



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XXVIII — Nº 41

SÁBADO, 30 DE JUNHO DE 1973

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

ATA DA 49^a SESSÃO CONJUNTA, EM 29 DE JUNHO DE 1973

3^a Sessão Legislativa Ordinária, da 7^a Legislatura

SESSÃO SOLENE COMEMORATIVA DO CENTENÁRIO DE NASCIMENTO

DE ALBERTO SANTOS DUMONT

PRESIDÊNCIA DO SR. FILINTO MÜLLER

Às 15 horas, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — José Guiomard — Geraldo Mesquita — Flávio Brito — José Lindoso — José Esteves — Cattete Pinheiro — Milton Trindade — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Petrônio Portella — Helvídio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dinarte Mariz — Duarte Filho — Domício Gondim — Milton Cabral — Ruy Carneiro — João Cleofas — Wilson Campos — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Teotônio Vilela — Augusto Franco — Leandro Maciel — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Heitor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenbergs — Eurico Rezende — João Calmon — Amaral Peixoto — Paulo Tôrres — Vasconcelos Torres — Benjamin Farah — Danton Jobim — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — José Augusto — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Benedito Ferreira — Emival Caiado — Osires Teixeira — Fernando Corrêa — Filinto Müller — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Ney Braga — Antônio Carlos — Celso Ramos — Lenoir Vargas — Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

E OS SRS. DEPUTADOS:

Acre

Joaquim Macêdo — ARENA; Nossa Almeida — ARENA; Ruy Lino — MDB.

Rio Grande do Norte

Antônio Florêncio — ARENA; Djalma Marinho — ARENA; Grimaldi Ribeiro — ARENA; Henrique Eduardo Alves — MDB; Pedro Lucena — MDB; Vingt Rosado — ARENA.

Paraíba

Álvaro Gaudêncio — ARENA; Antônio Mariz — ARENA; Cláudio Leite — ARENA; Janduhy Carneiro — MDB; Marcondes Gadelha — MDB; Petrônio Figueiredo — MDB; Wilson Braga — ARENA.

Pernambuco

Aderbal Jurema — ARENA; Airon Rios — ARENA; Carlos Alberto Oliveira — ARENA; Etilvino Lins — ARENA; Fernando Lyra — MDB; Gonzaga Vasconcelos — ARENA; Joaquim Coutinho — ARENA; Josias Leite — ARENA; Lins e Silva — ARENA; Magalhães Melo — ARENA; Marco Maciel — ARENA; Marcos Freire — MDB; Thales Ramalho — MDB.

Alagoas

Geraldo Bulhões — ARENA; José Alves — ARENA; José Sampaio — ARENA; Oceano Carlelai — ARENA; Vinicius Canção — MDB.

Sergipe

Eraldo Lemos — ARENA; Luiz Garcia — ARENA; Passos Pôrto — ARENA; Raimundo Diniz — ARENA.

Bahia

Djalma Bessa — ARENA; Edvaldo Flóres — ARENA; Fernando Magalhães — ARENA; Francisco Pinto — MDB; Hanequin Dantas — ARENA; Ivo Braga — ARENA; João Alves — ARENA; João Borges — MDB; José Penedo — ARENA; Lomanto Júnior — ARENA; Luiz Braga — ARENA; Ney Ferreira — MDB; Odulfo Domingues — ARENA; Prisco Viana — ARENA; Rogério Rêgo — ARENA; Ruy Bacelar — ARENA; Theódulo de Albuquerque — ARENA; Tourinho Dantas — ARENA; Vasco Neto — ARENA; Wilson Falcão — ARENA.

Amazonas

Joel Ferreira — MDB; Leopoldo Peres — ARENA; Raimundo Parente — ARENA; Vinícius Câmara — ARENA.

Pará

Américo Brasil — ARENA; Édison Bonina — ARENA; Gabriel Hermes — ARENA; João Menezes — MDB; Júlio Viveiros — MDB; Juvêncio Dias — ARENA; Sebastião Andrade — ARENA.

Maranhão

Américo de Souza — ARENA; Eurico Ribeiro — ARENA; Freitas Diniz — MDB; Henrique de La Rocque — ARENA; João Castelo — ARENA; Nunes Freire — ARENA;

Piauí

Dyrno Pires — ARENA; Heitor Cavalanti — ARENA; Milton Brandão — ARENA; Paulo Ferraz — ARENA; Pinheiro Machado — ARENA; Sousa Santos — ARENA.

Ceará

Álvaro Lins — MDB; Edilson Melo Távora — ARENA; Flávio Marcílio — ARENA; Furtado Leite — ARENA; Hildebrando Guimarães — ARENA; Januário Feitosa — ARENA; Jonas Carlos — ARENA; Josias Gomes — ARENA; Leão Sampaio — ARENA; Manoel Rodrigues — ARENA; Osiris Pontes — MDB; Ossian Araripe — ARENA; Paes de Andrade — MDB; Parsifal Barroso — ARENA.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

EVANDRO MENDES VIANNA

Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES

Diretor-Executivo

PAULO AURELIO QUINTELLA

Chefe da Divisão Administrativa

JOSÉ DE PAIVA PINTO

Chefe da Divisão Industrial

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Semestre	Cr\$ 100,00
Ano	Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre	Cr\$ 200,00
Ano	Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido
de Cr\$ 0,30)

Tiragem 3 500 exemplares

Espírito Santo

Argilano Dario — MDB; Élcio Álvares — ARENA; José Carlos Fonseca — ARENA; José Tasso de Andrade — ARENA; Oswaldo Zanello — ARENA; Parente Frota — ARENA.

Rio de Janeiro

Adolpho Oliveira; Alair Ferreira — ARENA; Alberto Lavinhas — MDB; Ário Theodoro — MDB; Brígido Tinoco — MDB; Dayl de Almeida — ARENA; Daso Coimbra — ARENA; Hamilton Xavier — MDB; José da Silva Barros — ARENA; José Hadad — ARENA; José Sally — ARENA; Luiz Braz — ARENA; Márcio Paes — ARENA; Moacir Chiesse — ARENA; Osvaldo Leitão — ARENA; Peixoto Filho — MDB; Rozendo de Souza — ARENA; Walter Silva — MDB.

Guanabara

Alcir Pimenta — MDB; Bezerra de Noronha — MDB; Eurípedes Cardoso de Menezes — ARENA; Florim Coutinho — MDB; Francisco Studart — MDB; José Bonifácio Neto — MDB; JG de Araújo Jorge — MDB; Léo Simões — MDB; Lisâneas Maçiel — MDB; Lopo Coelho — ARENA; Marcelo Medeiros — MDB; Miro Teixeira — MDB; Nina Ribeiro — ARENA; Osnelli Martinelli — ARENA; Pedro Faria — MDB; Reynaldo Santana — MDB.

Minas Gerais

Altair Chagas — ARENA; Athos de Andrade — ARENA; Aureliano Chaves — ARENA; Bento Gonçalves — ARENA; Bias Fortes — ARENA; Carlos Cotta — MDB; Delson Scarano — ARENA; Elias Carmo — ARENA; Fábio Fonsêca — MDB; Fernando Fagundes Netto — ARENA; Francelino Pereira — ARENA; Geraldo Freire — ARENA; Homero Santos — ARENA; Hugo Aguiar — ARENA; Jairo Magalhães — ARENA; João Guido — ARENA; Jorge Ferraz — MDB; Jorge Vargas — ARENA; José Bonifácio — ARENA;

José Machado — ARENA; José Maria Alkmim — ARENA; Manoel de Almeida — ARENA; Manoel Taveira — ARENA; Murilo Badaró — ARENA; Navarro Vieira — ARENA; Nogueira de Rezende — ARENA; Ozanan Coelho — ARENA; Padre Nobre — MDB; Paulino Cicero — ARENA; Renato Azeredo — MDB; Sinval Boaventura — ARENA; Tancredo Neves — MDB.

São Paulo

Adalberto Carmargo — MDB; Adhemar de Barros Filho — ARENA; Aldo Lupo — ARENA; Alfeu Gasparini — ARENA; Amaral Furlan — ARENA; Arthur Fonseca — ARENA; Athié Coury — MDB; Baldacci Filho — ARENA; Braz Nogueira — ARENA; Cantídio Sampaio — ARENA; Cardoso de Almeida — ARENA; Chaves Amarante — ARENA; Dias Menezes — MDB; Diogo Nomura — ARENA; Faria Lima — ARENA; Francisco Amaral — MDB; Freitas Nobre — MDB; Henrique Turner — ARENA; Herbert Levy — ARENA; Ildélio Martins — ARENA; Italo Fittipaldi — ARENA; João Arruda — MDB; José Camargo — MDB; Maurício Toledo — ARENA; Monteiro de Barros — ARENA; Orensy Rodrigues — ARENA; Pacheco Chaves — MDB; Paulo Alberto — ARENA; Pereira Lopes — ARENA; Plínio Salgado — ARENA; Roberto Gebara — ARENA; Ruydalmeida Barbosa — ARENA; Salles Filho — ARENA; Santilli Sobrinho — MDB; Sylvio Venturoli — ARENA; Ulysses Guimarães — MDB.

Goiás

Anapolino de Faria — MDB; Ary Valadao — ARENA; Brasílio Caiado — ARENA; Fernando Cunha — MDB; Henrique Fanstone — ARENA; Jarmund Nasser — ARENA; José Freire — MDB; Juarez Bernardes — MDB; Rezende Monteiro — ARENA; Siqueira Campos — ARENA; Wilmar Guimarães — ARENA.

Mato Grosso

Emanuel Pinheiro — ARENA; Garcia Netto — ARENA; Gastão Müller — ARENA; Marcílio Lima — ARENA; Ubaldo Barém — ARENA.

Paraná

Agostinho Rodrigues — ARENA; Alencar Furtado — MDB; Alípio Carvalho — ARENA; Antônio Annibelli — MDB; Antônio Ueno — ARENA; Ary de Lima — ARENA; Arnaldo Busato — ARENA; Arthur Santos — ARENA; Emílio Gomes — ARENA; Fernando Gama — MDB; Ferreira do Amaral — ARENA; Flávio Giovine — ARENA; Hermes Macêdo — ARENA; Italo Conti — ARENA; Mário Stamm — ARENA; Olivir Gabardo — MDB; Otávio Cezário — ARENA; Túlio Vargas — ARENA; Zacharias Seleme — ARENA.

Santa Catarina

Abel Ávila — ARENA; Adhemar Ghisi — ARENA; Albino Zeni — ARENA; Aroldo Carvalho — ARENA; Cesar Nascimento — MDB; Dib Cherem — ARENA; Francisco Grillo — ARENA; Francisco Libardoni — MDB; Jaison Barreto — MDB; João Linhares — ARENA; Laerte Vieira — MDB; Pedro Colin — ARENA; Wilmar Dallanhol — ARENA.

Rio Grande do Sul

Alberto Hoffmann — ARENA; Alceu Collares — MDB; Aldo Fagundes — MDB; Amaral de Sousa — ARENA; Amaury Müller — MDB; Antônio Bresolin — MDB; Arnaldo Prieto — ARENA; Célio Marques Fernandes — ARENA; Cid Furtado — ARENA; Clóvis Stenzel — ARENA; Daniel Faraco — ARENA; Eloy Lenzi — MDB; Getúlio Dias — MDB; Harry Sauer — MDB; Helbert dos Santos — ARENA; Jairo Brum — MDB; José Mandelli — MDB; Lauro Leitão — ARENA; Lauro Rodrigues — MDB; Mário Mondino —

ARENA: Nadyr Rossetti — MDB; Norberto Schmidt — ARENA; Sinval Guazzelli — ARENA; Vasco Amaro — ARENA.

Amapá

Antônio Pontes — MDB.

Rondônia

Jerônimo Santana — MDB.

Roraima

Silvio Botelho — ARENA.

Compõem a Mesa, à direita do Sr. Presidente Filinto Müller, o Sr. Deputado Flávio Marçilio, Presidente da Câmara dos Deputados e os Srs. Senadores Milton Cabral e Antônio Fernandes, respectivamente, 2º e 4º Secretários; à esquerda, os Srs. Senadores Ruy Santos e Benedito Ferreira, respectivamente 1º e 3º Secretários.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Encontrando-se no Gabinete da Presidência do Senado o Exmº Sr. Ministro da Aeronáutica, designo os Srs. Líderes Deputado Geraldo Freire e Aldo Fagundes e Senadores José Lindoso e Danton Jobim, representantes dos Partidos da Maioria e da Oposição, para introduzirem em plenário o eminentíssimo dirigente da Aeronáutica nacional. (Pausa.)

Acompanhado da Comissão, dá entrada no recinto o Senhor Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, ocupando o lugar à S. Exª reservado no plenário.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Declaro aberta a presente sessão que com muita honra, o Congresso Nacional faz realizar em homenagem ao grande e ilustre brasileiro Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont.

É executado o Hino Nacional

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Concedo a palavra ao nobre Senador Benjamin Farah.

O SR. BENJAMIN FARAH — (Pronuncia o seguinte discurso.) Exmº Sr. Presidente do Congresso Nacional, Exmº Sr. Presidente da Câmara dos Deputados Exmº Sr. Ministro da Aeronáutica, Srs. Representantes dos Exmºs. Srs. Ministros do Exército e da Marinha, Exmº Sr. Governador do Distrito Federal, Srs. Congressistas, digníssimas Autoridades, Exmº Sra. Anésia Pinheiro Machado, Senhoras e Senhores:

O Movimento Democrático Brasileiro, em comunhão com todo o País, sente-se orgulhoso em participar das homenagens do Congresso, em sessão solene e especial, ao ensejo do primeiro centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont, neste culto de gratidão e respeito à memória do Pai da Aviação, Patrono da Força Aérea Brasileira e Marechal-do-Ar, que tanto elevou o nome da Pátria e dignificou o gênero humano.

Eis porque dele, Charles Dofus, na história da Aeronáutica, diria certa vez: "Um homem, em 1901 e 1906, teve a glória imensa de lançar e de popularizar os dois instrumentos da locomoção aérea, o dirigível e o aeroplano."

Eis porque dele, Charles Dofus, na história da Aeronáutica, diria certa vez: "Um homem, em 1901 e 1906, teve a glória imensa de lançar e de popularizar os dois instrumentos da locomoção aérea, o dirigível e o aeroplano."

Seria, em verdade, como tantos outros, mais um depoimento na afanosa e sofrida carreira do querido e notável inventor patrício.

Quantos anseios e quantas tentativas! Quantos esforços e quantos fracassos! Quanto arrojo e quanto martírio na escalada para o infinito!

Ora bem!

Desde os primórdios da civilização o homem acalentou o sonho de um dia imitar os pássaros e conquistar a amplidão dos ares.

As lendas de Icaro, filho de Dédalo, que fugiu da Ilha de Creta utilizando asas pregadas às costas com cera; e de Pégaso, o cavalo alado de que se serviu Perseu para salvar Andrômeda do furor de um monstro marinho, evidenciam o desejo dos antigos de ganharem os céus.

Depois da mitologia grega, rica em fantasia e vôos imaginários, chegamos ao Século XI quando o Monge Olivério de Malmesbury consegue um vôo planado de 120 passos; mas cai e fratura as pernas. Rogério Bacon concebe as suas famosas máquinas voadoras. No princípio do Século XV, João Batista Dante plana sobre o lago Trasimeno.

João Müller, matemático, em 1430 realiza um vôo de 12000 passos, em presença do Imperador na cidade de Nuremberg.

Leonardo da Vinci, figura de sábio e de artista, baseado em observações sobre o vôo das aves, também projeta a sua máquina de voar e contribui com outras concepções tais como o pára-quedas e o helicóptero.

Mas, Sr. Presidente, não foi fácil a conquista dos ares. Antes que ela se tornasse realidade muitos pagaram com a própria vida a audácia das suas investidas pioneiras.

E assim, poderemos evocar uma galeria de destemidos aventureiros na busca do mais pesado que o ar, tais como Albard, Borelli, Santiago de Cárdenas, Blanchard, Merwein, Paucon, com a teoria do parasfuso de Arquimedes, Joseph Pline e Gabriel de La Landelle, este tendo escrito um livro denominado "Aviação", com estudos realmente relacionados com aviação.

Os anais da aviação nos dão conta, também, de que em 1795, Launoy e Bienvenu construíram um helicóptero, que chegou a obter certo êxito, embora tenham sido impedidos de prosseguir em suas experiências por imposição dos líderes da Revolução Francesa, que não toleravam os sábios. Tanto é verdade, que o famoso criador da Química como ciência, autor de obras notáveis, Antoine Laurent Lavoisier, subiu à guilhotina a 8 de maio de 1794.

Mas o homem, na sua caminhada, é irreversível.

Novas experiências, outras pesquisas, mas tudo em vão.

Estiveram presentes nessa longa e árdua batalha, George Cayley, que em 1809 idealiza um aparelho com dois objetivos: helicóptero e aeroplano; Henson, Du Temple, Palmer, Kauffmann, Gibson, Spencer e Samuel Pierpont Langley, tendo o último estabelecido princípios usados na Mecânica, principalmente no vôo dos planadores.

Recordo igualmente, um nome mártir da Ciência aeronáutica, Otto Lilienthal, que com os seus aparelhos em forma de morcego, na década seguinte a 1890, ganhou popularidade.

E não foram poucos os que deram prosseguimento aos trabalhos por ele encetados: Octave Chanute e Wilbour Wright, na América; o capitão Ferdinand Ferber, Arcldeacon e Voisin, na França. Ainda nesse país, Clement Ader, arquitetou uma máquina de voar, cuja armação era de aço. Não vou descrever aqui o seu aparelho, que, realmente, interessou ao Ministério da Guerra de França, dando-lhe apoio, inclusive financiamento, num total de setecentos mil francos. Quando aquele aparelho foi submetido a prova no Campo de Satory, deslizou sem deixar o solo, arrebentando-se todo. Um relatório das autoridades militares leva o governo a desinteressar-se por essas frustadas experiências.

O avanço da Mecânica é vagaroso.

Quem até então tivera a supremacia de fazer o mais pesado que o ar, a máquina sonhada por tantos, deixar o solo com os seus próprios meios?

O homem pode ser tudo: bandido ou santo; vadio ou trabalhador; justo ou injusto; covarde ou valente; timido ou audaz; ambicioso ou altruista; medroso ou herói.

Mas o protagonista que hoje nos convoca para este encontro, preferiu as qualidades positivas.

Récemos um pouco no espaço e no tempo. Então vamos-nos deparar, em Portugal, com o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, brasileiro de Santos, que a todos empolga pelos seus méritos de pregador, e de estudioso da Matemática e da Física. Ele acabara de conceber um aeróstato.

A primeira e malograda tentativa pública se deu no pátio da Casa da Índia, em Lisboa, na presença da Corte, quando um incêndio consumiu o seu balão. Porém, o fracasso não lhe esmoreceu o ânimo e, mais tarde, consegue êxito, passando o seu aparelho a chamar-se Passarola, e ele, o padre o Voador.

No Congresso Internacional de Aeronáutica, em Paris, é reconhecido e proclamado entusiasticamente o valor desse admirável cientista jesuítico.

E qual foi o desdobramento dos engenhos nos misteriosos caminhos dos céus? O mais pesado não conseguiu subir. Os balões não tinham direção. Quem iria dar-lhes rumos? Quem daria asas ao homem?

