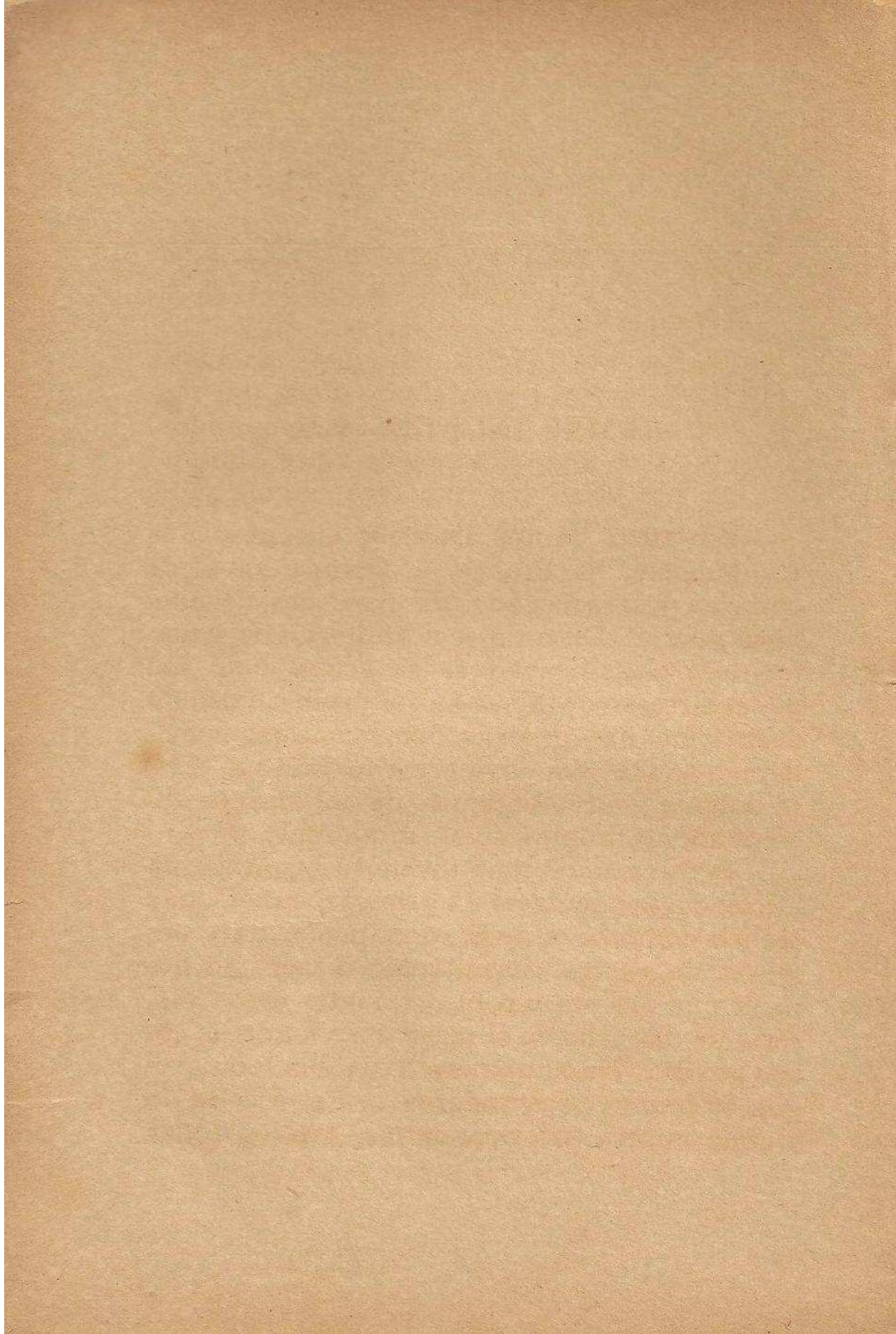
Hoje Paris vos aclama, emocionado, porque na aviação jamais se fez nada de tão grandioso, nada de tão belo; e amanhã, os representantes das vinte e duas Nações, unidas pela grandeza de vossa obra, vos prestarão homenagens.

Neste momento, nós, o Aéro Club,

estamos orgulhósos, porque o Aéro Club de França foi o ninho, foi o fundador da Aéronautica.

Eu vos felicito por vossa fabulosa epopéa aérea, e vos felicito ainda por terdes mostrado aos povos deslumbrados, aos povos maravilhados de vinte capitais, que nas veias dos francêses circula sempre o sangue dos gigantes.

Bravo!"



## ARMAS INOFENSIVAS

Em 1926, Santos Dumont encontrava-se em Megéve, na França, e acompanhava, de coração desassocegado, as previsões de uma nova guerra. Discutia-se a limitação de armamentos; classificavam-se as armas pelo seu poder agressivo; falava-se em proibir o uso do submarino nas guerras porvindouras; considerava-se até uma nova arma forjada na "Cittá dolente", arma bigumea, de um alcance absolutamente imprevisível: o micróbio.

Tratava-se de uma invenção inspirada na eficiência incalculável da gripe espanhola, que fechou com chave de ouro os cinquenta e um meses de guerra. O micróbio disséra ao homem que êle era um principiante, nessa história de dar cabo de si mesmo... E correu em seu auxilio. Da noite para o dia, liquidou gregos, troianos e espectadores... Fez a volta do mundo na asa das procelarias, assolou todas

as terras, passeou o seu fastío em campos imensos de cadaveres, fartou-se e fez o seu retiro...

O homem quedou deslumbrado!... E entrou de cultivar aquela preciosa amizade. Quem sabe?... De uma hora para outra poderia precisar de tão poderoso aliado... E a cultura bacteriana entrou na alta cogitação do Estado Maior.

\*

\*      \*

Dumont pensava na sua "criatura"... E os aviões?... E os dirigíveis?... Seriam também, outra vez, empregados como armas de morte? Não podia aceitar de novo aquela idéa terebrante... E não se demorou a enviar, ao nosso embaixador na Liga das Nações, êste officio:

"Ao Exmo. Sr. Embaixador do Brasil na Sociedade das Nações.  
Genebra.

Senhor Embaixador:

Dentro em breve realizar-se-á uma Conferência internacional, tendo por fim



a limitação dos armamentos em todos os países civilizados.

Li em diversos jornais que se pretende limitar a ação dos submarinos, proibindo-lhes tomar parte ativa em guerras futuras, mas, que eu saiba, não se pensou na Aeronautica.

Conhece-se, no entanto, do que são capazes as maquinas aéreas; suas proezas, no decurso da última guerra, nos permitem entrever, com horror, o gráu de destruição a que elas poderão, de futuro, atingir, como dispersadoras da morte, não só entre as forças combatentes, mas também, e infelizmente, entre as pessoas inofensivas da zona da retaguarda.

Aquêles que, como eu, fôram os humildes pioneiros da conquista do ar, pensavam mais em crear novos meios de expansão pacifica dos povos, do que em lhes fornecer novas armas de combate.

Si, da citada Conferência, pudesse resultar a abolição da guerra submarina, quantas lindas unidades, já existentes, poderiam então se consagrar ao estudo de profundidades maritimas, ainda não imaginadas, e quanto progrediria a ciência oceanografica!

Torna-se necessário que o futuro papel da aeronautica, em todos os seus ramos, seja igualmente bemfazejo, e é esta idéa, Sr. Embaixador, que, por vosso intermedio, tenho o prazer de apresentar á Conferência.

Estou disposto a oferecer, em concurso, entre pessoas de qualquer profissão, um premio de dez mil francos para o melhor trabalho sôbre a interdição das maquinas aéreas, como arma de combate e de bombardeio. Poderia ser constituido um jurí sob o patrocínio da Conferência, ou sob o vosso, Sr. Embaixador, e eu me prestaria de bom grado a focalizar préviamente todos os detalhes a êste concurso, que eu não vacilaria em classificar de humanitário.

Com os meus agradecimentos antecipados, eu vos peço, Sr. Embaixador, aceitar as minhas homenagens e crer na minha distinta consideração.

Megève, França, 14 de Janeiro de 1926.

a) *Santos Dumont.*”

Não alvitram solução alguma, nem tomaram conhecimento do seu apêlo. Instalou-

se a Conferência e, com ela, a discussão bísantina, interminável, sobre que se deve entender por arma ofensiva e por arma defensiva... Naturalmente hão de acabar um dia com essas miudezas. E a conclusão prática será esta: todas as armas são inofensivas...

Ele, porém, tinha esperança. Acreditava numa solução, num remédio heróico, segundo a formula cristianíssima do presidente Wilson. Cuidava que, se os estadistas não promovessem o desarmamento geral, os povos por suas mãos o promoveriam. Confiava ainda na sua aspiração suprema:

“Assim como com a Policia atual a sociedade suprimiu os cidadãos armados, suprima as matanças da guerra o desejado exército das nações”.

