

1873
Ano 4º - Nº de 1957



DUAS PÁTRIAS

REVISTA DOCUMENTÁRIO
LUSO - BRASILEIRA

HOMENAGEIA A GLÓRIA UNIVERSAL

SANTOS - DUMONT

Santos = Dumont

1873 - 1932



VARIG
rende sua
homenagem
à memória de
Santos-Dumont

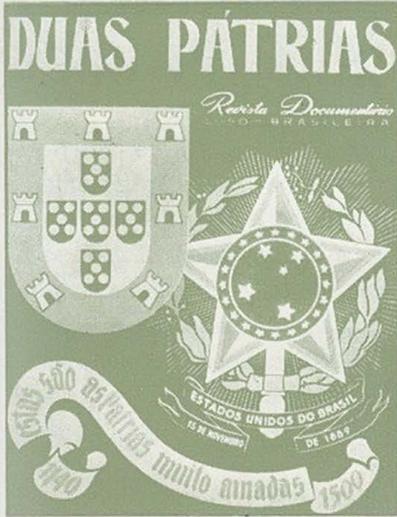
1906

Alberto Santos-Dumont realiza em Bagatelle, Paris, a 23 de outubro, um memorável vôo público fazendo pela primeira vez elevar-se do solo, com sua própria força de propulsão, um aparelho mais pesado que o ar — o histórico 14-BIS.

1956

No cinquentenário desse magnífico feito a VARIG se orgulha de honrar os ideais de fraternidade do grande inventor, estendendo as asas brasileiras pelos céus das 3 Américas.

DEPOSITO LEGAL
ABR. 1957



ANO IV - 1.º NÚMERO DE 1957
SÉDE: RIO DE JANEIRO (BRASIL)



DIRECTORES :

**DR. R. BAETA HENRIQUES
JOAQUIM MAIA ÁGUAS**

DIRECTOR ADJUNTO:

AUGUSTO KRUSSE AFFLALO

PROPRIEDADE E DIRECÇÃO TÉCNICA:

JOAQUIM ANTÓNIO MATIAS

ADMINISTRADORA E EDITORA:

DOLORES MONTENEGRO MATIAS

DIRECÇÃO (BRASIL):

**RUA SÁ FERREIRA, 170, 8/101
RIO DE JANEIRO
TELEFONE 47 68 42**

DELEGAÇÃO PROVISÓRIA:

**AV. ELIAS GARCIA, 143, 3.º
LISBOA - TELEF. 77 45 12**

COMPOSTO E IMPRESSO

**NAS ESCOLAS PROFISSIONAIS SALESIANAS
OFICINAS DE SÃO JOSÉ - LISBOA**

PREÇO { PORTUGAL: ESC. 20\$00
BRASIL CR\$. 50,00

RECORDANDO - HOMENAGEANDO - AGRADECENDO

E STAVA nos seus primórdios o século XX, quando aquela figura débil e gentil de Alberto Santos-Dumont se lançou nos espaços, em primeiro voo dirigido, lançando, simultaneamente, o seu nome na eternidade da História Universal, e criando, igualmente, para a Humanidade, um poderosíssimo instrumento de aproximação, de progresso, de redução assombrosa das distâncias.

Bem pudera aquele filho de fazendeiro, brasileiro e rico, aquele «gentleman» de Paris, ter consumido sua vida nas milhentas futilidades e orgias que se lhe deparavam nos meios de civilização refinada, afundando-se, como quase todos da sua igualha económica, no «mare-magnum» da vulgaridade, do egoísmo e da volúpia. Mas, não assim: Aquele latino, vivo, curioso, sedento de novos horizontes para o espaço infinito, queria contribuir, por qualquer forma, para a concretização do sonho áureo do homem, desde os confins da História: Voar!

Quem, na verdade, diria que aquele débil garoto, nascido no ignorado lugar de Bengu (Brasil), no Ano da Graça de 1873, havia de subir tão alto, no espaço e na História?!... É que há homens que nascem fadados para olhar para baixo, outros para o alto. Santos-Dumont pertenceu a estes últimos.

Comemorou-se, em 1956, o Ano Aureo da Aviação.

E daí a publicação deste número de DUAS PATRIAS, em edição especial, como especial é a glória daquele que neste lugar se recorda e se homenageia.

«À tout Seigneur, tout honneur», diz a clássica sabedoria francesa. E Santos-Dumont foi um grande Senhor, para a nossa simpatia, para a nossa gratidão, pela sua glória imperecível.

O merecimento, maior ou menor, desta homenagem, deste «In memoriam» de Alberto Santos-Dumont, está menos no nosso trabalho e esforço, que nas colaborações valiosíssimas que aqui apresentamos.

Ninguém se escusou a lançar uma acha na fogueira inextinguível que, até ao fim do mundo, há-de iluminar nome e fama daquele nobre filho dum brasílico fazendeiro. Desde os eminentes Chefes de Estado de Portugal e do Brasil, aos mais humildes portugueses e brasileiros, todos, quiseram apoiar, colaborar, auxiliar, dar mais brilho a este número da nossa Revista. Em todos se notou a melhor boa vontade de glorificar quem, embora saído da corrente mediocridade-intelectualidade aldeã, havia doravante, rasgar ao mundo estupefacto «ares nunca dantes navegados».

A toda esta fina-flor da Aviação que nos honrou com a sua colaboração, que tanto engrandece e faz avultar este número especial de DUAS PATRIAS, a certeza absoluta do nosso grande reconhecimento, o protesto vivo da nossa mais elevada consideração, premeados do nosso maior respeito.

E que daqui a 50 anos, centenário da Aviação Dirigida, alguém saiba, melhor do que nós, obter, para a glória do imortal Pai da Aviação, o material que nós, porventura, não pudémos ou não soubemos agenciar, para a exacta exaltação dum nome, caro a brasileiros e a portugueses, e já entrado, definitivamente, nos quadros austeros da História Mundial.

Passam homens, desaparecem correntes políticas e filosóficas, na louca voragem dos tempos, mas não passarão nome e obra daquele que trouxe ao mundo algo de muito proveitoso, algo de enobrecedor da vida.

Honra e gratidão perenes a Alberto Santos-Dumont!

Lisboa, 1956 - ANO SANTOS-DUMONT



Por intermédio da Revista ''Duas Pátrias'', saúdo todos os seus leitores de Portugal e Províncias Ultramarinas, reafirmando os profundos sentimentos de solidariedade que nos unem. Empenhado meu governo em favorecer a reaproximação cada vez maior dos dois povos, está ele cuidando de promover condições de verdadeira fraternidade entre brasileiros e portugueses, achando-se adiantados os estudos para a abolição das barreiras burocráticas de cidadania, para um intercâmbio comercial mais intenso, para novos acordos em relação à exportação do café, para a validade dos cursos universitários nos dois países e mesmo para o aproveitamento da técnica portuguesa no desenvolvimento económico do Brasil, como no caso da pesca. Continuamos assim, fiéis à tradicional política que sempre nos uniu, e de cujo acerto dá brilhante prova a contribuição magnífica dos portugueses aqui radicados, tão brasileiros como os aqui nascidos. Em verdade, somos ''duas pátrias'' e um só coração.

Juliano Kubstchek

Dr. JUSCELINO KUBITSCHKEK DE OLIVEIRA

ILUSTRE PRESIDENTE DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

A Providência não é pródiga em oferecer à Humanidade Homens Ilustres. Todavia na hora própria Ela coloca-os nos seus verdadeiros lugares.

(VICTOR HUGO)

F

EZ justamente no dia 31 de Janeiro p. p., um ano, que o Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira está à frente dos destinos do Brasil.

Foi na hora própria que a Providência escolheu o Homem à altura dos interesses da Nação, de modo a bem orientá-la na sua futura rota.

A missão, apesar de grandiosa, é cheia de vicissitudes, atestadas neste primeiro ano do seu governo, mercê de «lesencontros» que imperam em toda a parte e a que o Brasil igualmente não pode obstar.

Estamos certos porém, que o ilustre Chefe de Estado, há-de encontrar solução para todas as dificuldades, como já o demonstrou, de modo que o futuro seja prometedor, para a grande Nação Irmã, como já se visiona com as medidas governativas que tem imposto ao País que as acolhe com esperança.

O seu triunfo afigura-se-nos certo, apesar de grandes esforços e sacrifícios exigidos, mas a boa vontade dos cidadãos brasileiros e solidariedade sincera dos mesmos, serão um contributo poderoso para esse triunfo.

Ódios mesquinhos, se porventura ainda existem, ou interesses inconfessáveis de alguns, hão-de render-se perante as realidades operantes que dentro em pouco farão do Brasil uma Grande Nação do Mundo.

A solidariedade e o sentimento de todos os Portugueses, especialmente os que residem no Brasil, far-se-hão sentir no auxílio que tende por fim o ressurgimento da Pátria Brasileira, Pátria esta que os lusos estremece e *querem* como seja *sua*.

Assim o reconheceu o mais alto magistrado da Nação numa afirmação que fez à nossa Revista, na audiência especial que concedeu à ilustre jornalista D. Dolores Montenegro Matias, nossa Directora-Delegada no Brasil, dizendo:

«Continuaremos assim, fiéis à tradicional política que sempre nos uniu, e de cujo acerto dá brilhante prova a contribuição magnífica dos portugueses aqui radicados, tão brasileiros como os aqui nascidos.»

Para nós, portugueses, o Presidente Juscelino de Oliveira, encontra-se decididamente no lugar que lhe compete, esperando que nada o deterá na determinação do seu patriótico e progressivo programa governativo.

Nós, portugueses, que dirigimos esta Revista, amigos do Brasil, onde temos passado os melhores anos da nossa vida, só temos que nos regozijarmos de ver à frente dos destinos da Nação Brasileira o actual Chefe do Estado, que, chefiando um Governo composto de um escol tão acertadamente escolhido, é garantia segura que conduzirá o Brasil a ocupar o posto que lhe compete na liderança do Mundo livre.

Absolutamente identificados com o magnífico programa de ressurgimento e pacificação nacional, e apoio à comunidade Luso-Brasileira, daqui endereçamos ao Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira um sincero e desinteressado apoio fraternal, ditado pela muita admiração e reconhecimento que lhe tributamos, não só pela muita simpatia que nos tem dispensado, mas também pelo muito amor que devotamos ao seu país, que também consideramos como nosso.

J. A. M.



Presidente Kubitschek de Oliveira

FIGURA NOTABILÍSSIMA DE ESTADISTA QUE TANTAS SIMPATIAS CONQUISTOU EM PORTUGAL, AUMENTADAS EXTRAORDINARIAMENTE PELAS SUAS REPETIDAS MANIFESTAÇÕES DE AMIZADE LUSO-BRASILEIRA A QUEM ESTA REVISTA MUITO EM BREVE PRESTARÁ SIGNIFICATIVA HOMENAGEM

UM MUSEU AERONAUTICO

em Lisboa

O turista que se lançar através das ruas de Lisboa cheias de sol e de tradições, quer suba ao altivo Castelo de S. Jorge que abraça a cidade e o Tejo, quer desça à famosa Torre de Belém, encontrará uma alusão ao esforço português na luta insana pelo desbravamento do espaço.

No Castelo — tornado mensagem apoteótica poderá ler uma memória exaltando a experiência do Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, em 1709. E na Torre de Belém verá uma lápide em bronze — oferta brasileira — recordando a 1.^a Travessia Aérea do Atlântico Sul em 1922.

É da História que GUSMÃO realizou a experiência da máquina por ele inventada baseada no princípio do mais leve que o ar, invento que se sabe ter sido apresentado a D. João V com a justificação de ser «instrumento para se andar pelo ar da mesma sorte que pela terra e pelo mar e com muito maior velocidade, fazendo-se muitas vezes duzentas e mais léguas por dia e no qual instrumento se poderão levar os avisos da mais alta importância aos exércitos e a terras mui remotas quase ao mesmo tempo que se resolvam».

Um pioneiro da Aviação Portuguesa — o coronel Pinheiro Corrêa que é ao mesmo tempo o nosso mais esclarecido historiador aeronáutico, possuidor de grande número de valiosos documentos acerca daquele precursor — está habilitado a afirmar, já o tendo feito publicamente, que o inventor GUSMÃO não subiu no invento mas nem por isso ficou diminuído o seu espírito criador. Inventando o aeróstato fez no dia 15 de Agosto de 1709 elevar um recipiente cheio de ar quente na presença do rei e da corte na Casa da Índia. Desta maneira ficou o caminho aberto à exploração científica.

A lápida da Torre de Belém lembra, por seu turno, que duzentos e treze anos mais tarde os portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, Oficiais da Marinha de Guerra, efectuaram com êxito a 1.^a Travessia Aérea do Atlântico Sul. Não parece necessário trazer para aqui, nem se afigura possível, um largo apontamento desse notável feito que empolgou o mundo e do qual a Amizade luso-brasileira saiu notavelmente fortalecida. O voo Lisboa-Rio demonstrou navegação de longo curso em absoluto isolamento empregando material precário para empreendimento tão alto. Mas significa acima de tudo a infalibilidade do sextante GAGO COUTINHO. Não fora esta base científica e não teria sido possível à equipagem a realidade que apresentou e que ficou à admiração dos cépticos.

Cinco anos mais tarde os portugueses efectuaram a 1.^a Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul. Foram então realizadores dessa também magnífica façanha Jorge de Castilho, Sarmento de Beires e Manuel

Gouveia, utilizando um hidro bimotor de Sogá para Fernando de Noronha.

Venceram em etapa directa 2.595 quilómetros em 16 horas de navegação baseada em observações de estrelas. O Sextante Gago Coutinho permitiu demandar, depois de uma larga travessia sem qualquer apoio e sem TSF, a ilha de Fernando Noronha. O avião era o «Argos» que por duas vezes esteve prestes a amargar em pleno Atlântico.

Desta maneira pertence aos portugueses a primazia das travessias do Atlântico Sul de dia e de noite, facto científico que contribuiu decisivamente para o triunfo da aviação do presente.

Como aconteceu em todas as outras aeronáuticas com espírito realizador, a aviação portuguesa não adormeceu após a sua primeira e retumbante jornada. Lançou-se quase de seguida em voos de heroísmo através dos céus africanos demandando a Guiné, Luanda ou Lourenço Marques, ou rumando para a Índia, Macau, Timor, escrevendo assim páginas de alto valor que de nenhum modo ficaram no esquecimento.

Pensa-se por isso desde há uma vintena de anos na organização dum MUSEU AERONÁUTICO — casa nobre das venerandas relíquias das glórias do passado, daquele tempo em que voar era heroísmo do mais belo.

O coronel Pinheiro Corrêa lançou a ideia um dia nas colunas do «Diário de Lisboa» e se não fosse a vida tê-lo levado para o estrangeiro em missão de serviço durante anos, muito possivelmente o Museu seria já hoje uma realidade.

Devotados à causa aeronáutica que sempre temos sido, voltámos ao assunto em 1953, também por intermédio da imprensa e com satisfação viemos a receber a palavra amiga daquele ilustre oficial animando-nos a singrar.

O Aero Clube de Portugal com os seus 46 anos de existência é hoje sob a presidência do Coronel Pinheiro Corrêa — aviador dos primeiros que Portugal contou nas suas fileiras da gente do ar — a entidade que trabalha por dar ao País um MUSEU AERONÁUTICO com a dignidade requerida.

Uma vasta e esclarecedora exposição histórica está para breve. Será por assim dizer o perfil da ideia que se pretende realizar. Ela nos apresentará a grandeza fascinadora da vitória rutilante da Cruz de Cristo nas asas dos aviões do tempo heróico. E ao mesmo tempo não deixará de colocar em plano de honra um nome que encheu o mundo de glória: SANTOS DUMONT — PAI DA AVIAÇÃO.

Desaparecido da vida há vinte cinco anos está presente na História com a luminosidade das apoteoses que se tornam monumento.

Mário Costa Pinto

Lisboa, 1956-ANO SANTOS DUMONT

uma afirmação categorizada

Santos-Dumont

FOI O PRIMEIRO HOMEM QUE SE ELEVOU NUM APARELHO MAIS PESADO DO QUE O AR - DO VOO SANTOS-DUMONT - E NÃO DOS WRIGHT - É QUE RESULTOU O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

assim nos declarou o grande sábio e geógrafo ilustre, Almirante **Gago Coutinho**, numa «conversa» que tivemos com ele sobre o assunto

Rua da Esperança 164, em Lisboa, Novembro 29

Gago Coutinho, nosso querido amigo, havia regressado de Paris. Dedicados e grandes admiradores do herói da travessia do Atlântico Sul, fomos cumprimentá-lo e saber da sua saúde preciosa.

Num ambiente simples, mas erudito, que a nossa intimidade transformou num templo de amizade imensa, depois de falarmos de assuntos referentes a Vespuccio e a Colon, enveredámos para o aniversário de «Santos-Dumont», glória da aviação da, hoje, «Comunidade Luso-Brasileira».

* * *

É conhecido, relativamente, o livro intitulado «Pequena História da Aviação» do piloto Matias Arrudão.

O Almirante Gago Coutinho escreveu em 1948, um pequeno opúsculo que se refere a essa obra e onde se notam observações interessantes, cuja base técnica em que assentam, são, como de costume, o «mot d'ordre» das publicações e apreciações feitas pelo grande sábio lusitano.

A aviação pròpriamente dita, nasceu do por menor observado curiosamente da subida do fumo, facto este que inspirou *Bartolomeu de Gusmão* para fazer elevar nos espaços de Lisboa o seu acróstato (1709).

Otto Lilienthal tentou e conseguiu desde 1891 alguns voos «planados», até que num deles (1896) morreu.

Clement Ader foi, quanto a nós, o primeiro a utilizar *motor* no seu aparelho muito parecido com um morcego grande.

Segundo Gago Coutinho, este motor deveria desenvolver uns 40 cavalos, mas a sua potência era muito inferior.

Seguem-se depois várias tentativas, como as do engenheiro americano Langley, cujo aparelho «capotou» em 1903 no Rio Potomac.

O Capitão francês Ferber, em Nice, com planadores — informa-nos ainda Gago Coutinho — atingiu alguns resultados curiosos com motores de 12 e 25 cavalos; as suas experiências terminaram com um acidente sucedido em 1910.

As tentativas de sucesso continuaram com outros pioneiros como o engenheiro francês Chanute e depois Wilbur e Orville Wright.

Claro que, apesar das experiências dos *planadores* serem a base dos *princípios* da aviação, os *experimentadores* do tempo entendiam possivelmente o contrário, pois que os seus intuítos eram voar com motor sòmente, ainda que para isso como depois se verificou, e repetimos, o «planador» fosse o princípio do abecedário da Aviação. Até que nos apareceram os irmãos Wright a

dar um impulso, que só se tornou famoso na sua realidade, com o voo de Santos-Dumont.

As tentativas dos Wright conseguiram alguns voos deslizáveis em Kitty Hawk.

E Gago Coutinho elucidá-nos:

«Em 1902, *parece*, que o seu planador (refere-se aos Wright), cobriu 200 metros, obedecendo aos comandos e revelando domínio sobre o ar.

Evidentemente que o lançamento — deslizar pela encosta — não era suficiente; faltava o motor, para haver de verdade o *aeroplano*.

Mecânicos hábeis, os Wright fizeram construir um *motor de explosão*, melhorando possivelmente os seus intentos.

Gago Coutinho, acerca da «patente» solicitada pelos Wright sobre «melhoramentos de máquinas voadoras», diz que Arrudão, donde deduz as suas considerações, não nos copiou em detalhe as *novidades* que eles pretendiam introduzir nas máquinas voadoras.

Em experiência final o aviador lançou-se de um *alto*, à laia de planador.

A máquina era munida de hélices accionadas por um motor de triciclo. As notícias bastante vagas diziam que Wright se havia lançado de 30 metros de altura — contra o vento — com a velocidade de 12 *Kms* à hora, atingindo a altura de 20 metros e percorridos 5 quilómetros.

Claro que a notícia era exagerada e de tal modo que os irmãos Wright publicaram uma «carta técnica» que foi reproduzida em vários países, entre os quais Portugal».

No opúsculo que Gago Coutinho nos ofereceu lê-se a transcrição publicada no «Almanaque de Mariote para 1904»:

«A máquina voadora apoiava-se em um par de «asas curvas» com 150 pés ou 48 metros quadrados (Estes dois números não se correspondem). Tinha 40 pés transversalmente e o peso completo seria de uns 335 Kgs. A força era fornecida por um motor de gasolina construído pelos dois irmãos, com quatro cilindros e pesando 62 Kgs. queimando menos de um galão por hora, e desenvolvendo com 1.200 voltas por minuto a força de 16 cavalos-vapor. Os hélices eram dois, accionados por corrente.

Lançada «contra um terrível vento de Dezembro», de uns 45 *Kms*. de velocidade (12 metros por segundo), a máquina avançou à velocidade de 35 milhas, «pouco mais de meia milha no ar», ou «260 metros medidos no solo», tendo ido tocar em terra «devido a um ligeiro

erro do aviador». Como o inverno «ia adiantado», as experiências foram adiadas, adquirida a convicção de que o «aeroplano tinha força para voar».

Acerca do «ligeiro erro do aviador» Gago Coutinho tem uma nota, que diz:

«Não seria antes fraqueza do motor visto que normalmente, a tracção deve ser de um quarto do peso?» (Ferber 109).

É ainda Gago Coutinho que escreve:

«É certo que esta experiência de um minuto foi realizada com a máquina lançada de altura, e contra vento tão forte que reduziu o voo aéreo a um terço sobre o chão, não sendo citado como contra prova, o resultado da natural repetição em planície e com bonança. De sorte que, aos olhos dos técnicos que consideram o motor de 16 cavalos manifestamente impotente para vencer ventos de uns 45 *Kms*. — que daria a um barco de vela velocidade de cerca de 12 nós — ressalta inverosímil a opinião de que se tratou de *voo puro*, e não de uma tentativa com *planador* auxiliado por forte vento ascendente e por motor fraco para voar, aproveitadolo só com transmissão por engrenagem.

As fórmulas de Aerodinâmica dizem-nos que, não contando com as resistências do motor, aviador, mastros etc., o *planador* precisaria de um motor de cerca de 25 cavalos para voar».

Gago Coutinho diz ainda «que não *constitui prova completa a simples declaração* que os Wright voavam já em 1903, pois que não permite reivindicar primazia na eficiente motorização de planadores, já tentada antes por outros.

A técnica americana, apoiada em resultados apócrifos, ou simplesmente afirmados, não revela supremacia sobre a europeia.

É-nos lícito *duvidar* de que algum dos voos reais dos Wright tivesse sido anterior aos voos de facto realizados em Paris. Porém é *certo* que aqueles voos em nada foram aproveitar, nem a Santos-Dumont, nem aos outros pioneiros que, com *certeza*, sabemos como desde 1906 *voavam* em França, integralmente digamos, tomando o Ar sem colina ou *torre* de lançamentos e sem voo ascendente.

De modo que, nem a inscrição do «marco comemorativo» de Bagatelle sobre «les premiers records d'aviation du monde», nem a figura simbólica em bronze do monumento de *St. Cloud*, mentiram. O *marco*, de acordo com «*The Illustrated London News*» regista «*the first flight of a machine heavier than air*», e o monumento

do Aero-Clube de França, apesar de isolado e de a escultura ter desaparecido, ainda no seu pedestal continua registrando a precedência do «pionnier» Santos-Dumont.»

Irônicamente Gago Coutinho escreve:

«As coisas passaram-se como se os Wright tivessem *voado* na Lua, ou digamos, no interior da Libéria.

O que se lia nos *jornais*, vago, duvidoso, não técnico, como aquilo que os Wright contaram em suas *cartas*, não era suficiente para convencer. Eles nem declaravam se já tinham conseguido *descolar*, correndo em planície.

Onde está a prova da pura originalidade dos Wright? Ora, afinal, até foi o brasileiro quem estimulou e «animou» em Paris um clima aeronáutico para os futuros experimentadores.»

E Gago Coutinho conclui:

«Torna-se pois lícito por ser verdade aceitar Santos-Dumont como sendo, pelo menos o *autêntico realizador* do primeiro *voo público* que a história regista. Assim ele logrou convencer o homem-da-rua de que o «velho sonho da Humanidade» se tornara realidade. *A batalha do aereo-*

plano estava ganha em França quando lá chegou a demonstração americana».

* * *

Gago Coutinho depois de nos ter oferecido o seu opúsculo sobre a aviação, pegara na revista «Match».

E, num gesto de recordação, voltando-se para nós, disse-nos:

«A obra que aí tem foi escrita em 1948 quando me encontrava no hospital.

Porém, segundo julgo, em 1952, antes de ser festejada na América um aniversário do voo dos Wright, *eu propus por escrito* e foi publicado — *a lembrança de se realizar com o motor que tinha servido à primeira experiência dos Wright*, e que existe em museu americano, *um voo com o mesmo motor, embora com gasolina da aviação actual.*

Como isso não foi realizado, concluo que não tinham confiança no sucesso.

Pelo que não duvido em conceder a Santos-Dumont, a glória das asas!

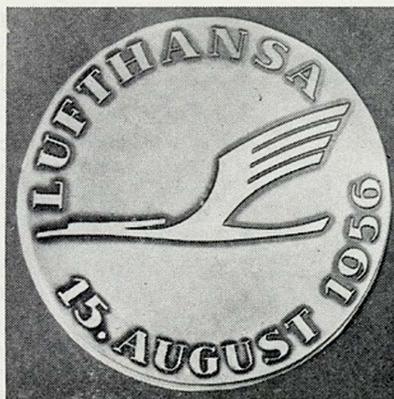


1906 - 1956

COMO SANTOS DUMONT QUE
CIRCUM-VOOU A TORRE EIFFEL
EM 1906

ASSIM AS **SUPER-G-CONSTELLATIONS** DA

LUFTHANSA
LINHAS AÉREAS ALEMÃS



CRUZAM HOJE OS CÉUS DOS CONTINENTES, HONRANDO A TRADIÇÃO DO GRANDE BRASILEIRO



BRIGADEIRO DO AR

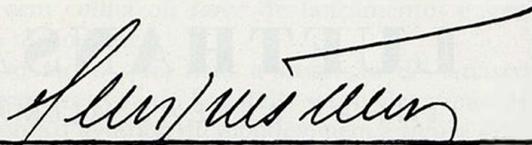
HENRIQUE FLEIUSS

MINISTRO DO AR DO BRASIL

Neste ano de SANTOS-DUMONT, em que o Mundo comemora o cinquentenário do 1.º vôo do mais pesado que o ar, é-me particularmente honroso dirigir-me aos povos da língua portuguesa, através da revista DUAS PÁTRIAS. A glória desse memorável feito pertence ao mundo, mas para os povos do Brasil e de Portugal, cujos filhos tanto se preocuparam com as coisas aeronáuticas, é sobremaneiramente, carinhosa a efeméride.

Na história da aeronáutica, portugueses e brasileiros deram demonstrações vivas da importância da aviação para a humanidade dos nossos dias. Padre Bartolomeu de Gusmão, perante a côrte portuguesa, demonstrou o princípio da aerostação; outro brasileiro, Alberto Santos-Dumont, em Paris, deu dirigibilidade ao balão e inventou o avião; coube aos ilustres portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, cruzarem o espaço Atlântico-Sul seguindo a mesma rota feita pelos mares, quatrocentos anos antes, pelo Almirante Pedro Alvares Cabral.

Brasileiros e portugueses, reafirmando o espírito pioneiro que nos impulsiona para o céu e para o mar, podemos saudar em Santos-Dumont, na mesma eloquência dos Lusíadas, aquele brasileiro que abriu as portas à era aeronáutica da locomoção e dos transportes "por céus nunca dantes navegados".


Brigadeiro-do-Ar - HENRIQUE FLEIUSS
Ministro da Aeronáutica.



T. - CORONEL

Kaúlza Oliveira de Arriaga

SUBSECRETÁRIO DE ESTADO DA AERONÁUTICA

É-me especialmente grato associar-me, através da Revista «Duas-Pátrias», às homenagens prestadas ao grande pioneiro da Aviação que foi o brasileiro Santos-Dumont.

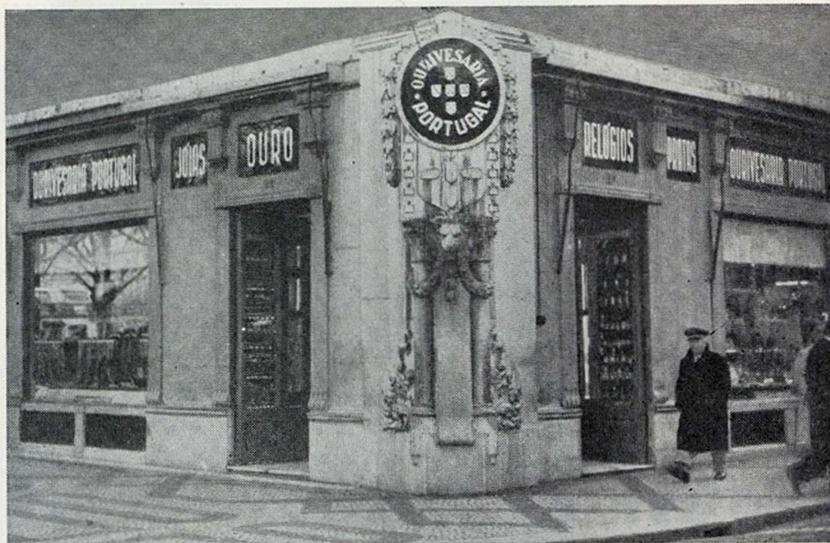
Como português e como Chefe da Aviação Portuguesa sinto simultaneamente orgulho e emoção, respeito e admiração, ao inclinar-me perante um dos homens que, pelo seu génio e coragem, deu o primeiro e decisivo passo, para a formação da maravilha que é a Aviação dos nossos dias.