Ah! Sr. Presidente, o destino reservou a manhã glória a um brasileiro, com quem e

por quem o Brasil estava fadado a colocar-se diante dos povos do mundo inteiro, como a pátria do Pioneiro da Aviação.

Cabungu, recanto na Serra da Mantiqueira, em Minas Gerais, iria entrar na história da ciência e da tecnologia, porque ali nasceria, a 20 de julho de 1873, Alberto Santos Dumont. O destino fez coincidir, o seu nascimento, com data em que aniversariava o seu progenitor, Henrique Dumont, descendente de franceses, engenheiro, formado em Paris, e que de volta à sua terra natal, além de construir trechos de Estrada de Ferro Central do Brasil, mais tarde, em São Paulo, passou a ser, no seu tempo, o maior plantador de café.

Filho do dinâmico engenheiro, Alberto possuía, quando menino, constituição biotípológica pequena, certamente tipo brevílineo, e por isso, a sua presença nem sempre era simpática aos colegas. Repelido pelos companheiros buscou o convívio dos livros, através dos quais sedimentou a convicção de um dia conquistar os ares. Esses sonhos de adolescente, originaram-se, sem dúvida, das maravilhosas fantasias escritas por Júlio Verne, famoso romancista de Nantes.

O jovem brasileiro abebrou os primeiros estímulos nos livros "Cinco Semanas num Balão, Viagem de descobertas"; "Da Terra à Lua"; "Vinte Mil Légulas Submarinas"; "Volta ao Mundo em Oitenta Dias"; "A Ilha com Hélice", e muitos outros — romance científico ou ciência em ficção. E ele mesmo confirma: "Quando parti pela primeira vez para a Europa, li com grande interesse todos os livros desse grande vidente da locomoção aérea e submarina". As criações do famoso romancista francês, já saíram do mundo das fantasias: os pólos conquistados; os mares violados nas suas entradas; os espaços rasgados por aeronaves de todos os tamanhos; os astronautas, diante dos nossos olhos atônitos pisaram na lua. Foram e voltaram muitas vezes. Certamente agora irão em busca de outros planetas.

Sim, foi uma longa jornada, desde que saiu dos seus sítios prazenterios e amenos da terra natal.

Imbuído de entusiasmo, influenciado pelas boas leituras, animado pela tenacidade dos fortes, o menino das Minas Gerais, descia das serras. Lá, no alto das montanhas, estava o signo do seu grande destino. O berço engastado entre a terra e o céu, como que apontava a Santos Dumont que acima das paixões e das divergências humanas estão os espaços infinitos, os caminhos mais altos e mais puros dos seus sonhos de moço. Lá em cima havia uma indicação para o seu arrojo, as suas lutas, os seus triunfos e a sua glória imortal. Ele, um dia, abriu a janela, e olhou para o alto. Quis saber o que havia além da terra.

Certa vez, Henrique Dumont, com a família parte para a europa: 1891. O seu objetivo era tratar-se de uma enfermidade. Verificou que Paris seria o melhor centro para o aperfeiçoamento do jovem Alberto, que visitando uma exposição de máquinas, no Palácio da Indústria, encontrou um motor a petróleo, compacto e leve, da força

de um cavalo. E assim diria em suas memórias: "Parei diante dele como que pregado pelo destino. Estava completamente fascinado.

Meu pai, distraído, continuou a andar até que, depois de alguns passos, dando pela minha falta, voltou, perguntando-me o que havia. Conte-lhe a minha admiração de ver funcionar aquele motor, e ele me respondeu: Por hoje basta."

Nessa mesma noite corri vários livreiros; comprei todos os livros sobre balões e viagens aéreas."

E prossegue: "Ao motor de petróleo devo, mais tarde, todo inteiro, o meu êxito.

Tive a felicidade de ser o primeiro a empregá-lo nos ares.

Os meus antecessores nunca o usaram. Griffard adotou o motor a vapor; Tissandier levou consigo um motor elétrico. A experiência demonstrou, mais tarde, que tinha seguido o caminho errado."

O seu pai ao voltar ao Brasil, não só lhe entrega razoável fortuna, mas lhe outorga a emancipação. E lhe diz: "Quero ver como você se conduz; vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se você se faz um homem: prefiro que não se façam doutor; em Paris, com o auxílio dos nossos primos, você procurará um especialista em Física, Química, Mecânica, Eletricidade. E não se esqueça que o futuro do mundo está na Mecânica."

As recomendações paternas foram atendidas. Na capital da França, com a ajuda dos primos, encontrou o Professor Garcia, de origem espanhola.

Corria o ano de 1892.

Uma vontade incontida povoava o seu espírito: voar.

As dificuldades eram inúmeras.

Nesse ano morre o seu pai. Volta a São Paulo. Faz automobilismo.

Após estudos e viagens, em 1898, em Paris, dirige-se aos Srs. La Chambre e Maçuron, que eram especialistas em balão. O primeiro fabricante, o outro balonista.

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

— "Levaremos por 250 francos".

— "Há muito perigo?"

"Nenhum".

Sem compromissos com estragos que por ventura ocorressem, e ainda com o direito da viagem em caminho de ferro de ida e volta, marcou para o dia seguinte a realização da primeira viagem em balão.

"Fiquei estupefato diante o Panorama de Paris, visto de grande altura; nos arredores, campos cobertos de neve... era inverno. Pareceu-me que nasci mesmo para a aeronáutica".

Tudo se me apresentava muito simples e muito fácil: não senti vertigem nem medo.

E tinha subido..."

Depois, surge a ideia de construir um balão para seu uso. Recorreu à Casa que o acolheria. Deu as diretrizes. O modelo era tão pequeno, 113 m³, com que os fabricantes se assustaram e não queriam executar a obra, realizada, tão só, pela insistência do cliente.

"O meu primeiro balão, o menor, o mais lindo, o único que teve um nome: Brasil". Foi feliz com esse balão.

Novas idéias brotam. Santos Dumont pensa na locomoção aérea dirigida e introduz o moto. Fez uma adaptação do modelo de Girard, de 1852. Esse balão, cuja forma era de charuto, tomou a designação de Santos Dumont nº 1. Todavia, ao apresentar-se ante os construtores, dizendo que iria colocar um motor a petróleo, foi de tal maneira o espanto, que o velho La Chambre achava ser isso um suicídio. O temor era geral. Os conselhos eram sempre negativos.

Dois obstáculos surgiram: trepidação e o perigo de incêndio, pois o motor de explosão ficaria localizado abaixo do depósito de hidrogênio, altamente inflamável. Santos Dumont fez voltar para baixo o cano de descarga. A primeira experiência não foi bem sucedida, pois voou a favor do vento, tendo sido atirado de encontro às árvores do parque do Jardim da Aclimação.

Reparadas as avarias, a 20 de setembro de 1898, quando voava a uma altura de 200 metros, ocorre um defeito na bomba de ar, e o balão dobraria-se ao meio, só se salvando porque teve sangue frio e o concurso de jovens ali presentes.

Fez construir outros balões: o nº 2, o nº 3, o nº 4. Este em 1900 causou muito sucesso em Paris, por ocasião da grande exposição e do Congresso Internacional Aeronáutico. O balão nº 5 voava sobre Saint-Cloud, e acidenta-se, devido ao vasamento de hidrogênio e choca-se com o Hotel Trocadero. Dumont por pouco não verde a vida, sendo salvo pelos bombeiros.

Deutsch de la Meurthe, conhecido como o magnata do petróleo, instituiu um prêmio com o seu nome, na importância de 100.000 francos, posteriormente acrescidos de 25.000 e mais 4.000, a título de juros.

O prêmio seria destinado ao primeiro que, com um dirigível, entre 1º de outubro de 1900, 1901, 1902, 1903 e 1904, partindo do Parque de Aerostação de Saint-Cloud, sem tocar na terra, contornasse a Torre Eiffel, retornando ao ponto de partida, no máximo em 30 minutos.

As experiências de 13 de julho e 8 de agosto não tiveram sucesso. Seja dito que Santos Dumont orientava a fabricação dos seus aparelhos e os experimentava ele próprio. E apesar dos acidentes, não lhe diminuiu o ânimo. Jamais se recusou a continuar. Insiste sempre. Luta. Vence. Assim é que arrebata o balão nº 5, após 22 dias de trabalho, apresenta-se com o nº 6, cujas características eram: balão dirigível; motor de 4 cilindros; 16 HP de potência; velocidade de mais de 30 km por hora; forma de elipsóide alongado.

Esse balão estava em condições de conquistar o prêmio DEUSTCH.

A 19 de outubro de 1901 Santos Dumont percorre a rota de 11.000 metros, saindo do Parque de Aerostação de Saint-Cloud, contorna a Torre Eiffel, retornando ao ponto de partida, no prazo de 29 minutos e meio. Foi ovacionado pelo povo. E não procedeu como determinados inventores, sempre preocupados com o lucro imediato,

que logo patenteavam os inventos a fim de auferir vantagens com a sua venda.

O prêmio Deustch conseguido foi o primeiro no gênero.

O Brasil, pela sua Câmara, concedeu-lhe 100 contos e uma medalha de ouro.

Dentre os telegramas recebidos, após o seu grande feito, um estava assim redigido: "a Santos-Dumont, o pioneiro dos ares, a homenagem de Edison". Muitos outros sábios se manifestaram alvissareiramente por aquela notável realização, entre eles Marconi e Langley.

"Foi assim Santos-Dumont o primeiro homem que conseguiu soltar-se de um ponto na terra, subir aos ares e voltar ao mesmo lugar de partida, isto é, dar direção a um aeróstato, vencendo a resistência dos ventos.

O público, nas ruas, assistiu às evoluções do aparelho, com intensa curiosidade, pois, pela primeira vez no mundo, se ouvia roncar um motor de explosão na atmosfera!

Sua audácia, subindo a grande altura, montado sobre um simples selim de bicicleta; seu arrojo, colocando um motor de explosão debaixo de um balão cheio de gás inflamável; sua calma, apagando, certa vez, um incêndio no motor com o seu chapéu Panamá, quando a grande altura; e inúmeros outros fatos, tudo isso despertou a maior e mais carinhosa admiração do nobre parisiense. Com verdadeiro sentimento de gratidão, o inventor brasileiro refere-se à simpatia, ao interesse e aos aplausos, com que a população da França sempre acompanhou as suas experiências. Não há dúvida de que esse entusiasmo popular constitua valoroso estímulo.

É preciso ter presente que, quando Santos-Dumont iniciou a construção do seu primeiro dirigível, em 1898, contava apenas 25 anos de idade. Raros são os exemplos de inventores que tão cedo tenham revelado a orientação que dariam às suas descobertas." (Quem deu asas ao homem)

O júbilo da grande vitória pelo autor foi assim lembrado:

"Nesta manhã de 12 de julho de 1901 e na tarde de 23 de outubro de 1906, vivi os momentos mais felizes da minha vida. Durante as minhas horas de intensa alegria e felizes êxitos, só uma saudade me fazia triste: era a ausência do meu pai. Ele, que me dera tão bons conselhos e os meios para realizar o meu sonho, não mais estava neste mundo, para ver que eu afinal "me fizera um homem."

Na França, na Inglaterra, na América, no Brasil, em toda a parte repercutiu o grande feito. Aqui, entre nós, quando da visita a sua terra, teve a oportunidade de sentir de perto o apreço, o carinho, a alegria e o entusiasmo do seu povo, não só no Rio e em São Paulo, mas em todos os Estados. Foi um verdadeiro delírio popular!

Poetas e cantores fixaram nas suas melodias a figura de Santos-Dumont e exaltaram a grande descoberta.

O "Prêmio Deustch" selou, realmente, uma das maiores proezas na história dos povos: a dirigibilidade.

Já o homem podia ascender aos espaços, com rumo certo. Não voaria a esmo. Os meios científicos e aeronáuticos do mundo inteiro se pronunciaram sobre o assunto, e pela primeira vez o Aero-Clube de Londres conferiu o título de sócio honorário a um aeronauta, tendo ele ido a convite receber em Londres o diplomata, onde foi alvo de uma verdadeira consagração, presenciada igualmente pelo Embaixador Joaquim Nabuco, que se fez ouvir, levando a solidariedade da nação brasileira.

Registre-se ainda a palavra do tribuno francês Jaurès, que afirmara: "Não existem duas aeronaves: existe só uma, e, para vê-la, é preciso vir a Paris".

O grande jornalista republicano, Henri Rochefort dizia: "Votam-se verbas fabulosas para a viação militar, e nada de prático se vê; no entanto, nosso "pequeno Santos", sem nos custar um centavo, cada dia nos proporciona um espetáculo novo e nos enche de esperanças com suas realizações."

Em Paris, era apontado como "O homem do dia". Visitavam-no constantemente no seu angar: "o pintor Paul Helleu, o caricaturista SEM, os jornalistas Henri Rochefort, Henri Letellier, James Gordon-Bennett, Maurice Brunay-Varilh; os embaixadores Joaquim Nabuco e Sousa Dantas; o futuro Ministro francês Louis Barthou; os cientistas Paul Painlevé e Henri Poincaré.

Dos muitos amigos que contava no Aero-Clube de França e no Automóvel Clube de Paris, mencionaremos, de memória, Besançon, Aimé, Tissandier, Conde de Lambert, Henri de La Vaulx, Blériot, Gabriel Visin, Ernest Archdéecon. Além de monarcas e outras altas personalidades.

E M.H. André faz a sua apreciação sobre Santos Dumont — "Ele foi o primeiro a aplicar o motor de explosão a um dirigível; mostrou o caminho a seguir; impulsionou uma nova indústria, a qual será a da navegação aérea". "Em outras palavras, teve o mérito de retirar a questão da dirigibilidade dos aeróstatos da sombra e do silêncio em que parecia mergulhada em França".

Cumpre lembrar que a conquista do prêmio Deustch não foi tão simples. É Dumont quem afirma: "algum tempo chegou a crer que era mais difícil fazer com que me entregassem o prêmio, que ganhá-lo". Isto irritou o inventor patrício, que pensou mesmo em abandonar o Aero-Clube. Quando iria tomar tal medida, decidiram conferir-lhe o prêmio pelos votos do "Príncipe Roland-Bonaparte (Presidente da Comissão Científica), Deustch de La Meurth, Cailletet, Mascart, Júlio Violle, Bouquet de Lagrye, os quatro últimos, membros do Instituto de França". Os sábios do Instituto me salvaram — declarou Santos-Dumont".

Entretanto, não faltaram detratores tentando diminuir a glória de Santos-Dumont. O poder da imprensa estrangeira e as verbas para propaganda não foram exiguis. Daí por que ainda quero lembrar alguns fatos sobre a conquista do prêmio Deustch. A polêmica travada no Aero-Clu-

be foi violenta. O Príncipe Roland-Bonaparte, ameaçou de recorrer às barra das tribunais se negasse a Santos-Dumont tal prêmio. Ele venceu.

O testemunho do General André, Ministro da Guerra de França, em documento dirigido a Santos-Dumont a 18 de julho de 1903, é de alta significação: "Durante a revista de 14 de julho, verifiquei e admirei a segurança com que evoluía o balão por vós dirigido. Seria impossível não constatar os progressos de que dotastes a navegação aérea. Parece que, graças a vós, ela deve prestar-se, d'ora em diante, a aplicações práticas, sobretudo do ponto de vista militar".

Convém deixar bem claro que foram sem conta as manifestações de apreço, os telegramas, as homenagens, os depoimentos em favor de Santos-Dumont pela conquista da dirigibilidade. Conquista de um brasileiro, que conseguiu comprovar a verdade segundo a qual era possível "descer sem sacrifício o gás, e subir sem sacrificar o lastro".

Depois de ter dado um grande impulso na aerostação, com a descoberta do seu engenho que deu direção aos balões, preocupase, trabalha, pesquisa, investiga, insiste, à procura do mais pesado que o ar.

A 13 de setembro de 1906, no seu 14-bis, obtém o grande êxito.

Animado pelo sucesso, candidata-se ao prêmio de 1.500 francos do Aero-clube, destinado ao primeiro piloto que realizasse o percurso de 100 metros. Inscreu-se igualmente para conquista da Taça Archdéecon, de 3.000 francos, para o percurso de 25 metros, desde que se elevasse pelos seus próprios meios.

Com o percurso de 60 metros, a 2 metros de altura, arrebata a Taça Archdéecon; e a propósito diz Ferber, um dos seus competidores:

"O inventor brasileiro provava que as máquinas voadoras podiam voar... A 23 de outubro, diante da Comissão de Aviação, às 14,45 da tarde, seu aeroplano deixa o solo suavemente e sem choque. A multidão estupefata tem a impressão de um milagre; fica muda de admiração, mas logo solta um brado de entusiasmo no momento da aterrissagem e carrega o aviador em triunfo."

E continuou Ferber a afirmar:

"Era preciso ser, ao mesmo tempo, engenheiro, financiador, operário e condutor de aparelhos."

"Os franceses não conseguem sobrepujar o brasileiro, porque somente esse possuia ao mesmo tempo aqueles quatro predicados".

Para rechaçar falsas alegações de que outros tinham precedido a essa notável proeza, valho-me ainda das categorias afirmações do escritor Wilfrid de Foville:

"Pela primeira vez, após cinquenta anos, a navegação aérea foi retirada do empírico. Recebeu a sua base científica das mãos de um homem, Santos-Dumont, a quem se regateia o qualificativo de sábio, mas eu o proclamo o Fulton da navegação aérea".

Essas e tantas outras informações eloquentes, não podem ser contestadas pela poderosa máquina publicitária que pretende, a todo custo, impingir falsos inventores, negando a verdade dos fatos.

Dumont conquista, posteriormente, outras vitórias. Inscreve-se ao prêmio do Aero-Clube de França, agora tendo como concorrente Gabriel Voisin, que pilotava um BLÉRIOT IV.

No dia 12 de novembro de 1906 foi o certame. O avião de Blériot sofreu um acidente. Venceu o 14-bis de Santos-Dumont. Esse novo triunfo foi assinalado pelo boletim da Federação Aeronáutica International.

Mas não ficaram aí as provas de habilidade e pioneirismo do grande brasileiro.

Alguns fatos de teles, em 1909, assinaram a presença de Santos-Dumont. Recebe a Carta de Piloto do Aero-Clube de França. As primeiras que aquela entidade expedia.

Naquele mesmo ano, quando houve em Reims a grande Semana da Aviação, Blériot e Curtiss atingiram a velocidade de 75 quilômetros por hora, sendo que Curtiss consegue fazer uma decolagem, com 80 metros de corrida.

Santos-Dumont que não tomou parte nessa prova, no entanto, com seu avião Demoiselle executa um voo a 95 km por hora, decolando a uma velocidade de 70 quilômetros, apenas.

Em 1910, após dez anos de notáveis serviços dedicados à aeronáutica, resolve encerrar essas atividades, deixando, é certo, bem patente a sua exuberante participação em todas as iniciativas concernentes aos balões e ao mais pesado que o ar.

A França mesmo, sempre tão orgulhosa dos seus grandes filhos, a França tantas vezes na vanguarda das descobertas e realizações, a França que até então era o grande polo de atração da inteligência e da cultura, chegando mesmo Victor Hugo ter dito que Paris era a praça do pensamento humano, a França não regateou as suas atenções, a sua solidariedade, o seu gesto de justiça, exaltando aos olhos do mundo os feitos grandiosos de Santos-Dumont, erigiu-lhe um monumento, em Sain-Cloud, comemorativo do contorno da Torre Eiffel, e um marco, em Bagatelle, relativo aos primeiros vôos de avião, avultando o êxito de 12 de novembro de 1906.