Justiça feita, o resto dos homens faria câro com êle... Mas a maioria dos apóstolos considera que não é possível impôr fraternidade, sem trabuco aperrado ao peito do irmão...

\*

\*

\*

Só êle não reconhecía, sob pretexto algum, a individuos ou nações, o direito de matar. Desde sua radiosa adolescencia, tudo sa-

bia perdoar, a exceção de uma coisa: a destruição do que quer que fôsse.

Cabe lembrar, agora, dois episódios singelos, porém marcantes, dessa feição de seu espírito:

O filho de Mr. d'Aillat, dono do albergue em que se hospedava na véspera de suas experiências em Saint Cloud, tinha grande criação de coelhos, que figuravam obrigatoriamente nos cardápios do restaurante.

Dumont insurgiu-se, com violência, contra o rapaz:

— Mas isso é um absurdo! E' uma ação inqualificavel, criminosa! Criar os pobres animaisinhos para, no fim, sacrificá-los! Criar para matar!...

Outra ocasião, no hall de um grande hotel, em que se instalára, ocorreu um dêesses pânicos femininos, pelo aparecimento de uma barata.

— Mate essa barata, menina! gritava, apavorada, uma senhora.

Dumont, que se achava presente, ficou chocado com a cêna. Afastou-se, contrariado, para queixar-se a um amigo:

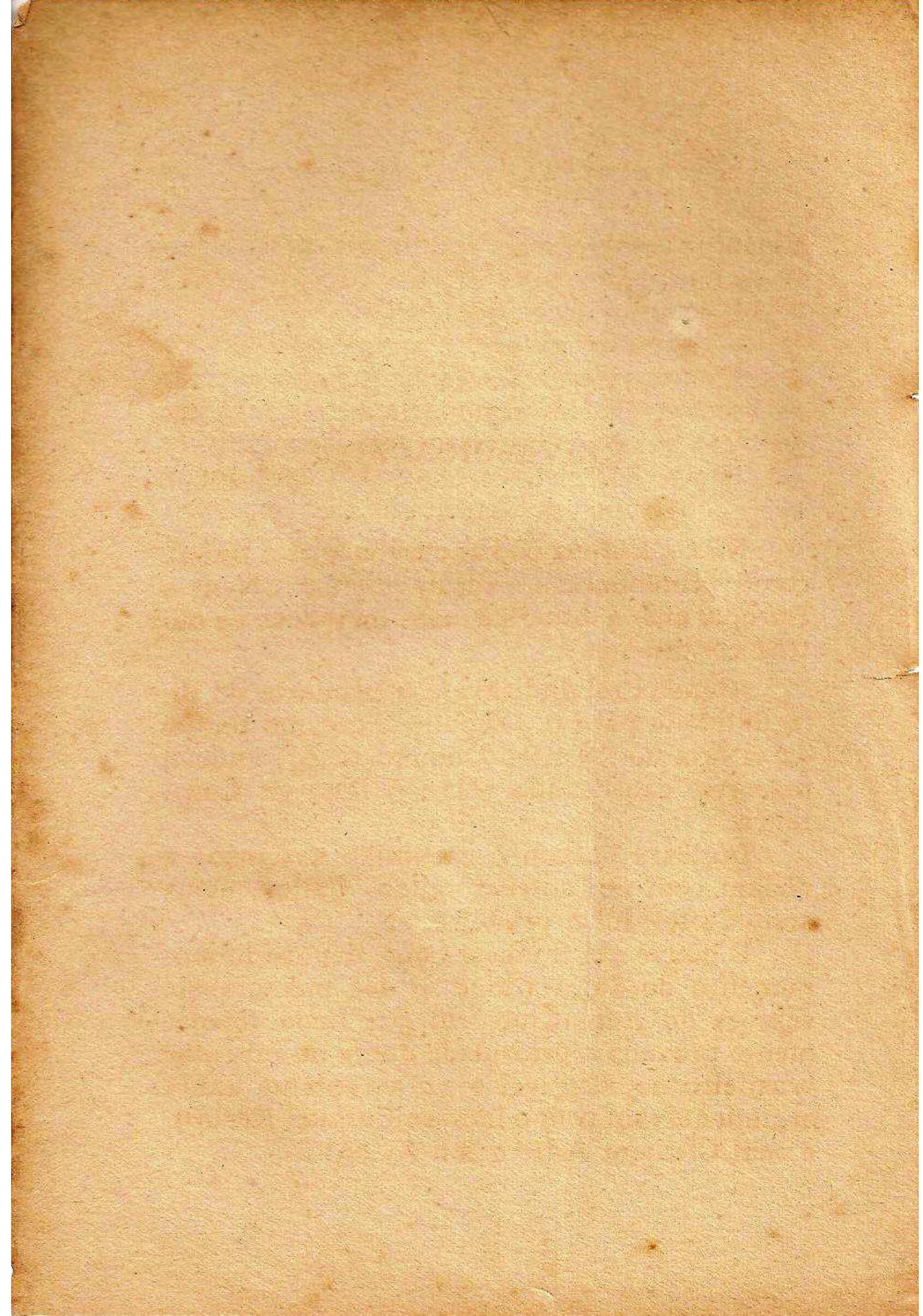
— Você viu aquela senhora mandar a criança matar a barata?! Mandar matar!! Ela devia mandar perseguir a barata e deixar que

a menina resolvesse, por si mesma, sobre a sorte do inseto.

E repetiu, desconsolado:

— Mandar matar!...

E note-se que êle tambem tinha aversão ás baratas. E' fáto popularmente conhecido que, em sinal de protesto pela denominação de "baratinha" dada a certo tipo de automoveis, construiu em Petrópolis, por suas próprias mãos, uma "barata", em que escreveu, de modo bem legível: Gafanhoto!



## REIVINDICAÇÃO

Não, a Europa não se curvou ante o Brasil, como pretendia a canção popular. Nem a Europa, nem a America, nem tampouco os outros continentes.

Alemães reivindicavam a primazia da dirigibilidade para o "Zepelin", que, no tempo da vitória do "Santos Dumont n. 6", andava mazorro, cabeceando sôbre o lago de Constança.

Inglêses batiam o cachimbo nas mãos e diziam com um sorriso agudo: Cailey, meus srs., Cailey foi o primeiro...

E hôuve até francêses que, depois do monumento de Saint Cloud, e das memoraveis sessões do Aéro Club, em que ficou sobejamente provada a prioridade dupla do inventor brasileiro no dirigível e no aeroplano, ainda argumentavam com o famoso Coronel Renard, e com Clement Ader e seu Avion!

Mas não parou aí a sonegação da glória dumontiana.

Os Estados Unidos estavam a pique de inaugurar o monumento aos irmãos Wright, com uma inscrição mais ou menos desta especie: "Aqui neste lugar, pela primeira vez, elevou-se aos ares uma criatura humana, e voou pelos seus próprios recursos".

\*

\*      \*

O que se déra, realmente, com os irmãos Wright fôra o seguinte: antes de Dumont realizar os seus primeiros ensaios absolutamente satisfatórios, com o n. 14 bis, a pleno sol parisiense e aos olhos da imprensa internacional, os irmãos Wright realizaram mergulhos no ar, de um planador atirado de certa altura, mais ou menos em segredo, numa cidade da America.

Para contraste destas experiências, ainda muito em principio, ouçamos o "Temps" de 24 de Outubro de 1906, que não ignorava o que se tinha conseguido, em todos os países, até aquêle dia:

"A data de 23 de Outubro de 1906 marcará nos anais da aeronautica. E' a primeira vez



que se verifica um vôo dêsse genero, no mundo inteiro. Esta experiência deixa muito distanciadas todas as tentativas feitas com aeroplanos lançados de certa altura, caindo no solo em ângulo incalculavel. Santos Dumont pôde elevar-se no ar pelo simples esforço de sua poderosa hélice e pelos seus próprios meios. Se possuísse melhor a direção de seu aparelho, que, todavia, é muito estavel, teria podido prolongar o vôo. Mas há uma aprendizagem a fazer para dirigir um aeroplano, como há aprendizagem para andar de velocipede, e, segundo a expressão de um americano: "Santos Dumont não conhece ainda a sua profissão de pássaro".

E' essa a notícia do vôo com que Santos Dumont ganhou, sem concurrentes, a Taça Archdeacon, anunciada em todos os países com uma antecendencia notavel.

Os outros jornais secundaram as palavras do "Temps" que refletiam a opinião geral. Não consta que tenha havido algum desmentido ou algum documento contemporâneo, que ponha dúvida sôbre o ineditismo da façanha de Bagatelle. Enfim: o jornal francês proclamou solenemente:

"O aeronauta brasileiro é da raça dos que mostram caminho aos outros".