O Subsecretário de Estado da Aeronáutica

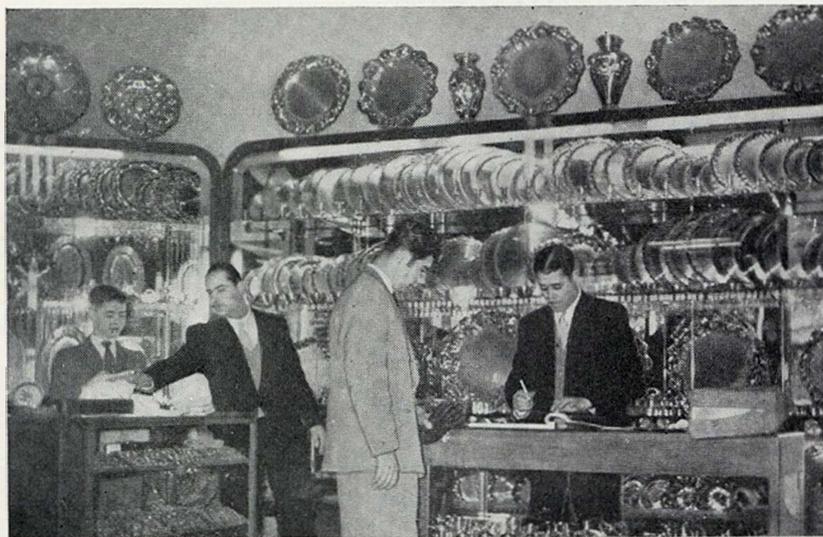
Kaúlza Oliveira de Arriaga

Lisboa, 1959 - Ano SANTOS - DUMONT

OURIVESARIA PORTUGAL



Fachada da «Ourivesaria Portugal»



Um magnífico aspecto interior da «Ourivesaria Portugal»



arte vem de longas datas. Desde a idade da pedra, o Homem «talhou» o sílex e esculptou e gravou objectos de osso. O Egipto, a Grécia, Roma, a Pérsia, a China, o Japão, etc., deram-nos manifestações de arte notabilíssimas. Em Portugal, independentemente da arquitectura, de que são provas as jóias em pedra da Torre de Belém, Jerónimos, Batalha, Convento de Cristo, em Tomar, e outras ainda, a pintura teve larga projecção, como os Painéis de Nuno Gonçalves, as obras de Grão Vasco e, mais modernamente, de Columbano, Carlos Reis, José Malhoa e Marques de Oliveira. Porém, há uma arte, em que Portugal tem marcado através dos séculos, pela sua beleza inconfundível: a OURIVESARIA.

Foi notável a baixela em prata que a Nação Portuguesa ofereceu a Wellington, o grande vencedor de Napoleão em Waterloo, como prémio de ter ajudado Portugal a libertar-se do domínio francês.

Precisamente as pratas em maravilhoso trabalho de cinzel, que a Ourivesaria Portugal cultiva com esmero impondo-se como uma das primeiras casas do género, no nosso País. Situada no «FORUM» de Lisboa, Praça de D. Pedro IV (vulgo Rossio), 121, ou seja o lugar mais importante da grande capital portuguesa, junto dos Hotéis e centro de negócios, autêntica City lusitana, é naturalmente notada; notada e admirada pela exposição magnífica das suas maravilhosas obras de arte. Tanto o português como o estrangeiro, nomeadamente os nossos irmãos brasileiros não resistem à tentação dos sentidos, adquirindo essas jóias duma admirável concepção artística. Atendendo a que essas obras expostas, dignificam Portugal, a Revista Luso-Brasileira «Duas-Pátrias», não tem dúvida alguma em recomendar aos seus leitores, dentre os quais se contam as mais altas personalidades de Portugal e Brasil, uma visita demorada à Ourivesaria Portugal, cujos proprietários, os Exmos. Srs. Amândio Gonçalves Barbosa e António Esteves Nogueira são, sempre, duma amabilidade incedível para com os seus numerosos clientes.



General Carlos da Costa Macedo

Chefe do Estado Maior das Forças Aéreas Portuguesas

A Comunidade Luso-Brasileira, realidade imperativa da História, tem uma das suas mais expressivas manifestações no domínio da Aeronáutica.

Santos-Dumont fazendo voar em 1906 um mais pesado que o ar, desvendou ao Mundo possibilidades infinitas; Sacadura e Coutinho imprimindo o cunho científico à navegação aérea na sua memorável 1.ª Travessia do Atlântico Sul, consolidaram a influência Luso-Brasileira no progresso e aperfeiçoamento da Aeronáutica.

Agradeço à «Revista Duas Pátrias» a honrosa oportunidade que me oferece de enviar uma especial saudação às F.A.B. neste 50.º aniversário de tão grande feito, um marco mais a assinalar a íntima cooperação entre os dois Povos Irmãos.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Carlos da Costa Macedo

GENERAL DAS F. A. P.

BANCO PORTUGUÊS DO BRASIL



TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS
DEPÓSITOS - CAUÇÕES - DESCONTOS
COBRANÇAS-ORDENS DE PAGAMENTO



RUA DA CANDELÁRIA, 24
TELEFONES: 232020-23 05 22
RIO DE JANEIRO

GENERAL

Frederico da Conceição Costa

Subchefe do Estado Maior das Forças Aéreas Portuguesas



DEDEM-ME para escrever algumas palavras acerca de Santos-Dumont.

É-me grato corresponder ao amável convite que me foi dirigido, pela Revista «Duas Pátrias» mas difícil sintetizar em meia dúzia de linhas, ainda que despreziosas, o que foi o «feito» admirável de Santos-Dumont.

Ao falarmos de Santos-Dumont, não nos podemos esquecer, dos sacrifícios e cansaças que houveram de ser feitos por todos aqueles que constituíram a «pléiade» dos pioneiros da aviação, na luta que travaram para demoverem e vencerem a resistência dos que se opunham a acreditar no voo do «mais pesado do que o ar».

Entre esse memorável grupo de homens que tanto se esforçaram, é de justiça destacar a figura de Santos-Dumont.

Além das experiências levadas a efeito em dirigível, teve grande importância para o futuro da aviação, os seus voos levados a efeito na Europa, no último trimestre do ano de 1906.

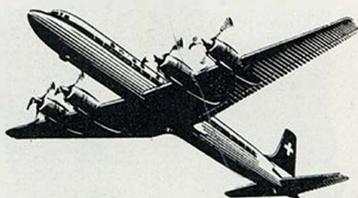
Foi, é certo, por assim dizer, uns pequenos saltos em que o último, de cerca de 200 metros de extensão, devidamente controlado, constituiu um passo decisivo no progresso da aviação, pois ficou demonstrada as possibilidades do avião.

Os seus voos não foram em vão, tiveram seguimento, por outros que igualmente se sacrificaram para bem do progresso aeronáutico e assim no curto espaço de cinquenta anos a aviação atingiu o enorme desenvolvimento e importância que hoje todos os povos reconhecem.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Frederico da Conceição Costa

GENERAL DE BRIGADA
SUB-CHEFE DO ESTADO MAIOR DAS FORÇAS AÉREAS PORTUGUESAS



SWISSAIR

A EMBAIXATRIZ DA
HOSPITALIDADE SUÍÇA
NO ATLÂNTICO SUL



HOTEL



Embaixador

•AMBASSADOR•

Avenida Duque de Loulé — LISBOA
TELEGRAMAS — «Embaixador»
TELEFONE — 5 81 81 (14 linhas)

O mais Distinto e Moderno Hotel de Lisboa
*The Newest and Most Distinguished
Hotel in Lisbon*
Le Plus Moderne et le Plus Distingué

100 quartos, todos com casa de banho, chuveiro, telefone e rádio

*100 rooms all with private bath and
shower, telephone, rádio, and shaver
sockets*

*100 chambres toutes avec salle de
bain, douche, T. S. T. et téléphone*

Sala de banquetes, «COCKTAIL-BARS», «SNACK BAR», Sala de Reuniões, Restaurante no 9.º andar, com magnífica vista sobre a cidade, «GRILL-BOITE» no 10.º andar, Terraço-Solitário-Miradouro

Florista, Livraria, Tabacaria Barbeiro, Manicura e Cabeleireiro de Senhoras

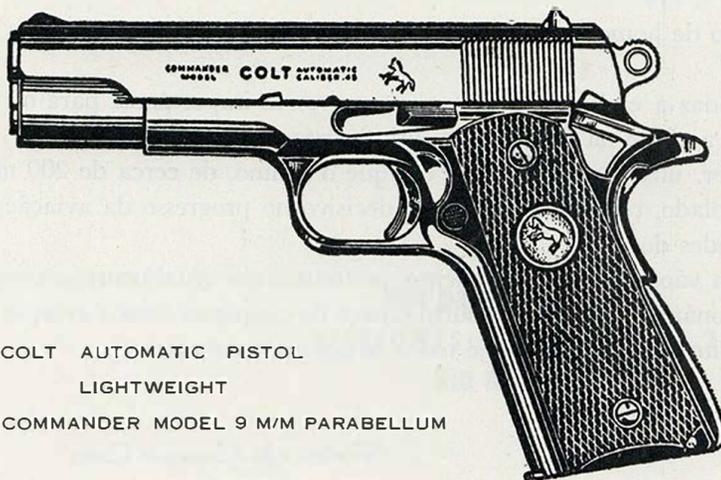
AR CONDICIONADO

NORTE IMPORTADORA, LDA.

AVENIDA DA REPÚBLICA, 90 R/C · LISBOA · PORTUGAL · TELEFONE 77 60 79 · TELEGR. NORTIMPOR

MATERIAL DE GUERRA

A PISTOLA DO EXÉRCITO MODERNO



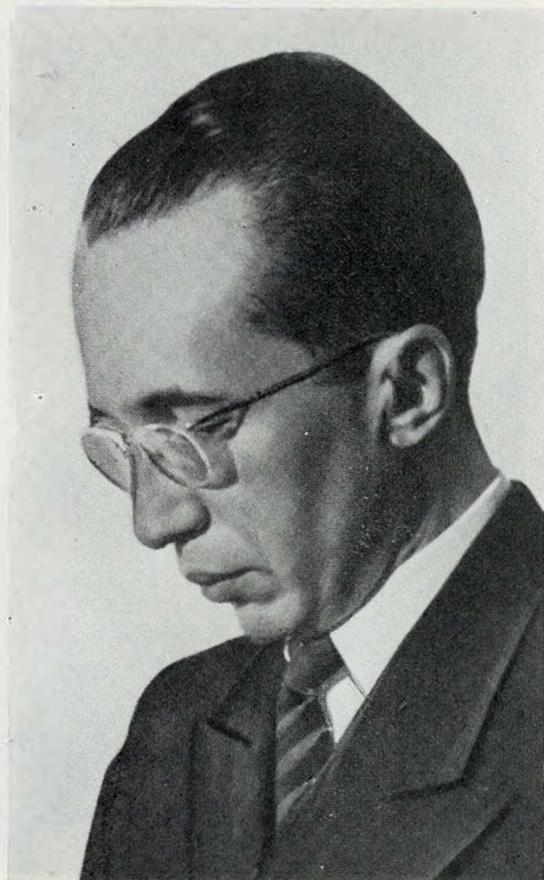
COLT AUTOMATIC PISTOL
LIGHTWEIGHT
COMMANDER MODEL 9 M/M PARABELLUM

TANKS, CARROS ARMADOS, JEEPS, METRALHADORAS, CARABINAS, BAZOOKAS, PISTOLAS, MUNIÇÕES, PÁRA-QUEDAS, RADARS, JERRICANS, MATERIAL SANITÁRIO, MATERIAL DE SUBSISTÊNCIA, FORNOS E PADARIAS DE CAMPANHA, MATERIAL DE TRANSMISSÕES E COMUNICAÇÕES, ABARRACAMENTOS, MATERIAL AERONÁUTICO, MATERIAL NAVAL, ETC.

ESPECIAL PARA
«DUAS PÁTRIAS»

Prof. Doutor
ÁLVARO LINS

ILUSTRE ESCRITOR E EMBAIXADOR
DO BRASIL EM PORTUGAL



Quando nos debruçamos sobre o mundo medieval e renascentista de Portugal, temos mais nitidamente a compreensão do capítulo de história brasileiro anterior ao curso oporimente no plano da civilização, pois vislumbramos aí a antiga nação portuguesa, como era no momento da sua grande aventura descobridora e colonizadora na América. Será preciso contemplar, por exemplo, o castilho de Guimarães para ter-se o sentimento das origens do Brasil: é que se Portugal ali nasceu, também ali nasceu o Brasil.

Álvaro Lins



ESPECIAL PARA
«DUAS PÁTRIAS»

Dr. Jaime Cortesão

Ilustre escritor e uma das Maiores Autoridades na História dos Desenvolvimentos Marítimos Portugueses.

Aos portugueses, que residem no Brasil, permito-me observar que a melhor forma de defender a comunidade da cultura luso-brasileira, incomparável património que receberam de seus antepassados, é a exemplaridade perfeita da conduta.

O português deveria ser sempre Atlântico um padrão das melhores virtudes daqueles que lançaram os alicerces da nação-continente.

Jaime Cortesão

General

Dario Oliveira

Comandante das Forças Aéreas Operacionais



Em Outubro de 1901 SANTOS-DUMONT

no seu balão dirigível dá a volta à torre Eiffel e ganha o prémio Deutsch de la Meurthe. Em Novembro de 1906, na Bagatelle, realiza um voo de cem metros em linha recta, pilotando um avião por ele construído, e este voo, na sua pequenez, dominará todo o século. Foi o início de uma nova actividade que decidiu a 1.ª e 2.ª guerras mundiais, modificou a política e a economia, contribuiu muitas vezes para a fraternidade dos homens e não poucas para acentuar as suas quezílias e rivalidades.

Santos-Dumont, estudando e trabalhando na Europa, iluminado pelo génio latino, apaixonado pela ciência e pelos seus novos rumos, dinamizado pelo espírito de aventura Luso, concebeu e criou uma das mais fortes e úteis ferramentas de que a humanidade dispõe. Unem-se os continentes com saltos enormes sobre os oceanos, estreitando-se as relações entre os povos e deste encurtamento das distâncias resultou para os homens um melhor conhecimento mútuo.

Santos-Dumont é indiscutivelmente um dos mais altos cumes que o espírito humano tem apresentado através das gerações. Sem ele não teria aparecido um Gago Coutinho, um Lindberg, nem todos os outros que diária e mais apagaadamente sulcam as azuladas rotas que o salto de *Bagatelle* apontou ao homem. Homem de ciência e acção, mestre de si próprio, construtor, piloto intemerrato e voluntarioso, Santos-Dumont não é do Brasil nem de Portugal. É de todo o mundo!

Aprendi a admirá-lo quando, há trinta anos atrás, bons mestres de pilotagem me podiam já ensinar a voar num maravilhoso avião construído meia dúzia de anos depois do salto de *Bagatelle* (o Caudron G 3 com motor rotativo Gnome Rhone) e mais o admiro, quando hoje, 50 anos após a data gloriosa, contemplo os aviões de jacto, os de busca e salvamento e os grandes transportadores à disposição das Forças Aéreas Portuguesas.

A Humanidade já é devedora ao espírito Luso, que Portugal e o Brasil encarnam. Mas quanto mais estreitos forem os laços que unem as DUAS PÁTRIAS IRMÃS, mais e melhores frutos poderão oferecer ao mundo.

Dario Oliveira

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

COMANDANTE DAS FORÇAS AÉREAS OPERACIONAIS



*Não há recanto algum de **Portugal**, província do nosso vasto Império Ultramarino, ou Estado da Grande Nação Irmã de além-atlântico, o **Brasil**, (não falando já dos inúmeros mercados estrangeiros), onde não sejam conhecidos e justamente apreciados os vinhos e seus derivados, que a **Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal** vem apresentando há longos anos, com um cuidado e carinho inexcusáveis sob a sua marca comercial:*

Real
Vinicola



"NEW YORKER"

O novo serviço de luxo da TWA entre
LISBOA e NEW YORK

Cocktail Bar — Bebidas grátis.
Poltronas reclináveis e camas.
Refeições esmeradas e merendas apetitosas.
Lotação restrita — O máximo conforto.

Escolha o melhor...
VOE NA TWA

Lisboa - Av. da Liberdade, 258 - Tel. 58123

VICTÓRIA

Hotel

HOTEL DE PRIMEIRA CLASSE

Avenida da Liberdade, 170

Telefone 732161

Endereço telegráfico

VICTORIAOTEL

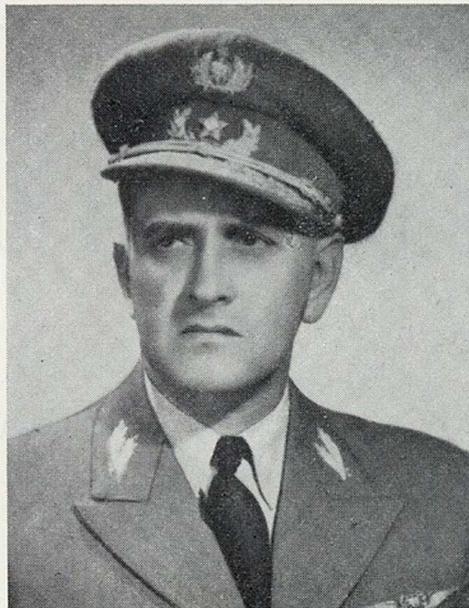


LISBOA-PORTUGAL

General

Venâncio Deslandes

Comandante de Instrução e Treino das Forças Aéreas



Santos-Dumont!

Legenda inscrita a letras de oiro no Historial dos Pioneiros da Aviação

*N*ÃO se sabe que mais admirar nesse homem: se a fé do visionário, sempre pronto a recomençar a construção dos trabalhosos engenhos até que fosse alcançado o sonho do primeiro voo, se a coragem intrépida do Homem, indiferente ao risco e à fortuna.

Com base nessas mesmas duas qualidades de eleição, deu Portugal ao mundo a grandiosa Pátria Brasileira. Por isso a sentimos sempre próxima dos nossos corações, como se não fora uma Nação diferente, por nela residir ainda e para sempre alguma coisa de nós próprios.

Para nós, aviadores portugueses, o cinquentenário do glorioso voo tem assim o significado especial duma comemoração que, se não é de um feito nacional, é ainda, em certa medida, um rasgo do nosso génio comum.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Venâncio Deslandes
GENERAL DE BRIGADA

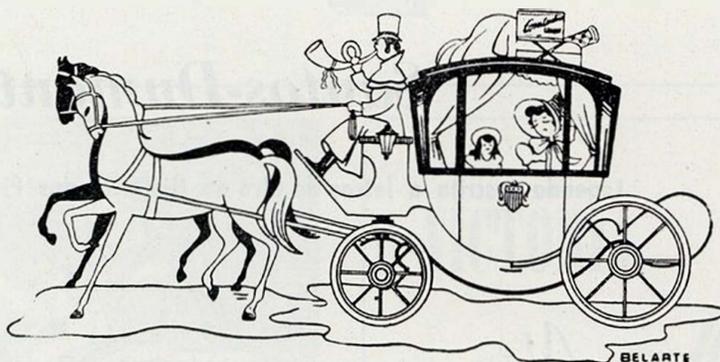
S. V. P. CONSTANTINO, LDA.

FUNDADA



EM 1877

VILA NOVA DE GAIA - PORTO — PORTUGAL



A FAMA DOS

VINHOS **CONSTANTINO**

JÁ VEM DE LONGE

***Produtores e Exportadores de:
Quinado, Vinhos do Porto, Brandies,
Vinhos de Mesa, Espumantes Naturais***

GENERAL

HUMBERTO PAIS

DAS FORÇAS AÉREAS PORTUGUESAS

Professor do Instituto dos Altos Estudos Militares



Duas Pátrias!

DRMÃS na língua, nos costumes, na fé cristã que as anima e une indestrutivelmente numa só alma, caminhando juntas na esteira da verdade eterna, em prol do Bem da Humanidade!

Eis o imperativo — sempre latente na alma do Homem de génio — que encaminhou o espírito inventivo, a força criadora de Santos-Dumont para as coisas do ar: Encurtar a distância que separa duas Pátrias que nasceram para viver estreitamente unidas pelo coração, pelo sentimento e pela sua missão no Mundo.

Para dar asas ao Homem, Santos-Dumont dedicou inteiramente a sua existência, numa trajectória firme e imutável, à materialização de uma ideia, empreendimento revolucionário a que só um verdadeiro génio, servido por um espírito audacioso e uma forte e rara personalidade, se poderia abalçar.

A sua vida foi uma peregrinação de fé, exaltada na mística de um pensamento que a Humanidade acolheu como um deslumbramento no caminho da civilização.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Humberto Pais

GENERAL DAS FORÇAS AÉREAS PORTUGUESAS
PROFESSOR DO INSTITUTO DOS ALTOS ESTUDOS MILITARES

Tecidos - Novidades

**SANTA
BRANCA**

OUVIDOR, 127 — RIO

BANCO ULTRAMARINO BRASILEIRO S. A.

CAPITAL 150.000.000,00

MATRIZ: RUA DO OUVIDOR, 109 — RIO JANEIRO

FILIAIS: S. PAULO, PORTO ALEGRE, RECIFE, PARÁ E MANAUS

AGÊNCIA: RUA DE SANTANA, 182-A — RIO

SUCCESSOR E AGENTE EXCLUSIVO DO

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

EFFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

ENDEREÇO TELEGRÁFICO **COLONIAL** — TELEFONE **231776**

General Aviador

Humberto Delgado

Chefe da Missão Militar Portuguesa em Washington



Santos-Dumont

DUAS PÁTRIAS lembram dois mundos, novo e velho, ligados por Colombo em três meses, e agora, pela Aviação, em meio dia. Cabe pois, e bem, aqui falar de Dumont, precioso símbolo a ilustrar essa ligação, já que ao Novo Mundo pertencia como brasileiro, e no Velho Mundo voou e ensinou.

Ao elegante Alberto coube construir e voar o primeiro aeróstato capaz de navegar sob o controle humano. Provou-o na histórica manhã de Setembro de 1898 quando a bordo do seu n.º 1, levantou do Jardim Zoológico de Paris. Segue-se a volta à Torre Eiffel (19 de Outubro de 1901) pelo que recebe valioso prémio que generosamente distribui pelos seus empregados e pelos pobres da então capital do Mundo. Logo depois, em 1906, o primeiro voo europeu em avião.

Mas faltava enlouquecer a capital. Então em 1910, Santos-Dumont autorizou uma senhora americana, Aida de Acosta, a voar num dos seus aeróstatos. Quer dizer, até lhe devemos o ter atraído, logo de início, o Eterno Feminino para a Aeronáutica.

Autógrafo de quem está correndo do Velho para o Novo Mundo, não comporta larga análise nem rendilhados ditirambos a respeito da vida do aeronauta. Mas que comportasse? Precisava deles a memória desse fidalgo e bravo avejão da velha guarda?

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Gen. Humberto Delgado

CHEFE DA MISSÃO MILITAR EM WASHINGTON

UM GRANDE JORNAL LUSITANO NO BRASIL

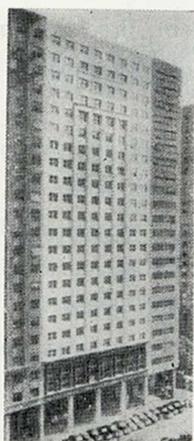
O MUNDO PORTUGUÊS

um jornal para o Brasil e Portugal

Sempre com larga reportagem ilustrada do País

**INFORMAÇÃO MINUCIOSA DOS ACONTECIMENTOS NAS DUAS PÁTRIAS IRMÃS
BRASIL E PORTUGAL**

**LER ESTE GRANDE JORNAL É ESTAR A PAR DE TODOS
OS ASSUNTOS QUE INTERESSAM AOS PORTUGUESES.
É VIVER EM PORTUGAL E NO BRASIL**



GUANABARA PALACE HOTEL

AMERICAN BAR - CON-
FEITARIA E PADARIA
SALÕES DE BARBEIRO
E CABELEIREIRO
LAVANDARIA PRÓPRIA

TELEFONE 43 - 8 808
304 APARTAMENTOS
GRAND RESTAU-
RANT À LA CARTE

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS, 392-RIO
END. TELEG. «HOTEGUANABARA»

O MAIS BEM SITUADO DE
LISBOA, COM FRENTE PARA
R. AUGUSTA E ROSSIO - CON-
FORTO - ÓTIMA SALA DE
JANTAR - O MELHOR SERVI-
ÇO DE MESA - QUARTOS COM
CASA DE BANHO, ÁGUAS
CORRENTES QUENTES E
FRIAS, E COM TELEFONE

Hotel

INTERNACIONAL

ROSSIO - LISBOA

Tele fones: 22775 - 31913 - 31914
gramas: Honal - Lisboa

Almirante

Afonso de Cerqueira

ANTIGO DIRECTOR DA AERONÁUTICA NAVAL



SANTOS - DUMONT

DEPOIS de aturados estudos e numerosas experiências, voou em 1906, 50 metros e pouco depois 220 metros em avião com motor.

Mostrou assim ser um grande sábio e concorrer para o progresso da aviação até aí, pode-se dizer em débeis ensaios.

Dando assim uma grande colaboração ao desenvolvimento da Aviação tornou-se digno da admiração de todos os que se interessam por assuntos da Aviação. Como antigo Comandante das forças aero-navais venho enfileirar no número desses admiradores por intermédio da Revista «Duas Pátrias».

As minhas saudações vão para a Aeronáutica Portuguesa e para o Brasil, essa grande Nação simpática a todos os portugueses que conta entre os seus homens mais notáveis o grande vulto de Santos-Dumont.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Afonso de Cerqueira

ANTIGO DIRECTOR DA AERONÁUTICA NAVAL



**PAPELARIA
LIVRARIA**

Casa especializada em artigos colegiais, artigos de pintura e desenho, tintas a óleo, aguarelas, etc. — tipografia, encadernação, artigos religiosos e modelos para pintura, quadros, estampas, etc.

FERREIRA DE MATTOS & CIA. LDA.

Proprietários dos produtos: Ferrarte, Acadêmico, Hora H. Normal, Paraíso e Educativo Brasil - End. Teleg. **Ferramattos** - **MATRIZ:** R. Ramalho Ortigão, 24 — Tel. 43-4929 — Usa-se Código **Ribeiro**

FILIAL — RUA MARIZ E BARROS, 210 — TELS. 28-0722 E 48-9228 — RUA VISCONDE DE PIRAJÁ, 84-A — TEL. 27-8292 — RUA VISCONDE DE PIRAJÁ 134 E 136 — TEL. 27-0450 — **RIO DE JANEIRO**

GRILLO, PAZ & C.^{IA}

IMPORTADORES, EXPORTADORES E INDUSTRIAIS

FÁBRICA DE SABÃO

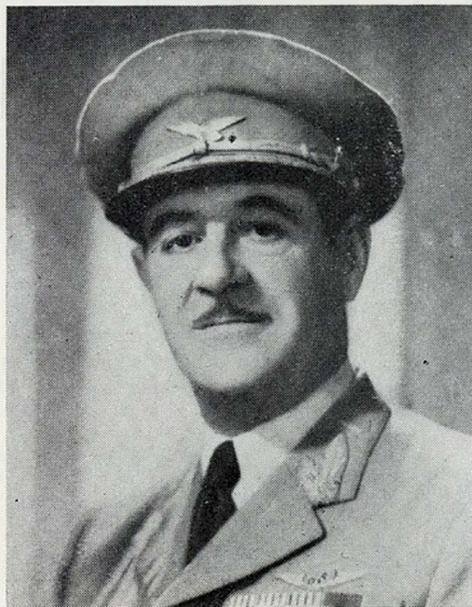
MOSSORO

RUA SÃO LOURENÇO, 171
TELEFONE 4 262 NITERÓI

- ESTIVAS POR ATACADO
- **MATRIZ EM NITERÓI** - 73, R. S. Lourenço, 77
Telef. Armazém 5 286 e 2-2463 — Telef. Escritório 2-2452
- **FILIAL EM CAMPOS** - 13, Rua Carlos de Lacerda, 13
Telef. 2 532
- **FILIAL NO RIO DE JANEIRO** - 64, Rua Acre, 66
Telefs. 23-4939 e 23-3738 - Telegramas «GRILLOPAZ»
- **FILIAL EM PORTO ALEGRE** - 1193, 4.º s/44
Rua Siqueira Campos - Caixa postal - 1974 - Telef. 8812
Telegramas «GRILLOPAZ»
-
-
-
-

General
Alfredo Cintra

Antigo Director Geral da Aeronáutica Civil



Em 1906

no dia 23 de Outubro

SANTOS - DUMONT

demonstrou

por forma indiscutível e pela primeira vez que era possível o voo em aparelhos mais pesados do que o ar.

Sem a sua tenacidade no estudo do problema, a sua força de vontade na realização e a sua invulgar coragem, não teria certamente alcançado a vitória que o levou à celebridade.

Vão passados 50 anos e são tais os resultados obtidos para o progresso do mundo com a utilização dos processos do grande inventor que nos cumpre ter sempre viva no espírito a expressão da nossa admiração e gratidão pelo relevante serviço que prestou à humanidade.

Curvemo-nos pois reverentes em homenagem à sua imortal figura.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Alfredo Cintra
GENERAL AVIADOR

Confeitaria Colombo

(França & C.^{ia} Lda.)

RUA GONÇALVES DIAS, 32 A 36
RUA SETE DE SETEMBRO, 94 E 96
ENDEREÇO TELEGRÁF.: MARMELO
REDE TELEFÔNICA: 22-7650

FILIAL: AV. COPACABANA, 890
TELEF. 27-0154 27-0155 47-2620



SECÇÃO INDUSTRIAL

Rua do Livramento, 174 - Tel. 43-6925
Rua da Gambôa, 111 - Tel. 23-0765

Casa Bancária

Bordallo, Brenha S. A.

