

SANTOS DUMONT E A PAZ

MAURICIO DE MEDEIROS

Discurso pronunciado na Academia Brasileira
de Letras

Na lenta e maravilhosa evolução das espécies vivas é dos fenômenos mais interessantes o momento em que umas se fixam no solo para irem constituindo o reino vegetal e outras conseguem locomover-se, ao começo em movimento simples que mal as distinguem dos vegetais e depois, progressivamente, por sistemas cada vez mais complexos, que lhes dão a capacidade de ambulatória com que buscam os meios de subsistência.

Na evolução desses sistemas de locomoção, os obstáculos do meio terreno fazem com que muitas espécies, para saltá-los, criem asas. Mas estas não se constituem em método definitivo de locomoção senão para parte delas: as aves, cujo esqueleto se alivia em cavidades para maior rendimento do esforço das asas.

As demais espécies vão perdendo esse aparelho maravilhoso e ficando aderentes ao solo pela força de gravidade, ao começo arrastando-se em movimentos de reptação, depois criando membros articulados que funcionam como alavancas que lhes permitem a locomoção.

Nessa longa fase há um momento marcante para o desenvolvimento das espécies; é quando uma delas consegue erguer-se, manter-se em equilíbrio e finalmente deambular sobre os pés, erguer o tronco, levantar a cabeça e, ereta, contemplar os astros...

"Coelunque videre jussit et erecto ad sidera tollere vultus" (Ov. — Met. — Livro — I-II).

Dessa conquista resultou a superioridade da espécie humana. E na evolução individual sente-se a influência dessa mudança de atitude quando se observa no desenvolvimento da criança o salto no seu progresso psíquico, quando ela consegue manter o tronco ereto e, principalmente, quando deixa a deambulação de quadrúpede, com que se locomove nos primeiros tempos para erguer-se sobre as pernas e dar os primeiros passos...

Na primeira fase amplia-se o seu horizonte e na segunda, ao mesmo tempo que o horizonte, amplia-se o campo de suas experiências em contatos físicos com o meio ambiente.

Dir-se-ia, entretanto, que no esforço de que resultam essas conquistas, havia uma memória biológica da fase preistórica em que as espécies animais possuíam asas pois que, através milênios, sente-se que subsiste na espécie humana uma ânsia de elevar-se sobre si mesma, de atingir as alturas, como o fazem as aves com seus ossos leves e suas asas possantes.

É o que se revela de modo impressionante na adolescência em que é freqüente o jovem, na atividade inconsciente dos sonhos, alçar-se em vãos que o levam a alturas descomunais e, subitamente, desperta eufórico mas temeroso, porque é também freqüente que o sonho se termine por uma queda fragorosa com um despertar angustiado.

Dir-se-ia que é o inconsciente biológico que fala na linguagem simbólica dos sonhos recordando a fase ultrapassada da possibilidade do vôo...

* * *

Nas velhas civilizações chinesa e egípcia, se não se registra nenhum invento que revele a tentativa de voar, os desenhos de animais alados são frequentes, bem como as lendas em torno de povos voando em carros dotados de asas.

Nas lendas mitológicas da antiguidade greco-romana revela-se essa ânsia de atingir as alturas.

Para escapar ao exílio em Creta, Dédalo, separado de sua terra natal pela imensidão do mar Egeu, entende que o caminho dos ares lhe está aberto. Começa a reunir penas de aves com que fabrica dois pares de asas: um para si e outro para seu filho Ícaro, que o contempla maravilhado. Prendendo-as com cêra aos braços e encurvando-as levemente para que imitem as das aves, experimenta-as êle próprio em um pequeno vôo. Arma depois seu filho com as asas que lhe preparara e aconselha-o:

"Ícaro, não esqueças de te manteres a meia altura para que as águas do mar não molhem as penas de tuas asas nem o calor do sol derreta a cêra que as prende a teu corpo."

Sábio conselho que poderíamos equiparar a uma parábola de ordem moral na advertência de que o homem que sobe não se abaixe em contato com as vilanias terrestres, nem se deixe deslumbrar pelos triunfos das alturas.

Nesse meio termo estão a sabedoria da vida e o equilíbrio mental pois que a fantasia, que é uma espécie de vôo do pensamento, quando não encontra auto-limitações, gera a psicose.

Aconselhado o filho, partem os dois — Dédalo e Ícaro — sobrevoando os mares. Mas o filho se embriaga com o prazer do vôo e em breve deixa-se empolgar pelo desejo de atingir as alturas do Céu. O calor do sol funde a cêra e as asas se despregam dos braços de Ícaro que começa a cair e mergulha nas profundidades do mar.

Dédalo busca em vão o filho audacioso. Mas só vê sobrenadando nas águas do mar as penas sôltas das asas tão pacientemente fabricadas...

Essa é a lenda famosa, de que Goethe se utilizou no seu segundo Fausto no episódio do vôo de Euphorion.

Para simbolizar a conjugação da cultura grega com a cultura moderna, Goethe imagina o casamento de Fausto — cultura germânica moderna — com Helena — cultura grega clássica. Do casamento nasce Euphorion que herda do pai a ânsia da ilimitação.

Essa criação corresponde à fase em que o genial Goethe se impressiona com o romantismo de fantasias ilimitadas, contrária às tendências do poeta que achava que no campo da arte o homem nunca deve perder contato com a realidade terrena.

Euphorion é o jovem audaz para o qual não há limitações. Aos seus pais embevecidos em sua contemplação êle exclama:

Deixem-me dançar
deixem-me saltar
no seio dos arês
Tudo penetrar e tudo tomar
Eis a minha alegria!

Nun lazst mich hüpfen
nun lazst mich springen
zu allen Lüften
hinauf zu dringen
ist mir Begierde
sie faszt mich schon

Debalde Fausto lhe pondera :

“Sê moderado, sê prudente
Calma essa audácia
Não prepares tua queda e tua desgraça !
Tua perda seria a nossa, caro filho”

Mas o filho insiste :

“Não quero mais ficar prêso à terra !
Deixem minhas mãos, meus cabelos minhas vestes !
Eles me pertencem.”

E dançando cada vez mais velozmente, proclamando seu desdém pela terra, exclama :

“É preciso que eu suba cada vez mais alto, que meus olhares atinjam cada vez mais longe. Agora sei onde estou : no meio da ilha, no meio do país de Pelops, metade sôbre a terra e metade sôbre o mar.”

E depois :

Sinto asas que se desdobram.
Lá em baixo, lá em baixo.
É preciso voar. Admirem meu vôo !

Mas em breve cai enquanto o côro entôa :

Ícaro ! Chega de dôres . . .

Sob aspectos de idêntica filosofia profunda e a mesma lenda de Ícaro, que Goethe reproduz em um tom dramático, mas que reafirma a ânsia humana de voar . . .