A observação do americano, citada no "Temps", poderia edificar os seus compatriotas. O inteligente turista, naturalmente cioso de sua pátria, nunca deixaria de lembrar os irmãos Wright, se coubesse algum paralelo.

A imprensa dos Estados Unidos noticiou o acontecimento, com o mesmo entusiasmo. Quanto ás "experiências precursoras" dos famosos irmãos americanos, nem um pio !

\*

\* \*

Dois anos mais tarde, os irmãos Wright apareceram com o seu aeroplano, mas confessaram honestamente aos jornais de Paris que "fôram as primeiras experiências de Santos Dumont que os encorajaram a recommençar novamente as suas".

Dumont, porém, não requeria patente internacional de invenção, nem explorava commercialmente suas aeronaves. Trabalhava a céu aberto, permitindo que lhe fotografassem as maquinas, nos minimos pormenores; afastava-se, modestamente, do contato com os jornais e com os seus admiradores, de que lhe adviria uma atmosfera de popularidade sempre renovada, contra a qual ninguem se atre-

veria a lutar; e, quando se referia aos progressos da aeronautica, sempre se colocava em segundo plano, rendendo homenagem sincera aos companheiros de sonho. Ouçamo-lo:

“... inventores, primeiros pássaros humanos, que, após heróica pertinacia, em estudos de laboratório, se arrojavam a experimentar maquinas frageis, primitivas, perigosas. Fôram centenas as vítimas dessa audacia nobre que lutaram com mil dificuldades, sempre recebidos como — malucos — e que não conseguiram vêr o triunfo dos seus sonhos, mas para cuja realização colaboraram com o seu sacrificio, com a sua vida. Não fosse a audacia digna de todas as nossas homenagens dos — Capitain Ferber, Lilienthal, Pilcher, Barão de Bradsky, Augusto Severo, Sachet, Charles, Morin, Delagrangé, irmãos Nieuport, Chavez e tantos outros — verdadeiros martires da ciência — e hoje não assistiríamos talvez a êsse progresso maravilhoso da Aeronautica, conseguido todo inteiro á custa dessas vidas de cujo sacrificio ficava sempre uma lição.

Penso, a maior parte dos meus leitores serão jovens, nascidos depois dessa época, que se vai tanto ensombreado na

memória; suplico-lhes, pois, não se esquecerem destes nomes. A êles cabe, em grande parte, o mérito do que hoje se faz nos ares...”

E logo adiante, como que rogando desculpas por ter sido mais feliz do que todos:

“Eu também tive a honra de trabalhar um pouco ao lado dêesses bravos, porém o Todo Poderoso não quis que o meu nome figurasse junto aos dêeles”.

\*

\* \*

Afigurava-se, pois, a muitos estrangeiros, perús tontos da aguardente nacionalista, de alma fechada no círculo estreito das fronteiras, afigurava-se-lhes fácil passar os cinco dedos naquela glória descuidada.

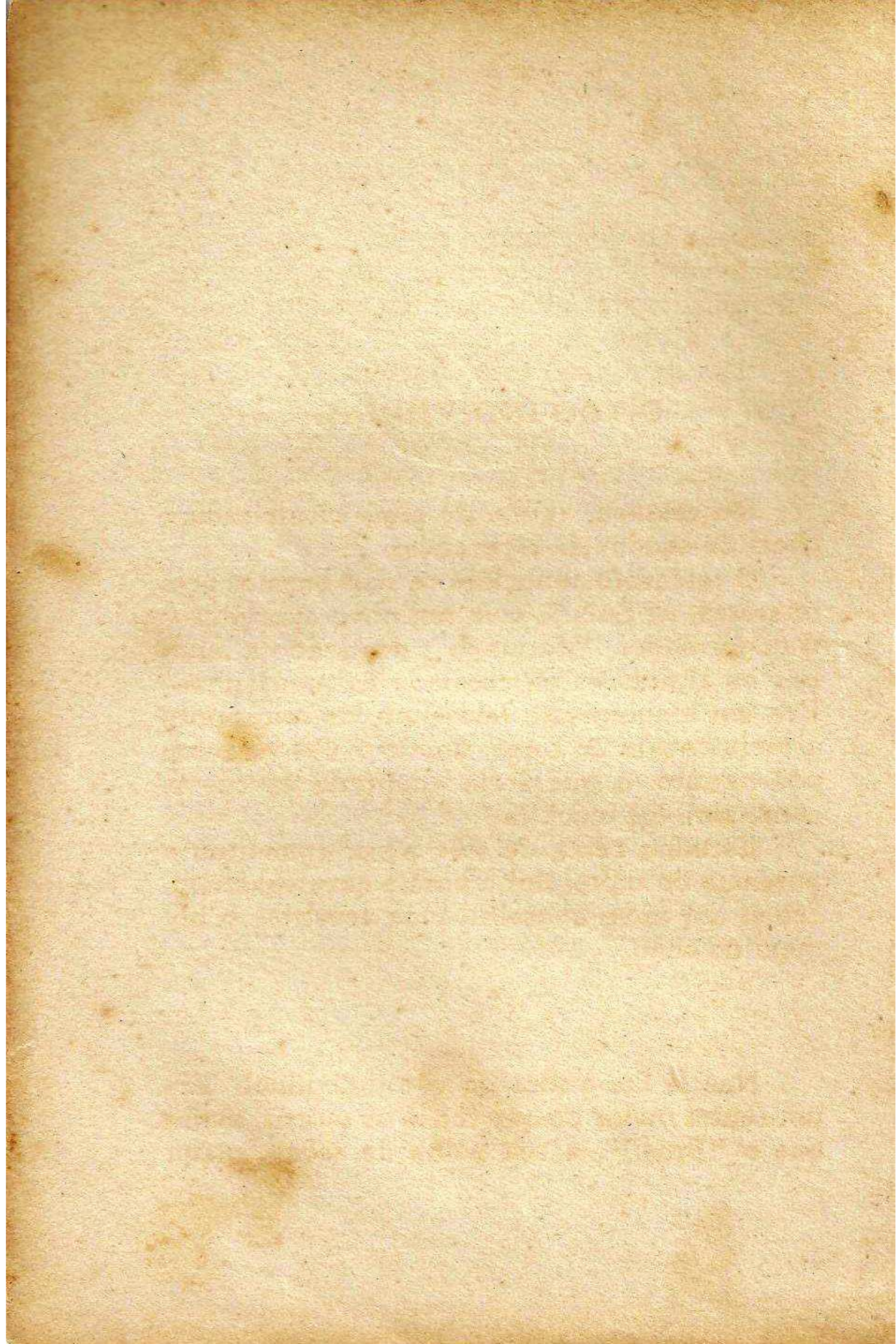
Mas o coração brasileiro não dormia: cá estavam quarenta milhões de bocas para atroar a verdade aos ouvidos do mundo. E, nos fins de Novembro de 1928, esse povo incumbiu-se de denunciar, em massa, aquêlê furto ao patrimonio histórico da humanidade. Não se tratava de reivindicar a glória pessoal de Dumont, que essa era inalienável, sucedêsse o que sucedêsse, desfilasse a procissão dos

séculos e ela continuaria de pé. Tratava-se de proclamar, numa solenidade cívica, que o Brasil tinha contribuído com uma pedra imensa para o edificio da civilização humana.

Era uma excelente oportunidade: o vigésimo segundo anniversario da proeza de 1906.

Os jornais, com antecedencia, saudavam jubilosamente o inventor que estava de volta da Europa. Criavam uma atmosfera de ternura profunda na alma popular, que se aprestava para receber o mais famoso, o mais negado e, porventura, o melhor dos brasileiros.

Já não restavam nem sombras daquele ciúme matérno com que a pátria olhára, ás vezes, desconfiada, o amor e a gratidão que Dumont votava á França. Êle atingira a uma glória tão alta que só os santos alcançam: duas nações disputaram a sua posse. A França via nêle o verdadeiro tipo francês, descendente de legítimos francêses. Chegou a oferecer-lhe honrosissimo cargo político... Dumont renunciou a tudo: queria continuar a ser brasileiro.



## O VÔO INDIVIDUAL

Regressava, agora, de alma cicatrizada e cheia de saudáveis esperanças.

O telégrafo anunciára os seus ensaios promissores, na Suíça, com um novo aparelho, o transformador "Marciano", destinado a auxiliar os alpinistas na escalada ás montanhas. Era um maquinismo levíssimo, de um quinto a meio cavalo de força, dando 6.000 rotações por minuto, e que seria adaptado ás costas como simples mochila.

Estudou cêrca de três anos, aumentou a potencia do motorzinho para 5 cavalos, e concebeu um novo aparelho para levantar o homem do chão.