CÂMBIO
MOEDAS

AV. RIO BRANCO, 89 - TEL. 23 1046 - 23 3823 - RIO DE JANEIRO

LIVRARIA

H. ANTUNES LDA.

TEL. 23-2754

AV. MARECHAL FLORIANO, 39 RIO DE JANEIRO

ENDEREÇO TELEGRÁFICO GOMESCAR
CÓDIGOS: RIBEIRO E MASCOTE 2.º ED.
CAIXA PÓSTAL 1593 RIO DE JANEIRO

Luarvia e Galerias Gomes Lda.

Fabricantes importadores de luvas e meias Cisne, Cleo e Ninho

LUVARIA GOMES
R. RAMALHO ORTIÇÃO, 38
TELEFONES 43-0311, 23 1116

GALERIAS GOMES
RUA DO OUVIDOR, 185
TELEFONE 43-4763

RIO DE JANEIRO

CARVALHAL COMPANHIA TECIDOS S. A.

(CASA FUNDADA EM 1872)

*Importação e Exportação
de tecidos por atacado*

TELEFONES

Escritório 23-1694 / 23-1695
/ 23-1696* / 23-2828
Expedição 43-1047 / 43-6796

RUA DE ALFANDEGA, 91 E 250 RIO DE JANEIRO - BRASIL
END. TELEG. «CARVALHAL» - CÓDIGO «RIBEIRO»

Tapeçarias Sousa Baptista S. A.

MÓVEIS

TAPEÇARIAS

ORNAMENTAÇÕES

DECORAÇÕES ARTÍSTICAS

Vendas à vista e a prazo

9 E 11, LARGO DA CARIOCA, 9 E 11
TELEFONES: 421993 E 22 0640
45, RUA 13 DE MAIO, 45
TELEF. 22 3586 - RIO DE JANEIRO

General da Aviação
Anselmo Vilardebó



Pertenceu **SANTOS-DUMONT**

àquela pléiade de homens admiráveis que, na ânsia de desvendar os mistérios da Natureza, se ofereceram material e espiritualmente, em benefício dos que Deus mandaria depois deles, a este Mundo.

Prestar-lhe homenagem é obrigação que os homens não será dado gozar, de consciência tranquila, pelo uso que em parte devem, ao legado que dele lhes ficou.

À honra que me trouxe o convite recebido de «Duas Pátrias», junta-se o prazer de poder manifestar, através dela, o muito respeito e maior admiração que me merece o nome de SANTOS-DUMONT.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

Anselmo Vilardebó
GENERAL

SEABRA COMPANHIA TECIDOS S/A

RUA VISCONDE DE INHAUMA, 78 E 80 — RIO DE JANEIRO



Caixa Postal: 567 —
End. Teleg.: «Andorinha»

RIO DE JANEIRO —
TELEFONE 43 - 8892

PINTO DE MAGALHÃES LDA.

Casa Bancária

Rua do Ouvidor, 86
Telefone: 23-0952

CAMBIO

Correspondente em Portugal:

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

(Banqueiros)

CASA

CRUZ

PAPÉIS E VIDROS LTDA.

Seções de Papelaria, Livraria,
Pinturas Artísticas e Artigos Re-
ligiosos.

Seções de Cristais, Espelho e
Vidros, Molduras e Quadros,
Ferragens para Vitrines

RUA RAMALHO ORTIGÃO, 26, e 28

ANTIGA TRAV. S. FRANCISCO DE PAULA - RIO DE JANEIRO

Códigos: A. B. C. 5.ª Edição e Particular - Endereço
Telegráfico «Cruz» - Telefones, Rede interna: 43-9955



CAPITÃO DE MAR-E-GUERRA

Alfredo Ferreira da Silva

CHEFE DO GABINETE DO SUBSECRETÁRIO
DE ESTADO DA AERONÁUTICA DE PORTUGAL

FELIZ a ideia da Revista «Duas Pátrias» em querer marcar com relevo a passagem do cinquentenário de Santos-Dumont, brasileiro ilustre e cientista insigne que tanto contribuiu para o desenvolvimento da aviação tendo sido um dos pioneiros que se aventurou a demonstrar por si a possibilidade da utilização em voos dos mais pesados do que o ar; gostosamente nos associamos a essa ideia e é com prazer que nestas breves palavras manifestamos o nosso apreço por se nos oferecer uma oportunidade de felicitar um País que tantas afinidades tem com o nosso, e cujos sentimentos de amizade e solidariedade ainda há bem pouco tempo se manifestaram com exuberância e entusiasmo; nem outra atitude era de esperar do grande e amigo Brasil onde se fala a mesma língua, e onde quase se pode afirmar que não existe um brasileiro em cujas veias não corra um pouco de sangue português.

Como português e como aviador, ocorrem-me neste momento à ideia os nomes de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, por vezes esquecidos em face dos extraordinários progressos da aviação nestas últimas décadas mas que, como Santos-Dumont, também foram pioneiros da navegação aérea, e com a sua inolvidável travessia do Atlântico muito contribuíram para o estreitamento dos laços de amizade entre as nossas duas Pátrias.

Saudamos pois a Pátria nossa Irmã, o Brasil, para cuja glória tanto contribuiu Santos-Dumont, rasgando novos horizontes à aviação comercial que nos aproxima, transformando a vastidão do Atlântico do tempo dos descobrimentos num estreito canal que hoje se cruzam em algumas horas.

Lisboa, 1956 — Ano Santos-Dumont

O CHEFE DO GABINETE

Alfredo Ferreira da Silva

**BANCO PREDIAL
DO ESTADO DO RIO
DE JANEIRO S/A**

FUNDADO EM 1917

Sede: NITEROI

40 DEPARTAMENTOS
AO SERVIÇO DA ECONOMIA NACIONAL



Brasilusa

RUA MÉXICO, 70 - GRUPO 609 - RIO DE JANEIRO
SEDE PRÓPRIA

Administração de bens em geral:

MATRIZ — PORTO (PORTUGAL)

FILIAIS — Rio de Janeiro

Recife-Pernambuco

São Paulo, Capital

Vendas e compras de prédios, loteamentos

Telefone 52.90 52

Lobby
LANDIA

aeromodelismo



AV. AL.º BARROSO, 2 - S / 203
TEL. 42-9469 - RIO DE JANEIRO

LIVROS DE

MEDICINA ♦ VETERINÁRIA
ARTE ♦ ENGENHARIA
QUÍMICA ♦ DIREITO

NA

**LIVRARIA LUSO - ESPANHOLA
E BRASILEIRA, LIMITADA**

SEDE PRÓPRIA - Av. 13 de Maio, 23 - 4.º And.

Telefones: 52-5995 e 32-8543
END. TELEGRAFICO «LUSODARKE»
RIO DE JANEIRO

FILIAL: S. PAULO - R. Barão Itapetininga, 255 - 2.º

Conjunto 211 (Galeria Califórnia)
Endereço Telefónico: «Lusobarão»
TELEFONE 36 - 0730

FILIAL: BELO HORIZONTE

R. da Baía, 1261 - Loja
TELEFONE 4 - 4303



CAPITÃO DE MAR-E-GUERRA

Ruy Newton da Fonseca

CAPITÃO DO PORTO DE LISBOA
E PRESIDENTE DO CLUBE MILITAR-NAVAL

A Direcção da apreciada Revista «Duas Pátrias», que tem por lema o estreitamento das relações Luso-Brasileiras, pede a minha colaboração para o número que ora dedica a Santos-Dumont, escrevendo umas linhas de homenagem ao glorioso Aeronauta Brasileiro.

Como oficial de Marinha e também na qualidade de Presidente da Direcção do Clube Militar Naval, instituição quase centenária que o âmbito naval e aeronaval dedica a todos os assuntos culturais e científicos o seu maior interesse e carinho, nada se me oferece de mais grato ao meu espírito do que aceder a esta amável solicitação, dando desde modo o meu modesto contributo a tão louvável iniciativa.

Como de todos é sabido, Alberto dos Santos-Dumont, Brasileiro de primeira grandeza e não só glória imperecível das duas Pátrias, mas também mundial, foi um dos pioneiros da Aviação, dessa aviação que tanto tem contribuído para o progresso da civilização e da humanidade como factor primordial de união dos povos, graças à forma como facilita os meios rápidos de comunicação.

O imitar o voo das aves foi desde longa data uma das grandes aspirações do homem, porém pode dizer-se que é só no começo deste século que ele começa a dominar o ar devido, sem dúvida, às investigações e experiências de Santos-Dumont — o homem que praticamente primeiro voou, mesmo antes dos célebres irmãos Wright.

Foi ainda muito novo, desde os bancos da escola em S. Paulo, que Santos-Dumont se deixa enfeitiçar pelos problemas relacionados com os assuntos aeronáuticos e logo que termina no Brasil a sua formação científica eis que abala para Paris com o propósito decidido de objectivar e materializar os estudos e as experiências que esboçara.

Dotado de inúmeros predicados e animado de um tão grande ideal não podia deixar de vencer, como aliás, doutamente o previu o Governo da Nação Brasileira, que muito o auxiliou no seu arrojado intento: As suas investigações e experiências foram muito bem sucedidas; primeiramente na construção de balões dirigíveis e depois, modificando as suas tentativas iniciais, dedicou-se de alma e coração à construção e voos experimentais de aeronaves mais pesadas do que o ar, em que viu logo grande futuro e aos quais deu um grande impulso.

Como os irmãos Wright, Voisin, Bleriot, Nieuport, etc., outras experiências se fizeram e se completaram, sendo desde então que a Aviação tomou uma feição prática e evoluiu rapidamente no domínio da técnica. Pena é que o insigne Aeronauta Brasileiro não seja do número dos vivos para ver como se efectivou o seu grande ideal e poder receber os louros da glória a que tem tão grande jus.

E se não tivesse havido pioneiros do valor de Santos-Dumont talvez não fosse possível realizar poucos anos depois, outro grande feito da História da Aviação, que muito nos ilustra. Quero referir-me à viagem aérea ao Brasil dos nossos ilustres camaradas GAGO COUTINHO e SACADURA CABRAL, que em 1922 levaram a efeito de uma forma memorável a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, estreitando desta forma, ainda mais, os eternos laços de amizade que unem as duas Pátrias de língua Portuguesa.

E como as glórias de uma Pátria são também as glórias da outra é com duplo agrado que me associo à merecida homenagem que, por iniciativa desta Revista, se presta a Santos-Dumont para comemorar o 50.º aniversário do célebre voo realizado em Paris a bordo do seu avião «L'OISEAU DE PROIE» (12 de Nov. de 1906).

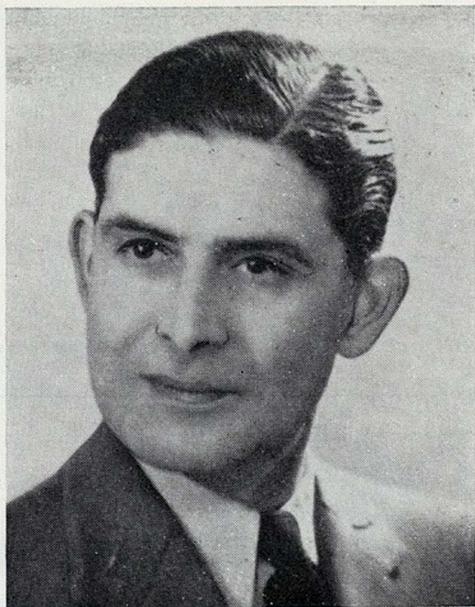
MAIS UMA LOJA POLAR

no Rio de Janeiro

*A Fábrica de Calçados **Polar** inaugurou, recentemente mais uma loja, à Avenida Nossa Senhora Copacabana esquina da Rua Dias da Rocha, um dos pontos mais concorridos do famoso bairro de Copacabana. As instalações luxuosas da nova loja **Polar** merecem as referências mais elogiosas do público da capital brasileira qualificando a casa como o mais moderno e mais bem instalado daquele bairro mundialmente conhecido do Rio de Janeiro. A fotografia abaixo apresenta a fachada da loja, com suas amplas e bem decoradas vitrines, que ditam a moda de calçados no elegante recanto da capital do Brasil.*



Calçados **POLAR** — Av. Nossa Senhora Copacabana — Rio de Janeiro



CORONEL

Edgar Cardoso

ADJUNTO DO COMANDO DE INSTRUÇÃO E TREINO
DAS FORÇAS AÉREAS PORTUGUESAS

Mensagem...

À Aviação Brasileiro, em memória de Santos-Dumont, no 50.º aniversário do seu primeiro voo mais pesado que o ar:

Dois estandartes
A tremular ao vento,
E uma só Pátria
Unida pelo pensamento!
Dois continentes,
Diferentes,
E uma só e mesma linguagem!
Terras,
Numa só imagem,
Que o Mar, revolta, afasta
E o espírito aproxima,
E se retrata
Por forma fraterna e verdadeira!
É a Europa que
À América se enlaça!
É a Lusitanidade,
É o génio da raça.
É a Comunidade Luso-Brasileira.

Vai Tejo, pela barra fora
Corre veloz, sem descanso
Até ao Guanabara.
Vai, com tuas águas sussurrantes,
Dizer ao Brasil
Que Portugal sente com emoção
Tudo que ele sofre
E tem de bom!
Por isso vibra agora,
Nesta hora,
E sente palpitar o coração
Ao evocar a glória de Dumont.

* * *

Diz-lhe, ó rio!
Ó Tejo!
Que ainda hoje
Pelos silvedos
O rouxinol pranteia
O famoso aviador;
Tal como em 1922
Por entre a ramagem
O Sabiá se recreia
A cantar o feito heróico,
Triunfal,
De Coutinho e de Cabral,
Que, pelo céu anil,
Em dobadoira
Estendem até ao Brasil
O novelo de luz
O fio da saudade de Portugal!

* * *

Anda, Lisboa querida!
Desdobra célere o manto alacre
De cor garrida
Que ostentas
Nas 7 colinas,
E acena ao Rio de Janeiro
A dizer-lhe que as liga
Uma amizade sincera,
Um carinho,
Um sentimento prazenteiro!
Duas urbes
Que, não têm a mesma bandeira
Mas, são, só uma
Capital imensa,
Magnífica,
Da Comunidade Luso-Brasileira!

1956 — Ano Santos-Dumont

Edgar Cardoso

ADJUNTO DO COMANDO DE INSTRUÇÃO E TREINO
DAS FORÇAS AÉREAS PORTUGUESAS

"A LUSITANA"

Limitada (Fundada em 1921)

Rua Cristovam Colombo
(Esq. do Largo S. Francisco)
End. Teleg. "TRANSITANA"

FONES: 32-3575 - 32-0428 - 32-5783 - 3-8623 - 3-8316
3-8434 - 34-1300

SÃO PAULO

SANTOS

Rua Amador Bueno, 104
(Esq. D. Pedro II)

FONES: 2-3776-2-7841 - 2-8993

Repr. no RIO DE JANEIRO
"EXPRESSO MAUÁ"
Praça Mauá, 73

FONES: 23-3249 - 23-4153

Empresa de Mudanças, Transportes em Geral e Guarda - Móveis



CONJUNTOS COMPLETOS. BOLSAS.
CINTOS. SAPATOS. BOLEROS,
TUDO COMBINADO!!!
ESPECIALIDADES EM CROCODILO

**RUA QUINTINO BOCAIUVA, 148 - FONE: 32 - 5093
(S. PAULO)**

Metalúrgica Piratininga

de Santos Silva & Sarmento

Fábrica de:
tubos (mangueiras)
flexíveis em geral
(encapados ou lisos em tudo
plástico preto ou cristal)
conexões em geral

Produtos: $\begin{matrix} S \\ S \\ S \end{matrix}$

Fábrica e Escritório: R. Almirante Barroso, 604
(prédio próprio) Telefone: 9-4392-São Paulo

CONSTRUTORA
e
IMOBILIÁRIA

Piratininga S. A.

R. CONS.º CRISPIANO, 120-5.º ANDAR
SALAS 503/4/5-T. 365002 - S. PAULO

J. RIBEIRO BASTOS

Colabora patrioticamente
neste número especial da
Revista-Documentário Luso
Brasileira "Duas Pátrias"
dedicado ao glorioso aereo-
nauta SANTOS-DUMONT

RUA CAETANO PINTO, 261 - SÃO PAULO



Comandante
JOSÉ CABRAL

Glória a SANTOS-DUMONT

A Aviação transformou o Mundo. A Aviação reduziu continentes e oceanos pois país nenhum dista hoje de outro mais do que 24 horas de voo. A Aviação não tem nem fronteiras nem obstáculos pois que os desertos, rios e cordilheiras que constituem obstáculo às vias de comunicação terrestres são sobrevoadas pelo avião sem qualquer dificuldade. A Aviação permite, assim, levar a civilização aos lugares da terra inacessíveis por qualquer outra forma de transporte.

A glória do grande precursor da Aviação Santos-Dumont é não só motivo de orgulho para os Brasileiros como para os seus irmãos Portugueses que pela façanha de Gago Coutinho e Sacadura Cabral continuaram a obra imortal de Santos-Dumont trazendo à Aviação a segurança da navegação aérea.

José Cabral
CAPITÃO DE FRAGATA-AVIADOR

BANCO SOTTO MAIOR S. A.

TRADIÇÃO - PRESTEZA - SEGURANÇA

DIRECTORIA

Director - Presidente: Comdante José Francisco Corrêa Matoso

- Francisco das Dôres Gonçalves
- Hugo Martinez
- Carlos Luís Corrêa Matoso

MATRIZ

Rua Sete de Setembro, 69 e 71
Telefone 22-1825.

AGÊNCIA

Rua do Matoso, 22-A
Telefone 28-4611

AGENTES DA

COMPANHIA DE SEGUROS PORTO ALEGRENSE S. A.

CASA DAS TINTAS ÁGUA

Tintas, Óleos, Vernizes, Esmaltes,
e todos os artigos para Pintura

FABRICANTES DOS AFAMADOS
PRODUTOS *ÁGUA* Marca Registrada

Tintas, óleos, vernizes, esmaltes e todos os artigos para pintores e construtores

Abel de Barros

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE TINTAS S. A.

R. Buenos Aires, 233 Tel. 43-1831/32 Tel. «Abelbarros» — R. Janeiro

Casa Paris

MODAS

Casa Paris Roupas Para Senhora Lda.

R. 24 DE MAIO, 1383

TELEFONE 29-0570

RIO DE JANEIRO

BAR IMPARCIAL

DE TRAVESSA & COELHO

RUA ARQUIAS CORDEIRO, 312-MEIER

TELEFONE 29-0530

A CASA DAS
AVES ABATIDAS
CASA ESPECIAL
EM CHOPPS
FRIOS E SALADAS



FILIAL - RESTAURANTE

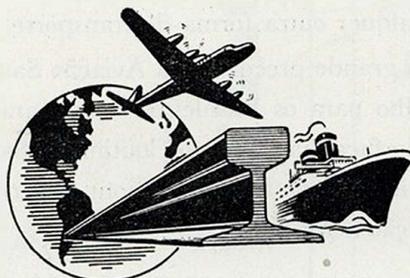
RUA FREDERICO MEIER, 11-A

RIO DE JANEIRO

Passagens Aéreas e Marítimas para todo o Mundo
Passagens Aéreas para o interior do Brasil
Remessas para o Europa

VAI VIAJAR?

Documentação para turistas. Cartas de chamado e Contratos de trabalho para Emigrantes, Naturalizações de Estrangeiros



NÃO SE PREOCUPE COM AS FORMALIDADES EXIGIDAS PARA A SUA VIAGEM.

a AGÊNCIA INVICTA

RESOLVE-LHE TODAS ESSAS FORMALIDADES. FAÇA-LHE UMA VISITA OU TELEFONE PARA 43-8107

Não pagará serviços de despachante e o custo das passagens, quer marítimas quer aéreas, é igual ao cobrado directamente pelas Companhias.

NOSSO LEMA, É BEM SERVIR

Distribuição interna

AV. VENEZUELA, 27 - 4.º-SALAS 422 e 427 (Junto à Praça Mauá) RIO DE JANEIRO



Tenente-Coronel

Luís de Bettencourt

em função de Director Geral da Aeronáutica Civil

EVOCAR

Santos-Dumont

e sua herança à navegação aérea, mais do que preito de homenagem é testemunho de fé no destino do homem, no que em dons Deus concede, por centelha de génio criador a seus espíritos de elite: A inteligência, a firmeza, a coragem, a par de nobres virtudes reunidas em sublime síntese realizaram-se em concreto engenho ao serviço da Humanidade.

Vindo do Novo para o Velho Mundo onde evidencia sua sabedoria e esforço esse pioneiro nobilita a tradição de sua Pátria e, transcendendo as fronteiras terrestres, revela generosamente, como espírito superior, uma mercê universal.

«Duas Pátrias» ao comemorar Santos-Dumont faz reflectir mais um liame entre os dois países. Ainda na evolução desse meio que o precursor fomentou na Europa, os portugueses voltam-se para o Brasil e lançam no espaço os elos da cadeia que encurtou no tempo tão vasta unidade que, a expandir-se por o imenso oceano, se diferenciara.

Luís César Tedeschi de Bettencourt

TENENTE-CORONEL AVIADOR

COMPANHIA LANIFICIO ALTO DA BÔAVISTA

RIO

S. PAULO

CASIMIRAS: TIJUCA, BOAVISTA E SÃO SALVADOR

FABRICANTES DOS AFAMADOS TECIDOS **BOAVISTA**
TECIDOS DE ALGODÃO FABRICADOS COM ALGODÃO DE
FIBRAS LONGAS

MATRIZ: RUA BOA VISTA, 39 A 55 — TELEFONE 38.0624
TELEGRAMAS "LANIVISTA" — CAIXA POSTAL 3226
RUA BOA VISTA, 245-S 315 — TELEFONE 33-5722 — **SÃO PAULO**

FILIAL: RUA VISCONDE DE NITERÓI, 448 — TELEFONE 48-7188
48-4242 — ESCRITÓRIO CENTRAL — RUA DA ALFÂNDEGA, 316-A
1.º ANDAR — TELEFONE 43-7280 — **RIO DE JANEIRO**

SECÇÃO COTONIFICIO — FILIAL — TRÊS RIOS — TELEFONE, 10
SERRARIA — CAIXA POSTAL 119 — TELEGRAMAS "COTONIFICIO"
TRÊS RIOS — E. RIO

FÁBRICA DE DOCES

Neusa L.da

S. PAULO - BRASIL

RUA ARAGUAIA, 746 - FONES. 9-2676 - 9-9716

Casa "Fay-Fay"

Manoel Augusto d'Oliveira & C.ª

CASIMIRAS, BRINS E RINHOS
NACIONAIS E EXTRANJEIROS

RUA BRESSER, 149-151 TEL. 9-4260
END. TELEG. "FAY-FAY" SÃO PAULO

Comércio de tecidos grossos em geral
Vendas por Atacado e Varejo - Casimiras nacionais e
Estrangeiras - Brins, e aviamentos para alfaiates



Costa & Caldeira

SEDE PRÓPRIA RUA SILVA TELLES, 435

TELEFONE: 9-4723 SÃO PAULO



Saudação

DO AERO CLUBE DE PORTUGAL AO AERO CLUBE DO BRASIL

À SUA AVIAÇÃO E AO SEU POVO

*A*O AERO CLUBE DE PORTUGAL, não poderá ser indiferente a alegria e o orgulho que, na hora actual, vivem na alma do povo irmão e amigo.

As glórias da Aviação brasileira andam, desde largos séculos, confundidas com as glórias da Aviação lusitana.

Nas veias de Bartholomeu Lourenço de Gusmão, Santos-Dumont, Sacadura, Gago Coutinho, Jorge de Castilho, Beires, Gouveia, correu sangue lusitano e todos eles concorreram não só para o invento das máquinas aéreas mas, aprendendo as lições do Grande Henrique, ensinaram o Mundo a navegar pelo Ar.

A minha ternura e carinho pelo Brasil — esse grande Mundo que, infelizmente, para mim, é desconhecido e dolorosamente lamento não ter possibilidades de conhecer — tem-me obrigado, nos 40 anos que levo a fazer propaganda da Aviação, a não distinguir as Pátrias dos Homens que atrás cito, quando me tenho de referir a feitos da Aviação nacional.

No AERO CLUBE DO BRASIL, nosso irmão mais novo, saúda o AERO CLUBE DE PORTUGAL, fraternalmente, a AVIAÇÃO e o Povo de Terras de Santa Cruz e pede-lhe para lhes dizer que temos sempre no coração as palavras de ouro do Imortal Olegário, que escreveu para a Revista Luso-Brasileira «Duas Pátrias»:

«não há duas Pátrias, há uma só Pátria à sombra de duas Bandeiras».

Dinheiro Corrêa

PRESIDENTE DO AERO CLUBE DE PORTUGAL

Major aviador

Luis de Oliva Telles

PRESIDENTE DO AERO CLUBE DO PORTO



O AERO CLUBE DO PORTO por intermédio do seu Presidente da Direcção, associa-se com todo o carinho à homenagem que a Revista-Documentário «Duas Pátrias» vai dedicar Àquele que deu asas ao homem, o glorioso Aviador que foi *Alberto Santos-Dumont*.

Nesta cidade do Porto, onde *Santos-Dumont* viveu algum tempo, são bem conhecidas a sua perseverança e dedicação sem limites à causa a que consagrou toda a vida.

O extraordinário valor da sua generosa coragem — que uma aparente timidez escondia — permitiu que fosse vencido para sempre o obstáculo do «mais pesado que o ar».

Se em 23 de Outubro de 1906 Paris serviu de cenário ao heroísmo de *Santos-Dumont*, foi a partir dessa data que o glorioso Aviador nasceu para a imortalidade.

O «Aero Clube do Porto» que tem a honra de possuir como seu dedicado Associado um sobrinho de *Santos-Dumont*, quer ligar-se intimamente, desta forma, e na mais sincera expressão de saudade, à homenagem a prestar Àquele que teve a glória de mostrar ao Mundo quanto vale a tenacidade e o valor de um desinteressado idealista.

Esta é uma das suas maiores e mais belas expressões. Glória a *Santos-Dumont!* Glória ao Brasil que, com um dos seus filhos, pôde contribuir para o progresso da civilização.

Porto, 1956 — Ano Santos-Dumont

Luis de Oliva Telles

PRESIDENTE DO AERO CLUBE DO PORTO



Aero Clube do Porto
por intermédio do seu Presidente e da
Direcção, associa-se com todo o cari-
nho à homenagem que a Revista Do-
cumentário **Dois Pátrias**
vai dedicar "Aquele que deu asas
ao homem", o glorioso Aviador que
foi **Alberto Santos-Dumont**.

Nesta cidade do Porto, onde **Santos-Dumont** viveu algum tempo, são
bem conhecidas a sua perseverança
e dedicação sem limites à causa a que consa-
grou toda a vida.

O extraordinário valor da sua generosa
coragem -- que uma aparente timidez econ-
dia -- permitiu que fosse vencida para sempre
o obstáculo do "mais pesado que o ar".

Se em 23 de Outubro de 1906 Paris serviu de
cenário ao heroísmo de **Santos-Dumont**, foi a
partir dessa data que o glorioso Aviador nasceu
para a imortalidade.

O Aero Clube do Porto que tem a honra de pos-
suir como seu dedicado Agido um Governho de
Santos-Dumont, quer ligar-se intimamente, desta for-
ma, e na mais sincera expressão de saudade, à homena-
gem a prestar "Aquele que teve a glória de mostrar
ao Mundo quanto vale a tenacidade e o valor, de um de-
sinteressado idealista.

Esta é uma das suas maiores e mais belas expressões.
"Glória a **Santos-Dumont**! Glória ao Bra-
sil que, com um dos seus filhos, pôde contribuir para
o progresso da civilização.

Porto, 10 de Dezembro de 1956

Luiz de Oliveira



CORONEL

Pinheiro Corrêa

PRESIDENTE DO AERO-CLUBE DE PORTUGAL

O Coronel Senhor Pinheiro Corrêa que apresenta neste número especial da Revista «Duas Pátrias» um trabalho valiosíssimo sobre «Santos-Dumont», é um dos oficiais aviadores mais distintos da Aviação Portuguesa.

Amantíssimo de tudo quanto se relaciona com os assuntos do «Ar», o Coronel Senhor Pinheiro Corrêa tem colaborado intensamente em vários jornais e revistas, como defensor de determinados pontos de vista, de interesse para a Aviação Nacional.

A «Revista do Ar» de que é Director, tem sido «campo aberto» para os seus intuitos de defesa dos assuntos aeronáuticos e de propaganda intensa dos mesmos.

Carácter firme e inteligente, consegue, pelo seu idealismo puro e desinteressado, manter a admiração de «possíveis» indivíduos que não concordam com os seus «pontos de vista»; facto raro, que nos importa fazer acentuar.

A acção brilhante que tem desempenhado na propaganda junto dos portugueses, para que estes se integrem nos princípios aeronáuticos, merece louvor, atendendo ao, relativo, pouco entusiasmo da mocidade lusitana para os quadros da Aviação.

Evidentemente que, a falta de Campos de Aviação em número suficiente e escalonados ou mesmo dispersos em Portugal, contribui, em parte para o relativo desinteresse da mocidade pela Aeronáutica.

O Coronel Senhor Pinheiro Corrêa, na última sessão realizada nas salas magníficas do Aero Clube de Portugal, soube, na presença de S. Ex.^{as} os Senhores Ministros das Comunicações e Subsecretário de Estado da Aeronáutica, vincar as suas ideias claras sobre o assunto, de tal modo que S. Ex.^a o General Gomes de Araújo, declarou dar todo o seu apoio moral e, dentro do possível, a necessária contribuição material.

Novamente se revelou na sessão referida a clareza firme do Presidente do Aero Clube de Portugal.