A literatura está cheia de obras de ficção nas quais se fala de viagens aéreas pela força de ascensão e tração das aves, ou pela de foguetes, não faltando a capacidade de resistência à força de gravidade da terra suavizando a queda por lençóis e panos abertos, à guisa de pára-quadras . . .

Nas “Histórias Prodigiosas de França” de Belle Forest publicadas em 1581 fala-se de um dragão alado cuja imagem é reproduzida em ilustração.

Em um romance francês de Des Marez sob o título Ariane publicado em 1639 conta-se a fuga de um prisioneiro — Melinte — lançando-se do alto de uma torre em uma espécie de pára-quadras formado por grande lençol.

Se no domínio da ficção a ânsia de voar se revela nessas obras, já no século XV o genial Da Vinci tentara criar máquinas de vôo, para o que concentrara sua atenção no estudo do vôo das aves e no da anatomia dos vertebrados dotados de asas. Em seus famosos cadernos, escritos com a mão esquerda e em espelho, encontraram-se noções de aerodinâmica elementar e desenhos de máquinas destinadas a realizar o vôo humano.

Dado o caráter um tanto misterioso de suas notas, que o genial Da Vinci parece ter escrito apenas para seu próprio uso, é difícil saber até que ponto êle conseguiu realizar o que imaginava. Mas os seus desenhos deixam vêr quão longe ia sua capacidade inventiva : helicópteros, pára-quadras, hélices . . . E, nessas notas, Da Vinci afirma que conseguiu fazer voar pequenos helicópteros movidos por molas . . .

Mais de um século depois, outro italiano famoso, o jesuita Francesco Lana publicava em 1670 uma obra intitulada “Prodromo overo saggio di alcune invenzioni nuove promesso all’Arte Maestra”.

O sábio jesuita, com uma gravura explicativa, descreve um projeto de navio aéreo, baseado em princípios de aerostática com minúcias realmente surpreendentes.

Partindo da idéia de que um corpo esférico, no qual se tenha produzido vácuo, tenderá a subir na atmosfera, êle sugere construir 4 grandes globos de cobre ligados a um navio de madeira provido de uma vela e de lemes. Descreve a seguir o mecanismo pelo qual pretende obter o vácuo nas suas esferas e o que pode assegurar a volta do navio à Terra.

Conquanto não se saiba se Lana passou a realizar o que a sua imaginação lhe inspirara, seu livro causou admiração a muitos altos espíritos entre os quais Leibnitz que lhe elogiou os princípios embora não acreditasse na possibilidade de realização.

A ânsia de voar continua a inspirar os inventores.

Em 1678 o Journal des Savants narra experiências feitas em França, por um serralheiro chamado Besnier com uma máquina voadora. Era um aparelho a ser prêso nos braços e pernas do que quisesse voar.

Na verdade, o objetivo do inventor é menos o de voar do que prôpriamente o de plantar.

Em comêço do século XVIII, o padre brasileiro Bartolomeu de Gusmão, natural de Santos, inventava um balão cuja força de ascensão era produzida por ar quente.

Na presença de D. João V o padre brasileiro experimentava em 8 de agosto de 1709 o que êle denominava a sua máquina de voar. Essa experiência teve lugar no pátio do Palácio das Índias e consistiu em fazer subir um balão cujo conteúdo era ar aquecido por substâncias inflamáveis colocadas na parte inferior.

Vários historiadores falam de uma outra experiência que teria sido feita fora do Palácio e na qual o balão de Bartolomeu de Gusmão o teria transportado pelos ares até ao terraço do Palácio. Mas em recente e minucioso estudo de nosso ilustre confrade o acadêmico Afonso de Taunay fica bem claro que tal experiência jamais teve lugar. Tudo se reduziu àquele experimento feito perante o rei D. João V e sua côrte. Mas padre Bartolomeu de Gusmão tinha uma imaginação muito ativa. As esperanças que êle punha em seu invento eram as mais amplas e fantasiosas.

Expondo ao rei D. João V as suas idéias o padre Bartolomeu de Gusmão lhe escrevia :

"Inventei uma máquina por meio da qual se pode viajar no ar muito mais rapidamente que em terra ou no mar. Poder-se-á também percorrer mais de 200 léguas por dia, transportando mensagens para os exércitos e regiões as mais afastadas. Libertar-se-ão das praças sitiadas as pessoas desejadas, sem que o inimigo possa impedi-lo. Graças a esta máquina descobrir-se-ão as regiões mais próximas do polo."

Não se poderia desejar na época um projeto mais cheio de promessas. Ê curioso que muitos anos mais tarde em junho de 1783 os irmãos Montgolfier tenham retomado a idéia do padre Gusmão. Embora os franceses omitam o nome do nosso patricio na história da aeronáutica, a prova de que os Montgolfier se inspiraram nas experiências do padre Gusmão está em que, por ocasião da proeza dos dois franceses, foi editada em França uma estampa que se tornou clássica contendo a imagem do barco que se dizia inventado por Lourenço Gusmão "capelão do Reino de Portugal" para se elevar e dirigir nos ares.

Ê aquela figura clássica de um pássaro de corpo arredondado em cujo bojo ficariam o aeronauta e 10 passageiros. Dessa estampa foram tiradas várias edições — o que demonstra sua itensa procura. Como a divulgação dessa gravura coincide com as famosas experiências dos irmãos Montgolfier — é perfeitamente plausível admitir que a idéia de que a máquina do padre Gusmão a ar quente tenha sido a inspiradora dos dois franceses.

Curioso, entretanto, é saber que esse famoso pássaro voador nunca existiu. Como a sua experiência com um pequeno balão elevado pela força ascensional do ar quente tivesse sido feliz, padre Gusmão entrou francamente a delirar e a imaginar as cousas que anunciou ao Rei D. João V. Tomado do receio de que lhe roubassem a idéja, resolveu de acôrdo com um seu discípulo, filho do Marquês de Fontes Abrantes, divulgar um desenho fantasista que era o clássico pássaro voador. Foi esse desenho que circulou por tôda a Europa. Esse pássaro não passava de um ardil para enganar os possíveis imitadores de padre Gusmão cujo fim segundo frei João Alvares de Santa Maria, seu irmão, foi dos mais tristes, perdido em delírio no qual se supunha capaz de dominar a Europa com sua máquina voadora...

Esse fim nos é descrito pela lira de Olavo Bilac em versos que Afonso de Taunay nos relembra :

"Agoniza o Voador. Piedosamente a lua vem velar-lhe a agonia,
[através da janela,

A Febre, o Sonho, a Glória enchem a escura cela
E entre as névoas da Morte uma visão flutua
Voar ! Varrer o Céu com as asas poderosas
sôbre as nuvens ! Correr o mar das nebulosas
os continentes d'ouro e fogo da amplidão !
O pranto do luar cai sôbre o catre imundo
e em farrapos, sôzinho, arqueja o moribundo
Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão !...