"Consta do livro de jubileu do "Royal Aero-Club" de Londres (1901-1951) uma referência (pág. 18) de que sua fundação foi inspirada pelo voo de 12 de outubro, realizado por Santos-Dumont, um brasileiro. Butler, o seu fundador, aproveitando-se do entusiasmo provocado pelos seus triunfos, convocou um grupo de entusiastas e organizou um banquete em que ele foi o convidado de honra. Nessa oportunidade foram aprovados os estatutos daquele Clube e conferido a ao grande brasileiro o título de sócio honorário, distinção que se fazia pela primeira vez, a um estrangeiro". (Brigadeiro Cunha Machado)

Personalidade nobre, caráter firme, homem devotado aos seus trabalhos, queria tudo perfeito, mas possuía um coração generoso. Tanto que os recursos do prêmio Deutsch, distribuiu aos seus auxiliares e aos pobres de Paris. Seus inventos não patenteava, porque desprendido e idealista, queria-os para todos.

Respeitoso com os competidores, tratava-os com lealdade:

"Não fosse a audácia, digna de todas as nossas homenagens, de Ferber, Lilienthal, Pilcher, Barão de Bradsky, Augusto Severo, Sachet, Marin, Delagrange, irmãos Nienport, Chavez e tantos outros — verdadeiros mártires da ciência — e hoje não assistiríamos, talvez, a esse progresso maravilhoso da Aeronáutica, conseguido todo inteiro, à custa dessas vidas, de cujo sacrifício ficava sempre uma lição".

"A eles cabe, em grande parte, o mérito do que hoje se faz nos ares", conclui Santos-Dumont.

Não padece de dúvidas, Sr. Presidente, que a grande evolução da Aeronáutica, já agora na era dos supersônicos e das naves espaciais, fruto do gênio criador do homem, teve o seu ponto de partida nos inventos do destemorado voador de Bagatelle.

Esse é o coroamento dos seus esforços, dos seus riscos, da sua persistência, da sua bravura, estou por dizer, dos seus aparelhos, que começaram a encurtar as distâncias do mundo!

E o Brasil tem honrado a memória do seu grande filho. Aí está o Correio Aéreo Nacional, integrado por homens que com a sua permanente devoção, com o sacrifício, com o acendrado sentimento de solidariedade, há longo tempo, vêm dando tudo de si ao trabalho de aproximação dos brasileiros, no melhor sentido da integração dos nossos irmãos, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, de Mato Grosso às praias do litoral.

Na paz, é essa força áerea que conduz os universitários do Projeto Rondon aos longínquos municípios do interior deste vasto País, possibilitando à nossa valorosa mocidade, a realização da grande obra a que se propôs, obra essa cheia de idealismo e renúncia.

Na guerra, mostrou-se decisiva a participação dos seus pilotos na árdua tarefa de patrulhamento aéreo de nossas costas, que exigia, além de muita perícia de vôo, patriotismo, inteligência e destemor.

Mas, Sr. Presidente, não termina aí a atuação da nossa Aeronáutica no desenvolvimento do País. Ela se faz presente também no campo industrial, através do CTA (Centro Aeroespacial) e do ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), que dão valiosa contribuição em prol da tecnologia, do ensino técnico e da ciência.

E o que dizer da EMBRAER, com o Ipanema, o Bandeirante, o Xavante, que coloca o Brasil, este país de dimensões continentais, à altura do seu grande destino e prova a sua inequívoca vocação para a Aeronáutica.

Acaso em tudo isso não estará patente o sonho, a aspiração mais sentida de Santos-Dumont?

Os seus inventos; a dirigibilidade e o avião consagram a expressão universal da inteligência humana.

Sim, ele violou os céus, aproximou os oceanos, levou, pelo mais pesado que o ar, uma mensagem que deve ser de cultura, de confraternização, de justiça, de paz e de liberdade.

Mas tudo isso lhe custou ingentes esforços, renúncias, nostalgias, aflições, perigos de vida, sacrifícios inauditos, abnegação, sempre com o obstinado ideal de servir.

Afinal, após uma vida de trabalho intensa e secunda, marcada pela paciência, tenacidade, pelos choques e emoções, Alberto Santos-Dumont cai vencido pela morte. Tomba aqui mesmo no solo da sua Pátria, na linda praia de Guarujá, em São Paulo, a 23 de julho de 1932.

Um dia ele partiu, cheio de sonhos e anseios, desceu dos altos das serras das Minas Gerais: franzino, pequeno, tímido, quem podia prever-lhe os sucessos? Foi e venceu. Voltou vitorioso. Ao entregar o corpo à terra mãe, entregou-lhe por igual, uma glória infinita. Sim, o menino de Cabangu fora talhado por Deus para ser o Icaro das asas de aço, que iria subir tanto e tanto que todos os brasileiros, sem faltar nenhum, e também os povos e nações, pudessem contemplá-lo, no altiplano da sua glória imortal. Nasceu no alto. No alto Permanece! (Muito bem! Muito bem! Palmas prolongadas. O orador é efusivamente cumprimentado.)

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Daso Coimbra.

O SR. DASO COIMBRA (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente do Congresso Nacional, Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, Sr. Ministro da Aeronáutica, Srs. Oficiais-Gerais, demais Autoridades, Minhas Senhoras. Meus Senhores, Srs. Congressistas:

O verdadeiro gênio não se deita sobre as conquistas do ontem, mas faz do passado o trampolim para o futuro: eis uma conceitação que posso formular sobre Santos-Dumont, o preclaro brasileiro cujo centenário de nascimento aqui evocamos, com reverência, saudade e profunda admiração.

Foi o engenho, filho da pertinácia e da ciência, que levou Santos-Dumont a transformar o homem em pássaro, dando-lhe as asas com que pôde conquistar o infinito dos espaços.

Alberto Santos-Dumont, que conhecerá a luz do dia nos campos da Fazenda Cabangu, no distrito de João Aires, em Minas Gerais, nasceu predestinado, naquele 20 de julho de 1873.

O impeto realizador de seu pai, que cursara as faculdades de engenharia na França, terra de seus maiores, encontrou motivação maior quando se afazendou em Ribeirão Preto, na Província Paulista. Ali construiu um estabelecimento agrícola que cedo se destacou, desenvolvido e progressista, pela introdução pioneira da mecanização, levada tanto ao auge que chegou mesmo a compor-se, inclusive, de uma estrada de ferro particular, que ligava a produção agropastoril local aos trilhos da Mogiana, caminho indispensável aos centros de consumo.

Santos-Dumont ali viveu a infância feliz e descuidada dos que estão a salvo de necessidades materiais. O aprendizado das letras, que recebera da própria irmã, em francês e em português, abriu-lhe dois caminhos que influiram decisivamente na construção do seu futuro: o conhecimento da obra original de Júlio Verne, que foi o herói de sua meninice, e o trato constante com toda sorte de máquinas e de engrenagens que compunham a infra-estrutura da mecanização da fazenda paterna.

Sua juventude foi marcada para sempre com um espetáculo a que assistiu na Paulicéia, de todo inédito para a época e para o meio: um acrobata estrangiro subindo num balão de gás, atirou-se dos céus num precário pára-quedas. Talvez que a conquista dos caminhos aéreos — sonho de tanta gente — nele se tenha fixado naquele preciso instante.

Por certo e comprovadamente, até — Santos-Dumont, na puberdade, já conhecia — tal era a sua paixão pelo problema — as lendas de Dédalo, de Icaro e de Ariel. Não ignorava, igualmente, as tentativas históricas de Malmesbury, de Leonardo da Vinci, de Bartolomeu de Gusmão e de Montgolfier. E tudo já houvera lido, das criações imperecíveis daquele que sempre anteviu o futuro: Júlio Verne.

Uma rápida viagem a Paris com a família, mal chegado aos dezesete anos, permitiu ao jovem brasileiro o seu primeiro contato com a mais recente das invenções sensacionais: o motor de combustão interna, exposto no Palácio das Indústrias, a grande feira científica da capital francesa. E foi ali no recinto de tal Exposição, que Santos-Dumont passou, praticamente, todo esse breve período que esteve em França.

Homem extremamente adiantado para o seu tempo, Henrique Dumont, pai do inventor, logo que regressou ao Brasil, entendeu que devia dar aos filhos a oportunidade de cada qual seguir o seu próprio destino e construir a própria vida. Assim, distribuiu entre todos dois terços de sua fortuna, que era considerável, e emancipou o filho — Alberto, com apenas 18 anos, dizendo-lhe que estudasse mecânica, ciência que tanto o interessava.

E foi assim que aquele predestinado, mas desambicioso; idealista, porém simples; tezaz e perseverante, senhor de uma pertinácia que não conhecia fadigas nem insucessos, e de uma coragem física que raiava pela algidez diante do perigo, partiu para a França, em busca dos mestres de mecânica, que queria dominar, e à procura dos caminhos dos céus, que pretendia conquistar.

Para melhor conhecer os motores, que então despontavam, dedicou-se ao automobilismo; para ganhar confiança em si mesmo, praticou o balonismo, pagando de seu bolso as ascensões que realiza, e que, só em 1898, foram mais de trinta.

Quando se sentiu capaz de fazer sozinho aquilo que realizava levado por outros, construiu o seu primeiro balão, em cujo "cesto" dominou a primeira ascenção livre, aos quatro de julho de 1898.

Era, porém, como todas as ascensões de então, o voo sem controle e sem destino, ao

sabor dos ventos e das forças da natureza, cujo início se conhecia mas cujo fim era imprevisível.

Não sorria ao espírito de Santos-Dumont a aventura pela aventura. Já então proclamava — repetindo sua firmação da primeira infância — que o homem voava.

Seu ideal era o de dominar o balão, conduzindo-o conscientemente, sem depender do vento ou da calmaria, da tempestade ou da bonança. Dominou-o, então, o pensamento de somar balão, motor e leme: vôo, força autônoma e comando.

A prancha de desenho se transformou no novo mundo do sonhador realista. Traçou planos e fez cálculos, que fez e desfez vezes sem conta. Tudo leu e tudo indagou. Pesquisou, procurou, buscou porsiadamente, até que se convenceu de que houvera encontrada uma solução.

Senhor de meios materiais, que o punham a salvo de necessidades financeiras e da luta pela sobrevivência, quase ao encerrar do século XIX adquire um vasto terreno em Saint-Cloud, onde ergue seu hangar e sua oficina. E é aí que constrói diversos balões experimentais, até que chega ao Santos-Dumont nº 6, — com que, no primeiro ano do século XX — precisamente a 12 de outubro de 1901 — realiza a façanha considerada impossível.

Um rico industrial francês — Deutsch de La Meurthe — houvera instituído um prêmio, de cem mil francos, para o primeiro que, no tempo máximo de trinta minutos, partindo de um ponto pré-determinado, tornasse, de balão, a Torre Eiffel e voltasse ao ponto de origem.

Santos-Dumont levantou a luva, que jazia por terra após tantas tentativas infrutíferas. E na tarde luminosa que resplendia nos céus de Paris, na data comemorativa da Descoberta da América, efetuava a proeza, dominando as aerovias e estabelecendo a dirigibilidade no espaço.

O impossível passara a ser realidade.

Santos-Dumont, que jamais patenteou qualquer de suas invenções, pois sempre pôs à disposição de todos os seus modelos, os seus cálculos e todas as indicações técnicas que permitissem fazer aquilo que ele houvera conseguido — era também desprovido de quaisquer outros interesses materialistas.

Basta lembrar que, vencendo o prêmio Deutsch de La Meurthe, que representava cem mil francos em dinheiro, doou metade da quantia aos empregados que o ajudaram na construção, e metade destinou, aos pobres de Paris.

Santos Dumont sempre acreditou que era correta a definição que Edíson — o mago de Menlo Park — dava do gênio: "um por cento de inspiração e noventa e nove por cento de transpiração". Gênio sem pertinácia continua e trabalho árduo pouco vale. Por isso, entre as milhares de felicitações que lhe chegaram, das mais ilustres procedências, muito lhe tocou o telegrama assinado por Thomas Alva Edíson, o grande gênio norte-americano: "A Santos Dumont — O Bandeirante dos Ares — homenagem de Thomas Edíson".

Santos Dumont, com a sua conquista, dera forma e figura à engenharia aeronáu-

tica. Para que melhor se aquilte, na distância do tempo, do significado de sua conquista, é bom que se relembre a distinção ímpar de que foi o alvo. O Governo da França convidou-o para construir o primeiro aeródromo do mundo, que se sediou em Neuilly. Era a consagração do brasileiro ilustre pelo país na época mais adiantado em todo o consenso universal.

O moço mineiro, porém, não conseguira ainda o seu verdadeiro e real objetivo. Longamente demorou sobre o estudo e as realizações, a tal ponto que se tornaram rotineiros os seus voos dirigidos, que maravilhavam a capital da França. Era comum erguer-se nos céus o balão — ou a série de balões que então Santos Dumont construía — e ver-se o aeronauta dominar, seguro de si e de seu engenho, as rotas celestes.

Foi então — como confessou mais tarde — que recebeu o prêmio que mais tocou a sua sensibilidade. Quem o felicitava, publicamente, é o grande herói de sua meninice, aquele que nas tardes amenas e aprazíveis da fazenda paterna enchia de sonhos a sua imaginação infantil: JÚLIO VERNE. O vigoroso criador de tanta ficção científica, conhecido e admirado no mundo inteiro, saudava o moço brasileiro que transformara seus devaneios na maravilha que dominava, impavida e altaneira, os ares da França.

A idéia mestra, porém, cabriolava no espírito de Santos Dumont, como no trânsito de Braz Cubas de Machado de Assis balançava a criação do emplastro fatídico.

Santos Dumont evoluía para o domínio do espaço pelo mais pesado do que o ar. Parte, então, para a criação do modelo conhecido como o nº 14, cuja destinação aparente era a de servir como suporte ou transporte de um veículo pesado.

Cedo, todavia, seu atilado espírito e sua inventiva sempre pronta, mostraram-lhe que a solução estaria no mais pesado do que o ar à base de planos superpostos alimentados por motor de combustível líquido.

Já então se faziam motores relativamente leves, relativamente seguros, consumindo petróleo e de comando razoavelmente fácil.

Os estudos teóricos levaram Santos Dumont a construir seu primeiro aeroplano, curiosamente conhecido como o "14-BIS". Tosco e rude, embora, guardava a forma e o feitio que ainda hoje assinalam todos os modernos aviões.

A idéia mestra ganhava a forma final: um aeroplano movido a motor de combustível líquido. Já então outro desafio houvera sido lançado, duplo, aliás: os prêmios Aeroclube de França e Archdeacon, destinados àquele que fizesse voar, sem auxílios externos, o mais pesado do que o ar.

Santos Dumont participou às autoridades que superintendiam a concessão das lâureas que tentaria o feito. E sob o olhar incrédulo, mas curioso, da imensa multidão que se comprimia no campo de provas — tão numerosa e tão entusiasta, que muito demorou conseguir-se afastá-la do local, para que o arrojado aviador tentasse a sua experiência — o brasileiro ilustre, na tarde do dia 23 de outubro de 1906, logrou a grande e insuspeitada vitória: o "14-BIS", con-

tando só com a força de seu motor rudimentar, erguia-se do solo e caminhava nos ares. Foram segundos que marcaram a eternidade.

Foi aí que nasceu o homem-pássaro, sonho que Santos Dumont tornou fulgente realidade!

Condecorações e honrarias, vindas de inúmeros países, prêmios e homenagens, a Legião de Honra e a Academia Brasileira de Letras — nada, nada mudou o modo humilde e simples de Santos Dumont, sempre idealista, jamais utilitarista

Aqueles segundos que passara no ar, conduzido pela força propulsora autônoma que servia o seu modestíssimo aparelho, levaram-no a redobrar de estudos e de experimentações, de pesquisas e de censuras, pois considerava que, obtido o princípio, seria indispensável atingir o estágio do valor prático.

Novamente as pranchetas se encheram de desenhos e os cadernos se pejaram de cálculos. Novos engenhos foram construídos e outras tentativas foram efetuadas. O gênio, servido pela tenacidade e a criatividade, alimentada do trabalho, lograria, afinal, o êxito indiscutível.

Menos de três anos depois da conquista imortal, ou seja, no ano de 1909, já Santos Dumont deslumbrava Paris e o mundo voando com o seu célebre "DEMOISELLE", definitivamente controlado e já alcançando a extraordinária velocidade de 77 quilômetros por hora.

Se a França, e o mundo, souberam honrar devidamente o ilustre brasileiro, menor não fomos nós nos preitos cívicos que temos tributado à sua memória. O Congresso Nacional e o Ministério da Aeronáutica, irmanados no mesmo sentimento, outorgaram a Santos Dumont a patente de Marechal-do-Ar, de nossas forças aéreas, e de seu vulto imenso fizeram o Patrono da Aeronáutica do Brasil

Os inventos que aquele gênio criou, pelo estudo e pela coragem, são os engenhos através dos quais os nossos pilotos, militares e civis, traçam, hoje, nos céus da Pátria, os caminhos aéreos da integração e da segurança nacionais.

A FAB é, pois, a continuação das glórias e da tradição progressista de Santos Dumont, o grande pionero.

O esforço contínuo e o trabalho incessante sacrificaram muito a saúde daquele predestinado, que nunca fora um homem realmente forte e saudável. Ao demais, a primeira Grande Guerra Mundial, tornando o avião em mortífera arma de ataque e de destruição, abalou profundamente o psiquismo de Santos Dumont, já então batido pela doença que minava seu corpo.

Nunca, em nenhum tempo, se refez do choque que lhe causara a transformação daquilo que ele pretendia um elo de união entre os homens em engenho de morte e de sangue. Foi desde então um taciturno e um triste, alheiado quase da sociedade e do mundo.

Pacifista, padeceu de ver o seu invento servir à guerra.

Se a aviação o fez viver e se só por ela e para ela viveu, por ela também morreu.

Numa dorida tarde de julho, quando ia acesa a luta constitucionalista que São Paulo deflagrara, buscando a volta à normalidade democrática, Santos Dumont, que descansava numa praia de Santos, assistiu ao espetáculo horrível de ver os aviões legistas bombardear um couraçado que se aliaava aos revoltosos.

Já não era a guerra entre os povos adversos, era o sangue de irmãos que corria, e no solo pátrio.

Sua estrutura nervosa, já combalida, sua saúde física já profundamente afetada, não resistiram à tragédia que seus olhos aflitos e sofridos contemplavam. Naquele mesmo dia, quando a noite estendia seu manto, Santos Dumont matou-se, talvez por tédio, talvez por vergonha, talvez por arrependimento.

Mas o condor, caído pelas próprias mãos, ganhou a imortalidade, que aqui, nesta sessão solene do Congresso Nacional, concelebramos, honrados de sermos seus irmãos, jubilosos de sermos seus patriotas. (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Concedo a palavra ao nobre Senador Vasconcelos Torres.

O SR. VASCONCELOS TORRES — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente do Congresso Nacional; Sr. Presidente da Câmara dos Deputados; Sr. Ministro da Aeronáutica; Srs. Oficiais Gerais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica; Srs. Oficiais; autoridades presentes, entre as quais timbro em destacar a honrosa presença do Governador do Distrito Federal; Srs. Congressistas; minhas senhoras, meus senhores:

Falarei em nome da Aliança Renovadora Nacional.