\*

\*      \*

Nascia-lhe a idéa do vôo individual. Era um sonho maior do que todos os outros, maior que o "Brasil", a sua bôlha de sabão, maior

que o “Dumont n. 6”, o seu navio aéreo, maior que o “Demoiselle”, a sua libelula, maior que o canhão paradoxal, destinado a atirar, como catapulta, socorro e vida para os afogados, sob a fôrma de boia levíssima. Êste canhão, diga-se de passagem, demonstrava que êle era um homem como todos os outros, e tinha tambem o seu instinto combativo. Com uma pequena diferença: não se tratava de uma arma de morte, mas de um “canhão salva-vidas”. Era um incorrigível!

Voltava anunciando, nada mais nada menos, que esta coisa espantósa: o “ornithoptero”, as “asas de Icaro”, feitas de penas de pássaros!

Aprofundára-se no conhecimento das aves, refizera os famosos e fatais estudos de Lillenthal, secundára uma legião de pesquisadores modernos, descobrira que as asas possuem válvulas naturais, que se distendem, á hora do vôo, e se contráem, no momento do pouso, razão principal porque os pássaros se libram no ar. E servindo-se de penas de cisne, as mais leves da especie, começou a construir suas asas artificiais. A's penas corresponderiam fios destinados a governa-las, tudo preso ao sistema central do motor. E assim a criatura humana se sustentaria no plano das aves...



— “E’ para isso que sou tão leve” dizia, com certo orgulho, a sua irmã! O peso também é função da alma: cada um pesa quanto precisa. Não quero engordar nem um pouco. Dou graças á sorte que me dotou de tão leve fisico, afim de que possa caber em qualquer balão, subir até onde é permitida a invasão dos corpos menos pesados...”

Mas as penas não bastavam. Era mister dar uma força nova ao homem-pássaro, que não tem a conformação nem a musculatura apropriada das aves. Pensou, então, nos recursos ainda pouco explorados das maquinas eletroterápicas, estudou-as muito de perto e concluiu pela possibilidade fascinante de modifica-las e adapta-las ao seu “Icaro”.

— “Com o meu novo aparelho, informava a um reporter, o homem poderá conquistar o espaço individualmente e, como uma grande aguia, vencer os pinaros mais altos.”

Estas palavras confirmam um diagnostico: êle continuava a ser o mais audaz dos visionarios da terra.

Os seus balões, os seus aeroplanos falharam na finalidade suprêma que lhes tinha outorgado. Pois bem: crearia o vôo individual.

O homem era sempre um mesquinho torrão, apegado á terra com que Deus o plasmá-

ra. Êle tambem era homem, mas no seu coração, como numa lampada de barro, Deus acendera uma luz poderosa, que nem o sopro da morte apagaria. .

Morria de saudade do céu. Haveria de volver a êle, com a humanidade a seu lado, numa revoada vigorosa e inverosimil de bilhões de pombos-correios.

Antagonista cristão do Deus Têrmo, extinguiria de uma vez todas as fronteiras: entre as nações, entre os homens, entre a matéria e a energia, entre as fôrças da terra e do espírito. . .

Esquecia-se, como sempre, que o homem nunca sentiu grande necessidade de voar. E se um dia, realizando aquela utopia azul, lhe puzesse um par de asas nos hombros, veria o novo ser alado cabriolando no chão para desfazer-se delas, como os cupins. . .

## A MENSAGEM DE BOAS-VINDAS

A cidade acordou com a fisionomia radiante dos seus maiores dias.

Dentro de poucas horas, Santos Dumont desceria do “Cap Arcona” nos braços do seu povo, para a festa comovida e grandiosa da reivindicação... O vento, solidário, trabalhara durante a noite, agitando coqueiros como espanadores, deixando o céu muito azul, varrido de nuvens... As árvores estendiam-se pelas praias, oscilando, numa inquietação de balões cativos... E debaixo delas, a cabeça redonda das lampadas concebia boas-vindas de luz, para a recepção da noite. Em todas as praças, as figueiras davam-se as mãos, dansando uma ciranda silenciosa... O salão polido da Guanabára faiscava. E á porta dêle, postára-se um escuta gigante, pronto para dar o grito: “Navio á vista!”

Nas altas janelas havia acenos auri-verdes... Nas altas palmeiras, uma agitação de palmas bíblicas, um hosanna sagrado. E enquanto o coração da terra se abria de par em par, o hidro-avião "Santos Dumont", batizado nas vésperas, ganhava o céu, lotado de fulgurante juventude brasileira, que presidia á recepção. Eram quatro professores da Politécnica, um deputado federal e um engenheiro. Acompanhava-os um reporter, com sua senhora.

Voavam jubilosamente ao encontro do "Cap Arcona" para evoluir e atirar sôbre êle, com a mensagem de boas-vindas, um punhado de flôres...

\*

\*      \*

De repente, a multidão que se achava em terra e os passageiros do "Cap Arcona", inclusive Dumont, viram êste espetáculo tremendo: o hidro-avião inclinára as grandes asas, vacilára como um pássaro cêgo e mergulhára no mar. A' flôr dagua, estendeu-se uma espumarada branca, mas logo tudo se apagou e as ondas volveram á ronda tranquila...

\*

\* \*

A saudação não caiu do céu para as mãos do inventor nem tampouco as flôres choveram sôbre sua cabeça...

A capa da mensagem apareceu boiando.  
Dizia:

“A Escola Politécnica saúda alegremente Santos Dumont com um punhado de flôres lançadas no espaço, que êle conquistou”...

E quando içaram o cadaver mutilado de Amaurí de Medeiros, encontraram-lhe no bolso a mensagem, toda manchada, como se alguém houvesse chorado sôbre ela:

“Bordo do hidro-avião “Santos Dumont”, 3 de Dezembro de 1928.

A Santos Dumont.

Do alto do hidro-avião que tem o seu glorioso nome, precedendo a recepção que lhe preparou o povo da Capital do Brasil, vimos apresentar ao grande brasileiro que, realizando a conquista dos ares, elevou o

nome da pátria no estrangeiro, os nossos votos de boas vindas”.

Trazia seis assinaturas luminosas:

Tobias Moscoso  
Amaurí de Medeiros  
F. Labouriau  
Frederico Oliveira Coutinho  
M. Amoroso Costa  
Paulo de Castro Maia.

Seis mortos!... Toda a tripulação perdida!...

Algumas flôres ainda flutuaram... “épa-  
ves” de um grande sonho...

\*

\*      \*

Quando Santos Dumont desembarcava, parentes, amigos, admiradores, reporteres não se contiveram, no desconcerto da hora, e, com as primeiras saudações, insistiram no motivo pelo qual a brilhante comissão promotora se atrazára indefinidamente...

Uma sombra passou-lhe no rosto e pôz-lhe uma nevoa nos olhos diafanos:

— Sempre tenho pedido que não võem á

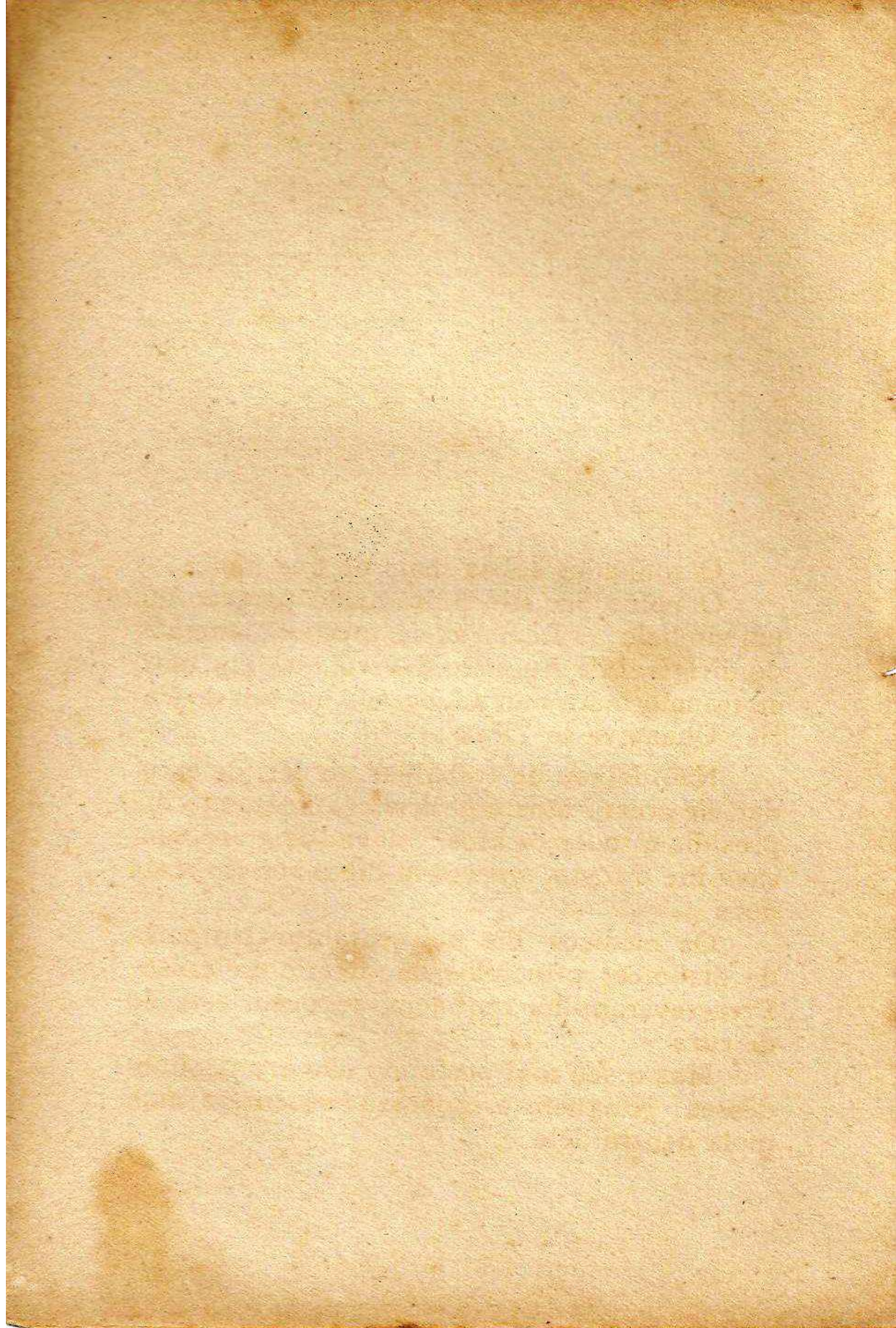
minha chegada... O alvoroço causa grandes imprudencias...