* * *

O século XVIII é cheio de experiências com asas e pára-quadras. Até 1783, ano em que aparecem os irmãos Montgolfier, os inventores do século XVIII buscam imitar as aves e constroem aparelhos que procuram alçar-se nos ares por seus próprios meios motores. O marquês de Becqueville, em 1742, conseguiu com asas artificiais atirar-se do telhado de sua casa e atravessar o Sena, em Paris, para cair na outra margem e quebrar a coxa.

Em 1757 e na América, em Boston, que John Childs se atira do alto de uma igreja, protegido por asas. Realiza essa proeza várias vezes.

Em 1772 o padre Desforges, de Etampes, na França, constrói um carro voador de palha, munido de asas que ele podia agitar rapidamente para manter-se no ar e deslocar-se. Um grande pára-quadras assegurava no alto do aparelho sua sustentação no ar. Várias experiências foram feitas pelo padre até que de uma feita caiu com o aparelho, saindo do acidente apenas com contusões. Mais veloz que seu aparelho era sua imaginação pois que o padre Desforges assegurava que sua máquina seria capaz de deslocar-se no ar a razão de 30 léguas por hora o que corresponderia aos 180 quilômetros de aviões relativamente modernos...

Em 1781 Bianchard construía também um barco voador movido por asas acionadas por pedais. Suas experiências ficaram apenas no terreno de ensaios em pequena escala.

Nêsse ano e no seguinte volta-se à idéja de levantar as máquinas voadoras pela força de ascensão de um gás mais leve que o ar : o hidrogênio. Experiências malogradas foram feitas nêsse sentido na Inglaterra e na Suíça.

Foi no ano seguinte em 1783 que surgiu o aerostato de Montgolfier, cuja força de ascensão era o ar quente.

Segundo um dos biógrafos de Joseph Montgolfier a idéja inspiradora do inventor faz lembrar as promessas que o padre Gusmão tinha feito ao

rei D. João V ao anunciar-lhe ter inventado máquina capaz de retirar das praças cercadas as pessoas desejadas sem que o inimigo pudesse impedi-lo. E o fato de, por ocasião das experiências dos irmãos Montgolfier, ter sido amplamente divulgada aquela estampa que se tornou clássica com o pássaro voador do Padre Guzmão, deixa supôr que houve na época referências ao inventor brasileiro. Talvez uma pesquisa bibliográfica acurada encontrasse essas referências pois que Montgolfier pensou no seu balão de ar quente ao meditar sôbre os meios de atingir o centro da praça de Gibraltar, então inatacável por terra e por mar. Daí, em suas meditações perguntar: — “e por que não pelos ares”?

Partindo dessa interrogação, constrói um pequeno balão de tafetá que se eleva no ar por ação do ar quente. Escreve a seu irmão Etienne e lhe encomenda o material com que iria construir em Annonay o seu primeiro aerostato, que êle faz elevar-se no ar em praça pública em uma experiência devidamente autenticada em ata assinada pelas autoridades locais, com a data de 5 de junho de 1783, embora a experiência tenha tido lugar no dia 4 de junho.

Essa experiência foi repetida em Paris a 27 de agosto do mesmo ano e em setembro seguinte, diante do Rei e da Rainha de França os Montgolfier faziam subir em Versalhes outro balão com um cesto dependurado no qual colocaram um galo, um carneiro e um pato para mostrarem que êles podiam viver mesmo em grandes altitudes.

No mês de outubro seguinte — mês que parece predestinado aos grandes feitos da aeronáutica — um francês François Pilatre de Rozier tomou lugar no cesto de novo balão e deixou-se erguer até a altura das cordas que retinha o aerostato. Dias depois a 9 de outubro — êle repetia o feito, subindo a 250 pés, descendo e subindo conforme regulava a intensidade do fogo. Finalmente, em 21 de novembro o mesmo Pilatre de Rozier e o Marquês d'Arlandes deixaram que o balão fôsse sôlto livremente, transportando êsses dois primeiros passageiros aéreos. Várias narrativas ficaram registradas dêsse acontecimento memorável, inclusive uma escrita pelo próprio Marquês d'Arlandes transmitindo as suas impressões, muito semelhantes as que nos daria Santos Dumont mais de um século depois. A viagem durara 25 minutos, estendera-se por cêrca de 10 quilômetros e a ascensão atingira a mais de mil metros.

O marquês d'Arlandes seguiu imediatamente para a Academia de Ciências a fim de fazer a narrativa da primeira viagem aérea humana, sendo interrompido a cada trecho pelos aplausos da assistência — o que não estava na tradição daquêle solene conclave.

* * *

O ano de 1783 foi notável no progresso da aeronáutica.

A 1 de dezembro os Srs. Charles e M. N. Robert subiam do jardim central das Tupperias na barquinha do primeiro grande balão de hidrogênio.

Foi um feito sensacional. Com um invólucro envernizado, rêde, barquinha, válvulas de escapamento para o gás, lastro, barômetro — os dois aeronáutas fizeram uma viagem de mais de 2 horas subindo a mais de 3.000 metros para aterrissar suavemente vários quilômetros distante do ponto de partida.

A partir de então estava criada a era dos balões livres. Em 1784 Blanchard que já anteriormente tentara inutilmente se elevar em um navio voador, procura adaptar suas idéias de asas móveis ao aerostato a hidrogênio. Não consegue o seu intento de imprimir uma direção desejada, mas a idéia de utilizar uma hélice propulsora se registra em suas experiências. Reconhecendo a insuficiência da força humana para movimentar a hélice, êle declara que a direção poderia ser obtida utilizando como motor uma “bomba a fogo” isto é, uma máquina a vapor...

De então por diante multiplicam-se as tentativas de direção dos aerostatos em projetos e em experiências malogradas.

Mas a simples possibilidade da ascensão livre mesmo sem direção domina os espíritos. As revistas ilustradas incluem as mais extravagantes fantasias. Cerâmicas de Limoges, relógios esmaltados, tabaqueiras, leques, painéis — em tudo se reproduzia a figura dos aerostatos de Montgolfier. Até um jôgo de salão a ser jogado com dados tinha por base um mapa com 13 casas em cada uma das quais estava desenhado um balão.

Depois de ter dominado a França, passa a ascensão com balões a ocupar os ingleses. Em 1784 um italiano — Lunardi — realiza em Londres a primeira ascensão a que o povo londrino assiste.

Blanchard vem a Londres e em companhia de dois médicos consegue atravessar a Mancha em balão.

A partir de 1785 as ascensões em balão tornam-se freqüentes na Inglaterra. Depois é a Alemanha que assiste a uma subida do mesmo infatigável Blanchard, que fez o mesmo na Holanda, Bélgica, Suíça, Polônia, Tchecoslováquia. Depois de assim ter percorrido tôda a Europa, Blanchard vai aos Estados-Unidos e realiza uma ascensão diante do Presidente Washington.