Santos Dumont era um homem de compleição franzina, estatura mediana, testa larga — mais cérebro que corpo — olhar suave, melancólico e firme, ao mesmo tempo, pequeno bigode negro, bem aparado. Nunca chegou a pesar mais de 54 quilos. Trajava-se com sobriedade e elegância, não dispensava um imenso colarinho branco, engomado, escolhia com gosto suas gravatas, vestia roupas escuras, de corte impecável, cem a baixa das calças dobradas para cima — e completava tudo isso com um chapéu panamá, desabado, que lhe emprestava um quê de boêmio e de artista.

Mais parecia um intelectual, um pensador, um tranquilo e auto-suficiente milionário no padrão típico da *belle-époque* — do que aquilo que realmente ele parece ter sido e que lhe abriu o caminho largo da glória e da imortalidade.

Chego aqui, Sr. Presidente, à mais velha e à mais difícil pergunta que, em qualquer tempo alguém pode fazer com relação a um ser humano.

Quem foi ALBERTO SANTOS-DUMONT?

A tentativa de responder a essa indagação constituirá o objetivo primordial deste discurso, em nome do meu Partido. Creio que de nenhum outro modo renderíamos melhor

preito de exaltação e de gratidão à memória desse patrício, do que tentando reconstruir aqui a verdade mesma de sua extraordinária existência.

Seu apego aos laços de família, sua fidelidade constante à Pátria; seu desapreço invariável aos bens materiais e às honrarias, a correção e o cavalheirismo com que se condizia nas relações sociais (sabia cultivar amizades e dialogava, sem inibições, com cientistas, reais e presidentes); sua preocupação obsessiva com a paz e com o bem estar da Humanidade, o empenho que demonstrou em usar seus recursos intelectuais e materiais para, através da técnica, assegurar a realização de antigas aspirações humanas; a espontânea e serena coragem que demonstrou testando suas máquinas voadoras; a formidável perseverança com que se manteve agarrado, enquanto a saúde o permitiu, à perigosa missão a que, por livre escolha, destinou sua vida — tudo isso, Senhor Presidente, compõe em traços talvez demasiadamente amplos, o que pode ser chamado o retrato histórico do brasileiro Santos-Dumont.

É um retrato, Sr. Presidente, que, sem dúvida, supera e desmente a outro. É um retrato que exprime e que afirma uma figura humana, maior que a do simples inventor de sucesso. Um homem, enfim, que não apenas engrandece o Brasil, sua Pátria sempre amada, mas, que enobrece a própria espécie humana; um homem que ocupa lugar de honra entre os poucos seres privilegiados que, neste pequeno e agitado mundo onde nos encontramos, de passagem, dão algum sentido de permanência e de valorização à própria presença da Humanidade.

Todos nós, homens comuns, Sr. Presidente, refletimos em nossos pensamentos, em nossos atos, em nossos objetivos, uma fidelidade de mais ou menos constante e mediocre aos valores correntes. Toda a nossa idéia de afirmação, de vitória na vida, de realização, enfim, de execução de um projeto pessoal de existência converge para determinadas conquistas morais, intelectuais e materiais capazes de conferir posição, prestígio e poder a cada um, segundo o gabarito convencional. É verdade que sublimamos isso no próprio esforço, que também procuramos fazer, para que o uso da posição, do prestígio e da parcela de poder que alcançamos seja feita num sentido mais *altruístico*, que *egoístico*.

Mas, sublimando ou não os pequenos sucessos que compõem a estreita simbologia de nosso êxito, dificilmente nos desligamos da pequenina idéia fixa de alcançá-lo. Nós, os homens comuns, não demonstramos a capacidade e o desprendimento para transferir a outros valores e a outras experiências, menos acessíveis ao interesse de nosso imediatismo, o ímpeto vital de luta e de conquista de que somos portadores. O que buscamos, em última análise, é a aprovação e o aplauso dos contemporâneos

Só os santos e os heróis sabem e podem vivêr numa outra vida, buscando metas que transcendem ao imediato, ao vulgar, ao que seria *gratificante*, em termos de valores correntes, com vistas à circunstância de lugar e de época. Pois foi exatamente disso que Santos-Dumont se mostrou capaz

Alberto Santos-Dumont nasceu a 20 de julho de 1873, no sítio Cabangu, Estação de Rocha Dias, Distrito de João Ayres, Estado de Minas Gerais, lugarejo distante cerca de 20 km da antiga cidade de **Palmira**, hoje "Santos Dumont". Era o 7º filho do engenheiro Henrique Santos-Dumont, de ascendência francesa e de dona Francisca dos Santos Dumont, presa pelo nascimento a um dos troncos mais veneráveis da Família Mi-neira.

Nesse sítio, morou o engenheiro Henrique Santos-Dumont enquanto aí o prenderam os encargos da construção de um trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil nas proximidades de Barbacena, que assumira por empreitada.

De Cabangu, transferiu-se a Família Santos-Dumont para Casal, nas proximidades de Valença, Estado do Rio, onde seu chefe iria administrar uma propriedade agrícola dedicada à produção de café.

Na paróquia de Santa Tereza, Rio das Flores, Diocese de Valença, foi Santos-Dumont batizado, em 13 de abril de 1877.

Tinha o menino Alberto 6 anos quando, em 1879, seu pai adquiriu uma extensa fazenda na zona de Ribeirão Preto, São Paulo. O pioneirismo, a capacidade técnica e o tino empresarial do engenheiro Henrique transformariam essa fazenda, em dez anos de intenso trabalho, numa propriedade-modelo — a **Fazenda Dumont** — com um total aproximado de cinco milhões de cafeeiros. Dispunha ela de todo um conjunto de construções de alvenaria para residências (do fazendeiro e dos trabalhadores, inclusive colonos estrangeiros que mandou vir, para substituir o braço escravo).

O sentido revolucionário, o traço de progresso que o fazendeiro fôra-de-série imprimira a essa famosa Fazenda Dumont estava bem evidenciada nos 30 quilômetros de estrada de ferro que construíra nas suas terras, para escoar a produção, rumo à estação de embarque de Ribeirão Preto. Um personagem ilustre da época, depois de uma visita que fizera à Fazenda, assim registrou a impressão que lhe deixara aquela modelar propriedade: "Ali tudo é grande, tudo é imenso; só há uma coisa modesta: a casa onde mora o fundador de tudo aquilo".

Esses fatos bem mostraram que o engenheiro Henrique equacionava os seus problemas de vida e de trabalho em termos anti-convenicionais. Ele não se curvava em nada à rotina. Era um homem que vivia na permanente busca de soluções novas para todos os problemas; soluções que apresentassem superioridade racional e técnica sobre as que fossem até então conhecidas e usadas.

Sob a influência, portanto, de um ambiente familiar aquecido pelo amor e pela prática das virtudes cristãs e, sobretudo, ante o exemplo sempre admirado e observado de um pai empreendedor, a quem se sentiu, desde cedo, preso pelos fortes laços de uma grande afinidade pessoal — o menino Alberto começou a descobrir o mundo.

Sua brincadeira predileta foi, assim que o pai deu permissão, servir de maquinista nas locomotivas da estrada de ferro da fazenda. Fora disso entregava-se, também, a todos os passatempos dos jovens de sua idade; gosta-

va de soltar papagaios e balões, passava longo tempo observando o vôo dos pássaros, olhos pregados no céu, entregue a profunda meditação e logo se tornaria um fascinado pela leitura. Julio Verne, seus balões, suas aventuras abriram para ele as portas oníricas pelas quais entrara — para nunca mais sair — do mundo encantado que escolheu, por opção, para viver sua vida inteira.

Fora alfabetizado pela irmã e ouvira também, na primeira fase de seu aprendizado, longas e metódicas palestras do pai, homem não apenas versado nas chamadas ciências exatas, mas, possuidor, também, de uma apreciável cultura geral. Posteriormente, cursou colégios em Campinas e São Paulo e, após concluir os preparatórios, na linha de sua já definida vocação tecnológica, chegou a matricular-se na Escola de Minas, de Ourinhos.

Um acidente veio a tornar precárias as condições de saúde do pai, situação da qual ele nunca mais haveria de recuperar-se. O engenheiro Dumont sentiu-se incapacitado para dura faina que lhe impunha a fazenda e deliberou vendê-la. Vendeu-a, em 1891, ao grupo industrial liderado por Paulo de Frontin, pela quantia astronómica, na época, para uma propriedade agrícola, de doze mil contos.

Dessa importância, reservou ele para si e sua mulher uma terça parte — 4 mil contos — decidindo repartir entre os filhos os oito mil restantes.

Concluída a transação, a Família Santos-Dumont partiu para Paris e essa viagem marcaria profundamente o jovem Alberto, em pleno esplendor juvenil de seus 18 anos.

Seus interesses voltaram-se, na então Capital do Mundo, não para os aspectos mundanos e frívolos que a tantos atraia — mas, para os centros de estudo, os museus, as exposições de máquinas, os laboratórios que assinalavam, exatamente, um tipo de civilização e de progresso que o Brasil daquele tempo ainda não pudera alcançar e que ele ansiava conhecer.

Um de seus deslumbramentos em Paris foi o que sentiu diante do primeiro motor a gasolina que veio a conhecer. Impressionou-o o minúsculo volume compacto da máquina, o peso reduzido em relação à potência, o funcionamento suave e o detalhe de ser alimentado por um combustível líquido que ele só então estava conhecendo: a **gasolina**.

O grande e definitivo momento que marca a vida de um jovem. Senhor Presidente, costuma ser aquele em que ele conhece e descobre a mulher que escolherá por esposa...

Direi, Senhor Presidente, que na vida singular do jovem Alerto, que se manteria solteiro e conservaria sempre padrões de comportamento austeros e respeitáveis — direi, Senhor Presidente, que para **Alberto Santos-Dumont** o encontro decisivo, o encontro que o levaria à escolha de um caminho definitivo, importante para o resto de seus dias, foi o encontro e o diálogo sem palavras que ele travou com esse pequeno e simpel engenho mecânico, de apenas um cavalo-vapor.

Ele teve naquele momento, acredito, uma verdadeira premonição de tudo quanto faria na vida. De todas as grandes e estranhas coisas a cuja realização ele sentia estar destinado.

Precisaria, porém, estudar muito. Conhecer as ciências e as técnicas, pois, já o sabia, ninguém parte de uma **estaca zero**, para as grandes descobertas e os grandes inventos. O inventor é apenas aquele que **integra** de um modo completo os conhecimentos já acumulados pelo trabalho de muitos e, a partir dessa integração, faz descobertas maiores, cria técnicas que abrem perspectivas novas a quem delas vier a fazer uso. Mas, ninguém descobre ou inventa nada, desconhecendo o que já foi antes inventado ou descoberto.

No Brasil de então ele não encontraria as condições propícias a essa escalada que considerou necessária a suas ambições de saber. No Brasil de então ele se tornaria, naturalmente, um homem formado, um **doutor**, um próspero e vitorioso profissional, mas, nunca, um homem de pesquisa, com atualização permanente no progresso da ciência e da tecnologia e dispondo de oficinas e de pessoal habilitado à execução de seus eventuais projetos.

Só Paris, no mundo de então, oferecia essas facilidades. Por isso, ele quis ir para lá. E a perseverança com que se entregou ao trabalho e o êxito de suas lutas de inventor vieram posteriormente a constituir irrebatíveis provas. Senhor Presidente, do alto grau de seriedade e de honestidade que então existiam na atitude que tomou.

É o próprio **Santos-Dumont** quem conta o pequeno, carinhoso e coloquial discurso que o pai lhe fez, depois de emancipá-lo em cartório, por escritura pública e dar-lhe o quinhão de bens que estava a ele destinado.

"Já lhe dei hoje a liberdade... começou o engenheiro Henrique Dumont. Quero ver como você se porta. Vá para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. **Vamos ver se você se faz um homem.** Prefiro que não se faça **doutor**. Em Paris, procure um especialista em Física, Química, Mecânica, Eletricidade. Estude essas matérias, e não se esqueça de que o futuro do mundo está na mecânica."

Em 1892, chegou **Santos-Dumont** a Paris. Segundo a orientação paterna, veio a descobrir um professor, Monsieur Garcia, francês de origem espanhola, de alta competência, que lhe deu a desejada iniciação no campo de estudos que o atraia. Depois, sempre despreocupado em fazer cursos regulares e em obter diplomas como outro qualquer na sua situação econômica-social, trataria de fazer, transferiu-se à Inglaterra, frequentando como ouvinte, diferentes cursos na Universidade de Bristol.

Sua idéia fixa, porém, era o vôo. Seu desejo de subir num balão estava bem guardada no seu íntimo, desde 1888, quando assistira, em São Paulo, anônimo na multidão, a ascensão de um aerostato.

Assim, logo que chegou a Paris procurou algumas pessoas que se dedicavam ao difícil e caro esporte dos balões, pleiteando tomar parte numa ascensão. Pediram-lhe um preço absurdo pela experiência e ele adiou, com pesar, a realização desse acalentado projeto.

Fascinado pela mecânica e pelas novidades técnicas dedicou-se ao automobilismo então incipiente, tornando-se um praticante entusiasta desse esporte, promovendo competições e estreitando por, assim dizer, os seus laços pessoais com o motor a explosão que tão bem saberia utilizar depois nas experiências aviátorias.

Mas, ele na deixaria de voltar aos balões. Realizou então, na França e na Bélgica, como passageiro, cerca de duas dezenas de ascensões. Até que, em 1898, teve pronto o primeiro balão que mandara construir segundo seu próprio desenho, a que deu o nome de: **Brasil**.

Era um balão pequeno, com um volume de 113m³, medindo 6 metros de diâmetro, confeccionado em seda japonesa envernizada. Suas características apresentavam diferentes inovações, face ao que já era tido na época como convencional, na construção de balões.

O aerostato **Brasil** era o menor balão esférico que já havia sido construído. Segundo informa o sobrinho do inventor, Henrique Dumont-Villares, seu biógrafo, "todos duvidavam de que se elevasse ao ar. **Santos-Dumont**, porém, havia cuidadosamente calculado todos os pormenores sem se esquecer de somar ao do balão o seu próprio peso: 50 quilos. E o balão subiu".

Subiu, com surpresa geral — prossegue Henrique Dumont-Villares — desmentindo todas as previsões dos "entendidos". As numerosas ascensões que **Santos-Dumont** faz em Paris, no seu pequeno balão, não impressionaram apenas os meios técnicos, mas chamaram a atenção do público, em geral, para o seu arrojo. Olhavam-no com simpático interesse. Dadas as reduzidas dimensões do aparelho, diziam, por pilharia, que ele costumava transportá-lo dobrado dentro de sua maleta de viagem. E tornou-se universalmente famoso, na época, uma caricatura de Georges Goursat fixando **Santos-Dumont** e sua maleta mágica...

Travemos contato com uma de suas confissões narrando aventuras dessa época:

"A coluna de ar ascendente levou-me a 3.000 metros... um começo de descida. Reavistei terra. Joguei lastro fora, para atenuar a queda. Em pouco, vi a tempestade vergar as árvores e arbustos; lá em cima, em pleno seio da tormenta, não sentira nada. Como a descida não terminasse, pude dar-me conta da rapidez com que era carregado lateralmente. Empurrado a uma velocidade vertiginosa, esbarrando na galhardia das árvores, ameaçado a cada instante de uma morte horrível, joguei a âncora... enlaçando-se a uma árvore, segurei firme. Fui precipitado fora da barquinha, e com a queda desmaiei. Quando tornei a mim, estava rodeado de campônios, que me admiravam."

De uma outra feita, **Santos-Dumont** subiu aos ares em Péronne, França, à noite e depois de flutuar por longas horas entre relâmpagos e trovões desceu na Bélgica, na manhã seguinte. Assim referiu-se ele a essa noite de horrores: "Tinha consciência de um grande perigo, mas este não era tangível. Uma espécie de alegria selvagem dominava os meus nervos. Como explicar isto? Como descrevê-lo? Lá no alto, na solidão negra,

entre os relâmpagos que a rasgavam, entre o ruido dos raios, eu me sentia como parte integrante da própria tempestade... a aerostação à noite é perigosa, mais na aparência do que na realidade. Na verdade, ela tem um encanto especialíssimo."

Santos-Dumont, porém, queria ir além do balão esférico, entregue à força e ao livre capricho dos ventos. Sua idéia fixa era o voo dirigido.

Em 18 de setembro de 1898 ele surpreendeu o público, no jardim da Aclamação, com o primeiro balão dirigível, conhecido como o nº 1.

Tinha ele 25 metros de comprimento e cerca de 3 metros e 50 de diâmetro. O seu volume era de 180 metros cúbicos. A essa aeronave adaptou um motor, por ele especialmente preparado, com a potência de 3,5 HP e pesando só 30 quilos. Foi uma inovação surpreendente e o êxito correspondeu à expectativa do inventor.

Com essa aeronave realizou diferentes manobras, demonstrando o princípio da dirigibilidade, mas, acabou acidentado danificando-o numa descida forçada em Bagetelle, que não o feriu nem abateu.

Em 1899, **Santos-Dumont** partiu para a construção de dois novos balões: os de números 2 e 3. O motor então utilizado já tinha a potência para 4,5 HP. E o volume dos balões alcançaram, respectivamente, a 200 e a 500 metros cúbicos.

O nº 2 acidentou-se e o nº 3, depois de realizar com êxito algumas ascensões e manobras, foi abandonado.

Surgiu, então, em 1900, o dirigível nº 4. Vários recursos novos foram utilizados, inclusive um motor de 7 HP, refrigerado a ar (uma novidade surpreendente, na época).

O balão nº 4 causou bastante sucesso em Paris, na passagem do século, quando se realizou ali a Grande Exposição e o Congresso Internacional de Aeronáutica. **Santos-Dumont** sempre colocava nas suas aeronaves as cores simbólicas do Brasil. Sua fidelidade à Pátria era uma constante.

As experiências com o novo motor, que produzia forte deslocamento de ar, custaram ao inventor grave pneumonia. Teve de parar e tratar-se.

Construiu o dirigível nº 5, em 1901. Tinha 33 metros de comprimento, 550 metros cúbicos de volume, sendo nele colocado um motor de 4 cilindros, com potência de 16 HP. Esse balão caiu sobre um telhado parisiense, com violenta explosão. **Santos-Dumont** ficou suspenso no ar e foi salvo pelos bombeiros. Na mesma noite do dia em que ocorreu esse acidente, o inventor já traçava os planos para a sua aeronave nº 6. Teria ela 630 metros cúbicos de volume, 36 metros de comprimento, 6 metros de altura.

Foi utilizando esse dirigível que ele correu e obteve o Prêmio Deutsch.

Era um prêmio de 100.000 francos, instituído pelo Sr. Deutsch de La Meurthe, em 1900, para ser conferido pela comissão científica do Aero Clube de Paris, ao piloto do primeiro balão dirigível que, subindo do parque de Saint Calud, contornasse a Torre Eiffel e, fazendo um circuito fechado, sem tocar em terra, voltasse ao ponto de partida, no tempo máximo de trinta minutos.

Santos-Dumont foi o concorrente único a esse prêmio. Obteve-o com o seu balão nº 6, em 12 de outubro de 1901, numa viagem acidentada, sob más condições atmosféricas. Até então, nenhum homem conseguira elevar-se do solo, para efetuar um percurso determinado e volver ao ponto de partida. **Santos-Dumont** o fez, contornando a Torre Eiffel e regressando ao ponto de partida em 29 minutos e 30 segundos, meio minuto antes do tempo máximo admitido.