A nossa Revista honra-se com a colaboração preciosa do Coronel Senhor Pinheiro Corrêa, o homem que, presentemente, possui a mais completa documentação sobre a grande figura da Aviação Brasileira e Mundial «Santos-Dumont» que a Revista «Duas Pátrias» homenageia neste número especial.



SANTOS-DUMONT

AERONAUTA

E AVIADOR

1898-1906

PELO CORONEL AVIADOR
PINHEIRO CORRÊA — PRESIDENTE DO AÉRO CLUBE DE PORTUGAL

«Rien de plus facile que ce qui s'est fait hier, rien de plus difficile que ce qui se fera demain. La question principale n'était pas seulement d'y penser, c'est réaliser cette pensée, qui c'est présenté depuis le commencement du monde...»
(BIOT) 1774-1862

ESTÁ terminado o ano de 1956, que os nossos amigos dos Brasil resolveram chamar «Ano Santos-Dumont», pois que nele se completou o cinquentenário do Primeiro voo mecânico realizado por um homem na Europa.

Data gloriosa, na História da Aeronáutica e na história do Mundo, em que cabe certo quinhão de glória a Portugal pois, como se sabe, nas veias de Alberto Santos-Dumont corria sangue português, e o grande inventor nunca o esqueceu, antes pelo contrário.

O assunto, à primeira vista, deve considerar-se esgotado, mas o articulista não poderia negar-se ao amável convite da patriótica Revista «DUAS PÁTRIAS» e deixar de concorrer, com a sua modesta colaboração, para o objectivo dessa publicação — aproximar, mais e mais, Portugal e Brasil que, no passado, constituíram apenas uma única Pátria — e, ao mesmo tempo, prestar mais uma vez homenagem a um camarada aviador «da minha raça».

Existiu e existe ainda, certa polémica sobre as experiências dos irmãos Wright e o VOO de Santos-Dumont. Discute-se a prioridade, muito embora os factos se terem passado já no «século das luzes», e onde os meios de difusão de notícias — telégrafo, telefone e a imprensa — estavam em pleno regime de desenvolvimento.

O mesmo tem acontecido com as experiências do Dr. Bartolomeu Lourenço de Gusmão, com a diferença que elas se realizaram em 1709. Podemos afirmar, todavia — possuímos testemunhos irrefutáveis — que a prioridade da invenção dos aeróstatos nos pertence.

Em 1709, Bartolomeu Lourenço de Gusmão conseguiu fazer elevar um balão, máquina mais leve que o ar.



1932 — Santos-Dumont nas salas do Aéro Clube de França

Em 1906, Santos-Dumont, conseguiu fazer voar uma máquina mais pesada que o ar.

Cabe, irrefutavelmente, a dois luso-brasileiros a glória de terem sido os primeiros a demonstrar ao mundo que o ar viria a ser navegável, profecia esta que, em 1632,

havia já feito um padre português, sábio professor da Universidade de Coimbra, o Dr. Francisco de Mendocças.

O BALÃO E O AVIÃO, são pois invenções LUSO-BRASILEIRAS, ou se assim o preferirem, LATINAS.

Alguns dados biográficos

Nasceu Alberto Santos-Dumont em 20 de Julho de 1873, no lugar de Cabangú (hoje vila Santos-Dumont), sendo, por parte de seu pai, de ascendência francesa e, da parte de sua mãe, descendente de portugueses, pois D. Francisca Paula Santos era neta do médico português Dr. Joaquim José dos Santos, nascido e formado em Portugal e que, em 1808, seguiu para o Brasil com a corte de João VI.

Teve Santos-Dumont várias irmãs que vieram a casar com portugueses — da família Andrade Vilares, do Porto, — e foi nesta cidade que veio a acabar os seus dias D. Francisca Dumont, ilustre Mãe de Santos-Dumont, onde ficou sepultada, durante bastante tempo, até que seu filho a mandou trasladar para o Brasil.

Corria pois nas veias de Alberto Santos-Dumont, sangue bem português e o grande aeronauta-aviador disso se vangloriava, detalhe este que muitos portugueses e, possivelmente, brasileiros, esquecem, e, por essa razão, nunca será demais lembrar esse facto.

Escreveu Santos-Dumont um livro — *Dans l'Air* — traduzido, posteriormente, em português, livro que pode ser considerado como a sua auto-biografia como aeronauta, e nele confessa o grande inventor o seu orgulho de ser descendente de portugueses!



Santos-Dumont, Sacadura Cabral, Gago Coutinho e Dr. Macedo Soares no Rio de Janeiro

Quando descreve os «seus balões» diz:

«POR MARES NUNCA DANTES NAVEGADOS» — «O verso do nosso grande poeta cantava na minha memória desde a minha infância. Após o primeiro dos meus cruzeiros, fi-lo inscrever sobre a minha bandeira».

Quando, em 1901, os seus patricios mandam gravar uma medalha para comemorar as suas extraordinárias proezas de aeronauta, ele informa:

«... Por cima dum Sol nascente está gravada, com ligeira variante por mim introduzida, e tal qual na longa flâmula da minha aeronave, o verso de Camões: «POR CÉUS NUNCA DANTES NAVEGADOS...»

Ainda, quando descreve o seu naufrágio na baía de Mônaco, a bordo do seu «Santos-Dumont VI», em 10 de Fevereiro de 1902, pode ler-se, a páginas 245 do seu livro «Dans l'Air» a seguinte afirmação:

«... E a aeronave partia sobre o mar, como uma flecha, a sua bandeira escarlate flutuando atrás dela, desenvolvendo a sua inscrição simbólica — as iniciais do 1.º verso dos Lusíadas de Camões — o poeta épico da minha raça...»

Que mais provas serão precisas para demonstrar o orgulho que Santos-Dumont possuía em ser descendente de portugueses?

Talvez este singelo detalhe seja ainda desconhecido de portugueses e brasileiros, como já afirmámos, mas ele será suficiente para que o modesto articulista seja forçado a ter o culto de Santos-Dumont, como o tem de Bartolomeu de Gusmão.

Deixemos agora aos seus íntimos amigos e companheiros, que nos descrevam algumas facetas do seu carácter, para assim se vir a completar o rápido esboço biográfico de Santos-Dumont.

SEM, o grande artista da caricatura francesa, privou de perto com o aeronauta e não raras vezes o caricaturou, quer por amizade pessoal, quer aproveitando a sua figura e as suas proezas, para reclamar vários produtos comerciais como então era moda na época.

Quando da inauguração do célebre monumento de Saint-Cloud, pediram a SEM um artigo sobre «Mr. Santôs», e o amigo «caricaturou, literariamente», o grande aeronauta:

«Santôs», andava sempre vestido com um casaco muito justo, calças muito curtas, sempre com dobra, e com um chapéu de abas descaídas.

Tinha a paixão dos instrumentos de precisão. Na sua mesa de trabalho, tinha sempre pequenas máquinas, ferramentas aperfeiçoadas, verdadeiros bijoux de mecânica que para nada lhe serviam, mas que ele conservava somente como prazer dos olhos como se fossem bibelots: ao lado dum barô-

metro e dum microscópio, de último modelo, um cronómetro de marinha numa caixa de acaju'. Na sua vila de Dauville, tinha instalado, no terraço, um telescópio que lhe servia para inspecionar o céu...

Tinha horror às complicadas cerimónias e ao fausto. Depois de treze anos que nos conhecemos, foi a primeira vez que o vi de chapéu alto e sobrecasaca...

Ao pé do seu monumento, vestido de herói oficial, aborrecido e pouco à vontade, dentro daquela indumentária, parecia uma espécie de mártir da glória...

Este audacioso, este temerário, era, afinal, um tímido.

Para falar em público, era-lhe necessária mais coragem do que para contornar a Torre Eiffel em balão... Pela primeira vez na sua vida, suponho que ele teve medo...»

GABRIEL VOISIN, por ocasião da inauguração da Exposição Santos-Dumont realizada em Paris em 1952, disse de Santos-Dumont, seu companheiro e rival nos primórdios da aviação:

O Brasil, deu-nos, na pessoa de Santos-Dumont, não somente um precursor prodigioso, um mecânico excepcional, mas também um Homem generoso e leal ao qual podemos aplicar as célebres palavras:

«Il n'a laissé pour héritage que son nom gravé dans nos coeurs.»

O célebre pioneiro da aviação — um dos mestres de Santos-Dumont — o grande sábio francês Cap. FERBER, emitiu, sobre o inventor, a seguinte opinião:

«A grande razão do sucesso de Santos-Dumont, veio do facto de que ele possuía as quatro qualidades necessárias para pôr em marcha, na sua época, uma invenção: era preciso ser, ao mesmo tempo, o engenheiro, o comandante, o operário e o condutor da máquina. Quem não possuísse uma sequer destas qualidades estava forçosamente sujeito ao insucesso.»

Alberto Santos-Dumont era, por índole, um poeta, um pacifista.

Admitindo a aplicação das máquinas aéreas que inventou a fins militares, nunca pela sua cabeça havia passado a ideia que tão depressa elas pudessem vir a ter aplicações, muito diferentes daquelas que o seu espírito de idealista tinha previsto. O aproveitamento da aviação, a fins militares, a que assistiu durante a guerra 914/918, teve nele uma grande influência psíquica.

Quando, em 1926, se falou na «Conferência do desarmamento», Santos-Dumont, que tinha horror à guerra, escreveu uma carta a um representante diplomático do Brasil em que lhe dizia:

«... Sei bem hoje de quanto são capazes as máquinas aéreas, e a sua eficácia durante a última guerra permitem-nos antever, com horror, o grau de destruição que elas poderão atingir no futuro, levando a morte não só aos combatentes da frente, mas também, infelizmente, aos inofensivos civis da retaguarda.

«Aqueles que, como eu, forem os modestos pioneiros da conquista do ar, pensaram sempre na criação de novos meios de expansão pacífica, para os povos, e nunca em lhe vir a fornecer novas armas de combate.

«Eu estou disposto a oferecer um prémio de 10.000 francos, para a realização dum concurso onde seja presente o melhor trabalho sobre a proibição das máquinas aéreas como arma de combate ou de bombardeamento.»

Santos-Dumont classificava este Concurso de «humanitário», e essa atitude estava ainda de acordo com o pensamento do grande aeronauta-aviador que, por mais de uma vez, declarou que «o sonho dos primeiros inventores era fazer do avião um colaborador da felicidade dos homens».

Eis, a traços largos, a biografia e o retrato do Homem que se chamou Alberto Santos-Dumont.

Relatemos agora alguma coisa da sua grande obra de pioneiro da aeronáutica.

SANTOS-DUMONT AERONAUTA

Passando em revista a situação do mais leve que o ar, desde que Bartolomeu Lourenço de Gusmão em 8 de Agosto de 1709, mostrou ao mundo, perante o rei de Portugal D. João V, a sua corte, o corpo diplomático nela acreditado e várias outras testemunhas de marca que era possível fazer elevar do solo um recipiente cheio de ar quente que veio a ser classificado como o aeróstato ou balão, verificamos o seguinte:

— Em 1782, Estêvão Montgolfier (prosseguindo nas experiências de Gusmão) «preparou um paralelepípedo oco, de seda, cuja capacidade era apenas de dois metros cúbicos e viu com a alegria que se imagina, o balãozinho subir até ao tecto do seu quarto» (Figuier). O mes-

mo tinha acontecido — setenta e três anos antes — a Bartolomeu de Gusmão, a D. João V e a todas as outras testemunhas que às experiências de Gusmão tinham assistido.

— Em 1793, os irmãos Montgolfier, prosseguindo nas suas experiências, (o que não aconteceu a Bartolomeu Lourenço) conseguiram fazer subir um balão cheio de ar quente, que se conservou no ar 10 minutos.

Em Agosto do mesmo ano, o físico francês Charles, repetiu a experiência, mas o balão ia cheio de hidrogénio.

Ainda, em Outubro do mesmo ano, Pilâtre de Rozier e o marquês de Arlandes, deixam o solo dos jardins de

La Mulette, em Paris, conservam-se no ar 25 minutos e vão cair a 12 quilómetros do ponto de partida.

Estava assim descoberto o *veículo aéreo*, com que o homem poderia deslocar-se através dos espaços!

A invenção percorreu o mundo, e vários foram os cultivos da nova modalidade desportiva — o desporto aéreo — uns por amadorismo, outros por profissionalismo, pois que a ascensão em balão tinha certo *frisson* e, dizia-se na época, que só os homens de valentia e coragem é que poderiam ser aeronautas...

O primeiro homem que sulcou os céus de Portugal, foi o italiano Vincenzo Lunardi, que subiu no Terreiro do Paço no dia 24 de Agosto de 1749.

Mas o balão, uma vez no ar, andava ao *sabor dos ventos*, qual brinquedo de crianças, e tornava-se necessário que o Homem encontrasse o meio de o *dirigir*, para assim se poder vir a *navegar no ar como no mar*.

Aeronautas franceses, como Tissandier, Jullien, Giffard, Meunier e tantos outros, fizeram as primeiras experiências mas nem sempre com sucesso.

Em 1884, a 9 de Agosto, os oficiais da arma de engenharia francesa — Charles Renard e Arthur Krebs

— adoptaram um motor eléctrico ao balão FRANCE e dele vieram a fazer um *balão dirigível!* Conseguem, com este *dirigível*, fazer o percurso do seu hangar, em Meudon, até Paris (sem Torre Eiffel...) e voltar ao seu ponto de partida.

Mas o FRANCE avaria-se ou, mais propriamente, o seu motor, e as experiências não dão mais resultados apreciáveis.

Aparece em França o «sportman» Santos-Dumont, que se apaixonou pela aerostação e, do seu grande espírito inventivo vem a resultar o seu grande interesse pela dirigibilidade dos balões.

Em 20 de Setembro de 1898, Santos-Dumont consegue *dirigir* o seu balão no ar, *navegando* por onde quer. Depois de treze anos de paragem forçada, o problema, que tantos engenheiros e sábios tinha apaixonado, veio a ser resolvido por um desportista e inventor amador.

O grande aeronauta francês Coronel Renard passa o facho sagrado às mãos do jovem brasileiro Santos-Dumont, que assim entra na história da aeronáutica mundial.

Como nasceu a vocação do Aeronauta

Para melhor descrever o entusiasmo que a Santos-Dumont sempre provocaram os assuntos da navegação aérea, dêmos a palavra ao próprio aeronauta.

«O meu primeiro professor foi o grande visionário Júlio Verne, desde 1888 até 1891 — época da minha viagem à Europa — pois passei o meu tempo a ler as obras deste notável previdente do futuro que concebeu nas suas obras a locomoção aérea e submarina.

Desde a minha mocidade que estava convencido que as ideias do romancista poderiam ser realizadas, mas com a condição de que o motor a vapor não fosse empregado. Ora eu somente conhecia o motor a vapor da nossa propriedade agrícola, assim como os tractores importados da Inglaterra para puxar os camiões cheios de café. Estes engenhos eram muito pesados, em minha opinião.

Tive certa esperança, quando meu pai me anunciou que ia estabelecer um caminho de ferro para ligar os seus terrenos à estação dum grande nó ferroviário. Pensei que as locomotivas poderiam fornecer-me uma base para a construção da minha máquina, o que me ajudaria a dar realidade às ficções de Júlio Verne. Mas, decepção: as locomotivas eram ainda mais pesadas do que os outros aparelhos. Comecei a acreditar que Júlio Verne era apenas um grande romancista.

Meu pai, tinha-me levado a Paris (1891) e nas vésperas do meu regresso ao Brasil, levou-me ao Palácio da Indústria onde havia uma exposição de máquinas. Qual não foi a minha surpresa ao ver, pela primeira vez, um motor a petróleo, muito leve, e que tinha a força de 1 cavalo e que funcionava! Fiquei boquiaberto!

Pedi a meu pai que me deixasse ficar em Paris,

para seguir os meus estudos. Por mais que insistisse, nada consegui. Contentei-me, antes de deixar Paris, em procurar todos os livros possíveis sobre as questões que me apaixonavam: balões e viagens aéreas.»

Voltando para Paris, em 1897, começou Santos-Dumont a viver num *clima desportivo*, e começou por cultivar, quase todos os desportos: o hipismo, patinagem, polo, automóvel e foi acabar no balão...

O seu *baptismo do ar*, foi feito a bordo dum balão livre, construído pela casa Lachambre, o construtor em moda na época.

Da sua primeira ascensão, trouxe Santos-Dumont as mais entusiásticas recordações.

Diz ele:

«Guardo uma impressão indelével das sensações da minha primeira viagem aérea.

*... ..
Experimentámos assim, e por um instante, singular sensação de estarmos suspensos no vácuo, sem nenhum arrimo, como se houvésemos perdido um último grama de gravidade e nos achássemos prisioneiros do nada opaco.*

Durante toda a viagem, acompanhei as manobras do piloto (Machuron, sócio de Lachambre) e compreendi perfeitamente a razão de tudo quanto ele fazia.

Pareceu-me que nascera para a aeronáutica. Tudo se me afigurava muito simples e fácil: não senti vertigem nem medo.»

E, de facto, Santos-Dumont tinha nascido para aeronauta!

Entusiasmado, conquistado, tratou, dentro do seu espírito inventivo, de fazer os projectos para a construção

dum «balão de 100 metros cúbicos e em seda do Japão»!

Esta heresia, irritou um pouco, os construtores, mas a insistência e a confiança de Santos-Dumont no «seu projecto», acabou por os convencer.

Mas o seu minúsculo balão, ficava construído: «O meu primeiro balão, o menor, o mais lindo, o único que teve um nome — Brasil» (Dans l'Air).

Eis algumas das suas características: 113 m³ de capacidade; um invólucro com 15 kg. de peso, uma barquinha de 6 kg. (em lugar do peso normal de 31 kg.)

E assim começou o seu treino de piloto de balão livre, fazendo ascensões desportivas, — umas 20 — não só em França mas ainda na Bélgica.

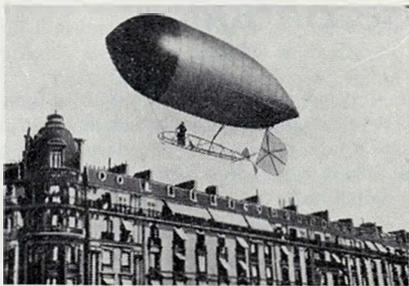
Mas o ideal de Santos-Dumont não era navegar no ar livremente, à mercê das correntes aéreas, sem saber bem ao certo para onde seguia, mas «navegar» podendo dirigir o seu balão para onde ele quisesse...

Na opinião do aeronauta, estas viagens constituíam um excelente treino para pilotagem de futuros aeronaves:

«Antes de tentar conduzir uma aeronave, é indispensável ter, a bordo dum balão esférico, tomado conhecimento das condições do meio atmosférico, ter feito conhecimento com os caprichos do vento, ter penetrado a fundo as dificuldades que apresenta o problema do lastro, sob o triplo aspecto da partida, equilíbrio aéreo e aterragem.»

É de registar que este princípio se manteve em vigor durante muito tempo (e assim, ainda hoje, é defensável), e por isso se diz que o voo sem motor é um óptimo auxiliar para os pilotos de máquinas a motor, pelos conhecimentos que lhes fornece do meio aéreo e a influência sobre o avião.

A dirigibilidade dos balões



A primeira vitória

Uma vez treinado em pilotagem de «balões livres», Santos-Dumont dedicou-se, de alma e coração, à construção dos seus dirigíveis, cometendo a temeridade de adaptar aos seus balões um motor de explosão, funcionando a petróleo, debaixo dum invólucro cheio de hidrogénio!...

Dêmos ainda a palavra ao inventor para que ele próprio nos descreva os seus trabalhos:

«É ao petróleo, e a ele só, que eu devo o meu sucesso. Tive sorte de ter sido o primeiro a empregá-lo no ar.

Comprei um dia um triciclo a petróleo; levei-o ao Bosque de Bolonha e, por meio de três cordas, fiz a sua suspensão nos ramos de uma grande árvore, a alguns centímetros do solo. Será difícil de explicar a minha satisfação quando verifiquei que, contrariamente ao que se passa em terra, o motor do meu triciclo, suspenso, vibrava tão agradavelmente que dava a impressão que estava parado...

Foi nesse dia que eu comecei a minha vida de inventor».

A seguir ao motor do triciclo, Santos-Dumont modificou o motor Dion-Bouton, do seu automóvel, e, numa semana de trabalho conseguiu obter um motor de

3 ½ C. V. ao qual accionou, directamente, uma hélice em alumínio, com duas pás.

Já, em 1865, Nadar tinha dito: *dêem-me um cavalo vapor, uma caixa de relógio, que eu construirei uma máquina voadora!...*»

O grande aeronauta e técnico francês Georges Besançon, comentou o trabalho de Santos-Dumont da seguinte forma:

«A primeira experiência do dirigível Santos-Dumont foi de grande interesse e talvez a mais instructiva, depois da experiência de Henry Giffard em Setembro de 1852.

Havia vento muito fraco, — 1 metro por segundo — e assim o público pôde ver todos os detalhes da experiência.

O dirigível de 15 de Setembro tinha uma capacidade de 186 m³. e, cheio de hidrogénio, possuía uma força ascensional de 200 kg.

A sua forma era a de um cilindro tendo, em cada uma das extremidades, uma parte cónica. Como dimensões tinha: comprimento, segundo o eixo maior, 25 m.; diâmetro máximo 3,60 m., o que lhe dá como alongamento 7 vezes o diâmetro. O motor era do tipo daqueles que accionam os triciclos, mas possuindo somente dois cilindros, sobrepostos, e estava ligado à barquinha numa forma sólida mas simples.

A hélice motora, que o punha em movimento, tem 0,80 de diâmetro e gira a uma velocidade de 1.000/1.200 voltas o que lhe dá uma velocidade linear de 30/40 metros por segundo.

O reservatório de petróleo e o carburador estão montados sobre a mesma parede da barquinha e paralelamente a esta. O peso do motor e da sua hélice, é de 58 kg. e a quantidade de carburante, pesando 6 kg., é suficiente para 3 horas de marcha, o que lhe dá um peso total de 64 kg.

O balão de Giffard pesava 630 kg ou seja 10 vezes mais!

Para manter a forma do seu dirigível, Santos-Dumont utilizava uma bomba destinada a man-

ter a tensão do gás, quando descia, injectando ar por um tubo de 10 m. de comprimento e com 7 centímetros de diâmetro.

A experiência, que durou apenas um quarto de hora, foi terminada por um acidente: uma das pontas do invólucro foi obrigada a elevar-se mais do que a outra, pela pressão do ar, e o balão acabou de se fechar como uma carteira.

Santos-Dumont descreveu o acidente desta forma:

«A velocidade de descida foi de 4 a 5 metros por segundo, e ter-me-ia sido fatal se eu não tivesse a presença de espírito de gritar às pessoas que agarravam o meu «guide-ropes», de o puxar em direcção contrária à direcção do vento. Com esta manobra, consegui diminuir a velocidade vertical e fiz uma descida em papagaio».

* * *

Mas a série de máquinas aéreas de Santos-Dumont continuou...

De 1 a 10, foram dirigíveis. O número 8 não aparece pois, dizem, que sendo o aeronauta um tanto supersticioso, tinha azar com o número 8.

O número 11, coube a um projecto de aeroplano, e o número 12 ao célebre helicóptero que, apesar de construído, foi abandonado.

Os números 13 e 14, voltaram a ser dirigíveis, e assim aconteceu aos números 16 e 17.

O célebre «Oiseau de Proie» — com que Santos-Dumont voou pela primeira vez, — tinha o número «14 bis».

O número 15, foi dado a um aeroplano de madeira, que se inutilizou durante uma tentativa de voo.

O número 18, foi um «hydroglisseur».

A famosa «DEMOISELLE», nas suas variadas modalidades e conforme o tipo de motor utilizado, tomou os n.ºs de 19 a 22.

Mas nem todos os biógrafos de Santos-Dumont estão de acordo com esta numeração, mas é assunto para ser discutido ulteriormente.

Os «Mecenas» da aeronáutica

Em face dos trabalhos de Santos-Dumont e de se ter verificado que a locomoção aérea poderia vir a ser um facto, dentro de tempo relativamente curto, começaram a aparecer os «Mecenas» a oferecer prémios para os que viessem a conseguir os melhores resultados.

No princípio de 1900, Henry Deutsch de la Meurthe (interessado em assuntos de petróleo) instituiu um prémio de 100.000 francos — «Prémio Deutsch de la Meurthe» — para o primeiro aeronauta que, saindo do Parque da aerostação do Aero Club de França (Saint-Cloud), fosse contornar a Torre Eiffel e voltasse a aterrar, no ponto de partida, no espaço de 30 minutos. Este prémio, deveria ser disputado entre o 1.º de Maio e o 1.º de Outubro de cada ano, e de 1900 a 1904.

Em 1901, a «Comissão Científica do Aero Club de França», em face dos trabalhos científicos de Santos-Dumont, resolveu conceder-lhe um prémio de 4.000 francos (juros do Prémio Deutsch).

Acto contínuo, Santos-Dumont instituiu o «Prémio Santos-Dumont», que seria destinado ao aeronauta, sócio do Aero Club de França, que satisfizesse às condições do prémio Deutsch, mas sem limites de tempo. A sua proverbial isenção, levou-o a excluir-se do número dos concorrentes.

Como o seu prémio não tivesse sido disputado, em 5 de Janeiro de 1904, Santos-Dumont resolveu modificar as condições de 1901 e declarou que o prémio passaria a ser destinado «ao aeronauta dum balão livre, dirigível ou qualquer outra máquina aérea, que tenha efectuado uma viagem aérea, sem escala, com a duração de 48 horas». Desta vez, o aeronauta julgava-se no direito de poder ser concorrente...

Em Outubro de 1904, o Aero Club de França publicou o «Regulamento dos Concursos e records» da aeronáutica» e instituiu um prémio de 1.500 francos para «um record de distância em aeroplano, munido ou não

de motor, que percorresse, contra o vento, uma distância de 100 metros, medida tomada na direcção do vento e o desnível total, entre o ponto de partida e o ponto de aterragem, deveria ser de 17 metros sobre 100, isto é não passar de 10º».

Haveria ainda um prémio de 100 francos, com medalha de prata, para os dez primeiros concorrentes que tenham percorrido 60 metros, com um desnível de 15 metros ou sejam 25% de inclinação ou 14º.

Apareceu ainda Ernest Archdeacon, grande apaixonado pela causa do ar, e inventor, que instituiu uma taça, com o seu nome, no valor de 2.000 francos — «Coupe Ernest Archdeacon» — destinada a quem, a partir de 15 de Setembro de 1904, fizesse um percurso de 25 metros, com um ângulo de queda inferior a 25% ou sejam 14º.

Foi, a seguir, estabelecido o «Grand Prix d'Aviation Deutsch de la Meurthe-Ernest Archdeacon» que consistia num prémio do valor de 50.000 francos ao primeiro aparelho aéreo, sem balão, que tivesse percorrido um percurso fechado de, pelo menos, 1 Km., sem tocar o solo durante esta distância!

Este prémio seria de carácter internacional.

Aos trabalhos de Santos-Dumont se ficou devendo o grande interesse que a locomoção aérea estava a despertar na França e no mundo, em 1904, e, sem eles, não se teria chegado na Europa aos resultados positivos de 1906 e anos seguintes.

É preciso declarar, desde já, que o valor material dos prémios nunca interessou a Santos-Dumont, não só porque deles não viria a necessitar para ocorrer aos cargos que lhe estavam acarretando as suas experiências — era rico — mas ainda era dotado duma grande dose de desportivismo, e todos os prémios que ganhou foram distribuídos pelos seus mais directos colaboradores e ainda pelos pobres de Paris, como se verá.

Os dirigíveis Santos-Dumont

Uma vez feitas as experiências do seu dirigível n.º 1, Continuou Santos-Dumont a aperfeiçoar as suas máquinas aéreas, quer no que respeitava a capacidade de invólucros, quer nos motores que lhe applicava.

Vejam, rapidamente, o que foi acontecendo aos vários exemplares da sua grande «flotilha de dirigíveis», única na Europa e no mundo, pois Santos-Dumont, entre os vários «records» que possuiu, deve contar-se o de ter sido o único homem, no mundo, que pôde dispôr duma flotilha pessoal de máquinas aéreas para com elas estudar problemas de navegação aérea e, ao mesmo tempo, dar-se ao prazer espiritual de cultivar o desporto aéreo a seu belo talento...

Depois do acidente do seu n.º 1, construiu o aeronauta o n.º 2, que tinha maior capacidade que o anterior — 200 m³. — mas, novo precalço lhe aconteceu ficando destruído de encontro às árvores do «Jardin d'Acclimation» de Paris. Santos-Dumont passou imediatamente à construção do seu n.º 3, pois que a ânsia de progredir era incomensurável. Este dirigível, ainda equipado com Dion-Bouton, proporcionou ao aeronauta, segundo ele próprio declarou, grandes momentos de prazer desportivo, pois o pôde manobrar, no ar, à sua vontade e convenceu-se que tinha suficientemente resolvido o problema da *dirigibilidade* dos balões. Ainda um acidente lhe veio a danificar a sua máquina e, como de costume, passou rapidamente à construção do seu n.º 4, que estava no ar em Agosto de 1900. Vários aperfeiçoamentos existiam nesta nova máquina: capacidade 420 m³.; motor Buchet 7 CV.; leme da retaguarda, hexagonal com 7 metros quadrados de superfície e 1 kg. de peso. O aeronauta ia sentado num selim e, do seu lugar, comandava a manobra do motor. Com os pés, assentes em pedais, punha o motor em marcha e a roda do leme estava ao alcance das suas mãos. O n.º 4, ainda lhe deu maior prazer do que o seu n.º 3 e foi ele que ganhou o «Prix d'Encouragement» — constituído pelos juros do Prémio Deutsch — a que já fizemos referência.