Blanchard é realmente um nome que marca a fase de expansão do uso dos aerostatos em qualquer cousa além do simples prazer de ascensões aéreas. Naquela viagem que êle tentou e conseguiu fazer em janeiro de 1785 da Inglaterra para a França, acompanhado de 2 médicos, ao sobrevoar o território francês êle soltou um pequeno pacote de cartas, mostrando assim a possibilidade de estabelecer-se um correio aéreo.

De resto essa travessia da Mancha por Blanchard iria ser a causa do primeiro desastre aéreo. É que Pilâtre de Rozier, famoso por ter sido com o Marquês d'Arlandes pioneiro em viagens aéreas, tentara várias vezes fazer o que Blanchard conseguira, mas em sentido oposto: da França para a Inglaterra. Para a construção de um balão no qual tentasse essa viagem recebeu auxílios do govêrno francês. Finalmente em 15 de junho de 1785 Pilâtre de Rozier e um dos irmãos Romain se elevavam no aerostato. Mas, cêrca de meia hora depois, uma chama se tornava visível e em breve o balão se incendiava. Os dois aeronautas foram precipitados ao solo. Pilâtre de Rozier teve morte imediata. Romain viveu ainda alguns minutos, mas não pôde falar.

E assim ocorreu o primeiro desastre aéreo e morreu um dos primeiros homens que tinham conseguido se elevar da terra...

* * *

É uma cousa interessante a que se passa na aeronáutica, tanto nessa fase de seus incipientes arrojios quanto em tôdas as demais fases de seu assombroso desenvolvimento até aos nossos dias. É que parece haver uma espécie de fascinação do aeronauta pelo perigo. Os acidentes ou mesmo as catástrofes não arrefecem o entusiasmo dos que querem conquistar o domínio dos ares. Veremos dentro em breve que o nosso genial Santos Dumont disso foi um exemplo.

O desastre de Pilâtre de Rozier não fez deter as tentativas de aerostação. Cada vez mais animados e confiantes no novo meio de transporte, os aeronautas em breve iam servir a fins militares. O exêrcito francês — no período da Revolução — criava seu corpo de aeronautas cujo objetivo era o de, por meio de balões cativos, constituírem postos de observação do inimigo.

No comêço do século XIX, ao lado das tentativas de direção dos balões, modificando-lhes a forma para adotar a forma cilíndrica em vez de esférica, surgem de novo as experiências com o mais pesado que o ar.

Um físico inglês, Cayley lança as bases teóricas do que viria ser um século depois o aeroplano.

Todo o século XIX decorre nessa luta teórica entre o mais leve e o mais pesado que o ar, com tentativas malogradas de dirigibilidade tanto de uns quanto de outros desses dois tipos de engenho.

O fim desse século XIX se caracteriza pela multiplicidade de experiências. Em 1884 o Cap. Renard constrói um balão dirigível e realiza experiências com bons resultados. Em 1890 Ader constrói uma máquina que se eleva no ar e percorre 50 metros pela força propulsora de um motor a vapor. Atinge-se aos últimos anos desse século em plena ebulição das idéias de domínio dos ares. É a época em que os romances proféticos de Júlio Verne, inflamam a imaginação dos adolescentes e dos jovens. É a época em que nasce para a ciência da aeronáutica o nosso grande e imortal Santos Dumont.

* * *

Pertencço a uma geração nascida nos últimos anos do século XIX e cuja adolescência assistiu ao alvorecer do século atual. Pelo que se passou com a minha geração por seus ideais e preocupação, tanto no campo das letras como no da ciência, ou da política — posso compreender o que levou Santos Dumont — de uma geração anterior e filho de um engenheiro — a desde cedo se empolgar pelas maravilhas da mecânica.

Menino rico, criado na fazenda de um pai inteligente e progressista, nutrido intelectualmente pelas fantasias de Júlio Verne, era natural que seus entretenimentos prediletos fôsem as coisas da mecânica.

Leiamos o que ele próprio nos conta.

“As primeiras lições que recebi de aeronáutica foram-me dadas pelo nosso grande visionário: Júlio Verne. De 1888 a 1891, quando parti pela primeira vez para a Europa, li com grande interesse todos os livros desse grande vidente da locomoção aérea e submarina. Algumas vezes, no verdor de meus anos, acreditei na possibilidade de realização do que contava o fértil e genial romancista; momentos após, porém, despertava-se em mim o espírito prático que via o péso absurdo do motor a vapor, o mais poderoso e leve que eu tinha visto.”

A sedução pela mecânica cedo se revelou em Santos Dumont que da fazenda do pai o que mais admirava eram os tratores, as máquinas de beneficiamento de café e mais tarde as locomotivas da ferrovia que o pai instalara na sua propriedade para levar a produção até a estação mais próxima da Mogiana. Em verdade, já o dominava a idéia de construir algo que se erguesse do solo e se dirigisse no espaço. Por isso quando, aos dezoito anos, viu em Paris pela primeira vez funcionar um motor a combustão interna ficou maravilhado e desde logo se lhe fixou a idéia de que ali estava a solução do problema que lhe trabalhava a imaginação.

A essa época continuava a luta teórica, marcada por tentativas experimentais, entre os partidários do mais leve e os dos mais pesado que o ar para a solução da dirigibilidade. A julgar pelo que se passava em meu colégio — o Internato do Ginásio Nacional, hoje Pedro II, em que entre os 13 e 15 anos entremeávamos as nossas polêmicas literárias com violentas discussões sobre a dirigibilidade no ar, creio que esse problema dominava todos os jovens. Recordo-me vagamente de uma espécie de enciclopédia em fascículos que circulava entre nós, contando a história da aeronáutica. Cada fascículo passava de mão em mão e dava motivo para as nossas discussões, tremendamente violentas como é o próprio daquela idade.

Santos Dumont, em outro ambiente, mas movido pelos mesmos estímulos, já entrado na juventude, não perdia tempo em discussões. Ruminava suas idéias que não comunicava nem aos seus familiares. Conseguindo do pai licença e recursos para estudar em Paris, aprofundou seus estudos no conhecimento da mecânica e, depois de uma fase de culto ao automobilismo então nascente, passou a tentar subir em aerostatos de alugel.

Depois de uma visita ao Brasil voltou Santos Dumont a Paris, conseguindo que Lachambre, construtor de um famoso balão usado por Andréa, o levasse em uma ascensão mediante o pagamento de 250 francos.

Essa primeira ascensão é descrita por Santos Dumont em seu livro *Dans Pair* em termos de grande entusiasmo e ela lhe despertou o desejo de mandar construir para seu uso um novo aerostato. Seu primeiro balão, que ele denominou *Brasil*, era esférico, mas feito de sêda japonêsa e pequena cubagem de gás, tudo determinado pelo genial inventor para tornar o balão o mais leve possível.