Ao lhe serem entregues os 129.000 francos a que então se elevava o prêmio **Deutsch**, logo deu destino a essa importância. Dividiu 50.000 francos entre os mecânicos e auxiliares, que para ele trabalhavam; e os restantes 79.000 francos entregou-os ao chefe da Policia de Paris, para que mandasse retirar quaisquer ferramentas penhoradas por operários, e as restituísse aos donos. Pediu ainda que o saldo fosse entregue a pessoas necessitadas, a critério daquela autoridade.

O nº 7 foi um balão excepcional, com um motor de 60 HP, resfriado a água. Seu desempenho foi excelente nas sucessivas ascensões e **Santos-Dumont** decidiu levá-lo para exibir-se na Exposição Universal de São Luis, nos Estados Unidos. O balão, porém, seria criminosamente inutilizado, nas vésperas da competição — fato que desgostou o brasileiro e levou-o a voltar imediatamente a França.

Não houve balão nº 8. **Santos-Dumont** cultivava suposições e entre elas estava um determinado preconceito contra o 8. Construiu, então, o nº 9. Nesse aparelho, fez um reajusteamento geral de dimensões, voltando, inclusive, a um modesto motor de 3 HP. Realizou então vôos diários, descendo e subindo em diferentes pontos de Paris. Teve, inclusive, nessa fase, uma aluna de pilotagem, a cubana **Aida de Acosta** que solou na aeronave, em 29 de junho de 1903. E também levou, em 26 de julho, o primeiro garoto a passear de balão: o norte-americano **Clarkson Potter**, de 7 anos.

Em sequência, veio o dirigível nº 10, o ônibus aéreo, o aparelho voador de maior dimensão até então construído pelo famoso brasileiro.

Estava ai esgotado o cielos dos balões. Voltava-se **Santos-Dumont** para uma nova meta: a do mais pesado que o ar. Sua máquina voadora nº 11 seria um bimotor, de que foi montado um modelo, mas, que não chegaria a voar.

O detalhe de não haver saído do chão não impede que se identifique nesse engenho uma concepção mecânica das mais avançadas para a época, influenciadora dos planos de outras máquinas voadoras que vieram depois.

O mesmo poder-se-á dizer de um modelo seguinte do inventor — que também não voou — conhecido como o número 12 — autêntico precursor do helicóptero, com um motor de 24 HP, com duas hélices girando em sentidos contrários.

Houve, em seguida, o modelo nº 13, tipo balão semi-rígido, com algumas inovações. Parece não haver dado os resultados previstos pelo construtor, mas, como tudo o que fazia **Santos-Dumont**, possibilitou-lhe

observações e ensinamentos que enriqueceram sua experiência e o habilitaram a sucessos posteriores.

O projeto nº 14, sim, representava algo novo e arrojado. Era um balão com capacidade de 186 metros cúbicos, uma hélice na proa. Foi preso a ele o 14-Bis, o primeiro avião construído por Santos-Dumont para um teste de vôo. A primeira experiência com as duas máquinas acopladas foi no campo de Bagatelle, em julho de 1906. Antes, porém, ele mediu a resistência do 14-Bis suspenso a um cabo, entre duas torres, rebocado por um jumento.

Esses recursos usados por Santos-Dumont evidenciam um dos traços que mais ainda o engrandecem e valorizam. Seus sonhos de inventor, sua capacidade de empregar em sentidos novos, técnicas que outros só usavam para fins convencionais, jamais estiveram associados a qualquer senso de imprevidência. Ele era espontaneamente corajoso, sem dúvida — mas os riscos a que se expunha eram riscos calculados, dentro da melhor doutrina hoje observada na ação, pelo aviador moderno. E nesse estilo, nessa forma de comportamento, encontramos a explicação exata do fato desse homem que subiu aos ares nas aeronaves mais frágeis e mais precárias jamais usadas; desse homem que tantos acidentes sofreu, sempre de chapéu, de colarinho duro e gravata; desse homem que recomeçava sempre, com o mesmo entusiasmo e os mesmos gestos comedidos, depois de cada contratempo. Nesse estilo e nesse comportamento sempre revelados por Santos-Dumont encontramos a explicação lógica. Senhor Presidente, dele haver levado a melhor, tantas vezes, diante do perigo, vindo a morrer vítima de uma enfermidade, no silêncio discreto de um quarto, como acontece à maioria dos seres humanos.

Adquirida a confiança de que necessitava, no 14-Bis, Santos-Dumont desvencilhou-o do balão e dispôs-se a tentar aquilo que considerava sua maior aventura até então: deixar o chão no mais pesado que o ar, com a força de propulsão do próprio aparelho.

Esse estranho avião possuía 12 metros de asa e 10 metros de comprimento, com 80 metros quadrados de superfície. Tinha a forma aproximada de um "T", o motor ficava na parte posterior (16 cilindros, 50 HP, chegando a proporcionar à hélice 1.500 rotações por minuto) e o que, numa concepção moderna, representaria a cauda era justamente a parte do avião voltada para a frente. O leme era na extremidade dianteira da cauda...

Com o 14-Bis, Santos-Dumont realizou em 23 de outubro de 1906, o primeiro vôo mecânico de que se tem notícia histórica. Eis o que disse o capitão francês Ferber no seu livro *Aviation*, publicado em 1907, sobre o fato:

"O inventor brasileiro provava que as máquinas voadoras podiam voar... a 23 de outubro, diante da comissão de aviação, às 4:45 horas da tarde, seu aeroplano deixa o solo, suavemente e sem choque. A multidão estupefacta, tem a impressão de um milagre; fica muda de admiração, mas logo solta um

brado de entusiasmo, no momento da aterrissagem e carrega o aviador em triunfo."

A 10 de novembro de 1906, o Aero-Clube da França ofereceu a Santos-Dumont um grande e solene banquete, registrado por toda a imprensa da época, durante o qual o homenageado foi saudado como "o primeiro homem a realizar o vôo mecânico".

O sucesso teve, aliás, repercussão universal. A revista parisiense *L'Illustration*, número de 22 de novembro de 1906, noticiando-o, disse entre outras coisas que "havia sido a primeira vez que um aeroplano a motor, tripulado por um homem alcançou vôo livremente". E a gravura que acompanhava a notícia dizia: "Um minuto memorável... Santos-Dumont voa a dois metros do solo... a vitória completa do mais pesado que o ar".

A mais importante revista londrina do tempo, a *The Illustrated London News*, de 3 de novembro de 1906, estampa uma grande fotografia do 14-Bis, com uma legenda que falava explicitamente no "primeiro vôo do mais pesado que o ar"...

O milionário Gordon Bennet, proprietário de vários jornais nos Estados Unidos e, ainda, do único diário americano então editado em Paris documentou em amplas e sucessivas reportagens publicadas dos dois lados do Atlântico, todas as vitoriosas experiências aviáticas de Santos-Dumont, inclusive a do 14-Bis.

No Brasil, também, a opinião pública ia acompanhando com interesse e emoção as vitórias do patrício ilustre, nos céus da França. Toda a imprensa abria manchetes, estampava fotografias e caricaturas que tornavam popularíssimo o nome, a história e a figura do grande inventor.

Foi nessa ocasião que apareceu a célebre canção *A Conquista do ar*, dedicada "ao arrojado aeronauta Santos-Dumont, a glória do Brasil", letra e música do compositor Eduardo das Neves, canção que começava com aquele brado de orgulho, no sadio estile de um ufanismo, plenamente justificável.

— A Europa curvou-se ante o Brasil.

Tudo isso foi gritado aos quatro ventos — e não houve, em parte alguma, um só protesto, uma só contestação. Nem os irmãos Wright que certamente liam jornais, nem ninguém mais, veio a público, dizer que Santos-Dumont era um impostor; que aquela glória que lhe estavam atribuindo já tinha outro dono.

Essa ascensão de Santos-Dumont no 14-Bis lhe trouxe às mãos os prêmios do Aero-Clube da França e a Taça Archdeacon. O prêmio do Aero Clube, no montante de 1.500 francos, era destinado ao primeiro piloto que conseguisse realizar um percurso de 100 metros, com desnívelamento máximo de 10 por cento. O prêmio Archdeacon, de 3.000 francos, seria conferido àquele que, elevando-se por seus próprios meios, fizesse um percurso mínimo de 25 metros, com um ângulo de descida de vinte e cinco por cento, no máximo.

Estarei talvez, Sr. Presidente, Srs. Oficiais-generais, excedendo-me na rememoração de episódios conhecidos, de fatos familiares à maioria dos brasileiros — mas, eu o faço propostadamente, porque a maneira mais apropriada de exaltar a memória de um grande homem é a narração direta e viva de seus projetos, de suas lutas, de seus êxitos, sem perder de vista a própria posição que ele assumiu no seu tempo, face à sociedade e aos valores morais da Civilização e da Cultura em que esteve inserido.

Há, nesse famoso vôo de 23 de outubro de 1906, do brasileiro Santos-Dumont, um aspecto a comentar, até mesmo a lastimar, embora a prioridade da conquista por ele realizada permaneça até hoje um fato histórico incontestado.

Refiro-me, Sr. Presidente, a algumas afirmações que se insiste em fazer, alhures, sem fundamento em fatos comprovados segundo a boa técnica de aferição da verdade histórica, de que o feito espetacular e público de nosso modesto patrício, em 23 de outubro de 1906, teria sido precedido por um vôo livre, realizado pelos irmãos Wright (Orville e Wilbur), em Kitty Hawk e depois em Dayton no Estado de Ohio, Estados Unidos, em 1903.

Essa elevação dos dois americanos aos ares, pela própria força de um engenho que tripulavam, teria sido, se de fato ocorreu, um vôo clandestino. Os dois aeronautas, emprenhados numa empresa das mais difíceis, fizeram questão de manter os seus depois alegados sucessos, inteiramente desconhecidos do público no momento em que os teriam alcançado. O exato motivo dessa excessiva discreção permanece até hoje um mistério indecifrado que nem os próprios historiadores americanos se atrevem explicar.

É verdade em que certa ocasião os Wright resolveram romper com a própria modéstia e convidaram repórteres dos jornais de Dayton e outras pessoas para assistirem a uma de suas experiências. E o que ocorreu foi, exatamente, que a engenhoca dos inventores não se desprendeu do chão. Desse fato, sim, existe uma profusa documentação noticiosa e fotográfica, de incontestada autenticidade.

O curioso, ainda, é que esses dois inventores — que segundo a afirmação contida em um diário em registravam as próprias experiências (única "prova" documental da prioridade que alegaram), teriam levantado vôo, sem auxílio de recursos externos ao próprio aparelho, em 17 de dezembro de 1903 — requereram, um ano depois, em 1904, na Inglaterra, patente para um "planador sem motor" de sua invenção....

Ao avião com motor que teriam construído e usado com êxito, um ano antes, não atribuiram a importância justificadora de um pedido semelhante. Singular desinteresse, sem dúvida.

Mas, as incoerências não cessaram aí. Ainda em 1904, na Exposição de São Luis, nos Estados Unidos, não muito longe do local em que os Wright realizavam suas discretas experiências, estava sendo oferecido um prêmio de 500 mil francos para quem levantasse vôo no mais pesado que o ar. Os

dois inventores tão empenhados, nessa ocasião, no reconhecimento público de seu invento, ignoraram incompreensivelmente a boa oportunidade que lhes poderia ser aberta com a conquista desse prêmio, ali mesmo no seu país, perto de sua cidade.

Em 1905, eles entraram em contato com as autoridades militares de seu país, propondo-se a construir uma máquina capaz de voar, mas, sem fornecer desenhos ou especificações. A resposta obtida é a de que, antes de tomar em consideração a oferta, o aparelho deveria demonstrar as indispensáveis condições de praticabilidade.

Sem atenderem à condição, os autores da proposta voltam a insistir. A Secretaria de Guerra dos Estados Unidos diz então, explicitamente, que só se interessará pelo assunto depois de construído o aparelho e após o mesmo efetuar um voo horizontal, com um operador a bordo.

Em 1906, os Wright investem sobre o Governo francês — mas, sempre omitindo os planos que documentariam suas alegações. A proposta verbal, sem fatos, não obteve eco. Grupos industriais consultados, também não mostraram interesse. Ninguém estava disposto a acreditar em conversa.

Em 1907, deliberaram os dois decepcionados inventores a ir à Europa, para uma última tentativa de revelar e negociar seu invento. Estranhamente, porém, insistiram em só voar no papel e nas palavras.

Já, então, Santos-Dumont, Voisin, Blériot, Farman e Delagrange tinham tornado o voo do mais pesado-que-o-ar um **espetáculo corriqueiro**, embora sempre acompanhado com admiração.

Ante aquilo que se podia considerar, então, uma rendição à força da opinião pública — que só acreditava em aviões que voassem publicamente — os timidos irmãos encheram-se de brios e decidiram fazer a tão reclamada demonstração pública....

Foi uma expectativa geral. Um suspense. Depois de tanta insistência e de tanto barulho, esperava-se um **espetáculo surpreendente, fabuloso**, que ultrapassasse em tudo o que fizera Santos-Dumont e os outros aeronautas primários que tinham aparecido até então.

Chegou o grande dia, em 1908. Todos ficaram de olhos cravados na charanga dos inventores. E logo tudo ficou claro. O que ficou então evidenciado, para todos que assistiam à exibição, é que a máquina apresentada era incapaz de elevar do solo pelo próprios meios, precisando de uma catapultada, com um extenso trilho, para subir. Então, logicamente, cinco anos antes ela também não podia subir, sem esses recursos.

Outro fato significativo, mencionado no livro de Henrique Dumont-Villares é que o aparelho original dos Wright esteve durante 20 anos depositado no Museu de Ciências de South Kensington, na Inglaterra. A máquina foi para ali encaminhada porque o Smithsonian Institute de Washington "o recusara", pois, não considerava comprovados os vôos que os dois irmãos americanos alegavam ter realizado no referido aparelho....."

Sr. Presidente, a glória de Santos-Dumont não se alimenta, não cresce, à custa do desgaste de glórias alheias. Ninguém precisa provar, com palavras ou com números, a solidade de uma pirâmide egípcia ou a beleza máscula de uma estátua como o Moisés, de Miguel Ângelo. Ambas, a solidade da primeira e a beleza da segunda, estão na categoria material de realidades concretas, que dispensam comprovações.

Mas, isso não nos deve impedir de exteriorizar a estranheza ante o fato de em alguns círculos americanos se insistir, até hoje, em dar a esses irmãos Wright uma prioridade que não lhes cabe — pelo menos até que surja prova rigorosamente histórica em contrário.

Há alguns anos, quando apareceu a Encyclopédia Soviética, foi comentado desaforosamente no mundo ocidental e muito em particular nos Estados Unidos o alto grau de desonestade que presidiu à elaboração de numerosos verbetes da obra. Essa desonestade consistiu, sobretudo, em atribuir quase todas as descobertas que possibilitaram o progresso humano a técnicos, cientistas e inventores russos.

Nada havia de estranho no fato, acho eu, em perfeita coerência com o espírito megalônico e demagógico presente, sempre, nas iniciativas de qualquer espécie de governo totalitário. Cibia, apenas, ao mundo, glosar as estapafúrdias revelações da Encyclopédia russa, com o discreto senso de humor adequado ao caso.

O que, porém, nos parece lógico numa iniciativa governamental soviética — nos parece desagradavelmente chocante, desonesto, e contraditório, quando se trata de um fato ou de uma versão oficiosamente admitidos e proclamados na República fundada por George Washington sob o signo do puritanismo, da virtude, da verdade.

E os americanos não apenas repetem a inverdade sobre os irmãos Wright nas suas escolas, nos seus textos didáticos, como tentam exportá-la para o resto do mundo, inclusive para o Brasil, onde já vimos uma encyclopédia traduzida, veicular exatamente a **tese venenosa e antibrasileira** a que estou aludindo.

Sr. Presidente. Encerro o longo parênteses que fui obrigado a abrir e dispondo-me a completar o registro da atividade aviatória de Santos Dumont.

Depois dos sucessos do 14-Bis, Santos Dumont construiu o modelo nº 15, sempre tentando aperfeiçoar as formas e as técnicas adotadas. O nº 15 acidentou-se na decolagem, no campo de manobras de Saint-Cyr.

O modelo nº 16 era um misto de dirigível e avião, com dois motores e duas hélices.

O nº 17 era uma repetição do nº 15, diplomado, com modificações. O nº 18 foi um deslizador aquático, precursor do hidroavião.

Em seguida, trabalhou Santos Dumont nos quatro tipos de avião "Demoiselle" (os franceses o chamaram Libélula), de números 19, 20, 21 e 22.

Era um monoplano, de características revolucionárias, extremamente leve (103 quilos), funcional, de fácil manobra.

Assinalou o fim glorioso e tranquilo do pioneirismo aviatório de Santos Dumont. É até hoje considerado o **avião-padrão**.

Estava superada, em definitivo, a dúvida do vôo. Novos inventores e diferentes aviões iam surgindo. Santos Dumont não participava de competições. Voava simplesmente, com a naturalidade com que hoje se usa o automóvel. Decolava em 70 metros. Passava baixo, por cima de multidões e de bairros de Paris, ia a lugares próximos visitando amigos nas suas casas de campo. Dava expansão a sua vocação esportiva, simplesmente.

No "Demoiselle", Santos Dumont realizou o seu último vôo, como piloto, em 18 de setembro de 1909. Um tanto fatigado pelo desgaste físico de suas lutas, dava por encerrada a missão que se impusera. Passou a desfrutar uma existência calma, realizando pequenas viagens a Portugal, onde moravam suas três irmãs casadas, à Suíça, à Riviera.

Em 1913, o Aero-Clube da França mandou levantar em Saint Cloud um monumento em bronze, de exaltação a sua glória.

Em 1914 vem ao Brasil, num reencontro sentimental com as origens. Quis vir incógnito, mas, não pôde evitar a publicidade em torno de sua partida. Recebeu verdadeira apoteose no Rio. Assim que o programa de festas terminou, tratou de vir para Petrópolis, depois foi a São Paulo visitar parentes e, em seguida, viajou para Minas, para rever a casa em que nascera. Ao voltar para a França foi traumatizado pelo irrompimento da Guerra e, sobretudo, pelo uso que se começava a fazer do avião, para fins de destruição. Sentiu-se tomado de um complexo de culpa que nunca mais o abandonaria e destruiu a maior parte de seu arquivo, perdendo-se para sempre alguns de seus preciosos planos.

Retornando ao Brasil, ele foi aqui surpreendido com uma nova honraria. O Aero-Clube dos Estados Unidos convidava-o para participar do Segundo Congresso Científico Pan-Americano, em Washington. Cogitava-se, na ocasião, de fundar a Federação Aeronáutica do Hemisfério Ocidental e Santos Dumont foi lembrado para a presidência da projetada instituição. Sua conferência, perante o citado Congresso, alcançou enorme repercussão e no desenrolar do mesmo teve ele oportunidade de dizer que o que considerava realmente importante "era a utilização do aeroplano como instrumento de aproximação política, econômica e cultural dos países do Continente". Descreveu, com visão profética, o desenvolvimento que atingiria o transporte aéreo no novo mundo.