Mas Santos-Dumont queria andar mais depressa e mais seguro e por isso resolveu aproveitar o seu n.º 4 e dele fazer nascer o n.º 5, dirigível que lhe veio aumentar a sua grande popularidade, entre o povo de Paris, e um grande conceito técnico entre os especialistas da aeronáutica. ● n.º 5, ficou com uma capacidade de 550 metros cúbicos e estava equipado com um motor de 12 CV. e, dentro do seu invólucro, havia já um balonete da compensação — invenção anterior de Meusnier — com uma capacidade de 60 m³ de ar. Já não havia o *selim*, do n.º 4, mas sim uma barquinha rígida com 18 metros de comprimento e 41 kg. de peso. O lastro, era constituído por 54 litros de água contida em reservatórios de cobre. A hélice, em lugar de funcionar na retaguarda da aeronave (como no n.º 4) ia agora à frente.

Com o seu n.º 5, Santos-Dumont deslocava-se à vontade nos céus de Paris. Percorria todas as vizinhanças do seu parque de estacionamento, assistia às corridas de cavalos de Longchamps, em dias chics, e com ele começou a treinar-se para concorrer ao «Prémio Deutsch». Chegando a efectuar o percurso exigido mas em tempo su-

perior aos 30 minutos do regulamento, uma avaria no motor fê-lo aterrar nos jardins do parque Rotschild, de onde conseguiu sair apenas com alguns prejuízos materiais. Refeitas as avarias, continuou o n.º 5 o seu treino Saint-Cloud — Torre Eiffel mas, em 8 de Agosto, na volta do seu percurso, foi obrigado a aterrar num telhado duma casa da Praça do Trocadero! Grande emoção, são chamados os bombeiros para o ajudarem a descer da crítica posição em que se encontrava, e, quando estes felicitavam o aeronauta e lhe declaravam que nunca tinham visto um homem tão calmo e com tanta coragem, «Mr. Santôs» apenas lhe soube responder: «*Vou recomeçar, e nada me fará desanimar, e acabarei por vencer o azar!*»

Mostrando aos bombeiros, que o tinham salvo, uma medalha que trazia suspensa duma pulseira, disse-lhes: «Foi São Bento quem me salvou!»

Essa medalha tinha-lhe sido oferecida pela Condessa de Eu, de origem brasileira, como se sabe, e tinha-lhe pedido que nunca dela se viesse a separar pois lhe daria sorte.

Mas, mãos à obra... e o n.º 6 — o seu dirigível histórico — ficava pronto, e em 19 de Outubro de 1901, Alberto Santos-Dumont ganhava o «Prix Deutsch de la Meurthe»!...

Sobre a atribuição do prémio, houve discussões entre a Comissão do Aero Club de França e chegaram-se a formar dois partidos: o dos *puristas*, que argumentavam que tinha demorado mais 40 segundos do que estava previsto no regulamento... e o dos *técnicos* que discutiam se a chegada ao campo de Saint-Cloud deveria ser ou não contada no momento da passagem à vertical do campo, ou quando a extremidade do «guide-rope» tocou o terreno! Ora, como o n.º 6 tinha passado à vertical do terreno dentro do prazo dos 30 minutos exigidos, venceu o bom senso...

Mas nem a vitória nem o valor material do prémio, envaideceram o aeronauta. De Paris, transportou o seu dirigível a Nice para tentar uma viagem aérea à Cor-



•Coupe Ernest Archdeacon

sega, e o prêmio foi distribuído pelos seus operários e pelos pobres de Paris.

Infelizmente, o n.º 6 veio a acabar os seus dias naufragando na baía de Mônaco. Passou Santos-Dumont à construção do seu n.º 7 que ele baptizou como «dirigível de corrida», e com ele esperava vir a atingir a velocidade de 80 km. e ganhar um prêmio de 200 dólares estabelecido pela «Exposição Universal de Saint Louis». Deslocou-se Santos-Dumont à América, mas mãos criminosas esfaquearam-lhe, durante a noite, o invólucro da sua aeronave, por razões desconhecidas, mas que não andaram longe de motivos de chauvinismo.

O n.º 7 possuía a capacidade de 1.257 metros cúbicos, media 50 metros de comprimento e era accionado por um motor Clement de 60 CV.

Sobre o n.º 8, as opiniões divergem. Há quem afirme, como já referimos, que nunca foi construído por Santos-Dumont ter superstição com o n.º 8; há quem sustente que ele existiu e que foi vendido a um grupo de aerosteiros de Nova York.

Passou-se à construção do n.º 9 — de que se guardam numerosas recordações técnicas e desportivas — e que concorreu grandemente para o prestígio do aeronauta.

Pelas suas constantes deslocações através de Paris, os jornalistas crismaram o n.º 9 de «Balladeuse aérienne». Entre as muitas aplicações que Santos-Dumont lhe deu, contam-se as seguintes: servia-lhe de transporte para ir almoçar aos restaurantes chics do Bois de Boulogne; aterrou com ele nos Campos Elísios, em frente da sua casa, para ir tomar uma pequena chicara de café do seu Brasil... e ainda foi a bordo do n.º 9 que o aeronauta deu o baptismo do ar a uma senhora cubana!...

Mas a utilização mais séria (se assim se pode dizer) do n.º 9, foi a comparência de Santos-Dumont na clássica revista militar de 14 de Julho nas planícies de Longchamps. À hora marcada, apareceu nos céus de Longchamps, majestoso e imponente, o n.º 9, e ao passar sobre a tribuna presidencial, Santos-Dumont, de bordo da sua aeronave, salvou à terra com os 21 tiros da ordenança!

Foi a primeira vez, no mundo, que isso tinha acontecido!

Mas o gesto do Aeronauta não ficou por aqui:

No mesmo dia, escreveu uma carta ao Ministro da Guerra pondo à disposição da França «A sua frota de dirigíveis em caso de hostilidades com qualquer país excepto as duas Américas» e, declara, que esta excepção era devida ao facto de ele pertencer a uma República Sul americana, e ainda que se colocaria ao lado do Brasil em caso, «aliás impossível» de uma guerra entre a França e o Brasil. O Ministro da Guerra agradece, e nomeia o grande aerosteiro e oficial de engenharia, Comandante Hirschaeur, para combinar com Santos-Dumont os detalhes de tão patriótico oferecimento.

Se bem que Alberto Santos-Dumont fosse o homem das grandes atitudes a que os franceses chamam «pour épater le bourgeois», deve ver-se no procedimento do aeronauta brasileiro, a confiança, sem limites, na invenção que a si se deve e bem assim a sua nítida previsão da utilização das máquinas aéreas a fins militares, não obstante o seu espírito intrinsecamente pacifista.

Mas no cérebro do grande aeronauta vivia a ideia do «transporte aéreo».

Ao projectar o seu n.º 10, previa o transporte de 12 passageiros, e baptizou-o com o nome de «Omnibus».

Era o n.º 10 accionado com um motor Clement, 4 cilindros de 46 C. V.

O peso que deveria vir a suportar o n.º 10, trouxe à mente do aeronauta alguns estudos sobre a estabilidade vertical das suas máquinas e assim idealizou adaptarlhe 5 planos horizontais, colocados acima do eixo longitudinal, que podiam tomar diversas inclinações, sobre o plano horizontal, e auxiliar assim a subida e descida da máquina, e ainda dois outros planos horizontais, colocados à retaguarda duma parte e doutra do leme vertical, e que viriam contribuir, directamente à estabilidade vertical atrás referida.

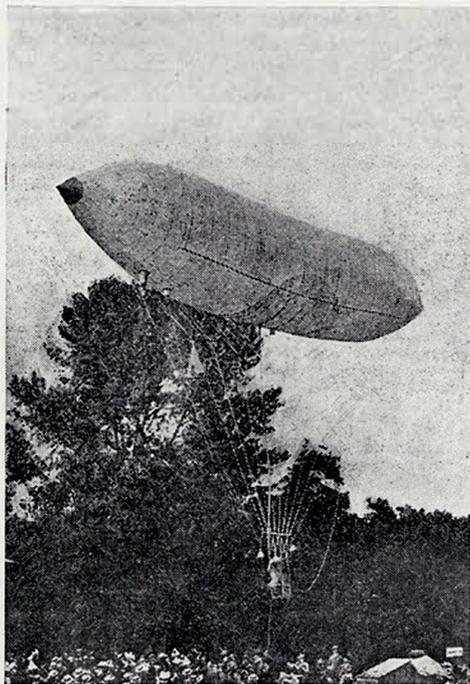
Nos anteriores dirigíveis, a subida, descida e a estabilidade, eram conseguidas pela deslocação de pesos suspensos na extremidade do invólucro, pesos que eram constituídos por sacos de lastro que, por intermédio de cordéis, podiam ser aproximados ou afastados do centro do sistema. Este dispositivo, simples e maneável, deu-lhe excelentes resultados principalmente nas suas evoluções à volta da Torre Eiffel.

* * *

Mas, parece, que novas experiências foram ainda feitas com o n.º 10.

George Besançon, grande aeronauta francês, já citado, fez no AEROPHILE de 1903, pág. 279, uma crítica a novos trabalhos de Santos-Dumont nos seguintes termos:

«Aproveitando as férias de inverno, Santos-Dumont procura neste momento o melhor meio de assegurar o equilibrio vertical dos seus balões. O Conde de la Vault, como os nossos leitores sabem, utilizou para o efeito o balonete compensador do



O S. D. n.º 1



Santos-Dumont verificando o «fogão» do seu «Thermo-Balão».

Este balão foi chamado o «Thermo-balão» devido à base em que assentava a modificação projectada.

O invólucro do aeróstato, pròpriamente dito, é em algodão, reforçado por fitas de seda; de forma ovoide, tem 19 metros de comprimento por 14 metros e 50 centímetros de maior diâmetro, e um volume de 1.902 m³.

Uma relinga, colocada um pouco abaixo do equador, dum a parte e doutra do balão, dá ligação às «patas de ganso», terminadas por suspensão, e que sustentam uma viga horizontal rígida à qual, ulteriormente, virá a ser ligada a barquinha. O balão dispõe duma válvula superior de manobra, de dois «rasgões de misericórdia» e duma válvula equatorial automática que poderá também ser comandada manualmente.

À parte central inferior do balão pròpriamente dito, encontra-se ligada, por assim dizer, um segundo balão que se vem apoiar, na sua parte inferior, sobre os bordos da viga rígida. Fica-se assim com um espaço inteiramente vazio, com uma capacidade de 171 m³ e que sòmente virá a conter ar. Este ar, poderá ser elevado à temperatura que se quiser por meio de um fogão de petróleo constituído por dois aquecedores, e assim se virá a conseguir a encher de ar quente o espaço a que fizemos referênciã, o que equivale a poder-se dispôr dum verdadeiro Montgolfier apto a fornecer o suplemento de força ascensional necessária para, num momento dado, se vir a conseguir a estabilidade vertical.

Para evitar qualquer incêndio, o fogão está colocado, como é óbvio, abaixo do invólucro do balão pròpriamente dito.

Existem ainda duas serpentinas, enroladas em forma cilíndrica e em que cada extremidade, vai

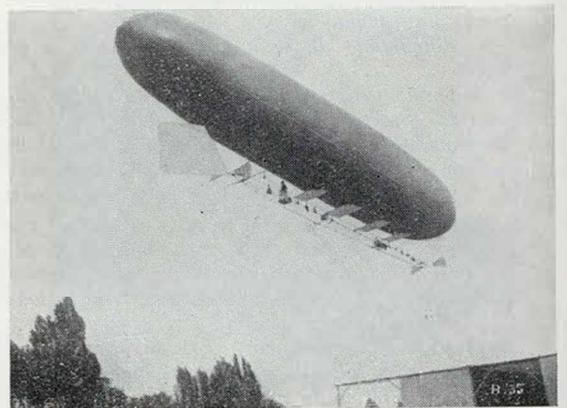
terminar no centro do aquecedor pròpriamente dito, e, entre estas duas serpentinas, colocadas lado a lado, circula o petróleo que está contido num depósito de 12 litros de capacidade. Para acender o fogão, basta inflamar algumas gotas de álcool no interior do espaço anular das espiras das serpentinas, e o petróleo, assim aquecido, evapora-se e vem acender, em chama de maçarico, os bicos do aquecedor citado, operação esta que podia vir a ser efectuada em cinco minutos. Além disso, o fogão estava metido numa camisa de rede metálica, e esta, por sua vez, dentro duma espécie de chaminé, em chapa perfurada de buracos, de forma a poder facilitar um melhor escoamento dos filetes de ar quente, no interior da massa de ar que estava contida no balão adicional.

Santos-Dumont pensa ainda equipar o seu «dirigível de grande raio de acção», com um sistema moto-propulsor, composto dum motor de potência modesta, mas accionado por uma hélice tractiva, de quatro metros de diâmetro, colocada à frente. Esta hélice orientável à vontade, é formada por uma armadura rígida, coberta de tecido, e possuindo uma velocidade própria de 3 a 4 metros por segundo, viria a ser suficiente para assegurar a direcção do balão, numa atmosfera mais ou menos calma, e sem apreciável desvio da linha do vento quando este vier a refrescar.

A barquinha seria equipada de forma a permitir ao aeronauta uma longa estadia na atmosfera sem grande fadiga.»

Por esta descrição de Blanchet, chegaremos à conclusão de que Santos-Dumont tudo fazia para pôr em marcha o seu projecto dum dirigível para passageiros «Omnibus» — como ele lhe chamou ao seu n.º 10, o que demonstra a sua inabalável fé na locomoção aérea!

Não há notícia da realização prática de experiências, no ar, com a sua máquina n.º 13 e, diz-se que ela teria acabado por vir a ser oferecida ao Aero Club de França para recreio dos seus sócios, todavia, não conseguimos averiguar a consistência dessa informação.



O S. D. n. 10—«Omnibus» (modificado)

O «14» possuía dois balonetes compensadores, um esférico e outro tomava a forma da ponta do balão, de maneira a conservar-lhe a rigidez mesmo no caso do resto do grande alongamento (doze vezes o maior diâmetro) 41,30 m de comprimento, pesando 43 kg, e tinha uma capacidade de 186 m³. Para evitar que um invólucro assim tão alongado possa vir a sofrer qualquer acidente — partir pelo meio com o peso da barquinha, por exemplo, — Santos-Dumont liga a sua parte inferior a uma verga de bambú por intermédio de precintas de pano. O 14 possuía dois balonetes compensadores, um esférico e outro tomava a forma da ponta do balão, de maneira a conservar-lhe a rigidez, mesmo no caso do resto do invólucro vir a tornar-se flácido.

O «14», estava equipado com um Peugeot, dois cilindros em V, 14 C. V. e apenas com 26 kg de peso. A hélice tinha 1,70 m de diâmetro e girava a 2.000 voltas.

O dirigível «n.º 14» deveria ter sido modificado (sem sofrer alteração de número) pois que há conhecimento duma notícia sobre a sua actuação em Trouville, (Agosto de 1905) fazendo manobras, a baixa altura sobre o mar, e em que se diz:

«difere do antigo, pois tem o invólucro mais curto, parece-se com o n.º 9, é mais favorável à estabilidade de conjunto, mas oferecendo mais resistência ao avanço. A hélice é metálica, o motor possui 16 C. V. e está agarrado à barquinha como no n.º 1.»

Como se verá depois de seus históricos recordes obtidos, com «mais pesados que o ar», Santos-Dumont, em lugar de continuar os seus trabalhos, aperfeiçoado, por exemplo, as qualidades do seu «14 bis» a fim de poder concorrer ao «Grande Prix Deutsch-Archdeacon» ga-

nho por Farman em 1908) voltou de novo as suas atenções para os «seus balões» e assim aparece com o seu n.º 16 que a imprensa da época e alguns dos seus biógrafos, dizem ser um «misto do dirigível e aeroplano», e até se afirma que «o aeroplano foi dependurado a ele, por meio de costuras, sobre um triângulo de aço».

Outros, pretendem que o «n.º 16», teria suspenso um helicóptero.

Oportunamente, será emitida uma opinião pessoal sobre o assunto.

* * *

Construiu ainda Santos-Dumont, em 1906, um esférico, sem número, e a que chamou «DEUX AMERIQUES» com o qual tomou parte na clássica corrida de balões para disputa da «COUPE GORDON BENNET». Adaptou o aeronauta à barquinha do seu balão (como no seu n.º 1), um motor Dion, 6 C. V. que accionava duas hélices, dispositivo este que tinha por fim impedir o esférico, durante o dia, de atingir grandes altitudes sob a acção dos raios solares, subida esta que se traduzia por uma apreciável perda de gás. Teve Santos-Dumont um precalço — um braço, peso na transmissão — e foi obrigado a aterrar, prematuramente, sem poder experimentar útilmente a eficácia do seu sistema, depois de ter navegado cerca de 134 km, durante seis horas de permanência no espaço, e obtendo a dolorosa classificação de 14.º na prova.

O dispositivo adaptado por Santos-Dumont ao seu esférico «Deux Ameriques» não era mais em nossa opinião, do que uma tentativa de aplicação prática das suas teorias sobre a *hélice-lastro* de que nos fala, como se viu anteriormente, George Besançon, ao tratar do *dirigível* n.º 10.

Projectos e profecias de Santos-Dumont

O grande entusiasmo de Santos-Dumont e a sua inabalável confiança nos seus inventos, levaram o aeronauta a idealizar várias viagens aéreas.

Quando se apresentou em Nice, com o seu n.º 6, declarou:

«Tenho o projecto de ir a Calvi, na Córsega, e voltar, ou sejam 200 km em menos de metade do tempo dos barcos actuais.»

Perguntando-lhe um jornalista que mais projectos formulava, respondeu:

«Pois bem, tentarei a travessia do Mediterrâneo.»

E depois? . . .

«Em seguida . . . o meu sonho . . . a travessia do Atlântico . . . Em minha opinião, com perseverança e aumentando gradualmente a tonelagem dos meus balões, espero segui-la antes de três anos.»

No artigo que publicou na revista francesa «Je sais

tout», em 15 de Fevereiro de 1905, intitulado: «Ce que je ferai — ce que l'on fera», escreveu:

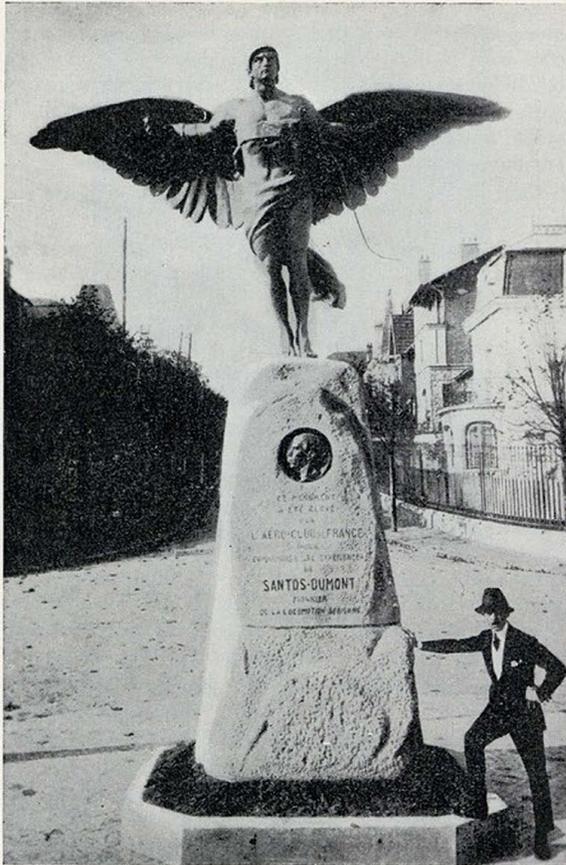
«O que é que se pensaria de mim se eu afirmasse que é muito possível atingir o polo norte em balão dirigível? E ainda, se eu previsse que, num futuro próximo, cruzadores aéreos ameaçarão as esquadras, farão a guerra aos submarinos e conseguirão derrotar um Corpo de Exército?»

Se eu lhes dissesse que conto dar este verão uma nova impulsão à navegação aérea? Que espero, mesmo antes do fim das minhas experiências, poder cruzar sobre a Europa, durante uma semana, num «yate aéreo» que não terá necessidade de aterrar, durante a noite, porque ele próprio será uma casa volante?»

Dir-me-ão que é fácil epilogar sobre o futuro.

Mas evocar o passado, é também prever o futuro. Tudo o que fiz até aqui é hoje banal — conhece-se, viu-se e parece natural — e não sai do ordinário.

Mas não devemos esquecer que, a banalidade de 1903, era a impossibilidade de 1898.



•Este monumento mandado erigir em St. Cloud pelo Aéro Club de França, me é duas vezes grato: É a consagração dos meus esforços e a homenagem que se presta a um brasileiro reflecte-se sobre a Pátria toda. Santos-Dumont (1914)

SANTOS-DUMONT AVIADOR

«Eu admiro os irmãos Wright, mas não se pode aceitar que, muito depois de nós, eles se venham apresentar com um aparelho superior ao nosso e digam que ele era cópia dum aparelho feito antes dos nossos.

A quem deve a Humanidade a navegação aérea pelo mais pesado do que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas, ignoradas do mundo, ou a Farman, a Bleriot e a mim próprio que fizemos as nossas demonstrações perante comissões científicas e à luz do dia?» (Palavras de SANTOS-DUMONT)

Desde que o mundo é mundo, a ansia de voar estava latente na imaginação de todos os homens.

Icaro e Dédalo, são as primeiras vítimas do voo.

Carley, em 1309, pensou a sério no assunto, mas Husson (1853) foi quem primeiro apresentou um projecto duma máquina aérea.

Em 1872, o francês Penaud, encontrou a fórmula estável para o aeroplano e, em 1873, foi premiado pela Academia das Ciências da França pela sua teoria sobre a estabilidade.

Mas já quatro séculos antes de Cristo o célebre filósofo grego, Archytas de Taranto, parece ter inventado o papagaio, se bem que outros digam que foi obra do general chinês Han-Sin, e foi com este simples aparelho que, durante muito tempo, os estudiosos conseguiram saber o que se passava nas altas camadas da atmosfera, já que não tinham outro meio de lá chegar. A ciência da construção dos papagaios foi-se aperfeiçoando e Hargrave (1892) conseguiu inventar o papagaio celular a quem, sendo adaptado um motor, veio a resolver, empiricamente, o problema da navegação aérea por meio de máquinas mais pesadas que o ar.

Langley, (1896) depois de ter estudado as superfícies das hélices, fez um pequeno modelo accionado por uma máquina a vapor, o qual percorreu 120 metros sobre as águas do Pontomac.

O francês Ader (1897) — inventor da palavra AVION — deu um salto com o seu EOLO, equipado igualmente com duas máquinas a vapor, de 40 C. V., cada uma, deixando o solo, num espaço de 50 metros, e, em 1897, o seu Avion voou uma distância de 300 metros.

Mas o meio aéreo precisava de ser convenientemente estudado e, Lilienthal, de 1888 a 1896, fez mais de 2.000 voos deslizando no ar.

Chanute, discípulo de Lilienthal, escreveu, em 1892, um livro «Progress in Flying Machines» e Herring e Avery, passaram a ensaiar os seus modelos e, depois de terem experimentado várias superfícies sobrepostas ou asas, vieram a optar pela célula do papagaio de Hargrave, como sendo aquela que mais rendimento de estabilidade fornecia.

Pilcher, igualmente discípulo de Lilienthal, continuou as suas experiências e, em 16 de Dezembro de 1897, fazia uma comunicação à «Sociedade da Aeronáutica da Grã Bretanha» em que declarava:

«... e agora que eu aprendi, melhor ou pior, a servir-me destes paraquedas-dirigíveis, procuro uma máquina a petróleo, de cerca de 4 C. V., que eu julgo suficiente para me manter num trajecto horizontal.»

O Cap. Ferber, o grande pioneiro da aeronáutica e grande cientista francês, comentando os trabalhos de Lilienthal disse:

«O dia em que Lilienthal (1891) percorreu, no ar, os seus primeiros quinze metros, foi por mim considerado como a data, a partir da qual, ficou demonstrado que o Homem podia voar.»

Aparecem, porém, na América dois modestos e curiosos fabricantes de bicicletas — os irmãos Wilbur e Orville Wright — e resolveram continuar as experiências dos seu semelhantes europeus, no capítulo do voo.

Em 1900, escreveram a Chanute pedindo-lhe informações e conselhos sobre a construção de máquinas aéreas e, em 1900, iniciaram os seus trabalhos.

De modificação em modificação da célula Chanute-Hargrave, e depois de terem efectuado vários desliza-mentos no ar, utilizando, para o efeito, as correntes aé-

reas da planície de Springfield, nos arredores de Dayton (Ohio) sua terra natal, resolveram um dia adaptar-lhe um motor, da sua invenção, e em certo dia do mês de Dezembro de 1903, lê-se na imprensa do mundo:

«No dia 17 de Dezembro de 1903, o aeroplano dos irmãos Wright, pesando 335 kg munido dum motor de 16 C. V., girando a 1.200 voltas e ac-

cionando duas hélices, percorreu, no ar, 260 metros em 59 segundos, contra um vento de 33 km/h.»

Teve assim o mundo, duma forma um pouco lacónica, notícia de que o Homem passou a VOAR como qualquer inofensiva ave!

«O mistério Wright»

Em França, pátria das grandes invenções, depois das experiências de Ader, todos os seus compatriotas porfiavam em conseguir resolver, *praticamente*, o problema do voo, pois que, sob o ponto de vista *teórico*, estavam já estabelecidos todos os princípios por onde se devia vir a reger a aerodinâmica.

O Cap. de artilharia Ferdinand Ferber, professor de aerostação militar, que vinha desde 1898 a seguir os trabalhos de Lilienthal, assim que teve conhecimento das experiências dos Wright, em 1901, pôs-se em contacto permanente com Chanute, seu consultor técnico, ao mesmo tempo que construía máquinas aéreas para verificar *praticamente* as leis da aerodinâmica e as experiências dos Wright.

Ferber, que era dotado de grande desembaraço físico e mental, emitiu logo a seguinte teoria:

«Não há segredos em aviação, o que há é apenas um passo a vencer: pôr-se dentro da sua máquina e lançar-se para o ar.»

A desenhar motores e hélices, para os outros, e a dar-lhes conselhos técnicos, esqueceu-se de si próprio e só conseguiu vir a fazer voar uma *máquina sua*, em 25 de Julho de 1908!

Entretanto, os *baloeiros* do Aero Club de França e mesmo os que tinham fé no futuro do avião, não acreditaram no voo dos Wright, tanto mais que a imprensa tinha emudecido.

Tendo conhecimento de que Chanute estava de passagem em Paris, o Aero Club de França convidou este engenheiro canadiano-francês, a comparecer no tradicional jantar mensal do Club, no dia 2 de Abril de 1931 e a fazer uma palestra sobre os trabalhos dos Wright.

Chanute, explica-lhes o que viu na América, descreve-lhes a sua máquina e ainda as modificações que eles introduziram na célebre máquina Chanute-Hargrave, e chama a atenção dos técnicos para um *problema novo*, que viria a surgir quando fosse aplicado um propulsor mecânico à célula Chanute-Hargrave-Wright.

«Lilienthal, fazia variar a posição do centro de gravidade da máquina deslocando o seu corpo, e como se lançava no espaço de pé, esta manobra era algo difícil.

Os Wright, deslizando no ar, deitados, conseguiram regular a direcção no plano horizontal actuando sobre dois cordéis que operam o *gauchissement*, sob o lado direito ou esquerdo da asa, e, ao mesmo tempo, pelo deslocamento do leme vertical da retaguarda, a direcção em altura é obtida pela manobra do leme horizontal da frente.

Estas manobras, que são instintivas na ave, obrigam o Homem a aprender a ser pássaro.

Quando o aparelho vier a ser accionado por

meios mecânicos fixos, claro está, o equilíbrio passará a ser obtido pela deslocação das superfícies sustentadoras (e não pelo aviador) que teria de deslocar-se e orientar-se de maneira a manter a estabilidade do conjunto, conduzindo o centro de gravidade na vertical.»

Mas a bomba Wright e as informações de Chanute começam a produzir os seus efeitos.

O grande entusiasta e Mecenas da época — Ernest Archdeacon — pergunta:

«A pátria dos Montgolfier, passará pela vergonha de deixar ao estrangeiro esta última descoberta da ciência aérea?»

Ferber, grita:

«É preciso que o aeroplano não vá nascer na América!!!»

E a ofensiva começa...

Em 1904, Archdeacon manda construir uma célula tipo Wright 1902 e, em Berck, do alto duma pequena colina, e, sobre o Sena, rebocada pela canoa automóvel «Rapière» — uma das mais rápidas da época — são com ela feitas experiências.

Quem é o piloto desta máquina? Gabriel Voisin, o jovem arquitecto de Lyon, que, desde 1897, se dedicava a estudos de aeronáutica e a quem se devem as máquinas dos primórdios da aviação, que ele construiu com seu irmão Charles, com Farman e com Bleriot!

Robert Esnault-Pelterie, engenheiro e futuro construtor, resolve igualmente mandar reproduzir a célula Wright.

Mas, todos eles «esbarram com um grande problema — a estabilidade!» (Peyrey — 1909), e o factor dinheiro também tem certa importância...

E... todas as esperanças foram postas no aeronauta-capitalista ALBERTO SANTOS-DUMONT, que vinha dominando os ares desde 1898!!!...

Numa entrevista concedida a um jornalista, Archdeacon, sempre entusiasta e irreverente, disse de Santos-Dumont:

«Mr. Santos-Dumont, junta aos seus méritos, pouco comuns, a vantagem de possuir uma grande fortuna com a qual «faz muito barulho»... e ainda uma grande coragem quando qualquer coisa lhe agrada verdadeiramente.