Aprimorando seus conhecimentos sôbre o meio atmosférico mediante suas freqüentes e numerosas, por vêzes acidentadas ascensões, consagrou-se Santos Dumont então ao problema da dirigibilidade.

Retomando experiências feitas em 1852 por Giffard e em 1884 pelo Cap. Renard, Santos Dumont desenhou os planos de seu primeiro dirigível — o n. 1 — e mandou executá-lo, afrontando a opinião dos técnicos — todos contrários às suas idéias. Esses técnicos, condenaram o emprêgo da sêda japonêsa que no entretanto, já usara no seu primeiro balão. Consideravam perigosa a excessiva leveza do seu aparelho, pois que o do Cap. Renard pesava 2.000 quilos. E sobretudo condenavam o emprêgo de um motor a gasolina para acionar a hélice, dada a natureza do gás que deveria encher o seu balão. Neste emprêgo, entretanto é que estava a principal originalidade do inventor brasileiro. Não foi a esmo que ele se decidiu pelo uso de um motor a gasolina, e sim depois de longas e pacientes experiências, com um triciclo no qual êle adaptara dois motores sôbre um só cartes a fim de obter grande potência. Suas experiências, de aparência amalucada, como é o próprio dos inventores, estão minuciosamente descritas no magnifico livro de seu sobrinho Henrique Dumont Vilares intitulado "Quem deu asas ao homem".

Não apenas na utilização de um motor a gasolina estava a originalidade de sua invenção, mas também no sistema de suspensão da barquinha, no de pesos e contrapesos para assegurar a estabilidade e a verticalidade do aparelho.

Depois de uma tentativa infeliz, pois o vento rasgara o seu balão de encontro às árvores do Jardim da Aclimação, a 20 de setembro de 1898 Santos Dumont se elevava naquele mesmo sítio à altura de 400 metros e a aeronave evoluia obedecendo aos comandos do jovem inventor brasileiro que não contava então mais de 25 anos de idade!

Estava assim dado um grande passo na dirigibilidade de aeronaves.

Em seu livro "Dans l'air", que o Sr. Miranda Bastos traduziu com o título "Os meus balões" Santos Dumont descreve a série sucessiva de aparelhos que êle foi fazendo construir a partir daquêle n. 1 que em 1898 lhe dera o caminho a seguir para obter a dirigibilidade.

Agindo sem o apoio da técnica moderna que hoje reproduz em laboratórios em terra firme tôdas as condições que se encontram no ar, Santos Dumont tinha de ir resolvendo por métodos empíricos todos os problemas da aerodinâmica que deveria enfrentar com seus balões.

Todos os seus recursos pecuniários eram gastos nessas experiências e tentativas, não sendo raro que, por empréstimo, a elas vinculasse antecipadamente suas rendas.

Modificando paulatinamente a sua primitiva aeronave, a cada nova construção dava um número: 2, 3, 4, 5, e assim por diante, só não havendo nenhum Santos Dumont n. 8 — porque o genial brasileiro, como bom brasileiro, também tinha as suas superstições. Uma delas era o número 8...

Com o n. 4 êle realizou no ano da exposição internacional de Paris algumas proezas que lhe valeram um prêmio de estímulo dado pelo Aeroclube de França no valor de 4.000 francos!

Esse dinheiro correspondia aos juro da quantia de 100.000 francos que o Sr. Deutsche de La Muerthe entregara ao Aeroclube de França

para constituir um prêmio ao piloto do primeiro balão dirigível que subindo do parque de St. Cloud contornasse a Torre Eiffel fazendo um círculo fechado sem tocar em terra e voltasse ao ponto de partida em 30 minutos.

Santos Dumont desde logo se inscreveu nesse concurso. Fêz uma primeira tentativa experimental e com o seu n. 5 saiu de St. Cloud, fêz a volta da Torre Eiffel, baixou em Longchamps para tomar café com amigos e retornou o seu dirigível para voltar a St. Cloud. Nos últimos instantes, porém, o motor parou, o balão foi de encontro às árvores do parque do Sr. Rotschild e Santos Dumont teve de perder todo o dia para salvar-lhe o arcabouço. Nova tentativa malograda foi feita com o seu n. 5 em agosto de 1901. Pertinaz e teimoso, Santos Dumont se pôz logo a construir o n. 6 com o qual, em 9 de outubro de 1901, depois de anteriores experiências bem sucedidas, realizou o vôo oficial de St. Cloud a Torre Eiffel ida e volta perante a comissão do Aeroclube convocada para assistir à prova com que Santos Dumont concorria ao prêmio Deutsch.

"Da minha saída" — diz Santos Dumont — "ao momento em que passei no zênite do ponto de partida decorreram 29 minutos e 30 segundos".

Mas as manobras necessárias à descida consumiram mais um minuto e meio — o que fêz com que se travasse grande polêmica sobre se êle tinha ou não feito jus ao prêmio que estabelecia para a viagem de ida e volta a duração de 30 minutos.

A repercussão mundial dêsse feito foi enorme. O nosso severo "Jornal do Comércio" abrindo uma exceção aos seus hábitos publicava na primeira página de seu número do dia seguinte uma ilustração a zinco com o esquema do dirigível de Santos Dumont e minúcias de sua construção, em reprodução de gravura que o "New York Herald" publicara por ocasião dos primeiros êxitos felizes de nosso patricio com êsse mesmo aparelho n. 6.

A emoção nacional foi extraordinária. O Congresso Nacional votou rapidamente um prêmio de 100 contos de réis — o que no governo de austeridade financeira de Campos Sales e Joaquim Murinho tinha um alto significado moral.

* * *

Se me alongo sobre essa proeza de Santos Dumont com o seu dirigível em 1901, embora estejamos a comemorar o cinquentenário de seu primeiro vôo em avião, cinco anos depois, é porque foi êsse vôo em torno da Torre Eiffel que projetou o nome de Santos Dumont nos galarins da fama e porque, jovem estudante de medicina participei do entusiasmo da mocidade brasileira com o feito de nosso genial patricio. Nem foi só a mocidade, mas todo o povo brasileiro, de tôdas as condições e classes. Até nas marchinhas populares o feito foi celebrado naquela famosa quadra :

"A Europa curvou-se ante o Brasil
e murmurou parabens em meigo tom.
Surgiu lá no Céu mais uma estrêla
Apareceu Santos Dumont."

Quando, dois anos depois, Santos Dumont veio ao Brasil, foi um delírio, principalmente em São Paulo, para onde seguira diretamente.

Os estudantes cariocas obtiveram um trem especial para levá-los à Paulicéia tomar parte nos festejos ao grande brasileiro. Recordo-me dessa viagem porque nela tomei parte. Levamos 24 horas para chegar a São Paulo porque o comboio fazia freqüentes paradas em desvios para deixar passar os trens de carreira. O episódio não chega a ser marcante para os fatos que celebramos. Mas ficou vincado em minha memória pela série de tropelias que cometemos nessa acidentada viagem de mais de 500 jovens estudantes. E tudo para festejar Santos Dumont...