Baixou a cabeça e acrescentou, fixando os olhos no mar:

— Quantas vidas sacrificadas por minha humilde pessoa!...

\*  
\*      \*

Por mais de quinze dias, passou por um tormento sombrio e muitas vezes renovado. A' medida que os cadaveres iam aparecendo, deixava o hotel em que se hospedára, em Copacabana, munia-se de uma corôa e, religiosamente, acompanhava o enterro até o cemitério...





## PAX !

O sonhador sofria mais do que nunca...

O nome daquele hidro-avião pareceu-lhe um símbolo... Lembrou-se, inesperadamente, do dirigível de Augusto Severo, que, em 1902, se transformára numa labareda, no céu de Paris. Chamava-se "Pax"...

Não deixou de trabalhar, de lêr, de estudar, de criar. Mas uma tristeza imanente lhe presidia a todos os atos, velava-lhe a voz, vincava-lhe o rosto, amargava-lhe o sorriso mais doce.

Os médicos lhe perscrutaram sintomas de diabétes, principios de artério-esclerose. Prescreveram-lhe regimem, repouso, estação de cura.

Mas o seu mal profundo não era nenhum dêsses. Ninguem o ignorava: rebentára uma mola dentro dêle...

O seu coração era um sanhaço agonizante, que batera o peito numa parede caiada.

A neurastenia — a inaceitação do fato, apossou-se d'êlo. Aquele homem cosmico era o triste galé de uma idéa! Bracejava entre as quatro paredes da angustia, êle, que déra ao seu semelhante a faculdade sobrenatural de mover-se numa terceira dimensão... A morte brincára com êle com a precisão dos martelos-pilões das oficinas metalurgicas, que podem ser regulados para "quebrar o polo de um ovo, sem afetar o resto da casca".

E só agora principiava a morrer realmente... E não demorou que o seu tormento único se generalizasse na fobia de todos os motores, que o perseguiram sob todas as formas, por toda parte, como um remorso trepidante...

Fôra preciso um Francisco de Assis para chamar a contas a "Sorella Máchina" enfurecida pelo desatino dos homens, converte-la, jungi-la á canga do trabalho honésto, como um boizinho manso... Fôra preciso um milagre...

Desenganou-se de tudo: só não deixou de amar a humanidade...

\*

\*

\*

Internado no Sanatório de Ortès, nos Baixos Pyreneus, tentou em vão repousar... A catastrophe, ocorrida na França, do grande dirigível inglês R-101, pôz-lhe, de novo, o coração em carne viva... Quizeram ocultar-lhe a notícia. Mas êle era uma antena sensibilissima... Pediu jornais com um sorriso de simulada indiferença. Inteirou-se de tudo. Peorou.

Desinteressar-se dos homens seria o seu remedio salvador. A um jornalista francês, porém, confessou um dia:

— “O castigo mais terrível que Deus me poderia inflingir seria o de não mais amar os meus semelhantes.”

\*

\* \*

Seus semelhantes!... Generosa expressão!... Seus semelhantes davam, em todos os países, um espetáculo contristador.

Parede-meia com o Palacio da Paz, a Europa continuava a ser a casa do bode e da onça: autarquias desvairadas, rilhar de dentes, culminando na instituição de “balilas” que, segundo a profecia recente de Lloyd George, substituiria, nas escolas, o “Mens sana in corpore sano” do impagavel Juvenal, pela inscri-

ção do novo evangélho: “Pequeninos, matae-vos uns aos outros!...”

E como variante, a mística nazista, o “alcorão germanico”. O judeu continuava a ser “um cofre que se deve quebrar nas ocasiões de grandes aperturas...”

Todos os povos matriculavam-se na escola de defender-se do vizinho, como de permanente inimigo...

A America do Norte lançava para o infinito os seus braços de Briaréu, pregando a desmecanisação da industria, gritando aos quatro ventos o “Delenda Machina!” Toca a fazer tudo de novo, mas á unha, para dar trabalho a cincoenta milhões de desocupados!...

E, com uma pata na Europa e outra na Asia, a esfinge russa ameaçava devorar todos os Édipos, clamando justamente o contrario: “Maquina! Maquina! Maquina!...”

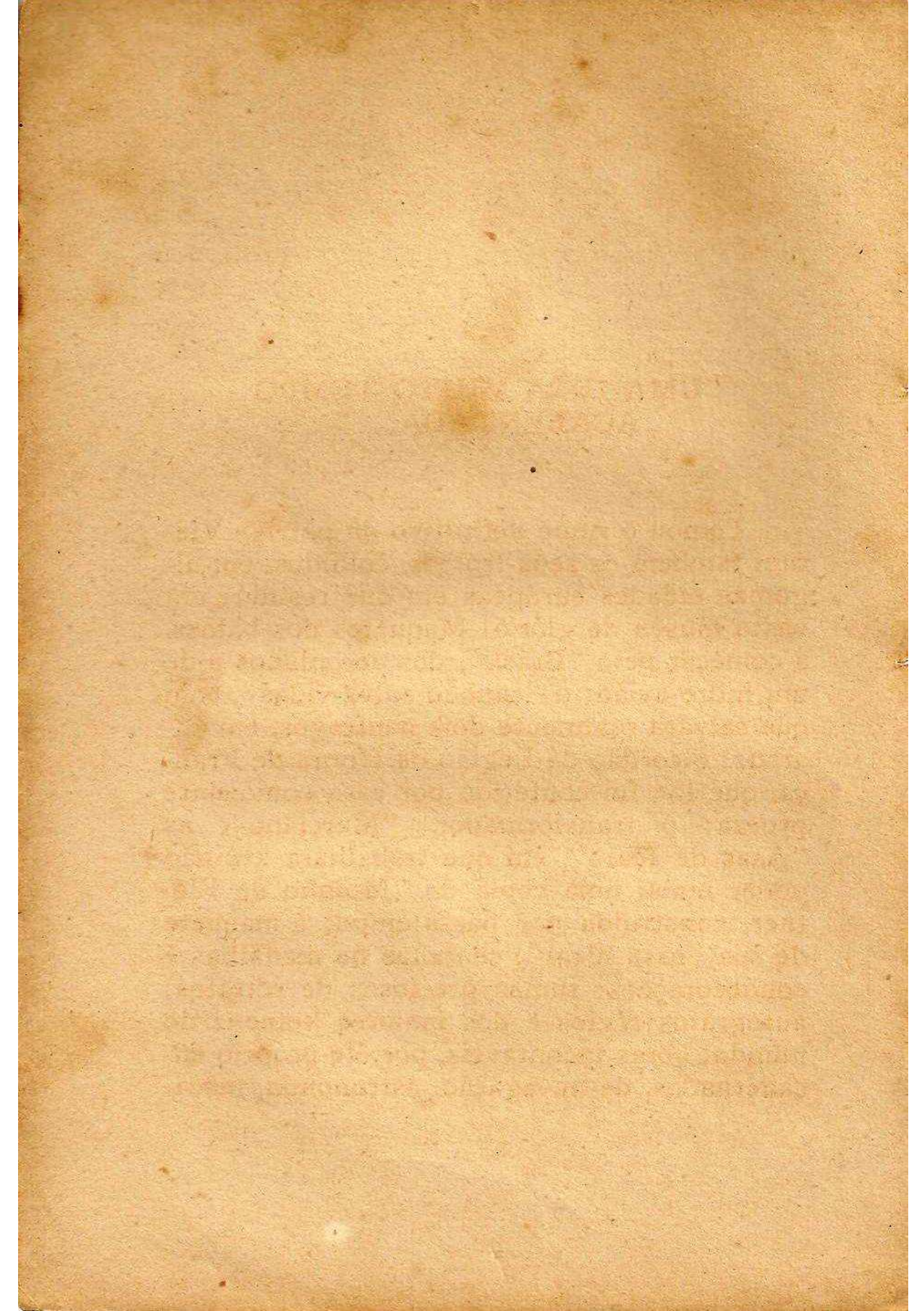
O Japão fagocitava a China, fazendo focas ao mundo ocidental, com suas metralhadoras silenciosas, suas manobras de milhares de aeroplanos, sua religião nacionalista. De ponto em branco para a guerra do Pacifico...