Pois bem, se ele quiser amanhã entrar no caminho do aeroplano, e «fazer barulho», é muito capaz de nos ultrapassar a todos, e talvez mesmo ganhar o «Prémio Deutsch-Archdeacon» e, nesse dia, eu não serei dos últimos a aplaudi-lo.»

E Mr. Archdeacon tinha razão... como se vai ver...

Conversão do aeronauta Santos-Dumont à aviação

Diz Robert Gastambide, que um dos homens que mais influenciou, no espírito de Santos-Dumont, além do Cap. Ferber, para que ele se dedicasse ao «mais pesado que o ar», teria sido o grande apóstolo e construtor de motores e aviões — Levavasseur — e que a sua conversão começou em Mônaco, durante as primeiras corridas de barcos automóveis realizadas na linda baía, e em que saíram vencedores os motores Levavasseur. Posteriormente, numa conversa havida na fábrica do construtor francês, em Puteaux, e à qual assistiu também Ferber, quando este explicava a Santos-Dumont o estado de adiantamento dos trabalhos dos Wright, na América, Santos-Dumont teria respondido:

«Tudo isso é muito bonito, mas esses homens apenas deslizam no ar como eu faço no meu «luge» em Chamonix, mas eu quero voar, elevar-me da terra, e avançar no ar por meio da hélice.»

Gabriel Voisin, ao prestar, em 1952, homenagem a Santos-Dumont, declarou:

«Santos-Dumont, andava atarefado com os seus dirigíveis e com diversos trabalhos quando assistiu, em Billancourt, às minhas experiências sobre o Sena em Junho de 1905. Uma canoa-automóvel, construída e dirigida por Tellier, e equipada com um Panhard e Levavasseur de 100 C. V., rebocando um hidroplano que eu tinha estudado e construído, por conta de Mr. Archdeacon, permitiu-me realizar um voo de 900 metros entre a ponte de Billancourt e a ponte de Sèvres!»

O meu amigo Santos-Dumont, admirado pelo espectáculo do meu planador celular, que fazia evoluções a uma altura igual aos ulmeiros da margem, resolveu dobrar os seus invólucros, arrumar as suas barquinhas e, no mesmo dia, projectou a sua primeira máquina, igualmente celular como a minha, e a que deu o n.º 14.»

Apesar de aeronauta convicto, Santos-Dumont mesmo quando construía os «seus balões», acreditava no mais pesado do que o ar, chegando mesmo a escrever:

«Eu não tenho nada a objectar contra os aeroplanos providos de motores; há mesmo certas formas dos «mais pesados que o ar», que eu considero eventualmente possíveis senão prováveis. Se me encontrasse à frente duma grande fábrica de vasos aéreos, com material ilimitado e operários à minha disposição, eu punha-me a fabricar, lado a lado, uma dúzia de tipos diferentes de máquinas, porque tive sempre a opinião, e ainda hoje tenho, que só a experiência prática virá a ser o nosso verdadeiro guia na conquista do ar.»

Demais, Santos-Dumont era um apaixonado pela velocidade e, a um jornalista inglês, declarou que os seus dirigíveis já não o seduziam pois que o aeroplano dava mais velocidade, e o mundo pede, a todo o momento,

que «se ande mais depressa, cada vez mais depressa», e por isso se via na necessidade de aprender o «ofício de pássaro»...

Em 8 de Dezembro de 1905, o jornal desportivo AUTO publicava a seguinte informação:

«Encontrámos o Sr. Santos-Dumont, o famoso aeronauta-chauffeur, que nos disse estar muito interessado pela polémica que se está fazendo à volta das sensacionais experiências dos irmãos Wright.

Santos-Dumont, homem imparcial que conhece admiravelmente a questão, afirmou que estava longe de declarar impossíveis, em princípio, os resultados anunciados pelos inventores americanos.

Estamos mesmo informados de que Santos-Dumont não será o último a subir à atmosfera, a bordo dum mais pesado que o ar «deste sistema».

Em 4 de Janeiro de 1906, realizou-se, nas salas do Aero Club de França, o tradicional jantar mensal. Presidiu Ernest Archdeacon e, entre os presentes, contavam-se: Ferber, Santos-Dumont e Frank L. Laham, piloto de balão do Aero Club de França mas súbdito americano.

Como era natural, a conversa derivou para as experiências dos Wright, havendo crentes e descrentes nos sucessos anunciados.

Santos-Dumont, calmo como de costume, limitou-se a declarar:

«Em minha opinião, o melhor meio de se chegar em França a uma solução rápida do problema, é criar um prémio colossal de 500.000 francos, que seria atribuído ao primeiro aviador que percorresse 50 km em uma hora. Estou convencido na eficácia do sistema que proponho, e, eu próprio, estou disposto a apostar 100.000 francos, como o prémio virá a ser ganho, seis meses após ser anunciado.»

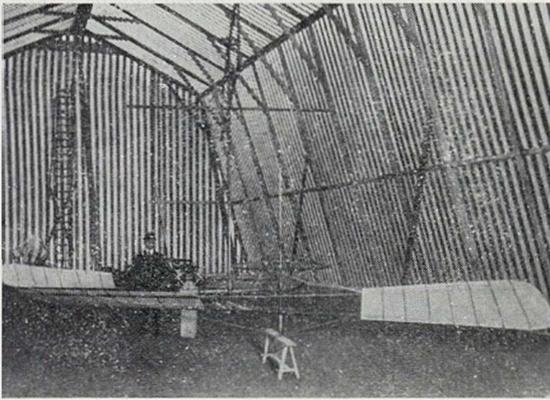
Como é do conhecimento dos presentes que Santos-Dumont tem já em construção um helicóptero, todos lhe pedem detalhes sobre essa máquina.

Archdeacon estabelece polémica com Santos-Dumont, e tenta demonstrar-lhe que a solução do problema não poderá ser encontrada no helicóptero, no que tinha razão, pois que após certo número de experiências, em ponto fixo, Santos-Dumont chegou à conclusão de que nada podia vir a conseguir.

Opina Gastambide que a ideia do helicóptero lhe foi sugerida pelo facto de ter praticado a hélice horizontal, a bordo dos seus balões, e que, tornando-a vertical, poderia assim conseguir fazer elevar a sua nova máquina.

Tendo-se inscrito da «Coupe Archdeacon», em 2 de Janeiro de 1906, Santos-Dumont não queria faltar ao compromisso e não podendo obter resultados satisfatórios com o seu helicóptero, passou Santos-Dumont a pensar noutra máquina.

Entretanto, há um detalhe digno de registo:



O S. D. n. 12 — (Helicóptero)

— enquanto se realizavam as experiências do helicóptero, Santos-Dumont tinha planos para a construção duma pequena máquina aérea (Janeiro de 1906) que, de momento apenas ficou em desenhos. É o que nos diz L. Lagrange nas colunas da revista francesa «Aerophile», descrevendo-a da seguinte forma:

«Visto em plano, o aparelho apresenta a forma duma flecha muito alongada, terminada por uma cauda de secção cruciforme.

A parte sustentadora, representa o corpo da flecha. Como se pode verificar no croquis que publicamos, ela era constituída por duas asas simétricas soldadas à sua base, sobre todo o seu comprimento, de maneira a formar uma superfície de sustentação única. O bordo posterior das asas, incurva-se para baixo. A superfície sustentadora, está ligada à cauda da flecha por uma longa haste de bambú, leve e rígida.

Por baixo das asas, uma carcassa muito leve dará lugar ao piloto e suportará o motor — o mesmo motor Levavasseur de 24/28 CV. utilizado para o helicóptero — e que accionará duas hélices propulsivas de 2 metros de diâmetro, colocadas uma à frente e outra à retaguarda das asas.

Comprimento do aparelho, no sentido da marcha: 15 m; envergadura 8m.

As superfícies sustentadoras são em seda envernizada, assentes sobre uma armadura de bambu e terão uma superfície total de 22 m². A cauda, é articulada e pode-se deslocar à vontade no sentido vertical ou no sentido horizontal. O peso do aeroplano, propriamente dito, não ultrapassa o número inacreditável reduzido de 20 kg., e toda a máquina, compreendendo motor, hélices e piloto, deverá vir a pesar 140 kg.»

Esta descrição, ainda que sucinta, leva-nos à conclusão que o projecto deste avião, possivelmente desconhecido, ainda hoje, por muitos biógrafos de Santos-Dumont, pois a ele se não referem, deve ser considerado como a ante-projecto da primeira «Demoiselle» que veio a ser experimentada em 16 de Novembro de 1906, e que destinava inicialmente vir a utilizar para disputar o «Grand Prix Deutsch-Archdeacon»!

Mas a actividade de Santos-Dumont estava inteiramente absorvida pela construção e futuras experiências

do seu «Oiseaux de Proie», o «14 bis», com que se havia inscrito na «Coupe Ernest Archdeacon» e ainda nos prémios do Aero Club de França.

Dêmos a palavra a Marius Degoul, escritor técnico da época, para nos descrever a máquina, e bem assim algumas das experiências preliminares.

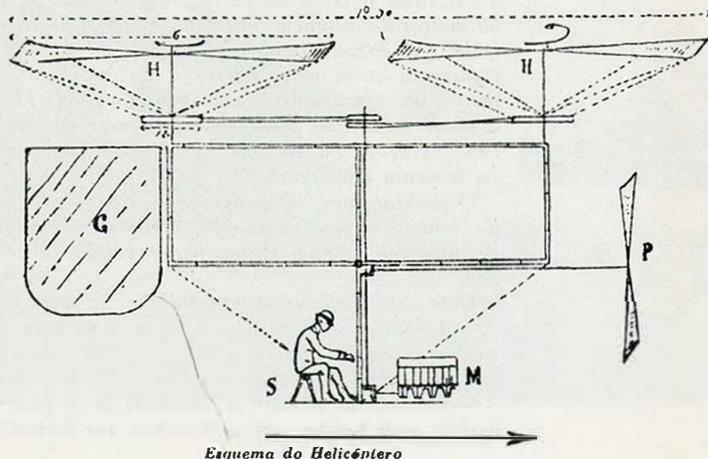
«A parte sustentadora, é constituída por seis células do tipo do papagaio HARGRAVE, ligadas por uma das suas faces e dispostas três a três de maneira a constituírem duas asas, dispostas em ângulo diédro formando um V, largamente aberto para cima. Estas células, sustentadas por montantes de ulmeiro, são constituídas por uma armadura em bambu coberta de tecido que, para evitar as resistências ao avanço, cobre completamente a armadura por baixo e por cima.

As asas, estão fixas a uma longa carcassa de bambu que é em tudo semelhante à viga armada do S. D. 14, forrada de tecido, e tem na extremidade da frente um leme, montado sobre junta universal, orientável em todos os sentidos, e constituído por uma célula, análoga à das asas e, como elas, forrada de tecido. Na extremidade da retaguarda da viga, encontra-se a hélice, em alumínio e com duas pás, a antiga hélice do S. D. 14. Acciona esta hélice um motor Antoinette de 24 CV., não pesando mais do que 40 kg. e com um radiador duma forma especial estudado por Santos-Dumont. O motor, está colocado na retaguarda do aparelho.

A carlinga, em verga, semelhante a todas as carlingas usadas por Santos-Dumont nos seus dirigíveis, está encastrada na viga armada, à frente do motor, e situada no ponto de junção das duas asas.

O piloto, tem, à sua direita, uma alavanca que comanda, por intermédio dum cabo de manobra, os movimentos verticais do leme e, à sua esquerda, um volante que comanda de igual forma os movimentos laterais do mesmo órgão. A envergadura da máquina é de 12 metros, o seu comprimento de 10 m. e a área das superfícies sustentadoras anda por 80 metros quadrados.

Primitivamente, o peso do aparelho não ultrapassava 160 kg. mas foi aumentado em virtude



Esquema do Helicóptero

peso é preciso juntar os 50 kg de Santos-Dumont.

A máquina está assente num caixilho suportado por três rodas com pneus, duas à frente e outra mais pequena à retaguarda, e a sua suspensão, muito elástica, é constituída por um sistema de molas de cautchú inventadas por Santos-Dumont.

Antes de se apresentar à «Comissão da aviação do Aero Club de França» juri da «Coupe Archdeacon», Santos-Dumont procedeu a algumas experiências preliminares a fim de se vir a familiarizar com a sua nova máquina aérea.

O aeroplano foi primeiramente suspenso do seu balão n.º 14, cheio de hidrogénio, e funcionando como sua barquinha, deslizando no chão com as suas rodas. Vários «galopes» foram efectuados no seu aeródromo de Neuilly — Saint Jacques, em 22 de Julho. Sob a impulsão da hélice, pôs-se em movimento levando dentro o aviador. Logo à primeira experiência se verificou a «souplesse» da máquina, mas as pequenas dimensões do terreno, não vieram a permitir a trabalhar com grandes velocidades.

No dia seguinte, 23 de Julho, às 5 horas da manhã, Santos-Dumont fez transportar, a braços, a sua máquina até ao campo de treinos de Bagatelle, distante uns 400 metros, e repetiu as suas experiências, que foram mais convincentes do que as da véspera. Propulsionado pela sua hélice, o avião percorreu a toda a velocidade o terreno e, durante alguns metros, conseguiu mesmo deixar o solo. A tendência para se elevar era manifesta quando o aparelho marchava contra o vento, porque a sua velocidade própria e a do vento, adicionavam-se para aumentar a reacção sustentadora do ar sobre os planos.

A resistência oferecida pela herva e as rugosidades do terreno de Bagatelle, absorviam grande parte da energia dispendida em detrimento da velocidade, e Santos-Dumont resolveu continuar as suas experiências lançando mão de dispositivos que obviassem a estes inconvenientes e ainda que lhe permitissem prescindir do balão.

Começou por construir uma plataforma em madeira, a 13 metros e meio do solo, que viria a constituir o posto de partida da máquina e, a 60 metros de distância, instalou um posto de chegada, que estava situado somente a 6,50 do solo. Conseguiu assim uma diferença de nível de 7 metros ou seja um declive de pouco mais de 11°.

Entre estas duas plataformas, foi montado um cabo de aço, com 16 mm. de diâmetro, do qual foi suspensa a máquina.

O deslizamento do aeroplano, ao longo do cabo, tanto podia ser o tido por efeito de gravidade, quer, ao mesmo tempo, por impulsão da hélice.

Com este dispositivo, pretendia o inventor:

- Verificar se o aparelho teria tendência a elevar-se, quando viesse a atingir certa velocidade;
- Se a acção do leme se faz sentir eficazmente;
- Permitir ao aviador a faculdade de se familiarizar, sem perigo, com a manobra dos diversos

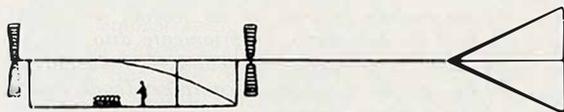
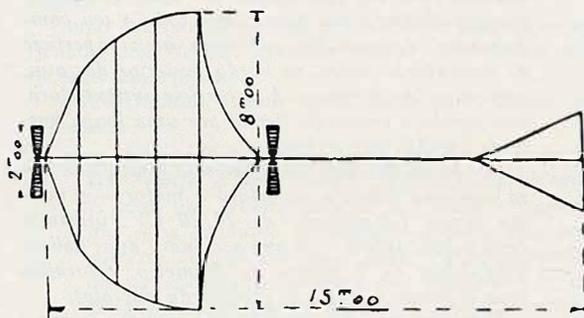
órgãos, uma vez que esta aprendizagem é indispensável pois o condutor de tal engenho, mais ainda do que o piloto de dirigíveis, deve ter, durante a manobra, qualidades de precisão, habilidade e destreza.

A 29 de Julho, foi o aparelho içado até ao cimo da encosta por uma corda e para auxiliar esta difícil manobra appareceu um simpático burro chamado «Kuigno» que se veio desempenhar da sua nobre missão às mil maravilhas!

Deslizando com grande velocidade ao longo do cabo, Santos-Dumont pode manobrar seu leme, e a acção deste, sobre a direcção lateral, faz-se sentir duma maneira apreciável, mas os seus efeitos sobre direcção de profundidade, a mais importante sob o ponto de vista de segurança, são ainda mais enérgicas e mais instantâneas. Por outro lado, é necessário ter presente que a eficácia do leme se encontrará singularmente aumentada quando o aeroplano começa a descer ao longo do cabo com a dupla impulsão obtida. Ainda vários outros dispositivos foram inventados pelo aviador.

— Para aumentar a velocidade da máquina, na sua marcha ao longo do cabo de suspensão, arranjou uma espécie de catapulta, que trabalhava com molas de cautchú e que permitia vir a conseguir um aumento de 200 kg. suplementares no esforço da impulsão utilizado para a largada do aparelho.

— Um freio elástico, constituído por oito pa-



O S. D. n. 11 — «Flecha» — (Projecto)

res de cabos em cautchú, semelhantes aos dos aparelhos Sandow, estava entrecalado no cabo que servia para içar a máquina.

— Um dispositivo eléctrico especial, interrompia automaticamente, a «allumage» do motor desde que o aparelho, prestes a chegar ao fim da sua marcha ao longo do cabo de suspensão, exercesse, sobre os cabos elásticos, uma tracção superior aos limites de extensão destes órgãos. Este dispositivo automático, viria ainda a evitar o perigo provocado por uma possível distração do piloto esquecendo-se de cortar a «allumage».

Mas as modificações introduzidas pelo inventor na sua máquina, sucediam-se quase diariamente, em face dos inconvenientes encontrados.

Assim:

— A antiga hélice de madeira, coberta de seda, com pás trapezoides, foi substituída por uma hélice de alumínio capaz de vir a produzir, sob a impulsão do Antoinette 24 C. V., uma tracção de 70 kg. Foi Lavavasseur quem aconselhou o inventor a assim agir.

— Uma vez a máquina libertada do invólucro do S. D. 14, chegou-se à conclusão de que o seu motor não dispunha de potência suficiente para a fazer despegar do sol, e nas experiências de 3 de Setembro, o «S. D. 14 bis» rolando com um motor Antoinette de 50 CV. imediatamente se chegou à conclusão de que a descolagem estava iminente e o VOO seria um facto consumado!

A «Comissão do Aero Club de França», tendo sido prevenida da situação a que tinham chegado as experiências de Santos-Dumont, considerou-se de prevenção

A 13 de Setembro, o «14 bis», titubeando como qualquer ave que tenta os seus primeiros passos... no ar... faz 10 metros a 1 metro do altura!...

A 23 de Outubro, foram voados 50 metros, o que era bastante para que a Comissão do Aero Club pudesse atribuir a Alberto de Santos-Dumont a famigerada «COUPE ERNEST ARCHDEACON»...

Mas o herói não pára as suas experiências, e não se deixa embebedar pelos vapores capitosos da Glória já alcançada!

A 12 de Novembro de 1906, Alberto Santos-Dumont, pilotando um avião por ele inventado e que possuía o número de série «14 bis», correspondente às várias máquinas aéreas por si construídas e experimentadas, percorre 220 metros, no espaço aéreo, a 6 metros de altura do solo em 21 segundos 1/5 de tempo, assim estabelecendo os primeiros recordes mundiais nos termos do regulamento da organização internacional F. A. I.

...E O HOMEM VOOU!...

* * *

Depois deste acontecimento, Santos-Dumont, considerando o campo de Bagatelle de dimensões insuficientes para a continuação de futuras experiências, transferiu-se para o Campo de Saint-Cyr.

Em 4 de Abril de 1907, faz ainda um voo, no seu

«14 bis», mas, depois de ter efectuado um percurso de 50 metros, a sua máquina sofre sérias avarias.

Experimenta a seguir o seu «n.º 15».

O aspecto geral desta máquina lembra ainda o heróico «14 bis», mas dele difere em vários detalhes. As asas, continuado em diedro, já não são em tela, mas em madeira de okumé, envernizada, e aparecem montadas numa estrutura, em tubos de aço, contraventada por cordas de piano, e o seu trem de aterragem é constituído apenas por uma roda. O leme, uma célula, semelhante às asas, está colocada à rétaguarda, na extremidade de uma armadura em bambu de 4 metros de comprimento.

A direcção, é assegurada por dois pequenos lemes instalados nas células extremas das asas. O motor, continua a ser um Antoinette de 50 CV. e a hélice é de alumínio. Diz-se que Santos-Dumont não pretendia voar com esta máquina mas sim «ensaios de controle de equilíbrio e funcionamento de motor» (Peyrey).

Num dos seus ensaios, a máquina partiu-se e Santos-Dumont desiste de fazer mais experiências.

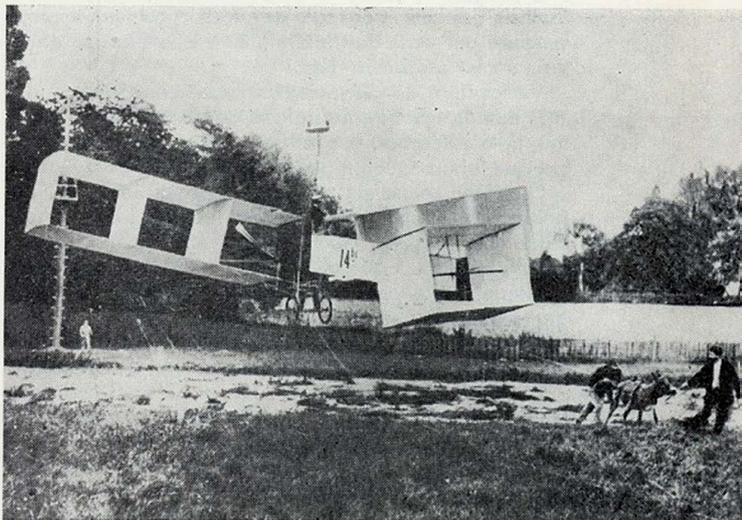
* * *

A hélice — a «SANTA HÉLICE» — como dizia Nadar, apaixonava, naquela época, muitos dos estudiosos da ciência aeronáutica.

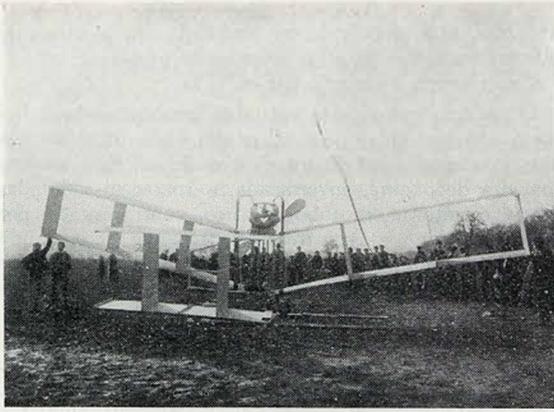
Levados pelos resultados que se estavam verificando pela sua aplicação a máquinas aéreas, os sequiosos de velocidade foram tentados a aplicá-la a máquinas que, deslocando-se na água, poderiam vir a atingir velocidades superiores a 100 km à hora (...o que era o cúmulo...) e assim apareceram os «Hidroglisseurs» ou «Hidroplanos» assim chamados naquela época.

Santos-Dumont, amante das grandes velocidades, foi tentado, e assim aplicou as suas grandes qualidades de inventor e mecânico à construção do seu «Hidroglisseur» o S. D. n.º 18.

O entusiasmo era tal, que levava a fazerem-se apostas sobre quem viria a conseguir maiores velocidades. Santos-Dumont, apostou com Mr. Charron que, desli-



«Kuigno», o burro histórico...



O S. D. n.º 15

zando nas águas do Sena, nos dois sentidos do seu curso, viria a atingir, ou mesmo a ultrapassar, os 100 km. almejados... Perdeu a aposta... e, ao mesmo tempo, o «Grand Prix Deutsch-Archdeacon» (50.000 francos) para aviação... como se vai ver...

* * *

Um pouco tarde demais, lembrou-se que, em consciência, as suas responsabilidades de «recordman» mundial da aviação o obrigavam a disputar o referido «Grand Prix», e volta ao histórico campo de Bagatelle a ensaiar no dia 16 de Novembro de 1907, a sua nova produção: «DEMOISELLE» máquina «n.º 19» da sua série.

Da descrição que atrás demos, transcrevendo uma comunicação de L. Lagrange, duma máquina que não teve número, facilmente se chegará (como já referimos) à conclusão de que a «Demoiselle» foi concebida por voltas de Janeiro de 1906, quando Santos-Dumont desistiu da construção do seu helicóptero, máquina com que pretendia concorrer à «Coupe Ernest Archdeacon». Pena foi que o inventor não tivesse levado por diante os seus desígnios e perdesse tempo com o helicóptero (influência das hélices dos seus dirigíveis) pois estamos convencidos que seria Santos-Dumont e não Farman quem viria a voar o primeiro Km.!

Vários tipos de «Demoiselle» foram construídos e das suas modificações e substituições de motores, vieram, como já o referimos, a resultar os seus números de série, que foram até ao n.º 22.

O avião, apesar da sua extrema maneabilidade, era francamente frágil e todos se admiravam da coragem de Santos-Dumont em pilotar semelhante máquina, mas isso não obstou a que ela viesse a ser construída, quase em série, tanto em França como em outros países, o que demonstrou as suas qualidades.

Mas... Henry Farman e os Voisin trabalhavam e, desportivamente, tentavam ultrapassar Santos-Dumont...

Em 13 de Janeiro de 1908, Henry Farman percorria, voando, um quilómetro de distância e ganhava o «Grand Prix d'aviation!...»

Santos-Dumont, grande espírito desportivo, disse-lhe:

«Felicito-o pela sua vitória, mas é preciso não esquecer que fui eu quem mostrou o caminho dos aviadores.

Fou pôr-me ao trabalho e construir uma máquina suficientemente poderosa, com a qual tenho a firme certeza de vir a bater todos os records estabelecidos».

Pode ser assinalada outra manifestação do seu grande espírito desportivo:

— Quando, em 30 de Março de 1907, Delagrange, pilotando uma máquina Voisin fez um voo de 2.000 m., Santos-Dumont, envia a Charles Voisin (construtor do avião) uma medalha de ouro onde se lia a seguinte inscrição:

«A Ch. Voisin, en souvenir de son beau vol de Bagatelle, le 30 Mars 1907. — A. Santos-Dumont.»

Continuou o aviador brasileiro a voar na sua «Demoiselle» e, em 6 de Abril de 1906, voou 2000 metros.

O último voo do piloto Alberto Santos-Dumont, parece ter sido realizado em 18 de Setembro de 1909, em Saint-Cyr, a 70 metros de altura.

A GRANDE AVE fechou então as suas asas e adormeceu, sonhando nas vitórias pessoais que tinha alcançado e na Vitória mundial que lhe pertence: demonstrar ao Mundo que o **HOMEM PODIA VOAR!**

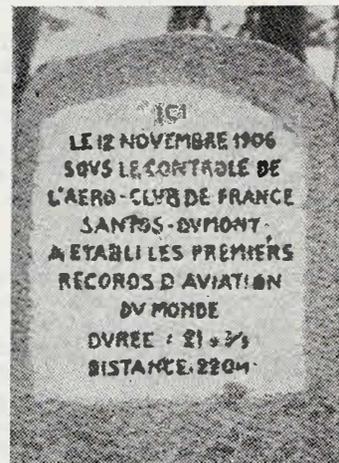
Em 23 de Julho de 1932, o **HOMEM** fechou, para sempre, os seus olhos.

O seu testamento, sóbrio e digno de um AVIADOR, deixou-o Alberto Santos-Dumont no final do último livro que escreveu:

«Eu para quem já passou o tempo de voar, quisera entretanto, que a aviação fosse para os meus jovens patricios um verdadeiro desporte.

Meu mais intenso desejo é ver numerosas Escolas de Aviação no Brasil.»

Numa piedosa romagem que se fez ao Campo histórico de Bagatelle, lendo, na pedra sagrada:



o articulista, modesto aviador lusíada, que se presa de ser, ao lembrar-se que nas veias de ALBERTO SANTOS-DUMONT correu um pouco de sangue da «mi-nha raça» (como ele um dia escreveu), descobriu-se, comovido, mas cheio de orgulho...

Pinheiro Corrêa
Cor. Aviador

P. S. — Alguns reparos

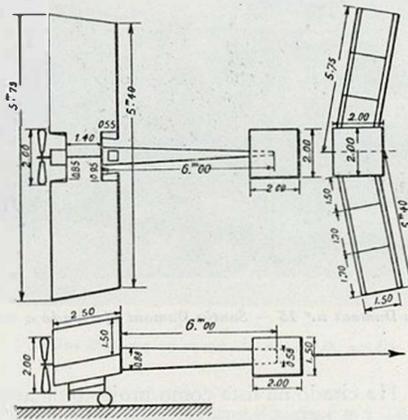
Acaba o articulista de cumprir o amável e honroso convite da patriótica e grande revista DUAS PÁTRIAS, para alguma coisa dizer sobre Santos-Dumont.

Como já se afirmou foi da maior oportunidade este convite porquanto, o signatário, dentro do seu inveterado vício de rabiscador de coisas sobre a aviação, almejava, desde longa data, de poder a vir a associar-se à comemoração do cinquentenário das façanhas do aeronauta-aviador, por qualquer forma e, fiel às suas manias de investigador, andou farejando arquivos franceses, conseguindo reunir uma coleção de informações preciosas que seriam mais que suficientes, não para um pequeno artigo mas até para um livro.

Não pretende o articulista estabelecer polémica sobre a vida e obra de Alberto Santos-Dumont, mas tão somente poder concorrer para o estabelecimento da verdade histórica, que nem sempre tem orientado os seus vários biógrafos.

O mesmo se irá passar, um dia, com a vida e obra do luso-brasileiro Dr. Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Desde há muito tempo que esta grande figura latina apaixonou o articulista e já, sobre ela, alguma coisa disse que os outros não tinham dito mas, embora isso pareça estranho, ainda terei mais que dizer...