No ano de sua grande proeza com o n. 6, um outro brasileiro que conheci pessoalmente — Augusto Severo — se propuzera a resolver o problema da dirigibilidade dos aerostatos. Idealizara um aparelho de estrutura rígida, obtivera a opinião favorável de técnicos engenheiros brasileiros entre os quais o grande professor José Agostinho dos Reis, da Politécnica e seguira para a França que era o centro para o qual convergiam os experimentadores desse tipo de experiências.

Conheci-o pessoalmente, porque, a esse tempo, iniciando meu curso médico, eu tinha um empreguinho na redação de uma revista enciclopédica — A Universal — de propriedade de Manuel Bomfim, Tomás Delfino e Rivadavia Correia. Augusto Severo era deputado e ali ia frequentemente conversar com seus amigos diretores da revista. Era um homen-zarrão, de compleição robusta, alto, a fronte larga e inteligente e uma figura irradiante de simpatia.

Em um relatório da comissão técnica do Aeroclube Brasileiro apresentado na sessão de 28 de junho de 1948, sobre a cooperação brasileira na aeronáutica, lê-se que, em 1892, antes, pois, do Zeppelin, Augusto Severo privilegiou em França o seu sistema de aeronave e, à custa do governo brasileiro, na presidência de Floriano Peixoto, fez construir em Paris na casa Lachambre um dirigível original caracterizado por uma viga armada metálica à qual se ligava à barquinha e servia de ponto de apoio direto das hélices...

Em 1895 outro brasileiro, o Sr. Leopoldo Silva, natural de Cantagalo (Estado do Rio), tirara patente no Brasil e na Alemanha de um dirigível de tipo análogo com o qual chegou a fazer experiências.

Doença pertinaze o impediu de nelas prosseguir e sua morte sobreveio antes de qualquer êxito de sua invenção.

O dirigível de Augusto Severo foi armado em 1893 à custa do nosso Ministério da Guerra em um galpão especial do campo de tiro do Realengo. Augusto Severo deu-lhe o nome de Bartolomeu de Gusmão. Esse ano foi, porém, o da revolução da Armada e o governo não pôde dar à invenção de Augusto Severo a atenção necessária.

Sómente oito anos depois, em 1901, seguia para Paris a fim de construir e experimentar um segundo exemplar de seu dirigível, a que deu o nome de "Pax". Mas a sua atitude no caso de Santos Dumont não foi simpática. Este obtivera o prêmio do concurso Deutsch após acalorados debates no seio da Comissão do Aeroclube, pois nove de seus membros entendiam que êle tinha ultrapassado os 30 minutos estabelecidos para a viagem de ida e volta.

Santos Dumont escrevera à Comissão uma carta de protesto na qual dizia:

"Cumprí tôdas as condições do programa. Como, porém, por minha parte não realizei a ascensão para ganhar dinheiro, caso vos esquivéis de conceder-me o prêmio que ganhei, prejudicareis apenas os pobres de Paris e os operários, que até hoje me ajudaram e a quem eu tencionava distribuir a quantia que me entregásseis."

Por outro lado, um jornal parisiense "La Patrie" publica uma entrevista com o Cap. Renard, chefe do Departamento de Aerostação Militar, entrevista na qual esse militar dizia já ter feito em 1884 o que Santos Dumont acabava de realizar, apenas com menor velocidade.

Esse Cap. Renard por sua condição de francês centraliza as objeções à originalidade do feito de Santos Dumont.

Em novembro, depois de concedido o prêmio ao nosso patricio por 13 votos contra 9, um engenheiro francês, Sr. Armengard, faz no Instituto de Engenheiros Civis uma conferência pondo em relêvo as aquisições científicas da experiência de Santos Dumont. Mas o tal Cap. Renard, presente à conferência, procura rebater o conferencista, com apoio dos engenheiros Surcout e Soreau. Nosso patricio, o eminente engenheiro Carlos Sampaio, então em Paris, promete escrever ao Instituto combatendo as alegações contrárias a Santos Dumont.

Embora essas restrições não tivessem diminuído a glória de Santos Dumont, que é convidado a ir à Inglaterra, onde recebe as mais eloquentes homenagens, foi uma nota desagradável a carta que então Augusto Severo escreveu ao Aeroclub de França protestando contra o encerramento do concurso e fazendo causa comum com o Cap. Renard.

Pobre Augusto Severo! Meses depois, em março de 1902, subindo aos céus de Paris com seu mecânico "Sachet", seu dirigível explodia e nosso patricio tinha com seu mecânico uma terrível morte que emocionou profundamente a população parisiense e o povo brasileiro.

* * *

Depois de ganhar o prêmio Deutsch, Santos Dumont fez vários projetos e realizou com seus balões proezas que se tornaram espetáculo habitual para os parisienses, entre as quais a de sobrevoar em 14 de julho de 1903 o campo de Longchamps, onde se realizava a tradicional parada militar comemorativa da grande data francesa.

Após esse feito, presenteou o Exército francês com a sua flotilha de dirigíveis, compreendendo os ns. 7, 9 e 10.

De 1903 a 1906 dir-se-ia que Santos Dumont resolvera tomar férias. Eram, porém, apenas aparentes pois sua imaginação poderosa se voltara para a solução da dirigibilidade com o mais pesado que o ar. Foi uma fase de fértil incubação da qual nasceria o feito que lhe daria a imortalidade, no célebre vôo de 23 de outubro de 1906 — precisamente há 50 anos!

* * *

Em qualquer dos ramos das descobertas humanas a imaginação, embora criadora, não faz saltos. Ela dá formas novas aos dados preexistentes. Dessa nova disposição surge freqüentemente um fato novo e este imprime nova diretiva às tentativas de criações novas. Todo o século XIX decorre com as tentativas de solução da dirigibilidade no ar — uns tentando-a com os balões, outros procurando meios de erguer máquinas mais pesadas que o ar, locomovê-las e dirigi-las.

Se Leonardo da Vinci já tinha profeticamente entrevisto a hélice como meio de propulsão ou de tração, somente em fins do século XIX voltariam alguns inventores a tentar esse sistema, pelo menos nos desenhos em que baseavam suas inspirações associando a hélice a balões para dar-lhes dirigibilidade. Mas a grande dificuldade estava no motor capaz de acionar as hélices. Já vimos o partido que Santos Dumont tirou dos motores a explosão interna na dirigibilidade de seu balão, vencendo galhardamente o concurso Deutsch. Sua capacidade inventiva não se limitaria porém a isso. De 1901 a 1903 seu nome não desapareceu completamente do cartaz, pois nos vários dirigíveis que foi construindo, passeava sôbre Paris como quem anda de automóvel. Dir-se-ia entretanto que o inventor tomara férias no campo das invenções, de 1903 a 1906. Era, porém, um engano.