Encerrado o Congresso de Washington, o Aero-Clube dos Estados Unidos designou o seu delegado na Conferência Pan-Americana de Aeronáutica a realizar-se em Santiago do Chile, em 1916. Neste país e na Argentina, onde também esteve, foi alvo de grandes homenagens. A viagem de Santiago a Buenos Aires foi feita em avião militar chileno.

De volta ao Brasil, resolve fixar-se em Petrópolis, ali adquirindo um terreno, no morro do Encantado, construindo sua famosa vivenda a "Encantada", onde em tudo aparece o gênio de sua criatividade. O espi-

que é aproveitado com um máximo de racionalidade; há pequenos e múltiplos engenhos para diferentes fins, inclusive um modesto observatório astronômico no qual, nos longos serões, o solitário morador dialogava com as estrelas. Nessa casa, hoje um museu, há uma escada com tal disposição de degraus, que nela só se pode iniciar a subida com o pé direito...

Depois, ele construiu pequena casa de campo em São Paulo, em sítio que lhe parecia propício à prática de equitação.

Por essa época, em 1918, recebeu do Governo do Brasil, em doação, a casa e o sítio de Cabangu, onde nasceria.

Era a glória. Mas, Santos Dumont sentia-se inquieto, deslocado, num mundo que não era mais o seu. Não se fixava em lugar nenhum. Viajou outra vez pelas Américas, voltou à Europa. Em 1926, dirige um apelo à Sociedade das Nações, propondo "a interdição do emprego de máquinas aéreas como armas de guerra". Era um homem torturado, quase arrependido dos próprios inventos.

Em 1927, quando Lindenberg voou sozinho, diretamente, de Nova York a Paris, o Aero-Clube da França convidou Santos Dumont para presidir ao banquete de gala com que homenagearia o herói. Santos Dumont agradeceu, emocionado, impossibilitado de aceitar, por motivo de saúde.

Em 1931, doente, é acompanhado de volta ao Brasil, por seu dedicado sobrinho Jorge Dumont-Villares. Tenta recuperar-se, vai para Guarujá, interessou-se pelos acontecimentos políticos. A 14 de julho de 1932 redige um manifesto aos mineiros convidando-os a colaborar com São Paulo, no Movimento Constitucionalista. E a 23 de julho, morre, fato que repercutiu universalmente.

Sr. Presidente. É com a maior das emoções que tentei reconstituir aqui a vida desse brasileiro ilustre sem dúvida, o ser humano que alcançou maior projeção mundial, em qualquer tempo, entre os filhos desta Pátria que também é nossa.

Sua rica personalidade comportaria outros tipos de análise. Ele não pensou apenas em dirigíveis aeroplanos. Sua versatilidade técnica levou-o a outros inúmeros projetos, nem sempre desenvolvidos suficientemente, mas, sempre originalíssimos pelo que representaram de antevisão do futuro. Foi ele, por exemplo, que imaginou e usou pela primeira vez esta coisa simples que hoje todos usam: o relógio de pulso. Construiu um motor de alta rotação para auxiliar o homem a galgar montanhas. Tentou equacionar o problema do vôo individual, com a máquina adaptada ao próprio corpo. Construiu experimentou um deslizador aquático, precursor distante do aero-barco. Construiu o primeiro mecanismo para dar a partida aos motores usados em suas máquinas voadoras. Foi também, quem primeiro concebeu o projeto de asa-em-delta chegando a construir o respectivo modelo-piloto, inspirador do desenho de todos os supersônicos de nossos dias. Concebeu e construiu, ainda, a primeira catapulta de lançamento

de cabos, para salvamento de navios, cujo princípio é o mesmo até hoje utilizado nos modernos equipamentos para esse fim.

Santos Dumont, finalmente, assumiu atitudes, manifestou idéias, emitiu conceitos — inclusive nos dois livros de que foi autor — que sempre confirmara nele a presença do grande homem. Um homem de pensamento e de ação, voltado para a prática do bem e para o ideal de paz. O Brasil foi para ele uma preocupação constante. Pequeno fato ilustrativo disso foi quando, em certa ocasião, ao oferecer os planos de suas aeronaves ao Governo francês, estabeleceu a condição de que nunca fossem utilizados como arma de guerra, contra a sua Pátria.

O tributo que hoje procuramos prestar a sua memória é, em certo sentido, uma justa réciproca a essa exemplar dedicação.

Mas, nossa dívida com o insigne Patrício não se esgota aí. O que cabe, lembrar neste momento é que a aviação — uma realização humana decorrente de seus inventos e de suas experiências — tem uma extraordinária significação na vida brasileira.

Foi a Aviação, Senhor Presidente, que consolidou a unidade brasileira; que promoveu a integração nacional. E falar na Aviação, nesse caso, é fazer uma alusão direta ao Correio Aéreo Nacional. É relembrar a epopeia, quase intraduzível em palavras, que marcou a expansão das linhas do CAN, por cima das selvas e dos desertos do Brasil, interligando cidades distantes, inclusive capitais dos países vizinhos.

É toda uma longa sucessão de páginas heróicas escritas por Eduardo Gomes, Lavenière-Wanderley, Casimiro Montenegro e tantos outros bandeirantes dos céus, homens da mesma tempera de Santos-Dumont.

Tive a honra de ver um projeto meu transformado em lei, conferindo a Eduardo Gomes as honras de Patrono do Correio Aéreo Nacional. E, também, relembrar, com orgulho, que foi uma emenda de minha autoria, aprovada, que manteve na Constituição de 67 o Correio Aéreo Nacional.

E ao falar do que fizeram nossos bravos aviadores militares, através do Correio Aéreo Nacional, cabe, também, uma palavra de homenagem e de exaltação a alguns pilotos civis que igualmente engrandeceram nossa Aviação. Relembro, por exemplo, o saudoso Ribeiro de Barros e seus bravos companheiros de travessia oceânica, no legendário JAÚ, hoje recolhido a um museu de São Paulo. Recordo Edú Chaves. E recordo, ainda, os nomes gloriosos de Ada Rogato e de Anésia Pinheiro Machado, duas aeronautas credoras de admiração e do reconhecimento da Pátria.

Este é também o momento certo, Sr. Presidente, para consignar aqui uma palavra de saudade e exaltação a todos os mártires de nossa Aviação, militares e civis...

Foi o sacrifício deles, Sr. Presidente, que nos possibilitou chegar onde chegamos, pois, hoje operamos em alto nível de eficiência, de intensidade e de amplitude de ação, uma das maiores frotas aéreas de fins militares e comerciais, existentes no mundo moderno. Os que tombaram nessa luta, ao

longo de meio século, foram verdadeiros heróis — e a eles devemos a vitória inteira representada pelo nosso êxito no progresso aeronáutico.

Santos Dumont, já distinguido pelo Aero-Clube da França com um dos 8 primeiros brevets de piloto-aviador conferidos em 1909, receberia através de uma lei sancionada por Getúlio Vargas, as honras póstumas de Marechal-do-Ar da Força Aérea Brasileira. E, por uma outra lei, a de nº 5.716, de 19 de outubro de 1971, decorrente de um projeto que tive honra de apresentar ao Senado Federal, seria ele proclamado Patrono da Força Aérea Brasileira.

No Parlamento, também ergui a minha voz, quando fui informado de que havia certo governo estrangeiro interessado em nos vender um supersônico flagrantemente reprovado nas operações de guerra em que foi utilizado, aliures. Proclamei; então, que o único supersônico militar que atenderia a nossos interesses era o MIRAGE, tese que, com patriótico orgulho, vi depois prevalecer.

Hoje, única coisa que tenho a acrescentar é que em vez dos atuais 16 aviões MIRAGE que possuímos, com base em Anápolis, precisamos de outras três flotilhas idênticas, distribuídas através do Território Nacional — dentro, aliás, do plano de reparelhamento da FAB já aprovado pelo Senhor Presidente da República.

O que desejamos — e aqui exprimo uma aspiração que é tão minha, quanto de toda a oficialidade da FAB — é que se acelere a implementação desse reparelhamento, Sr. Presidente, dentro do velho e sempre válido princípio de que a defesa nacional não tem preço.

O crescimento econômico do País mantém-se firme. Seremos, dentro de sete anos, uma nação de 120 milhões. Estaremos com uma renda per capita de quase 1.000 dólares. Construiremos por ano 1 milhão de casas, 2 milhões de automóveis, 15 milhões de toneladas de óleo e 20 milhões de toneladas de aço. Teremos uma produção de 80 bilhões de dólares, uma exportação de 15 bilhões de dólares — e o progresso continuará à base de 10 por cento ao ano...

Tudo isso vai gerar, e já está gerando, resistência e inveja, da parte de outras nações menos dotadas. Ver-nos-emos, assim, com responsabilidades maiores a desempenhar. Teremos, inclusive, de garantir efetivamente nosso mar territorial de 200 milhas. Para tudo isso é que precisamos, quanto antes, dispor de uma poderosa Força Aérea — nunca para atacar a qualquer de nossos vizinhos, mas, como respeitável e eficiente poder de dissuasão, a serviço de nossa segurança e de nossa continuidade nacional, sob o signo do trabalho e da paz.

Lembro neste momento, Senhor Presidente, que a FAB, além de integrar o Brasil, lutou bravamente nos céus da Europa, na Segunda Guerra, ao lado da FEB e secundou a Marinha, nas difíceis missões de patrulhamento do Atlântico Sul. E, nos tempos de paz, vem desempenhando sucessivas e humanitárias missões de busca e salvamento de misericórdia, no imenso espaço aéreo

brasileiro. Particularmente notável é, também a ação integradora que ela exerce na vastidão amazônica.

Que o Brasil esteja, sempre, atento e agradecido à coragem e ao desprendimento de nossos aviadores militares, Sr. Presidente.

A outra palavra de entusiasmo que desejo proferir neste momento, é com relação ao esforço que se está fazendo — sob o comando firme do Ministro da Aeronáutica, o extraordinário Ministro Araripe Macedo — no sentido de dotar o País, de uma indústria aeronáutica própria, capaz de vir a produzir, sem demora, todos os tipos de aeronaves civis militares reclamadas pelas necessidades da Nação Brasileira.

Temos no Brasil a indispensável base de sustentação, o mercado interno amplo — a que se acrescenta um mercado externo, já alcançado e em processo de ampliação, pelas nossas exportações — capaz de justificar a formulação e a implementação desse tipo de projeto.

E aí está, justificando tal otimismo, a arrancada vitoriosa da EMBRATER, uma etapa avançada, amadurecida, racionalizada, de um processo já antigo, marcado ora pela produção isolada de protótipos, sem viabilidade industrial, desde as primeiras décadas do século, ora por empreendimentos de maior envergadura mas, desconexos com a realidade do País, na época em que foram lançados como a Fábrica Nacional de Motores, a Fábrica de Aviões da Lagoa Santa e algumas indústrias privadas, que embora modestas já se aproximaram um pouco mais de uma produção conduzida nos desejáveis e corretos moldes técnicos e econômicos.

Nosso país chegou, todavia, a um estágio que não mais comporta meias-soluções. Atingimos ao grau de maturidade necessário, para tudo tentarmos equacionar e resolver em dimensões amplas, em sentido definitivo. E é justamente o que se está fazendo, nesse delicado campo de uma indústria aeronáutica bem estruturada, para as grandes metas a atingir, em curto espaço de tempo.

Um dos fatores que deram consistência a essa tentativa, devemos reconhecê-lo, é o funcionamento há alguns anos, junto ao Centro Técnico da Aeronáutica, localizado em São José dos Campos, Estado de São Paulo, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica - o famoso ITA.

O ITA veio a atingir um alto conceito como estabelecimento de ensino superior e os 1.400 engenheiros ali formados, até agora, têm sido, talvez, os técnicos de alto nível originários de uma Escola brasileira, mais disputados profissionalmente. Existem, hoje, engenheiros agressos do ITA ocupando importantes posições em indústrias brasileiras, americanas e europeias.

Foi a presença e a ação dessa elite técnica, em nosso próprio País, que nos veio dar aquele fator, representado pela força de trabalho apta a levar a termo o projeto de uma indústria aeronáutica estruturada em bases seguras. É o bom aproveitamento desse fator, no programa de realizações que hoje marca o nosso Ministério da Aeronáutica, sob a competente orientação dos que o estão

dinamizando, que nos está aproximando da velha meta que, antes, parecia inatingível, de uma indústria aeronáutica auto-sustentada, próspera, definitiva, vitoriosa.

A ideia nasceu modestamente, aglutinada em torno do projeto da construção de um bimotor versátil, capaz de atender a certa faixa ampla de nossas necessidades de material aeronáutico.

Foi o projeto do bimotor Bandeirante, desenvolvido desde o primeiro instante, com o estímulo e o apoio do Ministério da Aeronáutica. Em 1968, o protótipo construído a todos impressionou pelo seu desempenho, no primeiro teste de voo. Procurou-se então, interessar a empresas privadas na produção industrial do aparelho. Mas, os industriais consultados hesitavam, ante os investimentos exigidos, face aos riscos empresariais inerentes ao empreendimento.

Partiu-se então, no Governo Costa e Silva, com a direta participação dos Ministérios da Aeronáutica, da Fazenda, do Planejamento e da Indústria e do Comércio, para a fórmula de sociedade de economia mista, sob o comando estatal. O diploma legal que instituiu a Empresa Brasileira de Aeronáutica (a Embraer, de que estamos falando) é datada de 19 de agosto de 1969. Tem ela por objetivo produzir aviões de vários tipos bem como desenvolver e fixar um know-how aeronáutico brasileiro.

Constituída a empresa, logo teve inicio a construção da fábrica, numa área de 272 mil metros quadrados em faixa de terra contígua ao Centro Técnico de Aeronáutica em São José dos Campos. A fábrica tem hoje uma área coberta de 62 mil metros quadrados onde trabalham 2.300 pessoas, entre dirigentes técnicos e administrativos, e operários especializados. A usina propriamente dita está equipada com o que existe de mais avançado no gênero. O total do investimento ali realizado, pelo Governo e pelos 686 investidores privados que participam da Embraer é até agora de 13 milhões, 840 mil cruzeiros.

A empresa está voltada, no momento, para a produção de quatro tipos de aeronaves: o Bandeirante, projeto desenvolvido no Brasil para transportar 12 a 14 passageiros, ou 1.000 quilos de carga, com 5 horas de autonomia, utilizável para diferentes fins; o Xavante, jato de alta velocidade, para fins militares, construído sob licença da indústria italiana AERMACCHI; o Ipanema, pequeno aparelho destinado a fins agrícolas, de um só tripulante, de alto interesse para as necessidades brasileiras e finalmente o planador Urupema, destinado às práticas esportivas. Está em estudos o projeto de um grande avião-transporte; o Amazonas.

Aviões para fins de ligação, turismo e treinamento vêm sendo produzidos também no País, dentro de uma programação geral de produção, estabelecida e orientada pelo Ministério da Aeronáutica, por indústrias privadas.

Sr. Presidente, a FAB é, até o momento, a grande cliente da Embraer. Suas en-

comendas de Bandeirantes e Xavantes é que estão garantindo, até agora, a continuidade da sua produção industrial.

Quero, porém, fazer aqui o registro especial de uma primeira encomenda de Bandeirantes pela TRANSBRASIL, congratulando-me com o seu ilustre e dinâmico Presidente, o nosso muito conhecido Comandante Fontana.

O exemplo da TRANSBRASIL deveria ser seguido de perto e logo pelas demais empresas aéreas do país, na reposição que forem fazendo dos aviões que operam nas suas linhas de penetração regional.

É inconcebível que se produza no Brasil uma excelente aeronave para esse tipo de missão e empresas que se apoiam em estímulos governamentais dêem preferência a aparelhos de fabricação estrangeira.

Precisamos abandonar de uma vez para sempre, Sr. Presidente, o típico preconceito ligado a uma mentalidade colonialista que não mais temos razões para cultivar, mentalidade que ainda leva alguns desinformados patrícios a subestimarem o produto da indústria nacional. A técnica é hoje universal, e o que se faz em qualquer parte, faz-se igual, aqui. Acho que se deveria, por todos os meios, impedir a importação de aviões situados na categoria dos já produzidos no País. Isso fere, inclusive, o princípio da Segurança Nacional.

Referindo-me a um outro aspecto do progresso aeronáutico brasileiro, Senhor Presidente, lembrei que o Brasil é hoje um dos países de linhas aéreas internas mais extensas e de volume de tráfego mais intenso, de quantos figuram nas estatísticas mundiais.

No que se refere às linhas internacionais, temos, hoje, nossa bandeira tremulando praticamente em todos os aeroportos do mundo e as duas empresas nacionais que as exploram, a VARIG e a CRUZEIRO DO SUL, situam-se entre as maiores e mais conceituadas do mundo. E, agora, está em construção acelerada no Rio de Janeiro, no Galeão, o Principal Aeroporto Internacional do País, assunto a que tive, também, a grata satisfação de estar ligado, relator que fui da matéria, quando o respectivo projeto tratou pelo Congresso.

Direi, prosseguindo, que o único setor aviatório em que, se não regredirmos propriamente, pelo menos não avançamos, como seria de nosso interesse, é a do incentivo à prática esportiva da arte de voar, através dos aeroclubes. Muitos desses núcleos de formação de pilotos de onde vieram respeitáveis e experimentados comandantes que hoje tripulam nossos jatos comerciais pelos céus do Brasil e do mundo — muitos desses aeroclubes, estão encerrando atividades, carentes de material de voo e sem obterem o indispensável apoio que lhes garantiria a sobrevivência. É incompreensível que isso aconteça e, pelo que se passa no Estado do Rio, sei o que representa, em todo o Brasil.

Faço aqui, com vistas a essa situação, um veemente apelo ao Ministro Araripe Macedo, para que recoloque os aeroclubes naquela exata, honrosa e patriótica posição

que ocuparam a partir das grandes campanhas de Assis Chateaubriand, de disseminadores da mentalidade aeronáutica no País e de formadores de reservistas da aviação. E caberia, ainda, um programa nacional de implantação de núcleos de esportes do ar, verdadeira linha auxiliar dos aeroclubes e da própria FAB.

Sr. Presidente, todos esses assuntos de que me ocupei estão contidos na faixa do tema principal deste discurso que é o centenário de Santos-Dumont.

Para comemorá-lo, não bastaria que eu viesse aqui e me limitasse a repetir a frase de Eduardo das Neves, de que a Europa curvou-se ante o Brasil...

Passamos a época do usanismo, Senhor Presidente. Vivemos outra fase da História. E o essencial é nos convertermos de que nenhuma nação entregue, hoje, ao imobilismo da autocontemplação, ou ao gaguejo verbal das bravatas — levará outra nação a curvar-se diante dela.

Não almejamos, aliás, como Nação, Sr. Presidente, essas curvaturas de outros povos. Queremos, apenas, uma Sociedade Internacional em que todas as Nações tenham as mesmas oportunidades e recebam das demais o mesmo tratamento. O que, infelizmente, ainda não acontece.

É para sermos ouvidos, na linha desse propósito de paz e de cooperação universal, que precisamos, dispor de um Poder Militar, compatível com a extensão geográfica do país, com a sua população, seu Produto Nacional Bruto, suas peculiaridades. E precisamos que haja, dentro desse grande Poder Militar que usaremos preferencialmente com o instrumento dissuasório, uma forte expressão aeronáutica, essencialíssima às nossas necessidades.