E a America latina, fiel a tradições caudilhescas, cozinhava revoluções nos dias uteis, fundava universidades aos domingos, sonhava paz e fraternidade pelo Ano-Bom...

Por todo o globo, o mesmo quadro: as “fôrças teluricas” desencadeadas, choques de raças, interesses e religiões, subversão total de valores, um imenso tumulto anunciando a agonia do espírito...

\*  
\*       \*

Buscou um derradeiro refugio, a amnésia! Afundou numa cerração... Pôz-se a esquecer...



“UMA IDÉA MUITO TEMPO  
ACALENTADA...”

Tomou o rumo definitivo da pátria. Vieram também os seus troféos, colhidos em algumas cidades européas em que residiu: um vasto museu de glória! Maquetes dos balões, a começar pelo “Brasil”, dos aeroplanos e de um hidro-avião; o “canhão salva-vidas”, com que salvára realmente dois naufragos, em Biarritz; o cordão da Legião de Honra de França, que lhe foi conferido por essa comovente proeza; o transformador “Marciano”; as “Asas de Icaro”, em que trabalhára até não poder mais; uma copia do “Moinho de Fletner, construída por passatempo; a maquete de sua “casa ideal”; centenas de medalhas e condecorações; rumas preciosas de retratos; autografos régios e dos maiores homens do mundo; obras incontáveis, por êle próprio encadernadas, de navegação, astronomia, meca-

ca, aviação, arquitetura, química, física, fotografia, agricultura e de seus poetas amados.

\*

\* \*

No intervalo das crises de amnesia, na Europa, ouvia boatos acabrunhantes sobre a situação política do Brasil.

A revolução vitoriosa de 30, concluída com farta distribuição de espadas de ouro, estava em vésperas de ser obumbrada por uma reedição brutalmente sangrenta.

O povo paulista, que, na paz do seu trabalho, cruzára os braços, a princípio, mas os abria de coração para acolher os triunfadores, andava terrivelmente inquieto, em crise de agudo sentimento de autonomia. E, em breve, os protestos de seus políticos desceram a escadaria do palácio para a praça pública. No dia de S. Paulo de 32, ganharam a alma coletiva e, a 23 de Maio, rolaram pelas ruas, com bramidos de oceano...

\*

\* \*

A noite de 9 de Julho iniciou-se por um rodar insólito de caminhões da Prefeitura, muito além das horas de trabalho. Era um sa-



bado. A turba desembocava dos cinêmas e estacava pela praça Ramos de Azevedo, ruas Libero, Direita e S. Bento e largo de S. Francisco, numa curiosidade febricitante. As portas da Academia estavam abertas e, através delas, havia um saír-e-entrar de gente continuo. Por todo o "triangulo", um aflito buzinar de automoveis.

Iniciára-se o alistamento de voluntarios. Nos quarteis, prontidão rigorosa. Estudantes distribuiam manifestos violentos pelas esquinas e cafés. A' meia-noite, a cidade fremia. O povo inteiro permaneceu em vigilia até romper a alvorada revolucionaria.

\*

\* \*

Mineiros residentes em S. Paulo, solidarios com o movimento constitucionalista, fôram pedir a Dumont que subscrevesse uma mensagem aos brasileiros. Máu grado as aparências, havia ainda esperança de que tudo se resolvesse pacificamente...

S. Paulo queria a Constituição. Os outros Estados tambem queriam... Todo o Brasil, portanto, estava com S. Paulo. A difficuldade, pois, residia, apenas, na fórmula de solução.

Dumont aquiesceu e, mercê de magnificas melhoras que experimentava no Hotel de Guarujá, em Santos, teve fôrças para escrever este nobre apelo, publicado nos jornais do dia 15:

“S. Paulo, 14 de Julho de 1932.

Meus patrícios:

Solicitado pelos meus conterraneos, moradores nêste Estado, para subscrever uma mensagem que reivindica a ordem constitucional do país, não me é dado, por moléstia, saír do refugio a que forçadamente me acolhi, mas posso ainda, por estas palavras escritas, afirmar-lhes não só o meu inteiro aplauso, como tambem o apelo de quem, tendo sempre visado a glória de sua pátria, dentro do progresso harmonico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral a todos os seus patrícios, como um crente sincero em que os problêmas de ordem política e economica que ora se debatem, sómente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa pátria á superior finalidade de seus altos destinos.

Viva o Brasil Unido!

a) *Santos Dumont.*”

Nenhuma voz mais autorizada que a sua para dirimir a contenda. Confinada, porém, ao Estado bloqueado, e perdida num tumulto de vozes, não influiu sôbre os acontecimentos e teve o mesmo destino de milhares de outras...

Brasil Unido! Belo prodigio! Era mister, a todo transe, revigorar essa união, manter o milagre! Para isso pensára sempre na vara magica dos caminhos azues, das estradas aéreas de penetração comercial e turistica, destinadas a aproximar os brasileiros mais separados, a levar-lhes, com os beneficios da civilização, uma nova mentalidade, que os identificasse nos interesses, nas aspirações, nas conquistas.

Mas o Brasil não possuia aviação comercial própria e tinha inumeros aviões de bombardeio! Começára, naturalmente, pelo fim. Estava no seu gosto.

\*

\*      \*

O erro de Santos Dumont consistía em querer manter, pelo tempo afóra, autoridade sôbre aquele filho pródigo, que se desenvolveu, se aperfeiçoára e deixára o conchego paterno para correr mundo sózinho... Dera-lhe, um dia, liberdade, na esperança de que se tornasse bemfazejo, a exemplo do que Henrique Dumont fizera com o jovem Alberto... Agora,

torturava-se por ter-lhe sido impossível acompanhá-lo, na sua rota indeterminável, e evitar tantos desvarios... Pai brasileiro...

O erro de Dumont consistia ainda na visão unilateral de seu tormento. Olvidava que, máu grado os descaminhos, as máquinas aéreas já tinham prestado incalculáveis benefícios, salvando milhares de vidas, socorrendo prontamente vítimas de naufragios, inundações, incendios, terremotos, e de epidemias, com a rápida difusão de soros e vacinas.

O erro de Dumont consistia, finalmente, na sua impaciência. Queria que os homens compreendessem, num relance, o único papel das máquinas aéreas nas relações humanas. E como quem entrega uma candeia a uma criança, confiando que ela se ilumine, depuséra nas mãos da humanidade o seu invento. Os incendios teriam de ser inevitáveis... Os homens dão muita cabeçada antes de acertar. Mas, passado o período de aprendizagem necessário, tudo volverá aos seus eixos...

E um dia — quem sabe? — aquele sonho de ouro será uma realidade confortante! Sua idéa permanecerá... Êle mesmo afirmou em “*Dans l’air*”, o seu primeiro livro, em que palpita uma alma clara de vencedor: “Uma idéa longo tempo acalentada não morre de repente”...

## DESINTEGRAÇÃO

Alheio á tormenta proxima, repousava na praia de Guarujá. Dava breves passeios em frente ao mar, metido em roupa de espessa casemira, colete de malha, colarinho frouxo, gravata discreta, fortes sapatos de andarilho. A bela cabeça, nua, como de costume.

Tinha um sorriso de ternura profunda para as crianças, que construíam o seu mundo na areia, colecionavam conchas e escutavam as histórias do oceano, que os buzios contam demoradamente. Encantava-se de vê-las, tomando, banho de mãos dadas, indo e vindo, ao ritmo da onda, num minueto de anjos.

Alongava o olhar para o vôo remado dos "trinta-réis", que baixavam, de repente, á flôr dagua e surtiam, velozes, com um peixe no bico.

Recostava-se na cadeira de lona e narnorava a distancia... E, dentro em pouco, fran-

queava o horizonte, atravessava a pés enxutos o Atlantico. Visitava Paris, ascendia ás montanhas da Suissa, vogava em lagos azues, viajava, passeava, perdia-se num recanto ignoto... Outras vezes, subia... Ia além das nuvens, transpunha a estratosfera, perambulava pelos intermundios, incorporava-se a uma nebulosa...