Tem o articulista, em preparação, um modesto trabalho que virá a ser intitulado — «História da Aeronáutica em Portugal (1632-1952)» — e nele deve aparecer



Planta do S. D. «14 bis»

documentação, possivelmente inédita, sobre Bartolomeu Lourenço, que virá a concorrer para melhor defender os inofensíveis direitos da prioridade de Gusmão sobre a invenção do aerostato.

Posto isto, vejamos os reparos que nos merecem algumas das informações fornecidas pelos vários biógrafos de Santos-Dumont que, por vezes, não têm a consistência que seria para desejar e levam a confusão ou brigam com a verdade histórica.

A numeração das suas máquinas

A partir do balão dirigível n.º 10 o «Omnibus», não há maneira de pôr de acordo alguns dos referidos biógrafos como vamos tentar demonstrar.

a) — Sobre os números 11, 12 e 13 existe, como já referimos, certa confusão.

b) — Sobre o «n.º 15», tão depressa lhe chamam «helicóptero», como «aeroplano».

c) — Afirma-se ainda que, abandonando o helicóptero, Santos-Dumont teria construído o «CANARD» ou «AEROPLANO AQUÁTICO» (a quem alguns dão até o n.º 16) e que teria sido com ele que o aviador aprendeu o «ofício de pássaro» (como ele dizia), servindo-lhe essa máquina para «se adestrar nos comandos» e ainda chegando-se ao detalhe de afirmar:

«... durante semanas, às horas de menor tráfego no Sena, Santos-Dumont corria rio abaixo, rio acima, procurando primeiro resolver a estabilidade e depois a direcção do aparelho», e isso era conseguido com a máquina puxada pela canoa automóvel «Rapière!»

d) — Sob o «n.º 16» há quem lhe suspenda «um aeroplano, preso ao invólucro como se fosse barquinha, por meio de um triângulo de aço e fios do tipo corda de piano; um biplano de tela sendo um plano móvel (o da

frente e outro fixo (o de trás). Uma hélice de tela, poligonal, de 2 metros de diâmetro, com armação de aço e alumínio; um motor de 8 cilindros e 50 C. V. e, finalmente, a cabina do piloto, constituída pura e simplesmente dum assento de bicicleta.»

e) — Há ainda quem afirme: «o aeronauta, que construiu sem fé um helicóptero sob o dirigível n.º 16».

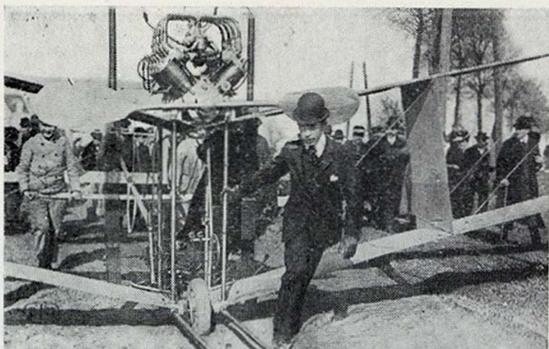
f) — Ao «n.º 18», dão-lhe a classificação de «hidroplano», propriamente dito, ou seja um aeroplano adequado ao pouso em superfície líquida.»

g) — Certo biógrafo, chega a afirmar:

«As experiências de voo próprio, com o «14 bis» tiveram início em Julho de 1906 — primeiro em Tourville, depois no rebado de Bagatelle.»

Em face destas afirmações, umas ilógicas, outras sem consistência mas todas elas, erradas, permite-se o articulista de emitir a sua opinião, baseada nas pesquisas feitas através dos documentos a que anteriormente se fez referência.

1) — Sobre a numeração das máquinas de Santos-Dumont, perfilhamos, quase inteiramente, a que foi formulada na lista que Amadeu Saraiva forneceu a H. Valadares, e que consta a pág. 328 do seu livro: Quem deu asas ao Homem.



O Santos-Dumont n.º 15 — Santos-Dumont ajudando a manobra

O «n.º 11» citado na lista como projecto de aeroplano, monoplano a 2 hélices, é certamente o projecto de que nos falou L. Lagrange (Aerophile) e cuja descrição o articulista transcreveu, e bem assim deu o seu esquema, permitindo-se declarar que o assunto vem a constituir, possivelmente, matéria nova para a biografia de Santos-Dumont, pois ainda não encontrou referência a esta máquina em muitas das outras obras publicadas (em francês e português) sobre o aeronauta, e que se presa de conhecer e até possuir.

Admitida a existência deste projecto, o «n.º 12» pertencerá, indiscutivelmente, ao helicóptero.

2) — A classificação do «n.º 13» em «semi-rígido» (Saraiva) não é de defender, porquanto, como se referiu, o n.º 13 serviu a Santos-Dumont para adaptar o seu invento do «Thermo-balão» (de que se publica fotografia) e assim foi dado o n.º 13 a um «Aero-mongolfière», (Polillo), pois por baixo do seu invólucro aparece outro invólucro (cheio de ar aquecido pelo tal dispositivo, espécie de fogão) e cujo princípio é, de facto, igual aos dos clássicos balões livres que são cheios de ar quente, de hidrogénio ou de gás de iluminação.

3) — Sobre o hipotético «CANARD» ou «AEROPLANO AQUÁTICO», que teria sido construído por Santos-Dumont depois de se ter convencido que, com o seu helicóptero, não conseguiria sair do chão... alguma coisa teremos que dizer...

Em toda a documentação consultada em França, NUNCA encontrou o articulista qualquer referência de onde se pudesse vir a concluir que Santos-Dumont tivesse, alguma vez, construído qualquer máquina aérea a que tivesse sido dado o nome de «Canard»! Dizia-se, de facto, que o seu «14 bis» se assemelhava a um «Canard», em virtude da sua configuração e de não possuir uma cauda, como a maioria das máquinas projectadas na sua época.

Privou, intimamente, Santos-Dumont com: Ferber, Archdeacon, os dois irmãos Voisin, Bleriot e tantos outros aviadores da sua época e conhecendo, em detalhe, o que estes homens disseram e escreveram sobre os trabalhos de Santos-Dumont, nunca o articulista viu qualquer referência, de longe ou de perto sobre o «Canard»

ou possíveis experiências de Santos-Dumont pilotando qualquer planador sobre o Sena.

Na época de S.-Dumont, houve uma família de «Canards», mas ela pertenceu ao seu grande amigo BLERIOT e, por certo, Santos-Dumont não iria baptizar uma das suas máquinas aéreas com nome idêntico ao que havia já sido adoptado pelo seu camarada.

Em 1911, G. Voisin, veio a dar o nome de CANARD a uma das suas interessantes máquinas aéreas anfíbias e que — coincidência ainda não focada pelos biógrafos de Santos-Dumont — (pelo menos que seja do nosso conhecimento), ela era em tudo e por tudo semelhante ao famoso «14 bis» inventado pelo aviador brasileiro em 1906!!!

Vale a pena, pelo menos a título histórico, dissertar sobre o caso.

Quem iniciou as experiências dos planadores, rebocados por possantes barcos automóveis, foi o grande apóstolo Archdeacon, e quem construiu e pilotou o planador foi GABRIEL VOISIN!

Ouçamos o que ele nos conta na sua pequena obra «La Naissance de l'Aeroplan» — (1928):

«Em 1905, estudei e construi, nas oficinas Turgan de Levallois, um planador tipo Voisin.

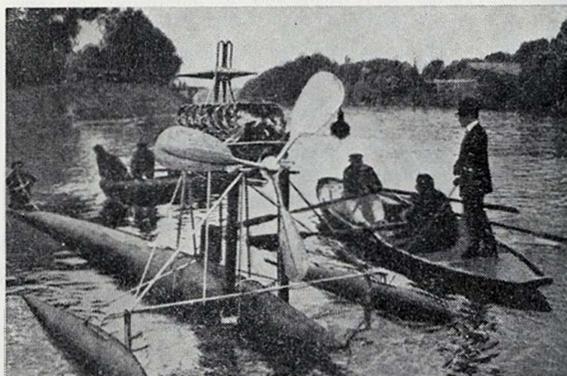
Este aparelho foi experimentado sobre o Sena rebocado pela «LA RAPIÈRE», um dos primeiros «racers» da época, conduzido por Tellier.

Em Junho de 1905, fiz dois voos entre a ponte de Billancourt e o local da ponte construída em 1927 por Louis Renault.»

Devemos acrescentar que tomou um banho com conseqüências quase trágicas.

Em 1952, no discurso pronunciado por G. Voisin, a que fizemos referência, prestando homenagem a Santos-Dumont, G. Voisin veio confirmar estas experiências, acrescentando que elas tinham sido feitas sobre uma máquina encomendada por Archdeacon e que teriam sido percorridos 800 metros.

Apenas Voisin declara que Santos-Dumont assistiu a esses voos, e tão entusiasmado ficou com a vitória por



O Santos Dumont n.º 18 — «Hydroglisseur»

ele alcançada, que dobrou os balões e pôs-se a trabalhar no «14 bis»...

Louis Breguet (La Gloire des Ailes) informa mais que Voisin fez experiências semelhantes e em máquina análoga, por conta do seu futuro sócio Bleriot e que delas veio a resultar um sério banho no Sena.

Uma vez desfeita esta sociedade, Bleriot foi instalar-se na Porte Maillot com um modesto escritório a que pôs o nome de «Recherches aéronautiques» e pôs sobre... *rodas, em primeiro lugar, o seu quinto aparelho, desta vez um monoplane, a que chama «LE CANARD», em virtude do longo lome que, tal como um bico gigantesco, o precedia. Da cauda, não havia vestígios.*

«Peut-être y avait-il là un recherche dans la voie où s'était engagé Santos-Dumont avec son «14 bis». (L. Breguet, ob. cit.)

Mas, ainda a propósito do «CANARD», a «Histoire de l'Aéronautique» (Dollfus e Bouché — 1942) dá-nos mais uma informação que consideramos de interesse, como mais adiante se verificará:

«Em 1911, Voisin adaptava ao curioso «CANARD», que ele acabava de criar, os flutuadores de Fabre, conservando-lhe porém as rodas: foi o primeiro anfíbio».

Depois de tantos argumentos, somos, imperativamente, levados a concluir que o «CANARD — SANTOS-DUMONT», inventado por um dos seus mais inteligentes biógrafos, é bem um autêntico «Canard»... em bom e correcto «argot» francês...

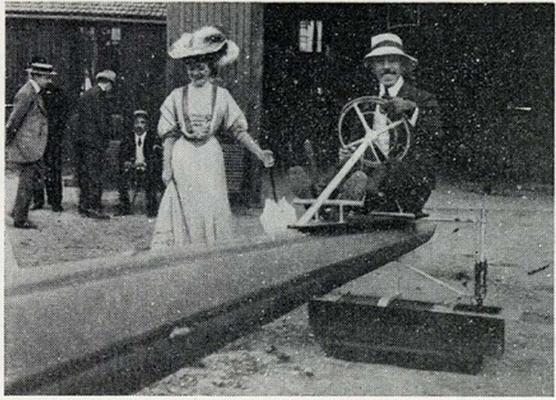
A instrução de pilotagem de Santos-Dumont foi feita, única e exclusivamente, nos lugares históricos de Neuilly — Saint Jacques e Bagatelle.

4) — Sobre o n.º 16, a quem penduram ora um aeroplano, ora um helicóptero, cotejando as fotografias que publicamos, facilmente se poderá chegar às seguintes conclusões:

a) na primeira versão, vê-se um motor, assente sobre um chassis que, por sua vez, se apoia no terreno sobre rodas, e no motor existe uma hélice.

b) na segunda versão, notam-se dois motores e 2 hélices, assentes num dispositivo semelhante ao anteriormente indicado.

c) os planos, que se vêem, suspensos das cordas ou um «Deslizador» sobre a água, como um «aeroplano cabos do invólucro são em minha opinião, os concebidos por Santos-Dumont, para estudo da estabilidade,



Santos-Dumont ao comando do «S. D. n.º 18»

e que foram adaptados ao seu dirigível n.º 10 (Omnibus) e nada tendo de planos sustentadores de máquina mais pesada do que o ar, não há ocasião de se chamar ao dispositivo aeroplano.

Trata-se, possivelmente, duma substituição da palamenta que constituía a viga armada ou pseudo-carcaça, dos seus antigos dirigíveis, por um dispositivo em que viriam a ser instalados, um ou dois motores, com as suas respectivas hélices, e, da conjugação deste dispositivo com os tais planos de estabilidade, Santos-Dumont pensava vir a conseguir uma melhor manobrabilidade e de manobra, e até o aeronauta foi buscar o selim do seu n.º 4, ou dispositivo semelhante, para vir a facilitar essa manobra!

São causas que devem ter influenciado Santos-Dumont a conceber esta fantasia:

— as sensações experimentadas e os ensinamentos colhidos quando ensaiava o seu «14 bis» suspenso do dirigível 14;

— os seus estudos sobre o valor das hélices;

— os estudos feitos sobre a hélice-lastro (descritos por Georges Bensaçon) pois o dispositivo que nos mostra as fotografias, pode facilmente ser adaptado à descrição de Bensaçon;

— os princípios em que assentava o seu helicóptero.

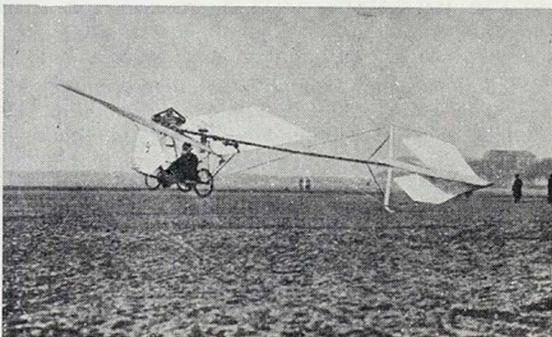
Mas, apesar de tudo, a sua fantasia nunca conseguiu despegar do solo e, quando o tentou, a máquina avariou-se.

5) — Classificar um «Hydroglisseur», o «n.º 18», de «adequado a pouso na água» (Polillo) é, salvo devido respeito, erro de palmatória. Basta olhar para a fotografia da máquina, pois nela se não descobrirá qualquer existência de planos sustentadores que poderiam vir permitir o voo de máquina de tamanho peso...

Santos-Dumont, louco da velocidade (como já dissemos) somente tinha em vista se deslizar a mais de 100 km/h e até apostou, mas perdeu...

6) — Fantasiar, igualmente, os seus biógrafos quando afirmam que «a experiência de voo com o «14 bis» começou em Trouville».

Santos-Dumont, como já referimos, começou por construir o seu «14 bis» no seu aeródromo de Neuilly — Saint Jacques e, considerando que este terreno era de dimi-



O S. D. n.º 19 — «Demoiselle»

nutas dimensões, transportou a braços a sua máquina para o relvado de Bagatelle que não ficava a grande distância.

Em Trouville, apenas evoluciona com o seu dirigível n.º 14, (a 2.ª versão, de onde veio a ser dependurado o «14 bis») e com ele divertiu-se a fazer «rasemottes» sobre o mar.

Como transportar (1906), uma máquina tão pesada e frágil, como era o «14 bis», de Trouville a Bagatelle?

7) — Atribui-se a Santos-Dumont a invenção do AILERON. Há certo exagero na afirmação. O tal «pequeno leme às duas asas» que ele declarou (1906) ir acrescentar, não viria a ter, sobre a máquina, um efeito precisamente igual ao efeito aerodinâmico dos ailerons. A afirmação de que os Wright já tinham equipado a sua máquina com o aileron mas que, uma vez na Europa, guardaram sobre esse dispositivo absoluto segredo, é igualmente pura fantasia. Em 1903, Chanute (conferência feita durante o jantar do Aero Club de França) já falou do problema novo que os Wright tinham resolvido por meio de dois cordéis que provocavam o *gauchissement* (torsão) das asas!...

Quem inventou o AILERON foi Henry Farman (o que sempre ouvimos dizer...) o que é lembrado por Jacques Sahel (Henry Farman et l'Aviation), um dos seus melhores biógrafos:

«C'est Henry Farman qui a inventé les ailerons et le gouvernail articulé.

Les ailerons, c'est le moyen d'incliner au commandement l'appareil en augmentant sur une des ailes l'effort de l'air. Pour y parvenir, Wright avait imaginé un système de gauchissement qui tordait l'extrémité de l'aile. Commandes difficiles, articulations délicates.

La commande des ailerons n'avait pas été simple à résoudre. De sa main droite le pilote maniait l'équilibreur. Sa main gauche assurait le gouvernail de direction. Restait la tête. Farman prit entre ses dents les câbles qui commandaient les ailerons.

Et il s'éleva...»

Já Gabriel Voisin (Figaro Litte vcuire n.º 528-51-952) afirmou o mesmo.

Se Santos-Dumont tivesse inventado o aileron e se tivesse absoluta confiança nos tais «pequenos lemes», em que falava em 1906, porque razão, em 1907, ao experimentar a sua «DEMOISELLE» «Avião mais racional» (Ferber) não continuou com esses pequenos lemes e adoptou o sistema do *gauchissement* a que versões Henschel (1907), se refere da seguinte forma:

«*Gauchissement, assegurado duma maneira muito primitiva: dois cabos, partindo da extremidade dos planos, estavam ligados ao dorso do casco de coiro do piloto que o comandava com o seu corpo.*»

Sejamos, pelo menos, historicamente verdadeiros, e tudo o que Santos-Dumont conseguiu, é já suficiente para lhe dar a glória a que tem direito!...

Mas, continuando a concorrer para o estabelecimento da verdade histórica, transcreveremos ainda mais alguns comentários e opiniões, sobre a obra de Santos-Dumont e sobre a sua personalidade, colhidos em várias fontes fidedignas.

b) SOBRE OS LEMES

FERBER —

«Um aeroplano, (o «14 bis»), como os dos irmãos Wright, constituído por uma célula Hargrave e munido dum leme de profundidade à frente.»

«Diferenciava-se ainda dos Wright por as asas formarem um V, muito pronunciado, e a curvatura das suas faces ser cilíndrica, seguindo a forma preconizada por Levasseur.»

«...Tinha-me pedido conselho sobre este assunto e eu tinha-lhe explicado a razão porque é que o leme à frente, dos Wright, fazia maravilhas: era pelo facto de se ver bem, mas tinha contudo o inconveniente de ser perigoso, porque era muito brutal.»

«O leme de 14 bis era paralelepípedo, de maneira a desempenhar a missão de leme de direcção por intermédio das suas superfícies laterais.

«...Depois desta experiência (Outubro de 1906) foram acrescentados dois volets, à esquerda e à direita, para controlar a estabilidade lateral mas os comandos destes lemes eram bastante complicados e, a partir deste dia, a tangage passou a ser maior.»

«LE MATIN» — 24 de Outubro de 1906 (Palavras de Santos-Dumont)

«...Não tenho ainda bem nas mãos a direcção: é um estudo a fazer, mas quando eu acrescentar um pequeno leme às duas asas, isso será perfeito.»

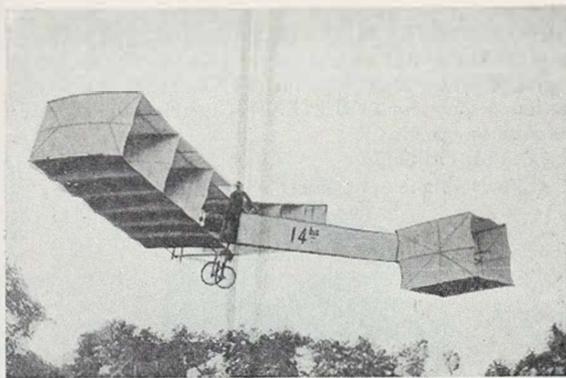
«PETIT JOURNAL» — 13 de Novembro de 1906 (n.º 16.027)

«...Uma modificação no 14 bis: a adição de dois pequenos lemes laterais cuja acção se junta à do grande leme da frente, combatendo as oscilações. Os dois lemes suplementares são manobrados com o auxílio de cordas, terminando cada uma por um anel no qual o avicuterista enfia cada braço... sistema este um pouco rudimentar... não é verdade?...

O resto da máquina não mudou.»

c) SOBRE AS EXPERIÊNCIAS

«PETIT JOURNAL» — Experiências de 12 de Novembro de 1906



1906 — O S. D. «14 bis» — «Oiseaux de Proie»

«Mr. Santos-Dumont fez, de manhã, duas experiências e fê-las no sentido do vento, o que é mais uma dificuldade.

Com efeito, marchando contra o vento, encontra-se nele um ponto de apoio, mas o aeronauta brasileiro quer proceder com método e seguir o provérbio «quem pode o mais, pode o menos»...

Ele tem razão. Fez vários saltos e à tarde, deixa o solo a 2 metros e, no fim da pelouse, tenta uma viragem mas, pouco seguro de si, corta a allumage.

Fez depois experiências contra o vento, uma pequena brisa...

A três ou quatro metros de altura, num voo belo e impressionante... percorre 220 metros em 21 segundos e 1/5!»

FERBER, a propósito da instrução de voo, escreveu:

«... Mas em todo o caso, o leitor compreenderá que não se pode descolar ou aterrar senão com o vento de frente e que o aviador, se tem o vento pelas costas, deve em seguida fazer meia volta.

A mesma necessidade se impõe aos barcos à vela que entram no porto...»

d) SOBRE O VALOR CIENTÍFICO E A PERSONALIDADE DE SANTOS-DUMONT

O engenheiro francês J. ARMENGAUD, Junior, antigo Presidente da Sociedade Francesa de Navegação Aérea e membro da Comissão Científica de Aerostação do Aero Club de França, realizou, em 16 de Fevereiro de 1908, no «Conservatoire National des Arts et Métiers» sobre o «Problema da aviação — sua solução pelo aeroplano».

Durante a sua oração, referiu-se à aplicação das fórmulas matemáticas naquela data existentes, às experiências de Santos-Dumont e chegou às seguintes conclusões:

«Aplicando as fórmulas precedentes ao aeroplano de Mr. Santos-Dumont, encontrei que o coeficiente K , para os seus planos sustentadores, devia aproximar-se de 0,3; mas, o que é muito mais surpreendente, é que o aparelho de Mr. Santos-Dumont realiza, muito aproximadamente, uma das



1911 — «Canard» de Gabriel Voisin

condições a que devem satisfazer, pelas equações, para se obter o melhor rendimento teórico.»

E, continuando a apreciar a aplicação das fórmulas matemáticas existentes, estabelecidas pelos vários cientistas da época, sob o ponto de vista da relação que deve existir entre o peso da célula e o do conjunto motor-propulsor, o Prof. Armengaud concluiu:

«Fê-se assim levado a constatar que Mr. Santos-Dumont, no que diz respeito à distribuição de pesos dos vários elementos que constituem o seu aeroplano, satisfaz, inteiramente, a uma das indicações das fórmulas matemáticas.»

Verifica-se assim que, em Santos-Dumont, nem tudo era INTUIÇÃO!

FERBER lamentando que Santos-Dumont não tivesse continuado a explorar os frutos dos seus sucessos, escreveu:

«Depois deste «record», uma série de detalhes vieram comprometer o sucesso definitivo. O aviador quis passar a velocidades superiores. Estabeleceu-se em Saint-Cyr e construiu aí um hangar, mas estava muito longe dos recursos de Paris.

Ao experimentar o seu «n.º 15», teve um acidente num dia em que o vento estava muito forte, pois a Comissão, impacientada obrigou-o a partir.

(Comentário do articulista: Esta Comissão tinha sido convocada para efeitos da disputa do «Grand Prix Deutsch-Archdeacon» que veio a ser ganho, em 1908, por Farman).

«Depois, mudou de opinião, abandonando a aviação, temporariamente, para tentar fazer 100 km à hora, na água, com um hidroplano.

Tudo isto o fez perder muito tempo, e quando — em 17 de Novembro — quis com o seu aeroplano «n.º 19» — muito mais racional — agarrar FARMAN, que todos os dias progredia, não teve tempo de impedir que este viesse a voar 1 km e assim ganhasse o «Grand Prix d'Aviation...»

E, para terminar, uma blague do irreverente GABRIEL VOISIN (trazida a público por Gastambide) quando presenciava, em Bagatelle, o voo de 45 metros de Santos-Dumont, sobre o seu «14 bis»:

«Boa piada... este «Santô», pôs uma cauda ao contrário e inventou um pescoço monstruoso de avestruz... a única ave de penas... que não vou!...

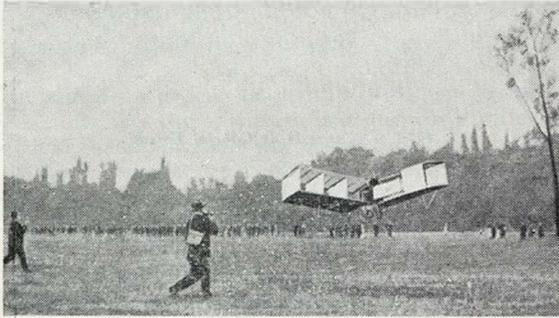
Apesar de ter achado piada à solução que Santos-Dumont tinha encontrado para a construção do seu «14 bis», o construtor-piloto GABRIEL VOISIN

CINCO ANOS DEPOIS (1911, constrói como já dissemos um CANARD em tudo e por tudo semelhante à máquina de Santos-Dumont, e que VOOU pilotado pelo seu antigo desenhador COLLIEX! (Ct. «Histoire de l'Aéronautique ob. cit.).

Já lá diz o ditado:

«É pela língua que morre o peixe!»

P. G.



Bagatelle — 23 de Outubro de 1906



Bagatelle — 12 de Novembro de 1906

RECORDES DO MUNDO — FAI — 1906

CLASSE DO RECORD	PILOTO	DATA	PAÍS DETENTOR E LUGAR DO RECORD	RECORDS	AVIÃO	MOTOR
Distância	Santos-Dumont	12 Novembro	França-Paris	220 m.	S. D. «14 bis»	Antoinette
Velocidade	Santos-Dumont	12 Novembro	França-Paris	41 Km., 292	S. D. «14 bis»	Antoinette
Duração	Santos-Dumont	12 Novembro	França-Paris	21 ^s , 1/5	S. D. «14 bis»	Antoinette

condotti

AVENIDA DE ROMA, 29-B — TELEFONE 77 7723 — LISBOA

O MAIS MODERNO BAIRRO DE LISBOA

BIJOUTERIAS
CERAMICAS
MODAS
ALTA COSTURA
MEIAS CONDOTTI
MALHAS

Importadas directamente
da Alemanha, Itália, França
e Austria

JUNTO AO RESTAURAN SNACK • BAR • PASTELARIA • CHARUTARIA

TIQUE - TAQUE

NOTAS DA REDACÇÃO



Doutor Raul Baeta Henriques

O Dr. Raul Baeta Henriques, natural de GOIS, é médico distinto em Lisboa. Dirige há anos, um dos centros de assistência social da Junta de Província da Estremadura, onde a sua obra tem sido relevante.

Dum dinamismo extraordinário, o Dr. Baeta Henriques tem multiplicado a sua acção nos sectores regionalista, político e administrativo. No primeiro, conseguiu provocar uma verdadeira revolução construtiva e patriótica, fundando e dirigindo diversas colectividades, agregando assim, a um interesse regional milhares de conterrâneos, com que o Estado, presentemente já conta para um mais largo desenvolvimento nas nossas terras da Beira. A «Casa da Comarca de Arganil» teve nele um dos seus mais notáveis Presidentes, com uma magnífica obra beneficente, recreativa, cultural e regionalista, dificilmente ultrapassável.

O Dr. Baeta Henriques é vereador da Câmara Municipal de Lisboa, sendo um dos mais dedicados militantes da política nacional. Eis em resumidos traços o perfil dum dos novos Directores da nossa Revista que, satisfará decerto, na missão directiva que tomou, a contento dos seus inúmeros amigos e admiradores.

Em virtude da expansão que foi determinada dar à Revista-Documentário «DUAS-PÁTRIAS», que implica para breve a sua publicação mensal, tornou-se necessário alargar a quantidade dos seus elementos directivos, pelo que a partir do presente número, passarão também a fazer parte da mesma, como Director em Portugal o Doutor Raul Baeta Henriques e no Brasil como Director-Adjunto o jornalista e historiador Augusto Krusse Afflalo. Como se verificou anteriormente com os antigos Directores damos também algumas notas biográficas acerca dos novos componentes do corpo directivo da Revista-Documentário «DUAS-PÁTRIAS».

Augusto Krusse Afflalo

O nosso Director-Adjunto, Augusto Krusse Afflalo, é bem conhecido nos meios intelectuais portugueses e espanhóis, tendo tido as suas conferências larga projecção nos meios de História da África do Sul (USA), América do Norte, França e Brasil, por intermédio da Imprensa dos países referidos.

Como jornalista tem colaborado em vários jornais e Revistas, independentemente de artigos históricos e científicos saídos a lume em outros periódicos, tendo dirigido alguns órgãos de imprensa, entre os quais a Revista «PORTUGAL-AMÉRICA», de que também é Director Técnico o nosso camarada Joaquim António Matias. Como escritor, podemos citar, além doutras obras a «HISTÓRIA DAS LITERATURAS PORTUGUESA E BRASILEIRA» (a que Albino Forjaz de Sampaio fez referência na sua obra «Como devo formar a minha Biblioteca» e o volume filosófico «AKUSO». Como «conferencista», a sua acção tem sido notável, tendo-se referido a ela diversas entidades estrangeiras, das quais cumpre distinguir a «Sociedad Cervantina de Madrid» e a «Société des Gens de Lettres de France» (Paris). Todas as conferências que tem pronunciado foram assistidas e presididas pelo mais alto «escol» intelectual e político, citando-se ao acaso, como exemplo, os senhores Ministro do Ultramar de então (Sarmento Rodrigues); General Daniel de Sousa (antigo Ministro); Arcebispo de Évora; Almirante Magalhães Correia (antigo Ministro); Juiz-Conselheiro Doutor Sousa Carvalho; Marquês de Sampaio (da Academia Portuguesa de História); D. Luís Astrana Marin (ilustre escritor e Presidente da Sociedad Cervantina de Madrid), etc.