Creio que no limite em que seguiremos esse rumo, Sr. Presidente, que no limite em assim equacionarmos e tentarmos objetivar nosso projeto de aperfeiçoamento da expressão aeronáutica de nosso Poder Militar, para os fins pacíficos a que aludi estaremos sendo fiéis à doutrina, ao exemplo e à vigorosa mensagem humanista que recebemos de Alberto Santos-Dumont, esse Patrício, modesto, sábio e idealista que tão alto como o sez com os seus balões, soube como ninguém — elevar e exaltar a própria condição humana! (Muito bem! Palmas. O orador é cumprimentado)

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Lauro Rodrigues, último orador inscrito para esta sessão solene.

O SR. LAURO RODRIGUES — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente do Congresso Nacional, Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, Srs. Líderes da Maioria e da Minoria no Congresso, Sr. Ministro da Aeronáutica; demais autoridades civis e militares, senhores e senhoras:

Os transportes aéreos, embora recentes, apresentam grande desenvolvimento no Brasil. A primeira linha aérea brasileira regular teve início no dia 18 de julho de 1927, ligando Porto Alegre às cidades gaúchas de Pelotas e Rio Grande, pela Viação Aérea R. G.

do Sul (Varig) com sede em Porto Alegre. Ainda no ano de 1927, mais exatamente no mês de novembro, a Cia Sindicato Condor Ltda., antecessora da atual Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda., iniciava a ligação do Rio a Porto Alegre, com dois hidroaviões, de procedência alemã.

A aviação comercial desenvolveu-se muito no Brasil, pois uma série de fatores concorreu para isso. Em primeiro lugar, a necessidade de vencer as grandes distâncias, contribuindo, ainda, as condições meteorológicas favoráveis, e, as formas topográficas de planaltos, fatores que muito facilitaram o desenvolvimento da navegação aérea. Em vários pontos do território nacional, o avião chegou primeiro que o automóvel e o trem. Destaque especial deve ser dado à obra de pioneirismo desbravamento que realizam os valorosos oficiais da Força Aérea Brasileira no interior do Brasil, sob inspirações do civil Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica brasileira de 1941 a 1945 no governo de Getúlio Vargas.

Impressionado com a potencialidade da aviação civil num País de proporções continentais como o nosso, ASSIS CHATEAUBRIAND, o Velho Capitão, idealizou, planejou e executou a Campanha Nacional de Aviação, que deu aos aeroclubes do País mais de mil aparelhos de treinamento primário e avançado. Movimento de envergadura nacional, a campanha, que se destinava a "dar asas brasileiras ao Brasil", em poucos meses mobilizava o interesse não só da mocidade, que passou a dispor de aeronaves modernas, eficientes e abundantes mas de todas as camadas sociais, incluindo os homens de empresas, que aderiram ao chamamento de Chateaubriand, doando centenas de aparelhos. Num só dia, a 20 de outubro de 1951, em Manguinhos, um total de 80 aeronaves foram cedidas aos aeroclubes. Na mesma oportunidade, ao findar-se a cerimônia, a Campanha Nacional de Aviação passava às mãos do Presidente da República um cheque no valor de um milhão de cruzeiros, para a aquisição de 41 novos aparelhos (no total, levantaria 2,5 milhões de dólares). A Campanha Nacional, que durou pouco mais de dez anos, é hoje historicamente considerada como o embrião da nossa aviação comercial, que se situa, em número de aparelhos, tripulantes e volume de tráfego, entre as primeiras do mundo.

Atualmente o território nacional é cortado em todas as direções por linhas aéreas, existindo várias companhias, entre as quais se destacam: Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.; Viação Aérea Rio Grande do Sul; Lôide Aérea; Vasp (Viação Aérea São Paulo) e outros.

O número de poucos e decolagens nos 57 principais aeroportos do País, segundo o Departamento de Aeronáutica Civil — DAC, deverá ser este ano superior a 700 mil. Entre eles estão incluídos os campos de pouso de todas as capitais de Estado e cidades principais. Considerando-se que a grande maioria de tais campos — justamente os de pequeno movimento e alguns nem mesmo homologados — não está incluída na esti-

mativa, admite-se que o total de poucos e decolagens supere 720 mil. Os últimos dados tabulados são relativos a 1970, e a estimativa baseia-se num aumento previsto de 40 por cento sobre o total daquele ano.

Em 1970, o total de passageiros embarcados nos 57 aeroportos referidos foi de 3.234.395, enquanto o número de desembarques atingiu a 3.245.756. Para 1972, é válida a previsão de 40 por cento sobre estes números.

Congonhas foi o aeroporto mais movimentado em 1970, com 37.444 poucos e 37.450 decolagens quando se registrou o embarque de 765.153 passageiros e o desembarque de 757.913.

O segundo lugar coube ao aeroporto Santos Dumont, no Rio, com 29.825 poucos e 30.819 decolagens. Embarcaram 558.786 e desembarcaram 556.306 passageiros.

O aeroporto internacional do Galeão ficou em 3º lugar. O grande porte dos aviões que o utilizam ofereceu o total de 529.000 passageiros embarcados e 541.804 desembarcados, para 15.491 poucos e 15.476 decolagens.

AERONÁUTICA — HISTÓRICO

Nesta evocação, com pitadas de atualidade, vale apenas recordar a história de ICARO, personagem mitológico, que fugiu do labirinto de Creta velando-se de asas pregadas com cera, as quais se derreteram à aproximação do sol, donde lhe resultou cair no mar.

Isto evidencia que o desejo de voar, no homem, é bastante antigo. Arquitas de Talento, 400 anos antes de nossa era, inventou o papagaio. Após ele, numerosas tentativas traduziram o sonho eterno que o homem tinha de voar.

Já no século XI, em 1060, OLIVER DE MALMESBURY, monje inglês, valendo-se de um par de asas que ele mesmo havia construído, atirava-se do alto de uma torre. Sua experiência foi mal sucedida e ele quebrou as pernas. Em fins de século XVI, LEONARDO DA VINCI (1452-1519) foi o gênio extraordinário que examinou o vôo dos pássaros, inventou um parafuso voador, semelhante ao helicóptero, e o pára-quedas. No século XVII o padre brasileiro BARTOLOMEU DE GUSMÃO, voador de balões, construiu um balão com armação de arame recoberta de papel, conseguindo elevá-lo a 60 metros de altura; DESFORGES, que se lançou do alto de uma torre de Etampes, em 1772; PILÂTRE DE ROZIER, DE BACQUEVILLE; no século XVIII, os irmãos JOSÉ e ESTEVÃO MONTSOLETER subiam aos céus num balão de hidrogênio; BESNIER DE SABLÉ, AUGUSTO SEVERO são nomes ilustres inseridos na história da conquista do ar, em particular no domínio do mais leve que o ar. Assim, sucediam-se as experiências, chegando-se, inclusive, aos balões dirigíveis dotados de lemes direcionais.

SANTOS DUMONT

Na diribilidade do mais leve que o ar e no vôo do mais pesado que o ar, impõe-se a figura do brasileiro ilustre e genial ALBERTO SANTOS DUMONT, que, com seus

dirigíveis e o "14-Bis", marcou o século XX como o "Século do Avião". Foi a 23 de outubro de 1906 que, nos campos de Bagatelle, em Paris, Santos Dumont realizou o primeiro vôo.

Essa façanha ele a repetiu no dia 12 de novembro do mesmo ano com o mesmo avião, o "14-Bis", no mesmo local, perante uma comissão oficial do Aeroclube de França, voando então 220 metros em 31 segundos a 2 metros de altura. Estava realizado o primeiro vôo controlado do homem.

Nos fins do século XIX, e no começo do século XX, outros homens fizeram estudos e tentativas para voar realizando até vôos planados, após serem os aparelhos lançados de catapulta ou puxados para adquirirem velocidade inicial. Entre eles, citam-se PENAUD, OTTO LILIENTHAL, CHANUTE, LINGLEY, ORVILLE e WILBUR WRIGHT, GABRIEL VOISIN, o Capitão FERBER e CLEMENT ADER, Após Santos Dumont, voaram HENRI FARMEN, LOUIS BLÉRIOR, EDOUARD NIEUPORT, CHAVEZ, GARROS e outros pioneiros dessa formidável característica do século XX — a aviação.

PRIMEIROS VÔOS IMPORTANTES

1º) Vôo absoluto — Alberto Santos Dumont, no "14-Bis", em Bagatelle, na França. Velocidades: 37,5 Km/h. Altitude 2 metros. Distância 220.m, 12 de novembro de 1906.

2º) Primeiro quilômetro em circuito fechado: Henri Farman, em YSSY-LES-MOLINEAU, 21 de janeiro de 1908.

3º) Primeira viagem de cidade a cidade: Châlons-Reims; Henri Farman, em 1908.

4º) Primeira travessia do Canal da Mancha: Louis Blériot, junho de 1909.

5º) Primeira travessia dos Alpes. Chavez, em 1910.

6º) Primeira travessia do Mediterrâneo: Garros, em 1913.

7º) Primeiro avião de transporte, 1919.

8º) Primeiras linhas mundiais: Air Oriente e Aéropostale (1925-1932).

9º) Primeiro vôo sobre o Atlântico Norte: Charles Lindbergh, 21 de maio de 1927, oeste para o leste; Assolant, René, Lefèvre e Lotti, do leste para oeste, em junho de 1929.

10º) Primeira travessia do Pacífico: Kingsford Smith, maio de 1930.

11º) Primeira travessia do Atlântico. Sacadura Cabral e Gago Coutinho, março-junho de 1922.

12º) Primeira travessia do Senegal ao Rio de Janeiro: Dieudonné Costes e Joseph Le Brix, outubro de 1927;

13º) Primeira travessia Roma-Recife: Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, julho de 1928. ("Encyclopédia — DELTA LAROUSSE, Volume XI — 2ª edição — 1964. 6062-6064).

ALBERTO SANTOS DUMONT BIOGRAFIA

A 20 de julho de 1873, no Distrito de João Aires, Minas Gerais, nasceu Alberto Santos Dumont, sétimo filho do engenheiro Henri-

que Dumont. Seu escritor preferido era Júlio Verne e a idéia de voar fascinava o garoto Alberto.

Em 1891, em visita a Paris, que na época era o centro cultural do mundo, Alberto, maravilhado, toma conhecimento do motor de combustão interna.

De volta ao Brasil seu pai Henrique reparou dois terços da sua fortuna entre os filhos, conseguindo também emancipação para Alberto, que retorna a Paris cada vez mais interessado na mecânica e no vôo dos balões.

Seu primeiro balão, como já se disse, chamou-se Brasil e subiu aos ares a 4 de julho de 1898. A ele sucederam-se muitos outros. Um deles, o Santos Dumont nº 9, ficou famoso em toda Paris: pequeno, leve, ágil e de fácil manejo, tornou-se o seu meio particular de transporte pela cidade. Seu modelo mais aperfeiçoados, entretanto, foi o nº 14.

Seguiu-se depois a construção do aeroplano, dotado de asa e provido de um motor à gasolina, a princípio levado aos céus pelo balão nº 14. Daí a denominação 14-Bis. Depois de várias experiências, sentindo-se seguro do sucesso do novo invento, a 23 de outubro de 1906 Santos Dumont faz voar o seu aeroplano, feito que lhe valeu o título de Pai da Aviação.

Edgar Morel, biógrafo de Santos Dumont, assim se expressa sobre o biografado e o momento culminante para a humanidade: O VÔO DO 14-BIS, seu primeiro aeroplano, que lhe valeu o título de PAI DA AVIAÇÃO:

"Alberto Santos Dumont, para chegar ao avião, dirigiu locomotiva, automóvel, triciclo, corrida de cães e balão. Morreu cedo, com menos de 60. Todavia, parecia um nonagenário.

Com 18 anos, dono de regular fortuna, foi levado a Paris pelo pai, o engenheiro ferroviário Henrique Dumont, que aconselhou ao filho:

— Não seja doutor. Estude mecânica e física. O futuro do mundo está na máquina.

E, o rapaz, uma vez em Paris, visitou exposições, estudou com um professor particular e deu um giro pela Universidade de Bristol, como ouvinte. Aliás, nunca foi membro prodígio. Que o digam as escolas de São Paulo, Minas Gerais e Rio. Passava nos exames pela tangente. Jamais chegou a um curso de nível superior.

Em Paris, com dinheiro no bolso, calças arregaçadas até o tornozelo, colarinho alto, chapéu panamá, com abas caídas, vestes exóticas e ditando moda aos 27 anos, poderia ter vivido, nababescamente, como um príncipe. Nada disto. Deu um duro de 1892 a 1906, gastando verdadeiras fortunas, com a obsessão de voar.

É certo que o alemão Otto Lilienthal voava desde 1861, porém, em planador, morrendo em 1896, depois de realizar mais de 2.000 vôos, iniciados no alto de um morro.

Isto, evidentemente, não interessava ao brasileiro. Seu sonho era voar. Voar com um motor, abrindo os caminhos dos céus à humanidade. Fez ascensões em balões esféricos, todavia, resolveu construir-los em forma

cilíndrica, adaptando-os a um motor movido a petróleo. Nasceu, assim a dirigibilidade aérea em termos científicos.

Lutou muito para chegar ao Prêmio Deutsch, instituído para o "primeiro balão dirigível ou aeronave que, entre 1º de maio e 1º de outubro de 1900 a 1904 se elevasse do parque de Saint Cloud e, sem tocar na terra, contornasse a Torre Eiffel, retornando ao ponto de partida dentro do tempo máximo de 30 minutos".

Santos Dumont gastou somas astronômicas na construção de seus dirigíveis, num total de 22, sendo que o "S-D-5" espatifou-se nos telhados do "Hotel Trocadero", de Paris, depois de andar aos trancos e barrancos sobre o jardim dos Rothschild, isto, em julho de 1901. O desastre comoveu a todos e a Princesa Isabel, no exílio, mandou-lhe uma medalhinha de São Benedito, com um cartão:

— Ofereço-lhe, pensando na sua boa mãe e pedindo a Deus que o socorra sempre e o ajude a trabalhar para a glória de nossa Pátria.

Finalmente, o dia 19 de outubro de 1901. O brasileiro, com 28 anos, no peito e na raça, confiante no seu dirigível "S-D-6", alcunhou vôo de Saint-Cloud, às 14 horas e 42 minutos, contornou a Torre Eiffel aos olhos estupefatos da multidão e retornou à base, às 15 horas e 12 minutos, gastando 30 minutos no percurso de 11 quilômetros.

O mundo parou para homenagear Alberto Santos Dumont, que havia realizado a dirigibilidade aérea, em caráter científico, dentro do princípio de um ponto de partida, um ponto pré-determinado de chegada, um percurso a vencer e um tempo fixado.

Edson mandou-lhe um telegrama, chamando-o de "pioneiro dos ares".

O sábio Walfred de Fonvielle exclamou:

— Pela primeira vez, após cinquenta anos, a navegação aérea saiu das mãos de empíricos.

Homem sem apego aos bens materiais, distribuiu os valiosos prêmios, num total de 125 000 francos, entre seus operários e os pobres de Paris.

O Brasil vibrou, Santos Dumont retornou à Pátria, em 1903, no "Atlântique", de cujo bordo saiu para o galeão que serviu a D. João VI, com 120 homens remando. O cortejo não passou pela Rua do Ouvidor, escreveu um cronista: "por causa da fedentina causada pelos detritos dos cavalos".

Vivendo em Paris, com os olhos voltados para o século que surgiu, Santos Dumont, amigo de reis e príncipes, de artistas e cientistas famosos, sentiu o quanto era difícil a aeronautação no Rio, onde o fabuloso José do Patrocínio, em vão, não obtinha recursos para fazer voar o seu balão "Santa Cruz".

Visitou São Paulo e Minas e retornou à França para conquistar o avião. Mais três anos de trabalho, dia e noite, dormindo muitas vezes no hangar do Neuilly, nos arredores de Paris. Todos os gastos saíram de seu bolso.

Manchete de jornais durante 10 anos, entretanto, ainda não havia chegado o momento culminante da glória. O "Prêmio

Deutsch", sem dúvida, foi o início. Mas faltava o avião, estranha obsessão que vinha da meninice, passada no interior paulista.

Pois bem. Estamos, então, em Bagatelle, nos arredores de Paris, a 23 de outubro de 1906.

Em torno uma multidão heterogênea. Povo, gente rica, artistas farfiosos, jornalistas, fotógrafos, enfim, Paris que, há anos aclamava Santos Dumont.

O brasileiro ligou o motor, construído por Lavassaeur, de 50 HP, com 4 cilindros e uma hélice metálica de duas pás, com 2 metros de diâmetros. O avião, quase todo de bambu e tela, formado por um conjunto de células tipo Hargrave, correu alguns metros e alçou vôo. O relógio marcava 16h 20min., fixando momento memorável que deu novos rumos à Humanidade.

Vieram os intrigantes. Surgiram depois os norte-americanos, os irmãos Wright, e o francês Clement Adler, reclamando a prioridade do primeiro vôo do mais pesado que o ar.

Ninguém viu os vôos dos Wright, em Kitty Hawk e Dayton, e de Adler, em Paris. E o mundo inteiro viu o vôo do "14-BIS", blória que jamais será roubada ao Brasil.

O gênio presentia a fraude na história. Toda sua vida foi documentada em fotografias que aparecem no magnífico livro "Quem Deu Asas ao Homem", de autoria de seu sobrinho Henrique Dumont Villares.

De 1906 a 1932, Santos Dumont teve uma vida atormentada, com os nervos à flor da pele, consequência de uma esclerose múltipla, de tipo incurável.

Sua bibliografia consta de 27 obras, algumas editadas em Londres, Paris, Lisboa. Jamais tirou patente de seus inventos, entregou-os ao domínio público. Foi um homem sem ambição. Procurou refúgio nos Alpes e nos Andes e, por fim, Petrópolis. Veio a tragédia do "Santos Dumont", em 1928. O avião que conduzia a fina flor da intelectualidade brasileira e que fora saudá-lo, a bordo do "Atlantique" à entrada da Guanabara, explodiu no ar.

Veio a revolução de São Paulo. Ele, um vivo-morto, após sua assinatura num manifesto político.

E chegou a manhã de 23 de julho de 1932, num hotel de Guarujá.

Suicidou-se Alberto Santos Dumont, com 59 anos. Cessou para sempre o barulho em volta de um cérebro fatigado. O Gênio dormiu, sossegadamente, pela primeira vez, em 26 anos de uma tragédia surda".

CONCLUSÃO

Senhores, entre o ideal e o devaneio há uma fronteira de infinitos abismos!

O devaneio é o capricho da imaginação que cria fantasia.

O ideal é objeto da nossa mais alta aspiração; o alvo de nossas ambições, a perfeição e a sublimidade, o divino!

Santos Dumont, cujo centenário de nascimento buscamos honrar, nesta sessão Solene, que tive a glória de requerer, foi um idealista para quem o fracasso momentâneo serviu de incentivo ao triunfo perene.

O gênio dos espaços venceu, pelo estudo e pela atividade obstinados.

A sua obra não sofreu as influências do acaso; toda ela se lastreou de ciência e de trabalho.

Nele, a vitória não foi o prêmio que a sorte concede aos seus eleitos; foi a resultante de um ideal, puro e alteado. É o que nos revela o fato de não ter patenteados seus inventos. Antes colocou-os à disposição de quem os desejasse, da Humanidade enfim, na aurora de um século marcado pelas conquistas espaciais.