Ouçamos o que êle próprio nos conta sôbre esse período :

"Abandonei meus balões e meu hangar no parque do Aeroclub. Em completo silêncio trabalhei três anos até que em fins de julho, após uma assembléia do Aeroclub convidei meus amigos a assistirem minhas experiências no dia seguinte. Foi um espanto geral. Todo o mundo queria saber como era o aparelho."

E Santos Dumont descreve as dimensões de seu aparelho e conta que, de início, o dependurou em seu último balão, o n. 14, razão pela qual o seu aeroplano tomou a designação de "14-bis". Com esse conjunto realizou êle várias experiências até sentir-se senhor das manobras do novo engenho.

Na sua primeira experiência conseguiu Santos Dumont voar 60 metros. Contestaram que tivesse sido um vôo e sim um salto. Mas nosso genial patricio afirma que foi vôo e que o pequeno acidente que o fêz tombar ao cabo do percurso de 60 metros não foi devido ao aparelho e sim a êle próprio que perdera a direção.

Consertando o aparelho e fazendo-lhe algumas modificações passou Santos Dumont algumas semanas rodando na Bagatelle a fim de se aperfeiçoar no seu govêrno.

Finalmente, sentido-se apto à grande prova, convocou à Bagatelle a comissão científica do Aero clube de França e ali realizou a famosa experiência narrada por essa comissão nos seguintes termos :

“Nós, abaixo assinados, representantes do Aero clube de França incumbidos de controlar *de visu* a experiência do aeroplano “14 bis” construído pelo Sr. Alberto Santos Dumont, de nacionalidade brasileira, formulamos a seguinte ata do que vimos :

— “Depois de um primeiro ensaio às 8,40 horas, um segundo ensaio foi tentado em sentido contrário ao primeiro. Nesta tentativa, depois do percurso de 200 metros, correndo sobre o solo, o aparelho pilotado por Santos Dumont se levantou muito nitidamente. As três rodas do aparelho deixaram de estar em contacto com o solo. O aparelho subia a uma altura que os abaixo assinados avaliaram em 80 a 96 centímetros e isto em percurso de 100 metros, com uma velocidade de translação avaliada em 30 a 35 quilômetros por hora.”

Assinam a ata. *Ernesto Archdeacon*, Presidente do Aero clube de França e *E. Surcouf*, secretário da comissão mista, cronometrista, o mesmo que em 1901 contestara a originalidade do dirigível de Santos Dumont.

O grande público que assistiu à experiência compreendeu o que ela significava para o futuro da humanidade. Ao saltar de seu aparelho Santos Dumont foi entusiasticamente aplaudido e carregado em triunfo.

Mais uma vez o Brasil inscrevia seu nome na história da conquista do ar ; primeiro com o balãozinho do padre Bartolomeu de Gusmão, em 1709, depois com o dirigível n. 6 de Santos Dumont, em 1901 e finalmente com o “14 bis” do mesmo Santos Dumont, em 1906, resolvendo o problema do vôo com o mais pesado que o ar.

* * *

Esse é o grande feito cujo cinquentenário o Govêrno Brasileiro comemora festivamente em solenidades a que a Academia, em cujos quadros figura Santos Dumont, como sucessor de Graça Aranha, não podia deixar de associar-se.

Santos Dumont, embora eleito não tomou posse de sua cadeira. Seu sobrinho, Henrique Dumont Villares, na excelente biografia que redigiu sob o título “Quem deu asas ao homem” atribui essa atitude de Santos Dumont à sua extrema modéstia.

Segundo Dumont Villares êle considerava o lugar nesta Academia muito acima de seus méritos.

Por isso mesmo a sua eleição se envolve de um mistério impetrável — não na votação em que seu nome foi vitorioso e que considero uma honra para a Companhia, mas nas circunstâncias que cercaram sua inscrição.

O Regimento exige que o candidato solicite sua inscrição. Não estabelece taxativamente que o faça por carta. Reaberta a inscrição para a vaga de Graça Aranha, nosso saudoso confrade Fernando de Magalhães, presidindo a sessão de 12 de março de 1931, comunica à Academia ter recebido um telegrama de Santos Dumont oriundo de Orthez pedindo sua inscrição. O telegrama era endereçado à Academia de Ciências e Letras...

À vista disso, Fernando de Magalhães consultava à Academia sobre se devia considerar Santos Dumont candidato. Por unanimidade foi respondido que sim. Mas na sessão seguinte, a 19 de março, Medeiros e Albuquerque, embora rendendo a Santos Dumont o preito de sua admiração, protestou contra a decisão da Academia, pois que não só um telegrama não tem sinais de autenticidade de sua autoria, como o que fôra atribuído a Santos Dumont se dirigia a uma entidade que não existia: Academia de Ciências e Letras!

Alguns acadêmicos concordaram com o protesto mas a decisão não foi alterada. Na sessão de 28 de maio são lidos dois telegramas também assinados por Santos Dumont retirando a candidatura. Foi alvitrado que o presidente da Academia telegrafasse ao próprio Santos Dumont pedindo confirmação. Em vez de fazê-lo assim, Fernando de Magalhães telegrafou ao nosso Embaixador em Paris que respondeu que Santos Dumont estava de viagem para o Brasil onde chegaria a 9 de junho seguinte.

Foi mantida a candidatura e Santos Dumont foi eleito em 4 de junho de 1931. Mas a sua modéstia o impediu de tomar posse antes que a morte o levasse em 23 de julho de 1932 — mais de um ano após sua eleição.

Seu nome, porém, figura nos fastos de nossa Academia como um de seus eleitos e porque ele não a tivesse efetivamente ocupado, ao tomar posse dessa mesma cadeira, n. 33, eu disse que tinha havido, antes de meu antecessor o saudoso Celso Vieira — um hiato, mas um hiato de luz, a luz que irradia dos gênios da Humanidade: Santos Dumont.

* * *

De resto os últimos anos de vida desse nosso imortal patricio foram torturados por uma angústia infinita que lhe causava ver o aeroplano transformar-se em arma de guerra ao invés de instrumento de aproximação dos homens!

A primeira guerra mundial lhe causara forte depressão.

Em 1926 ele dirigia um apêlo à Sociedade das Nações para que fôsse interdito o uso de máquinas aéreas — dirigíveis e aviões — como armas de guerra. Nesse apêlo ele dizia textualmente:

"Aquêles que, como eu, foram pioneiros pensavam mais em criar novos meios de expansão pacífica dos povos do que em lhes fornecer novas armas."

Sua inquietação espiritual dos últimos tempos não o deixava parar em parte alguma. Deslocava-se de uma cidade para outra na Europa e buscava até rever o seu país em breves visitas.