\*

\*

\*

Enquanto isso, para além da Serra de Cubatão, o povo lavrador abria trincheiras. Serviço, aliás, muito simples: tratava-se de sementeiras um pouco mais fundas...

Voluntários vinham chegando de todos os rincões do Estado, fardando-se, armando-se, marchando, embarcando para as fronteiras, com flôres, palmas e benções das mulheres. Estas andavam numa dobadoura: costuravam, cozinhavam, angariavam donativos, assistiam ás famílias dos soldados, aprendiam enfermagem, animavam a tudo e a todos, fieis ao seu papel histórico. Estudantes, intelectuais, toda a gente brasileira residente em S. Paulo impregnava-se do espírito de sacrificio, reinaugurado pelos dezoito de Copacabana, a cuja frente marcharam dois paulistas. E, para sub-

stituir a um que tombasse, surgiam 55, ao primeiro chamado, e, em breve, o nome do morto se transferia para um novo batalhão.

Todos queriam chegar ao Rio de Janeiro, antes que murchassem as flôres recebidas á hora do embarque: era preciso ter com que retribuir á cordial recepção dos cariocas... E houve um moço lavrador, que levava, sob o capote militar, um pézinho de café num blóco de terra, para planta-lo no Catete. Era uma imprudência, pois concorreria para a superprodução, o fantasma do mundo moderno! Enfim, a rapaziada dava "até logo" para morrer.

O Parque Industrial de S. Paulo começava a fazer milagres, para atender a tudo. E o crisol da renuncia realizava uma alquimia estranha: transmutava ouro em ferro. Alianças, aneis, brincos, braceletes, colares, broches, diadêmas fundiram-se para cantar a Vitória, como aquele sino de Rostand, forjado com o tributo de um povo inteiro!...

O gigante de botas das bandeiras regressára da florésta e andava pela cidade, de um extrêmo a outro, na sua furia ambulatoria, em largas passadas sôbre arranha-céus...

\*

\*      \*

Fôram baldados todos os recursos interpostos para evitar a luta. Travaram-se batalhas em vários sectores. As tropas do sul avançavam para “quebrar a castanha de Itararé” e resolver o “complexo” de 30. No Tunnel, havia uma peleja desesperada. Baianos, pernambucanos, cearenses, os caboclos de Euclides, remanescentes de bandeiras paulistas perdidas nas caatingas, vinham combater o “doutor” de S. Paulo, quasi sem compreender, doidos para que aquilo acabasse e pudessem voltar ao sertão, para comerem farinha d’agua no “cuité” de aço dos capacetes...



## PESADELO

Olhos parados, perdidos na celagem do crepúsculo, Dumont permanecia na janela. Onde estaria agora? Ah! sim, em Peronne, no norte da França. E tinha que se aprestar para a ascensão da festa. Todos estavam á sua espera...

O céu prometia borrasca. Haveria de subir assim mesmo... O povo começou, porém, a temer pela sua vida, porque um trovão rola-va longamente...

Dumont parou o olhar no infinito escuro. Perscrutou, depois, a natureza em volta: todos os seres se encolhiam, numa postura de terror... Só êle estava de alma clara e corajosa. Guindou-se á barquinha. Subiria!

— Mais non, Mr.!... Un autre jour!... Voilà la tempête qui s'approche!... Vous êtes trop jeune!... Vous n'avez pas assez d'expérience!...

Todavia, surdo aos conselhos da turba previdente, subiu. Subiu! E desbravou uma florésta negra, incendiada de raios e relampagos, com ululos de féras assustadas...

Depois, a noite cerrou em torno dêle... Pervagava, caminhava nas trévas, numa velocidade insuspeita, sem absoluta noção de movimento... Flutuava num limbo purificador, sem peso, de alma nua, aliviada miraculosamente do fardo de ossos e de musculos... E da alegria selvagem de sentir-se tempestade, passou á bemaventurança nirvanica de ser tréva...

Muito tempo depois, descobriu lá embaixo um céu invertido onde estrelinhas tremuluziam... Era provavelmente uma cidade. Olhou para cima e viu fulgir uma constelação: a tempestade passára. Muitas horas vogou ainda entre os dois firmamentos, até que a madrugada veio apagar os candelabros, um a um, escancarando ao sol as portas do Levante.

Aterrou imediatamente: estava na Belgica...

\*

\*

\*

Na Belgica?... Não. Estava no Brasil. Em Santos. Na praia de Guarujá. Tinha cer-

teza. Reconhecia tudo perfeitamente, apesar do crepúsculo que se adensava...

\*

\* \*

Nisto, um ron-ron felino de motores se apoderou da amplidão. Desesperado, fechou a janela.

Mas o rumor o perseguia, pelo telhado, através das paredes. Baixava, subia, afastava-se, voltava... Tapou os ouvidos. Esperou, Passára...

Seu desventurado coração compreendera tudo...

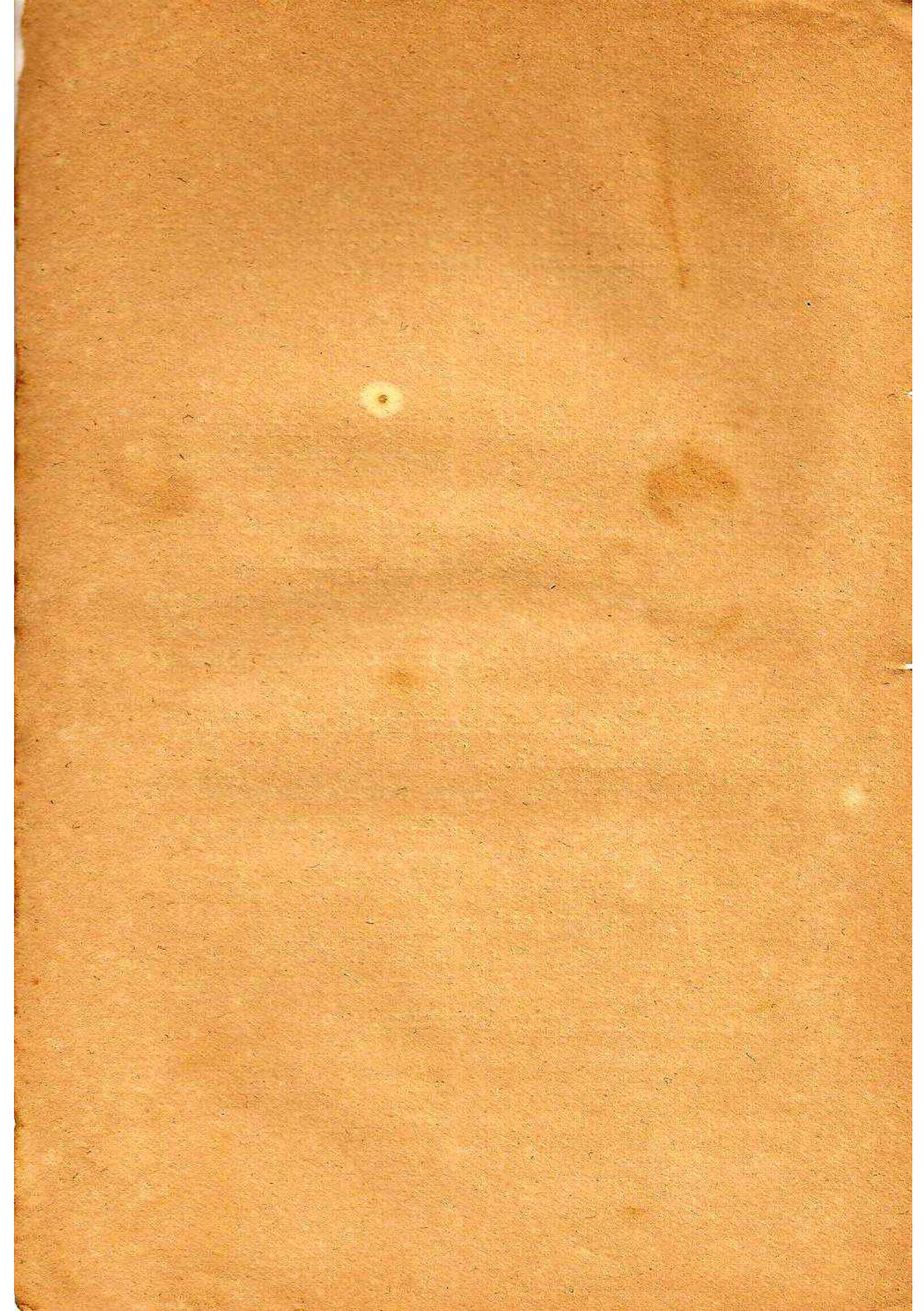
— “Será que não termina logo essa manança entre irmãos?...”