Pacifista por excelência, Santos Dumont terminou oferecendo a própria vida em holocausto ao seu ideal.

Sua origem abastada e os seus cabedais de cultura e de moral são pontos somados a seu favor. Moço e abonado, no mundo fácil do fim do século, na Capital da França, ter-lhe-ia sido tranquilo o caminho do *bon vivant*. Ao revés, porém, foram, o estudo e o trabalho, o trabalho obstinado e duro, a rota que preferiu, cumprindo o seu destino de idealista.

Mesmo com os avanços a que já atingira o último quartel do século XIX, era preciso ser mais do que corajoso para enfrentar a imensidão dos espaços nos ingovernáveis balões que então subiam aos céus franceses: era indispensável ser, até, mesmo, temerário. Nessa época se sabia, apenas, que a ascensão do mais leve do que o ar era possível. Ninguém, porém, poderia afirmar se desceria, quando desceria e como desceria.

Andar ao léu, sem o controle perfeito do engenho, era repetir, em termos menos líricos, a fantasia e as lendas de Dédalo e de Icaro; os sonhos de Da Vinci; de Montgolfier ou de Bartolomeu de Gusmão.

Isso não bastava ao ideal de Santos Dumont.

A aviação estava no seu destino; o domínio do espaço nos seus objetivos. Como todo o portador de sangue francês tinha o coração no Mundo, e, como brasileiro, a devoção à Pátria e o respeito à espécie.

Já em Paris, depois de moço emancipado, o jovem montanhês adquiriu o seu próprio engenho. Mas ao seu gênio criador, pouco representou essa posse. O importante era fabricar balões; o importante era dominá-los!

Buscando adquirir perfeição técnica no comando dos balões, em vôo; experimentava-se, em terra, no domínio dos primeiros motores de combustão interna, que moviam os automóveis de então.

O automobilismo, para o nosso patrício, não significava o delírio da velocidade, mas, a oportunidade de se aprimorar na mecânica dos motores a petróleo.

Sua preocupação de adquirir novos conhecimentos levou-o até mesmo a financiar, a premiar corridas de automóveis. Essas competições, lhe serviam para tomar contacto com todos os aperfeiçoamentos que outros inventores e interessados traziam para as disputas.

Foi então que, adquirindo um terreno e construindo seu próprio hangar, passou a desenhar e a projetar seus aeróstatos, mais leves que o ar, e por isso mesmo de livre ascensão, mas, já servidos de motor.

Deutsch de La Meurthe, o milionário europeu aficionado do balonismo, nessa época, oferecia um prêmio de cem mil francos àquele que comprovasse a dirigibilidade, no ar.

Era necessário provar que o homem voava, mas com destino certo!

Capaz de triunfar da experiência e de vencer o desafio, Santos Dumont pediu ao Aero-clube de França que controlasse, oficialmente, a tentativa com que pretendia superar a dificuldade: levantar vôo de Saint-Cloud e, contornando a Torre Eiffel, retornar ao ponto de origem.

Nascia o século XX quando o insigne brasileiro partiu para a prova.

Era julho de 1901!

Na barca de comando do engenho que ele próprio construiria, assistido de seus operários, tremulava a bandeira do Brasil.

O povo acorreu às ruas!

À frente da Comissão do Aero-clube de França estava o próprio instituidor do prêmio.

Santos Dumont, dispunha de apenas trinta minutos para concretizar a façanha. Deu o sinal de partida e ganhou o rumo pretendido...

Meia hora transcorrida, fazia a volta completa à Torre Eiffel, e, regressava à base.

Foi o delírio!

Consumava-se a conquista da dirigibilidade, no ar.

Pela primeira vez, desde que fabricara asas, o homem podia servir-se delas, ser senhor do seu caminho.

O imenso mundo de então explodia de entusiasmos!

Santos Dumont mereceu todas as honrarias e todas as homenagens que a civilização pôde prestar a um grande inventor. E está a pedir a cada um de nós, agora, em cada aeroporto internacional do Brasil, um monumento; uma erma; um mural, um distico alusivo à conquista.

Nosso insigne patrício demarcou a aurora de uma época, onde como, agora, a velocidade seria maior do que a distância.

A Câmara dos Deputados, por proposição de minha autoria, delegou, em sua sessão de ontem, poderes à sua Presidência para promover gestões junto ao Poder Executivo, no sentido de que nossos delegados na Organização das Nações Unidas, requeiram àquela Assembléa de Nações seja prestada à memória de Santos Dumont, no ano do centenário do seu nascimento, o tributo a que faz jus essa invulgar figura humana, que bem pode ser laureado com o título de "Cidadão do Mundo", eis que, foi ele quem corporificou a preocupação de diminuir as distâncias que separam os homens servindo aos ideais de fraternidade universal.

O vôo do mais pesado do que o ar era seu novo objetivo!

Suas primeiras experimentações, sabemos, levaram-no ao hibridismo de um misto de balão e de avião.

Servindo-se do aprimoramento dos motores de explosão, já mais leves e mais seguros, Santos Dumont traçou o esquema do seu protótipo — dois planos superpostos sobre um corpo esguio e longo. Era o "14-BIS"

que surgia. Era, o engenho geométrico de toda a base de qualquer avião atual; era a matriz das astronaves de nossos dias; era a placenta do paro de outros mundos que os programas espaciais de agora, representam.

Consciente da possibilidade do o mais pesado do que o ar, voar, com propulsão própria, novamente, convocou as autoridades francesas para testemunhar a experiência inédita.

E, mais uma vez, em 1906 nos campos de Bagatelle, Santos Dumont, sem outro auxílio que as forças próprias de seu primitivo avião, fez erguer do solo o seu engenho.

O "HOMEM ganhava ASAS"!

E veio a consagração sem limites.

O gênio, longe da Pátria, desassistida de lá, suara o seu invento!

A progressão, na aeronáutica, foi prodigiosa. Santos Dumont, menos de três anos depois de sua conquista fabulosa, percorria, usualmente, os céus da França no comando do seu "Demoiselle", com que visitava os amigos nos distantes castelos, com a tranquilidade que hoje oferecem as máquinas dos grandes roteiros aéreos; das fantásticas peregrinações siderais...

O futebol — pioneiro e desbravador — único homem em todo o mundo; senhor de quatro breves de piloto: de balão livre, de dirigível, de biplano e de monoplano — retirou-se de suas atividades da aeronáutica em 1910.

Foi o ano de seu canto de cisne!

Voo pela última vez, pessoalmente, pilotando.

Já então um certo misoneísmo o combalhia!

A utilização dos engenhos voadores como uma arma de guerra, no conflito de 14/18, levou-o a profundo desgosto: era o pacifista desambicioso sofrendo a trágica destinação dada ao seu invento.

Essa mágoa, mais pungente ainda, sofrida com sangue brasileiro, culminou por levar o gênio ao gesto final.

Santos Dumont não pôde conter sua amargura com o bombardeio que aviões nacionais legalistas faziam à tripulação revoltada de um encouraçado brasileiro.

E, assim, a decepção abriu o gatilho que consumiu a vida de quem a oferecera à ciência, ao progresso e à paz entre os homens, pela aproximação dos povos.

Contemplar, apenas, as coisas feitas, com o espírito de quem olha a paisagem, é a atitude mediocre dos pobres de espírito, ou a característica burguesa dos turistas da vida.

Os homens de ideal, trazendo em si o germe da ação, não contemplam, estudam. Não se conformam, reformam. Para estes, as marchas e contra-marchas de uma idéia, os reveses e os triunfos dos homens devem ser rememorados não apenas para a veneração dos vultos que a História imortalizou, mas, sobretudo, pelo exemplo e pelos ensinamentos que encerram.

Assim, a História não deve ser apenas repositório de curiosidades para deleitar o presente, mas secundo manancial de experiências para iluminar o futuro.

O primeiro centenário de nascimento do brasileiro Alberto Santos Dumont constitui uma efeméride não do só Brasil mas, também, de toda a Humanidade.

Reverencemos à memória do genial inventor!

Honra a glória a quem escreveu nos céus insindáveis, e para sempre, o nome de nossa Pátria.

Aeronáutica: vocação e orgulho do povo brasileiro!

E que, em todos os povos e em todas as horas, a liberdade das asas que Santos Dumont enxertou no homem, seja parâmetro

da liberdade de pensamento, força que a Lei da física não regula, e a lei do homem não domina. (Muito bem! Palmas. O orador é cumprimentado.)

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Esta Presidência, associando-se às homenagens prestadas ao ilustre brasileiro Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont, congratula-se com os oradores, Senadores Benjamim Farah e Vasconcellos Torres e Deputados Daso Coimbra e Lauro Rodrigues, pelos magníficos discursos que aqui pronunciaram, retratando, com invulgar brilho, o que foi sua vida, suas lutas e suas obras em prol da humanidade.

Quero agradecer, em meu nome e em nome do Congresso Nacional, a honrosa presença do Sr. Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araújo Macedo; dos Srs. Ministros de Estado e dos Tribunais Superiores e seus dignos representantes; do Sr. Governador do Distrito Federal; dos Oficiais-Generais; dos representantes do Corpo Diplomático; da Sra. Anésia Pinheiro Machado, pioneira feminina da nossa Aviação; e demais autoridades civis e militares que aqui compareceram, revestindo de maior brilho e significação esta solennidade.

Teremos a honra de cumprimentar Suas Excelências no Salão Nobre do Senado Federal. Convidado os Srs. Líderes a acompanharem o Sr. Ministro Araújo Macedo até aquele local.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Nada mais havendo que tratar, está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17 horas e 40 minutos.)

ANAIS DO SENADO

- Mês de maio de 1965
 — SESSÕES 39^a a 50^a — tomo I
 Mês de maio de 1965
 — SESSÕES 51^a a 62^a — tomo II
 Mês de agosto de 1965
 — SESSÕES 107^a a 117^a — tomo I
 Mes de agosto de 1965
 — SESSÕES 118^a a 130^a — tomo II
 Mês de setembro de 1965
 — SESSÕES 141^a a 142^a — tomo I
 Mês de setembro de 1965
 — SESSÕES 143^a a 145^a — tomo II
 Mês de outubro de 1965
 — SESSÕES 156^a a 166^a — tomo II
 Mês de janeiro de 1968
 — SESSÕES 1^a a 12^a (Convocação Extraord.)
 Mês de fevereiro de 1968
 — SESSÕES 13^a a 27^a (Convocação Extraord.)
 Mês de fevereiro de 1968
 — SESSÕES 28^a a 34^a (Convocação Extraord.)
 Mês de março de 1968
 — SESSÕES 1^a a 15^a (1^a e 2^a Sessões Preparatórias — Vol. I)
 Mês de março de 1968
 — SESSÕES 16^a a 32^a — tomo II
 Mês de abril de 1968
 — SESSÕES 33^a a 42^a — tomo I
 Mês de abril de 1968
 — SESSÕES 43^a a 62^a — tomo II
 Mês de maio de 1968
 — SESSÕES 63^a a 78^a — tomo I
 Mês de maio de 1968
 — SESSÕES 79^a a 100^a — tomo II
 Mês de junho de 1968
 — SESSÕES 101^a a 114^a — tomo I
 Mês de junho de 1968
 — SESSÕES 115^a a 132^a — tomo II
 Mês de julho de 1968
 — SESSÕES 1^a a 10^a (Convocação Extraord.)
 Mês de julho de 1968
 — SESSÕES 11^a a 24^a — tomo II
 Mês de agosto de 1968
 — SESSÕES 133^a a 150^a — tomo I
 Mês de agosto de 1968
 — SESSÕES 151^a a 171^a — tomo II
 Mês de setembro de 1968
 — SESSÕES 172^a a 188^a — tomo I
 Mês de setembro de 1968
 — SESSÕES 189^a a 209^a — tomo II
 Mês de outubro de 1968
 — SESSÕES 210^a a 231^a — tomo I
 Mês de outubro de 1968
 — SESSÕES 232^a a 262^a — tomo II
 Mês de novembro de 1968
 — SESSÕES 263^a a 275^a — tomo I
 Mês de novembro de 1968
 — SESSÕES 276^a a 298^a — tomo II
 Mês de dezembro de 1968
 — SESSÕES 1^a a 15^a — tomo I (Convocação Extraordinária)
 Mês de outubro de 1969
 — SESSÕES 1^a a 7^a — tomo I
 Mês de novembro de 1969
 — SESSÕES 8^a a 19^a — tomo I
 Mês de novembro de 1969
 — SESSÕES 20^a a 36^a — tomo II
 Mês de abril de 1970
 — SESSÕES 1^a a 12^a — tomo I
 Mês de abril de 1970
 — SESSÕES 13^a a 20^a — tomo II
 Mês de maio de 1970
 — SESSÕES 21^a a 32^a — tomo I
 Mês de maio de 1970
 — SESSÕES 33^a a 42^a — tomo II
 Mês de junho de 1970
 — SESSÕES 43^a a 54^a — tomo I
 Mês de junho de 1970
 — SESSÕES 55^a a 56^a — tomo II
 Mês de julho de 1970
 — SESSÕES 67^a a 79^a — tomo I
 Mês março/abril de 1971
 — SESSÕES 1^a a 11^a — tomo I
 Mês março/abril de 1971
 — SESSÕES 12^a a 21^a — tomo II
 Mês de maio de 1971
 — SESSÕES 22^a a 32^a — tomo I
 Mês de maio de 1971
 — SESSÕES 33^a a 44^a — tomo II
 Mês de junho de 1971
 — SESSÕES 45^a a 56^a — tomo I
 Mês de junho de 1971
 — SESSÕES 57^a a 67^a — tomo II
 Mês de julho de 1971
 — SESSÕES 68^a a 81^a — tomo I
 Mês de julho de 1971
 — SESSÕES 82^a a 93^a — tomo II
 Mês de agosto de 1971
 — SESSÕES 94^a a 103^a — tomo I
 Mês de agosto de 1971
 — SESSÕES 104^a a 115^a — tomo II
 Mês de setembro de 1971
 — SESSÕES 116^a a 126^a — tomo I
 Mês de setembro de 1971
 — SESSÕES 127^a a 138^a — tomo II
 Mês de outubro de 1971
 — SESSÕES 139^a a 148^a — tomo I
 Mês de outubro de 1971
 — SESSÕES 149^a a 157^a — tomo II
 Mês de novembro de 1971
 — SESSÕES 158^a a 166^a — tomo I
 Mês de novembro de 1971
 — SESSÕES 167^a a 187^a — tomo II
 Mês de abril de 1972
 — SESSÕES 1^a a 12^a — tomo I
 Mês de abril de 1972
 — SESSÕES 13^a a 22^a — tomo II
 Mês de maio de 1972
 — SESSÕES 23^a a 30^a — tomo I
 Mês de maio de 1972
 — SESSÕES 31^a a 43^a — tomo II
 Mês de junho de 1972
 — SESSÕES 44^a a 45^a — tomo I

PREÇO DE CADA VOLUME: Cr\$ 10,00

**Emendas Constitucionais
1 a 3**

**Atos Institucionais
1 a 17**

**Atos Complementares
1 a 96**

**Leis Complementares
1 a 12**

Legislação Citada e Sinopse

**Obra Elaborada Pela Divisão de Edições Técnicas
do Senado Federal**

(Antiga Diretoria de Informação Legislativa)

Preço: Cr\$ 15,00

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

EMENDAS CONSTITUCIONAIS Nºs 1, 2 E 3 — Cr\$ 2,00

REGIMENTO INTERNO DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

1972 — Cr\$ 10,00

ANAIS DA CONSTITUIÇÃO DE 1967

OBRA ELABORADA PELA DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA
COMPREENDEM 7 VOLUMES — PREÇO — Cr\$ 74,00

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

QUADRO COMPARATIVO — PREÇO — Cr\$ 8,00

DIRETRIZES E BASES PARA O ENSINO — TOMOS I E II

LEI Nº 5.692, DE 11 DE AGOSTO DE 1971

Preço — Cr\$ 30,00

REFORMA AGRÁRIA — TRÊS VOLUMES

PREÇO DOS TRÊS VOLUMES — Cr\$ 30,00

REGIMENTO INTERNO E TABELA DE CUSTAS DO SUPREMO TRIBUNAL
FEDERAL COM ÍNDICE E LEGISLAÇÃO CITADA

Volume com 104 páginas — Preço: Cr\$ 5,00

Faça sua assinatura do

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

OS PEDIDOS DEVEM SER ACOMPANHADOS DE CHEQUE VISADO, ORDEM DE PAGAMENTO OU VALE POSTAL, PAGÁVEIS EM BRASÍLIA, A FAVOR DO

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes

Caixa Postal 1.503

Brasília — DF

PREÇOS DAS ASSINATURAS

Via-Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00
Ano Cr\$ 200,00

Via-Aérea:

Semestre ... Cr\$ 200,00
Ano Cr\$ 400,00

MAR TERRITORIAL

DOIS VOLUMES CONTENDO 862 PÁGINAS

- REUNIÃO DO COMITÉ JURÍDICO INTERAMERICANO
- CONFERÊNCIA SOBRE O DIREITO DO MAR (GENEBRA 1971)
- 58 CONFERÊNCIA INTERPARLAMENTAR DE HAIA
- ARTIGOS SOBRE O MAR TERRITORIAL
- PRONUNCIAMENTO NO CONGRESSO SOBRE ASSUNTOS DO MAR
- OS NOVOS CAMINHOS DO MAR
- LEGISLAÇÃO E ACORDOS INTERNACIONAIS INTERESSADOS
- LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA
- ACORDOS INTERNACIONAIS
- REUNIÃO LATINO-AMERICANA SOBRE ASPECTOS DO DIREITO DO MAR

PREÇO DE VENDA: DOIS VOLUMES CR\$ 35,00

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA

PUBLICAÇÃO DA DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO FEDERAL

Volume com 326 páginas — Preço Cr\$ 20,00

ÍNDICE

I — LEI ORGÂNICA DOS PARTIDOS POLÍTICOS

- a) Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71).
- b) Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971
— Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-9-71).
- c) Quadro Comparativo:
 - Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71);
 - Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-9-71);
 - Projeto de Lei nº 8/71 (CN); e
 - Lei nº 4.740, de 15 de julho de 1965 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 3-7-65).
- d) Instruções para Organização, Funcionamento e Extinção dos Partidos Políticos — Resolução nº 9.058, de 3 de setembro de 1971, do Tribunal Superior Eleitoral (D.J. de 13-9-71).

II — CÓDIGO ELEITORAL

- a) Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 — "Institui o Código Eleitoral" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 30-7-65).
- b) alterações:
 - Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966 — "Altera a redação da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral)" (D.O. de 6-5-66) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 441, de 29 de janeiro de 1969 — "Altera e revoga dispositivos da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966" (D.O. de 30-1-69; ret. D.O. de 4-2-69) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 1.064, de 24 de outubro de 1969 — "Altera a redação do art. 302 do Código Eleitoral, e dá outras providências" (D.O. de 27-10-69).

III — SUBLEGENDAS

- Lei nº 5.453, de 14 de julho de 1969 — "Institui o sistema de sublegenda, e dá outras providências" (D.O. de 18-6-68).

IV — INELEGIBILIDADES

- Lei Complementar nº 5, de 29 de abril de 1970 — "Estabelece, de acordo com a Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, art. 151 e seu parágrafo único, casos de inelegibilidades, e dá outras providências" (D.O. de 29-4-70).

**Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.503
Brasília — DF**

EDIÇÃO DE HOJE: 24 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50