Numa delas, a 3 de dezembro de 1928, estava-lhe reservada uma terrível emoção para a sua delicada sensibilidade: o desastre do avião da Kondor, no qual uma elite intelectual brasileira pretendia sobrevoar o navio "Cap Arcona" em que vinha Santos Dumont, para jogar-lhe flôres e uma mensagem. Manobra infeliz do piloto fez o avião precipitar-se no mar e morreram todos aquêles brasileiros que formavam uma admirável constelação de altos valores intelectuais: Tobias Moscoso, Amoroso Costa, Amaury de Medeiros, Fernando Laboriau, Castro Maia, etc.

O golpe abateu profundamente Santos Dumont que em breve retornava para a Europa, onde, no clima da Suíça, buscava o que a sua imaginação não mais lhe concederia: paz e tranqüillidade.

* * *

É interessante verificar que os homens que tentaram o domínio do ar, como Augusto Severo, ou que o conseguiram, como Santos Dumont, tinham como certo que esse domínio tornaria impossível as guerras. Au-

gusto Severo denominou o seu malgrado dirigível: "Pax". Santos Dumont sempre combateu o emprêgo da aviação como instrumento de guerra, chegando a dirigir à Sociedade das Nações aquêlo apêlo já citado.

É inegável que, para o fim melancólico dêsse grande gênio, cujo espírito foi aos poucos mergulhando nas trevas de uma depressão invenível, contribuiu grandemente o uso mortífero do instrumento que êle conseguira tornar manejável pelo homem.

Certo, o alegavam os incessantes progressos da aviação, que ia em parte realizando o que êle profetizara na aproximação dos povos pelo encurtamento das distâncias, na intensificação de suas relações pela troca rápida da correspondência e de tudo quanto a inteligência humana produz.

É mesmo um fato curioso a coincidência do primeiro vôo dirigido realizado por Santos Dumont, em 1901, com a descoberta de Marconi, nesse mesmo ano, do telégrafo sem fio.

Mas da memória de Santos Dumont não se apagavam as narrativas dos feitos da aviação na primeira guerra mundial, nem os ecos dolorosos dos seus desstres, em que vidas preciosas se extinguíam.

Êle já se achava fortemente abalado no fulgor de seu espírito quando, em 1932, rebentou a revolução constitucionalista de São Paulo.

Mais uma vez, e desta feita em sua própria pátria, os homens entravam em conflito e se entrematavam, quando Santos Dumont pensara sempre na paz e julgara ter contribuído para impô-la à Humanidade.

* * *

Nessa ânsia de paz que marca a personalidade de Santos Dumont eu vejo a confirmação daquela teoria que expuz logo de início, ao tentar encontrar razões filogenéticas no desejo que, desde os primórdios da civilização, se revela no homem querendo libertar-se da prisão à terra, imposta pela força de gravidade — para alçar-se em vôo e conquistar as alturas.

Que é paz ?

É precisamente o vôo mais alto que pode dar o espírito humano libertando-se das contingências terrenas da luta pela vida para atingir aquelas altitudes serenas em que se perde de vista a configuração individual dos homens para vê-los em um conjunto indistinto, que é a própria humanidade.

Quando se quer simbolizar a paz, o símbolo é a pomba, com as asas que lhe permitem o vôo.

O vôo é o desprendimento do homem das suas prisões terrenas — ampliando-lhe a visão — o mais superior dos sentidos — em horizontes limitados em um passo que representa o maior naquela evolução filogenética da inteligência animal a que me referi e que consiste no alçar-se o animal sôbre duas pernas, deambular e ver diante de si o que o mundo externo lhe oferece.

Quanto mais alto se eleva o homem, maior o campo de sua visão, maior o seu conhecimento. E, por isso, todos os deuses são colocados pelo Homem nas alturas e o deus supremo é pôsto no Céu, ou no Olimpo, para adquirir a onisciência e, pela visão que tudo abrange, adquirir a onipresença.

Tudo na história da Humanidade nos confirma que o desejo da bema-venturança e de paz espiritual se localize nas alturas, que o homem se esforçou por atingir e afinal conseguiu em limites imprevisíveis pela aviação moderna, graças aquêlo pequeno vôo inicial de Santos Dumont, cujo cinqüentenário festejamos.

Há dentro de todos nós essa ânsia de subir, de elevar-se, de subrepôr-se a si mesmo que se revela tanto materialmente na conquista do ar e dos

espaços infinitos quanto mentalmente nas nossas fantasias, nas nossas aspirações, na nossa crença em um ente supremo que colocamos nas alturas nas nossas esperanças de paz entre os homens.

Voltemos nossos espíritos na afirmação dêsse gênio que deu asas ao homem e cultivemos a sua memória honrando-a na mesma ânsia sublime da paz entre os homens.

O instrumento que êle deu ao homem aproxima os povos e fá-los compreenderem-se. Pouco importa que também os usem como arma de destruição. No balanço geral entre os males e dôres que êle tem causado aos homens e à humanidade e os benefícios que lhes tem trazido, o crédito maior se encontra na coluna dos benefícios! Êstes são incessantes, contínuos, progressivos e não é de desesperar de que êles atinjam finalmente êsse ideal supremo de Paz.

O vôo mais alto a que podemos atingir é o do espírito humano na compreensão das belezas da Vida e na edificação dessa Paz desejada por Santos Dumont.

Honra, pois ao gênio que, permitindo ao homem a glória do vôo, deu-lhe a possibilidade de atingir as alturas, de onde sempre esperamos que desça sôbre os homens a suave serenidade da Paz!

Edições da A G I R

A Rússia Depois de Stalin — Isaac Deutscher — Trad. de Osório Borba
Filosofia do Govêrno Democrático — Ives Simon — Trad. de Edgard Godoy da Matta Machado

Inflação, Crédito e Desenvolvimento — Prof. Eugênio Gudín
Princípios de Economia Monetária — Prof. Eugênio Gudín (dois volumes)
Introdução à Economia Moderna — Alceu Amoroso Lima
Problema do Trabalho — Alceu Amoroso Lima.
Política — Alceu Amoroso Lima

As Fronteiras da Técnica — Gustavo Corção
Manual de Psicologia Jurídica — E. Mira y Lopez
O Homem e o Estado — Jacques Maritain — Trad. de Alceu Amoroso Lima
Osório — Cel. J. B. Magalhães
Carias — Gustavo Barroso
Introdução à Análise Econômica — Paul A. Samuelson

Livraria AGIR Editora

RUA MÉXICO, 98-B — Caixa Postal, 3921 — Rio de Janeiro

RUA BRÁULIO GOMES, 125 (ao lado da Biblioteca Municipal) — Caixa Postal, 6040 — São Paulo (S.P.)

AVENIDA AFONSO PENA, 919 — Caixa Postal, 733 — Belo Horizonte Minas Gerais

Atendemos pelo Serviço de Reembólso Postal