Mas o rumor volvia como um sinistro moscardo: ron...ron...ron...ron...ron...

Era a sua criatura...

Ah! si pudesse fugir, bradar aos céus!... gritar! gritar! gritar!...

Mas gritar para que, si êle sabia, por experiência, que o latido de um cão chega mais alto do que um grito humano?



## A CRIATURA E O CRIADOR

23 de Julho de 1932.

Naquele sábado radioso, terceiro da revolução constitucionalista, Dumont não passeou pela praia, não sorriu para as crianças, não seguiu o vô das gaivotas, não assistiu ao baile das ondas, não se recostou na cadeira de lona.

Cêrca do meio dia, foram encontra-lo morto, na penumbra do quarto. De nada valeram as promissoras melhoras que experimentára em Guarujá. Seu coração não pudera resistir mais. Seu espirito, contrário a toda forma de destruição, por uma ironia halucinante, acabou destruindo-lhe a vida, para libertar-se de um pesadelo. Desfecho previsto da eterna tragédia entre a criatura e o criador.

Dentro de um quarto de hotel, aquele grande pássaro humano immobilizou-se para sempre: não na postura triunfal do "Icaro" de George Colin — em ponta de pés, músculos retesos, asas abertas, peito para a frente, olhar poderoso, pronto para o vô, — mas encolhido exânime, chumbado por excesso de asas, como na estátua de Otavio Pero: "sus alas gigantescas le impiden de volar..."

Lá fóra, as ondas se atiravam de bruços na areia, soluçando... Um rádio cantava poderosamente:

“Prometemos salvar o nosso povo,  
pela dedicação mais varonil,  
porque nós somos como um sangue novo  
purificando o corpo do Brasil.”

Era o hino de Paulo Gonçalves, ressuscitado pela guerra, o hino que êle escrevera para o “Partido da Mocidade”! Também o poeta não quizera derramamento de sangue; falára, apenas de uma transfusão... Mas os homens não podem compreender uma coisa sem outra...

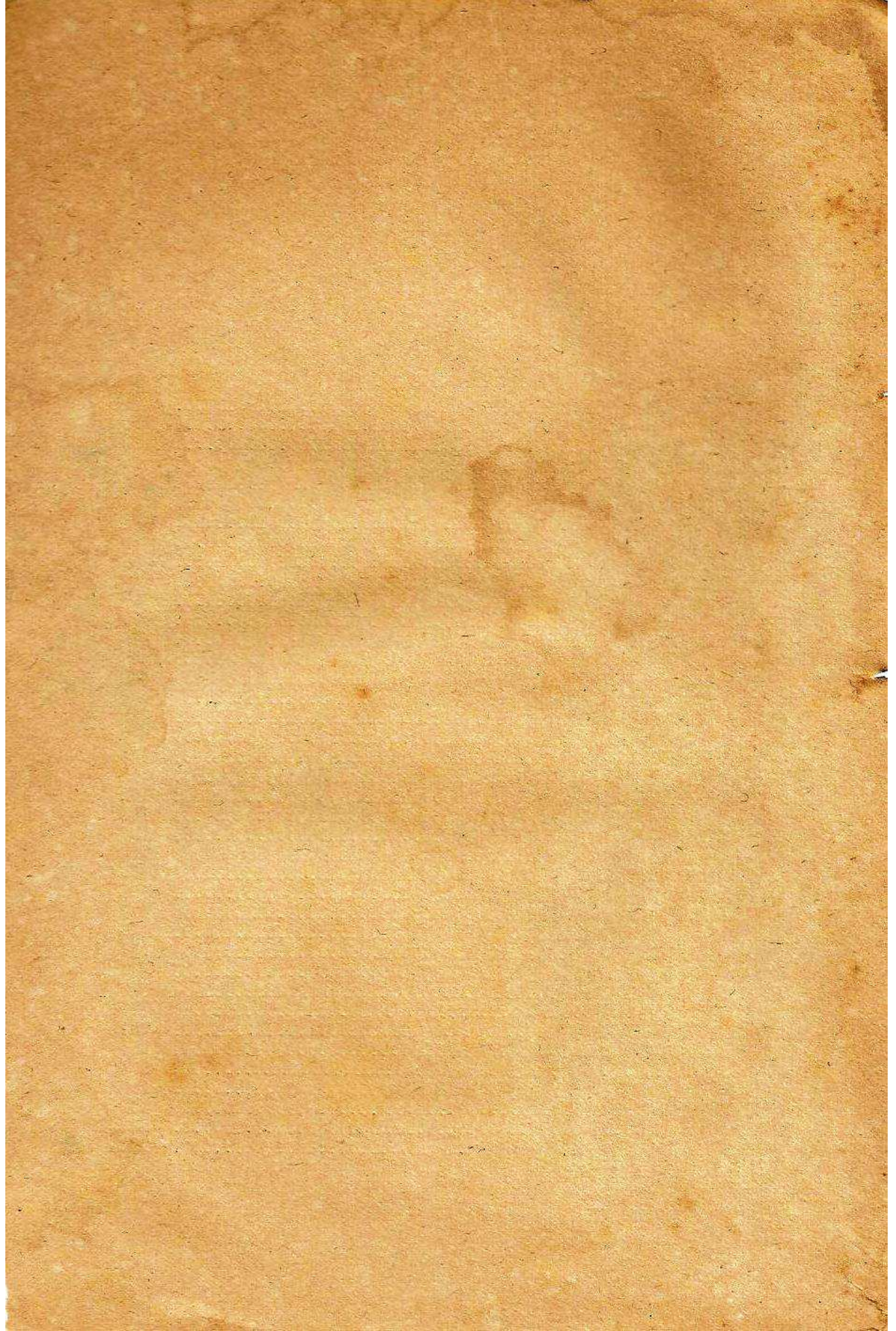
As criaturas de Dumont, os seus “pássaros do progresso” voaram ainda sôbre Guarujá, ronronando ameaçadoramente. Não fizeram nenhum “piqué” sôbre a praia deserta para render-lhe uma última homenagem. Passaram muito longe, sumiram na magia do céu, rumo ao planalto de Piratinínga.

E si não fóra o milagre do rádio, o Brasil, por largo tempo, ignoraria aquela morte. Não a ignorou, mas quasi não deu por ela, porque se via engolfado na sangueira revolucionária.

A morte de Santos Dumont, diria o sarcasmo de Constâncio Alves, era um “óbito avulso”, e a nação inteira estava polarizada pela grande matança...

## Í N D I C E

“ESTRELA DO SUL”.....	13
O PRIMEIRO INVENTO.....	17
“POMBA-VÔA” .....	23
— “ÊLE SERÁ DIRIGIVEL!” .....	27
— “PREFIRO QUE NÃO SE FAÇA DOUTOR...” .....	35
SURPRESAS DO OFÍCIO.....	41
A PRIMEIRA ASCENSÃO.....	43
O PRIMEIRO BALÃO.....	49
ESTRANHAS AVENTURAS.....	57
A CAMINHO DE UMA CERTEZA.....	63
A MORTE É MENOS FORTE QUE OS HERÓIS.....	67
O “DUMONT N.º 1”.....	73
— “SUBI DE BALÃO E DESCI DE PAPAGAIO...” .....	79
“NUMA AERONAVE TUDO É PURO E LÍMPIDO...” .....	85
O PRIMEIRO HANGAR DO MUNDO.....	89
UMA PNEUMONIA PROVIDENCIAL.....	95
O PRÊMIO DEUTSCH.....	103
VOCAÇÃO DE PÁSSARO.....	107
— “RECOMEÇAR!” .....	111
SUFRÁGIO UNIVERSAL.....	115
O MARTÍRIO DA GLÓRIA.....	125
“O HOMEM VÔA!”.....	131
SPORTSMAN DA AEROSTAÇÃO.....	137
A TAÇA ARCHDEACON.....	143
O GLÓRIOSO DESTINO DAS MÁQUINAS.....	151
— AGORA, SIM, IRIA VIVER!.....	155
A REVOLTA DA MÁQUINA.....	161
A CRIATURA DE SEUS DESVELO.....	165
CONVALESCENÇA .....	171
GRANDEZA PACÍFICA DA AVIAÇÃO.....	179
ARMAS INOFENSIVAS.....	189
REIVINDICAÇÃO .....	197
O VÔO INDIVIDUAL.....	205
A MENSAGEM DE BÔAS-VINDAS.....	209
PAX! .....	215
“UMA IDÉA MUITO TEMPO ACALENTADA...” .....	221
DESINTEGRAÇÃO .....	227
PESADELO .....	231
A CRIATURA E O CRIADOR.....	235





IMPRESSO NAS OFF.  
DE OBRAS GRAPH.  
DA S. A. A NOITE, A'  
PRAÇA MAUA', 7, RIO  
DE JANEIRO. ———