Como factos mais notáveis dessas Conferências, cumpre referir a inauguração da «Sala de Conferências» da valiosíssima Biblioteca de Évora e ainda a Conferência inicial da «Sociedad Cervantina de Madrid», isto, independentemente de outras realizadas na «Sociedade de Geografia de Lisboa» e em outros centros culturais do País. O nosso Director-Adjunto faz parte da Sociedade de Geografia de Lisboa, Sociedade Geográfica de S. Paulo, Instituto Genealógico, Sociedad Cervantina de Madrid, etc.

OS GRANDES COLABORADORES DE KUBITSCHKEK

JOSÉ MORAES

A «máquina assombrosa J. K.» é constituída por peças de magnífica categoria, seleccionadas com inteligência, sob o olhar arguto, vivo e altamente simpático do homem que preside aos destinos do Brasil.

«*Mecanismo metálico que não deixa ninguém parar*», o ilustre Presidente não dá descanso aos elementos componentes desse mecanismo.

* * *

Uma das peças fundamentais desse «fenómeno — máquina humana» é sem dúvida José Moraes, distintíssimo Secretário de Imprensa, o *homem* resistente, dormindo muitas vezes três ou quatro horas somente, tantas quantas são do «crédito» do Presidente.

Amabilidade sem precedentes, José Moraes encarna a gentileza cativante, como nos demonstrou, quando, no Palácio do Catete, mais uma vez, «rijo e fero», sem sentir a mais leve indisposição — que poderia ser imposta pelo dinamismo do Presidente e a si comunicado directamente — nos apresentou a Juscelino Kubitschek de Oliveira!

Mais um esforço, o de José Moraes, o homem que, sendo jornalista distinto, sacrifica a calma dum bom quarto, um espectáculo preferido, para juntar os seus anseios ao do grande Presidente, anseios que se consubstanciam na seguintes palavras: «problemas do Brasil».

Não foi «*tiro*» o que aconteceu às nossas camaradas D. Dolores Montenegro Matias e D. Angelina Kalinkova, a primeira, ilustre administradora da Revista «Duas Pátrias»; a segunda, nossa distinta colaboradora.

E não foi «*tiro*», pois que as nossas representantes não entraram sem contentamento no «Catete».

Iam satisfeitas; e, por isso, houve «flor-e-elevação»; decerto José Moraes, a grande peça da «máquina», sentiu o movimento sincrónico da mesma, quando as nossas colaboradoras se encontraram frente ao «cérebro extraordinário» da máquina referida. A satisfação era grande porque nesse dia magnífico, Juscelino Kubitschek de Oliveira recebeu de mãos portuguesas a nossa Revista, em cuja fachada se encontram intimamente ligados, o «Escudo de Portugal» e as «Armas do Brasil»; Escudo que protegeu os portugueses nas suas heróicas arrancadas em terra e no mar; Armas autênticas do Brasil, consubstanciadas na Ordem e Progresso duma grande Nação!

Disse José Moraes que chega a «sentir-se um inútil» devido a J. K. pela sua acção extraordinária com a Imprensa não precisar que ele seja um elo entre esta e o Presidente!

Revela este estado de espírito do ilustre jornalista e grande colaborador do Chefe da Nação Brasileira, uma modéstia que, por ser sincera, nos obriga a admirá-lo.

E por ter revelado com palavras firmes e desassombradas a acção extenuante de Juscelino Kubitschek, ainda maior se elevou, pois que o conhecimento claro que deu ao público luso-brasileiro e mundial do dinâmico Presidente, constitue um dever para os que trabalham nesta Revista em realçar os factos mencionados e a dizer-lhe: «Muito obrigado, em nome dos lusitanos e dos brasileiros!»

Que a «*Pirâmide*» imensa que Kubitschek está construindo com os seus magníficos colaboradores, possa um dia ser apontada aos vindouros, como a mais bela obra construída no Brasil!

A FRANÇA ESTÁ LIGADA

A "SANTOS-DUMONT"

pelo seu brilhante espírito latino

Os progressos da «Air-France» poder-se-iam provar por números impressionantes de estatística. Contudo, poderemos dizer que, em 1956 a quantidade de passageiros atingiu uma totalidade de 2.300.000. Como primeira Companhia Europeia de Aviação, a «Air-France» possui 456 «bureaux» com 10.000 agentes, servindo 215 cidades em 70 países, compreendendo 280.000 quilómetros de linhas. Independentemente dum conforto absoluto, os seus aviões são duma segurança provadíssima; as suas tripulações que totalizam 1 bilião de Km e 4 milhões de horas de voo, são dignas do «Provence», do «Viscount», do «Super G» e ainda do «Super-Star», do «Caravelle» e do «Boeing Supercontinental» que, em breve sulcarão os ares. O intercâmbio entre Portugal e o Brasil, podendo compreender a visita a Madrid, está dentro das melhores possibilidades, por intermédio das suas classes turísticas, o mesmo sucedendo para toda a América.

Aviadores e, como tal, prestando homenagem aos seus predecessores, a «AIR-FRANCE» junta uma saudosa saudação a «SANTOS-DUMONT», o homem que ILUMINOU o Mundo em «St. Cloud», terra da FRANÇA.

No centro de maior expansão do Mundo.
O aeroporto de ORLY reabastecendo de
noite os aviões da «AIR - FRANCE»



A VISITA AO BRASIL

DE S. EXCIA. O SENHOR

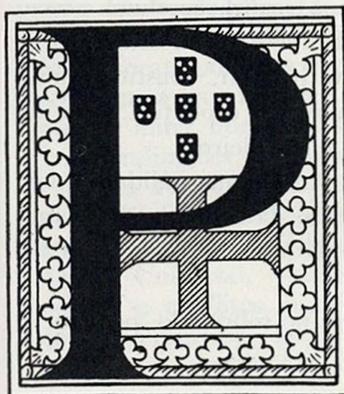
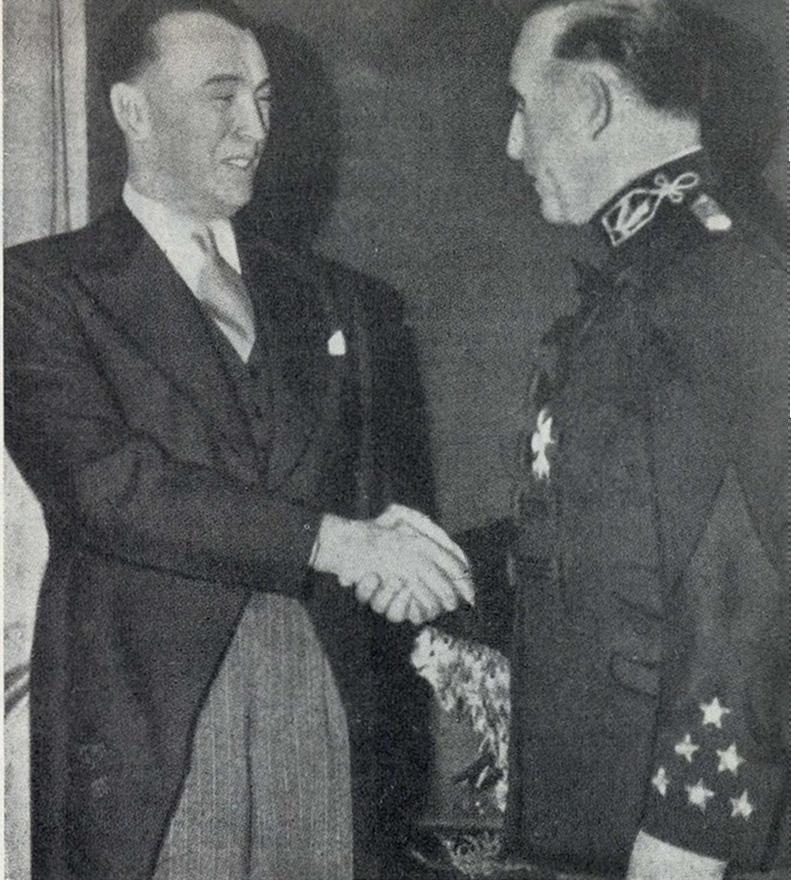
**Presidente da República
Portuguesa**

O SENHOR GENERAL

Craveiro Lopes

CONSTITUI NOVO TRIUNFO DA NAÇÃO LUSITANA

Os Presidentes, Juscelino Kubitschek e General Craveiro Lopes, Chefes das Duas Pátrias Irmãs, no aperto de mão trocado, decerto puderam manifestar a fraternidade que une os dois grandes povos da língua portuguesa e manifestar o acordo perfeito da «Comunidade Luso-Brasileira», tão bem demonstrada há pouco na Reunião, da Comissão de Curadorias da Assembleia Geral das Nações Unidas e que será selado no próximo mês de Junho, com o visita do Presidente Português ao Brasil.



PORTUGAL, com a próxima visita ao Brasil do seu Chefe do Estado, termina a construção duma das suas pirâmides diplomáticas.

Na realidade, os êxitos político-internacionais que as visitas dos Chefes de Estado, brasileiro, espanhol e inglês tem proporcionado à Nação Portuguesa, em relativo pouco espaço de tempo, não podem deixar de fazer pensar as Chancelarias, pelo seu alto significado.

E a contrapartida, com as visitas do Chefe do Estado Português à Espanha, a Inglaterra e, agora ao Brasil, servem à maravilha, para cimentar fortemente a base dessa pirâmide, tão necessária para a política atlântica dos países interessados numa hegemonia e segurança naturais, que as Histórias de Portugal, Espanha, Inglaterra e Brasil largamente justificam.

Vai o ilustre Chefe do Estado Português ser recebido no Brasil, com as mais elevadas homenagens e manifestação de entusiasmo.

Reviverá certamente no céu da GUANABARA o espírito brasileiro que um dia acarinhou o Presidente António José de Almeida. E, estamos certos que o Sr. General Craveiro Lopes, porque representa Portugal, a Nação muito amada do Brasil, terá uma recepção, decerto impossível de descrever, porque ela será prestada ao espírito lusíada, tão radicado na Pátria Brasileira, Nação cristianíssimamente civilizada por Portugal, e um dos SÓIS mais brilhantes projectados no NOVO MUNDO e a maior demonstração da capacidade colonizadora dos portugueses.

Seja-nos lícito sugerir, para coroar o êxito político internacional do Presidente Craveiro Lopes, a sua nomeação a MARECHAL DO EXÉRCITO PORTUGUÊS.

Não podemos neste instante de júbilo de que nos encontramos possuídos, deixar de manifestar a nossa mais alta admiração pelo extraordinário HOMEM de Estado, o Eminentíssimo Professor Doutor Oliveira Salazar, a quem se devem tão grandes triunfos diplomáticos.



tique - taque

*L*ISBOA moderníssima possui na lindíssima Avenida de Roma, n.º 29, um magnífico estabelecimento de Restaurante, Pastelaria, Charcuterie e Café, digno das melhores capitais do mundo.

Pelas suas salas têm passado tudo quanto de mais distinto vive ou estaciona algum tempo em Lisboa, tornando o estabelecimento em questão, como um dos pontos mais elegantes de «rendez-vous» da capital; verdadeira rival da Colombo do Rio de Janeiro.

As suas magníficas instalações têm servido para actos de natureza diversa, como recepções a artistas de grande categoria, que neles têm sido homenageados com o esplêndido serviço de pastelaria considerado o melhor de Lisboa.

Em Dezembro do ano passado, a Revista Luso-Brasileira «Duas Pátrias» escolheu uma das salas do «Tique-Taque», junto do ultra-moderno «snack-bar», para a realização duma sessão de homenagem à glória de «Santos-Dumont» que, como desenvolvidamente fazemos referência noutra lugar, constituiu uma cerimónia de alta categoria social, mundana e política, assistida pelos mais altos valores portugueses e brasileiros.

O que escrevemos, dá uma ideia, ainda que pálida, da importância do esplêndido estabelecimento da Avenida de Roma, o qual, repetimos, pode ombrear com os que de melhor se encontram no estrangeiro.

Portugueses e brasileiros preferem-no sobretudo, pois que o seu ambiente é da melhor categoria.

1 Um dos aspectos da Fachada do «Tique-Taque» situada na Av. de Roma em Lisboa

2 Um aspecto do «Snack-Bar» do «Tique-Taque»

3 Homenagem prestada à distinta artista brasileira Bibi Ferreira notando-se a presença de outra grande artista luso-brasileira Alma Flora no Salão Restaurante do «Tique-Taque».



COMEMORAÇÕES

SANTOS-DUMONT

EM PORTUGAL

A Humanidade tem produzido, com a Graça de Deus, Santos e Heróis, Músicos divinos e Poetas extraordinários, Filósofos e Cientistas, Inventores e Artistas picturais, Arquitectos famosos e Escultores de centelha incomensurável! S. Francisco de Assis, Santo António de Lisboa, Santo Agostinho e S. Francisco Xavier; Nun'Álvares Pereira e Joana d'Arc; Beethoven, Wagner e Liszt; Camões, Virgílio, Homero e Ovídio; Kant e Victor Hugo; Kepler, Newton e Einstein; Bartolomeu de Gusmão, Pedro Nunes e Marconi; Leonardo da Vinci, Rembrandt e Rafael; autores das Pirâmides e da Vénus de Milo; foram possíveis devido à aquiescência do «Supremo», que lhes deu cérebro e coração, espírito e alma, num grau superior.

As realizações do submarino, da música gravada, da T.S.F. e da T.V., são, indiscutivelmente, manifestações da Graça Divina, que os Homens não sabem agradecer com os seus desejos de Paz Universal, — antes, desenvolvendo discussões e conflitos, num crescendo intolerável com o Progresso extraordinário que disfrutamos nesta segunda metade do século XX, em que todos nos deveríamos dar as mãos, num agradecimento a Deus, a Deus que nos permite pensar e estabelecer os princípios científicos para atravessarmos os espaços e atingirmos os planetas, Mundos criados igualmente pelo Senhor de todas as coisas.

* * *

«Santos-Dumont» conseguindo elevar-se no espaço, inaugurou uma época grandiosa para a Humanidade, só comparável com a descoberta da desintegração do átomo.



Os Senhores Comandantes Nazarê e Ferreira da Silva, representando S. Excias. o Senhor Embaixador do Brasil e Subsecretário de Estado da Aeronáutica, acompanhados dos Senhores Generais Costa Macedo Chefe do Estado Maior da Aeronáutica, e Humberto Pai, professor do Instituto de Altos Estudos Militares, presidindo à sessão de homenagem à glória de Santos-Dumont.

O Senhor Coronel Pinheiro Corrêa, ilustre Presidente do Aero Clube de Portugal, diz nesta Revista, tudo ou quase tudo quanto se sabe sobre o grande pioneiro brasileiro da aviação, ilustrando este número especial que «Duas Pátrias» elaborou para homenagear «Santos-Dumont», nosso Irmão d'além-Atlântico, cuja glória é também nossa, como o sentem igualmente os brasileiros com a estupenda façanha de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Não podia a nossa Revista limitar-se à publicação dum número especial dedicado ao Ho-

mem que assombrou o Mundo, com o seu feito de «Bagatelle».

E assim, resolveu fazer encerrar simbòlicamente as comemorações *Santos-Dumontinas*, com uma sessão de homenagem à glória do magnífico aviador, no «*Tique-Taque*», restaurante-pastelaria chique, da Avenida de Roma.

A sala onde se efectuou o acto encontrava-se engalanada com as bandeiras brasileira e portuguesa, assim como se viam numa das paredes, os retratos de «Santos-Dumont», de «Sacadura e Gago Coutinho».

Numa outra parede, encontravam-se a fotografia da primeira equipa civil da Aero portuguesa e um outro retrato de Gago Coutinho, com inscrição em «chinês», alusiva à primeira viagem feita por Gago Coutinho à volta do Mundo.

O sábio-almirante, pioneiro do Atlântico-Sul, associou-se igualmente à homenagem, cedendo o «cronómetro» que Santos-Dumont lhe havia oferecido, e que foi admirado por todos os presentes. * * *

À entrada do representante do Senhor Embaixador do Brasil, Doutor Álvaro Lins, foi tocado o «Hino Nacional do Brasil».

Seguidamente foi executado o «Hino da Maria da Fonte», para saudar o Senhor Subsecretário da Aeronáutica, representado pelo seu ilus-

Aspecto da mesa do «Cocktail» oferecido aos convidados para a sessão de homenagem a Santos-Dumont



tre Chefe de Gabinete, o Senhor Capitão de Mar-e-Guerra Ferreira da Silva.

Iniciou a série de discursos o Senhor Doutor Raul Baeta Henriques, nosso Director, seguindo-se-lhe no uso da palavra o Director-Adjunto de «Duas Pátrias», o historiador e conferencista Augusto Krusse Afflalo, e o Senhor Coronel Pinheiro Corrêa, ilustre Presidente do Aero Club de Portugal.

Após estes discursos que foram entusiásticamente aplaudidos pelas entidades presentes, o Senhor Comandante André Nazaré, que representava o Senhor Embaixador do Brasil, agradeceu a homenagem que havia sido prestada à glória de Santos-Dumont.

A sessão foi Radio-difundida para o Brasil, Portugal e Ultramar, pela «Emissora Nacional» e «Rádio Clube Português».

Dentre a assistência que era numerosa e constituída pelas mais altas figuras de destaque, brasileiras e portuguesas, cumpre-nos destacar as seguintes: General Costa Macedo, (Chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas); General Frederico Costa, (Sub-chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas); General Dario Oliveira (Comandante das Forças Aéreas Operacionais).

General Humberto Pais, (Professor do Instituto dos Altos Estados Militares); Almirante Afonso de Cerqueira, (antigo Director da Aeronáutica Naval); General Alfredo Cintra (antigo Director da Aeronáutica Civil); Capitão de Mar-e-Guerra Sr. Newton da Fonseca, (Capitão do Porto de Lisboa e Presidente do Clube Militar Naval); Coronel Edgar Cardoso, (Adjunto do Comando de Instrução e Treino das Forças Aéreas), que representava o General Sr. Venâncio Deslandes.

Outras altas individualidades ligadas à Aviação, assim como muitos outros convidados de destaque, compareceram a esta festa. Receberam-se muitos telegramas de várias personalidades e Aero Clubes do país e do Ultramar.

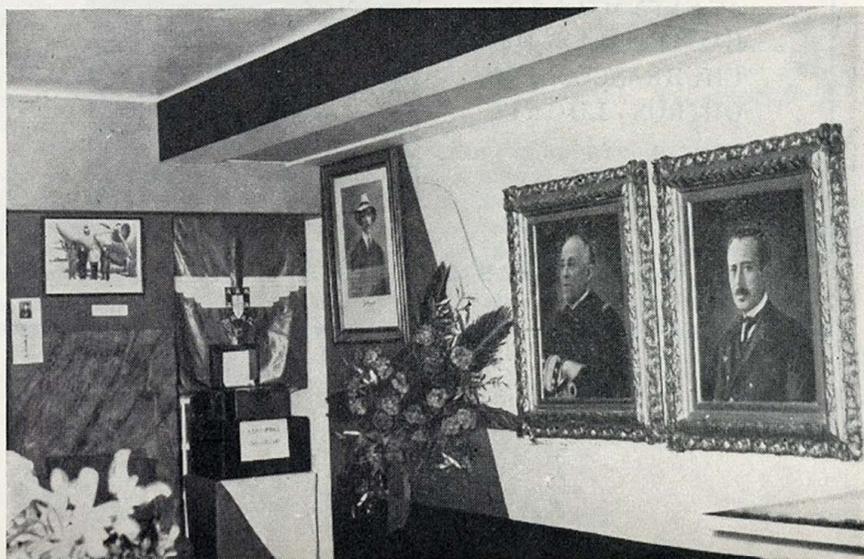
Esta sessão de homenagem promovida pela Direcção da Revista «Duas Pátrias», Dr. Baeta Henriques, Joaquim António Matias e Augusto Krusse Afflalo, foi, sem dúvida, uma magnífica manifestação de Fé Luso-Brasileira, na qual foi lembrada a Directora-Delegada no Brasil, D. Dolores Montenegro Matias, à qual foram tecidas palavras do mais alto louvor pelo seu dinamismo em prol desta Revista e o seu amor ao Brasil, já bem reconhecido pelas mais altas figuras daquele país irmão.



O Director-Técnico e Proprietário da Revista-Documentário «DUAS PÁTRIAS» Sr. Joaquim António Matias, recebendo das mãos do Ex.^{mo} Sr. Coronel Pinheiro Corrêa a mensagem do Aero Clube de Portugal



O Ex.^{mo} Sr. Capitão de Mar e Guerra e digno Presidente do Club Militar Naval, lendo perante a direcção da Revista «Duas Pátrias» o maravilhoso autógrafa do Aero Clube do Porto.



Um aspecto do salão onde decorreu a Sessão de homenagem ao glorio, o pioneiro da Aviação Santos-Dumont

BANCO BORGES S. A.

Rio de Janeiro

Capital	Cr\$ 30.000.000,00
Aumento de Capital	- 45.000.000,00
Reservas	> 11.500.000,00
Total	Cr\$ 86.500.000,00

*DUAS INSTITUIÇÕES TRADICIONAIS
DO INTERCÂMBIO LUSO-BRASILEIRO*

BANCO BORGES & IRMÃO

Portugal

Capital e Reservas Esc. 111.500.000\$00

BANCO MERCANTIL DE NITERÓI S/A

MATRIZ: NITERÓI RUA DA CONCEIÇÃO, 53
FILIAL: RIO DE JANEIRO RUA DO OUVIDOR, 50

DEPARTAMENTOS EM CABO FRIO E RIO BONITO

DEPÓSITOS — DESCONTOS —
COBRANÇAS — ADMINISTRAÇÃO
DE PROPRIEDADES — CAMBIO E
ABERTURA DE CRÉDITOS

CHURRASCOS TÍPICOS À GAÚCHA

NA MAIS AMPLA E
COMPLETA INSTA-
LAÇÃO DO RAMO

ACEITAMOS EN-
COMENDAS DE
CHURRASCOS EM
OUTROS LOCAIS



A CHURRASCARIA
GAÚCHA

NÃO TEM FILIAIS

ESTABELECIMENTO SITUADO NA
R. DAS LARANJEIRAS, 114
TELEFONE: 45 - 2665

RIO DE JANEIRO

A ÚNICA ESPECIALIZADA NO GÊNERO



O Senhor Dr. Basta Henriques, director da Revista Documentários «Duas Pátrias», lendo perante a ilustre assistência e aos microfones da Emissora Nacional e Rádio Club Português o seu discurso sobre SANTOS DUMONT no Quinquagésimo uno do «mais pesado que o ar».

*Exmo. Senhor Representante do Senhor Embaixador do Brasil
Exmo. Senhor Representante do Senhor Subsecretário de Estado da Aeronáutica
Exmos. Senhores Generais da Aviação Portuguesa
Exmos. Senhores Comandantes
Exmos. Senhores Directores dos Aero Clubes de Portugal
Minhas Senhoras
Meus Senhores*

SÃO para V. Exas., Dignísimos Representantes dos Senhores Dr. Alvaro Lins e Coronel Kaúlza de Arriaga, as nossas primeiras palavras de homenagem e saudação, e, seguidamente, para V. Exas., Senhores Oficiais Generais, Comandantes, Directores de Aero-Clubes, Minhas Senhoras e Meus Senhores:

— Na qualidade de Director da Revista Luso-Brasileira «Duas Pátrias», cumpre-nos o honroso dever de agradecer a V. Ex.as a colaboração valiosíssima que se dignaram prestar ao número especial, que brevemente vai sair a público, dedicado ao grande pioneiro da Aviação Alberto Santos-Dumont; cumpre-nos, ainda, agradecer também, a todos os presentes, o brilho que trouxeram a esta brilhante reunião festiva Luso-Brasileira, a qual simboliza o encerramento das Comemorações do Glorioso Cinquentenário Santos-Dumont, em cuja Pátria têm atingido um relevo excepcional, muito próprio dum País que tão sabe glorificar os feitos dos seus filhos.

— Tem para nós um duplo significado, a representação aqui do Senhor Embaixador do Brasil: primeiro, é o facto de sentirmos que a Grande Nação Irmã nos acompanha neste acto; segundo, porque a pessoa representada é uma alta figura do jornalismo, da literatura e bem assim da política Brasileira.

Ao saber-se em Portugal que o Sr. Dr. Álvaro Lins havia sido nomeado para Embaixador no nosso País, os

meios intelectuais da nossa querida Pátria rejubilaram por verificarem, mais uma vez, que o Brasil está a ser governado por um Grande Amigo de Portugal, Senhor Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira. E, parece-nos vir a propósito citar uma frase de Sua Excelência dirigida ao Senhor Dr. Alvaro Lins, a qual, pela ternura que encerra, bem confirma a nossa convicção:

«Consolo-me de me ver privado da sua presença no meu Governo pelo facto de ir ocupar o posto de Embaixador no País mais amigo do Brasil.»

Portanto, razão temos nós por nos sentirmos orgulhosos da representação de Sua Excelência nesta cerimónia.

— Dirigindo-se ao Sr. Comandante Ferreira da Silva, que representava Sua Excelência o Senhor Subsecretário do Estado da Aeronáutica Portuguesa, fez as seguintes afirmações:

A Revista «Duas-Pátrias» quer agradecer, também, a Sua Excelência, além da colaboração valiosíssima, a honrosa parte que se dignou tomar nesta homenagem. Sua Excelência o Senhor Coronel Kaúlza de Arriaga, não só por ser um ilustre membro do Governo da Nação, Chefe da Aviação Portuguesa, mas ainda, e principalmente, por se tratar dum distinto oficial aviador, veio trazer-nos a certeza de que o Governo de Salazar

acompanha passo a passo tudo quanto diz respeito à Grande Nação Irmã, compartilhando quer das suas tristezas, quer das suas alegrias.

— Depois, referindo propriamente ao motivo da cerimónia disse:

Comemora-se, neste acto de hoje, um feito de que se podem orgulhar tanto os Brasileiros como os Portugueses. Brasileiros, porque Santos-Dumont era natural do Brasil; Portugueses, porque nas veias do grande herói descobridor também vibrava sangue de Portugal. Por isso, a homenagem que prestamos enlaça ainda mais a amizade das Duas Pátrias.

— Foi um luso-brasileiro, Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, quem, em 1709, tentara e conseguira, na presença da corte de D. João V, elevar um balão, mais leve do que o ar.

— Agora, apenas uns traços largos da figura que nos fez reunir aqui.

Alberto Santos-Dumont, como é do conhecimento de V. Exas., nasceu no Brasil, no lugar de Cabangu — hoje Vila Santos-Dumont — em 20 de Julho de 1873. Era neto materno do Dr. Joaquim José dos Santos, que de Portugal embarcou para o Brasil, em 1808, com a corte de D. João VI. Sua mãe, D. Francisca Paula Santos, veio a falecer em Portugal, na cidade do Porto, junto de suas filhas casadas com Portugueses. Filho dum abastado fazendeiro, teve oportunidade de visitar, por diversas vezes, a cidade de Paris, e, como quase toda a gente moça de então, deixou-se entusiasmar pelas fantásticas obras de Júlio Verne. É o próprio Santos-Dumont que nos dá conhecimento do facto na sua autobiografia.

Foi em França, nessa grande Nação, centro luminoso das artes, das letras e das ciências, que, a partir de 1897, Santos-Dumont fez escola e teve os seus melhores êxitos, acompanhado desportivamente e, por vezes, em verdadeiras competições, por outros também grandes pioneiros da navegação aérea, que é justo aqui recordarmos: Cap. Ferber, Gabriel Voisin, Henry Farman, Bleriot e outros.

— Vem já dos tempos lendários da Bíblia Sagrada a afirmação de que os homens ainda haviam de nadar como os peixes e voar como as aves. Como os peixes, essa profecia foi confirmada com a invenção dos submarinos, e, como as aves, é o caso presente, que V. Exas. melhor do que nós já conhecem.

— Tivemos, porém, a sorte de nos haver chegado às mãos um valioso estudo, sobre a vida e obra de Santos-Dumont, elaborado pelo ilustre historiador de assuntos aeronáuticos, Sr. Coronel Pinheiro Corrêa, com o qual se dignou concorrer para servir de fundo ao número especial da Revista «Duas-Pátrias».

Aproveitamos a oportunidade para lhe agradecermos e felicitá-lo efusivamente.

— Além de outras tentativas vindas de mais remota antiguidade, de que dizem ter sido feitas com «papagaios», temos de assinalar que já, em 1793, os irmãos Montgolfier fizeram elevar um balão cheio de ar quente, conservando-se no ar 10 minutos. Meses depois, Pilatre de Rozier, acompanhado do Marquez Arlandes, subiram e conservaram-se no ar durante 25 minutos. Em 1794 o italiano Lunardi subiu no Terreiro do Paço, em Portugal e em 1884, dois oficiais franceses, de engenharia, adaptavam um motor a vapor ao Balão France.

— Também o genial artista e inventor, Leonardo de Vinci, talvez baseado nas profecias Bíblicas, tentara e deixara desenhados esboços de futuras máquinas de voar.

— No entanto, a todas estas experiências, que são incontestavelmente dignas de registar, faltava alguma coisa ainda, e foi esta que decididamente Santos-Dumont descobriu: a *divisibilidade do balão, em 1901, e daí, a definitiva criação do avião, em Novembro de 1906.*

— As sábias palavras do Sr. General Dario de Oliveira, que tomámos a liberdade de aqui reproduzir, escritas para a nossa Revista, definem bem a grandeza da descoberta: «Santos-Dumont, estudando e trabalhando na Europa, iluminado pelo génio latino, apaixonado pela ciências e pelos novos rumos, dinamizado pelo espírito de aventura Luso, concebeu e criou uma das mais fortes e úteis ferramentas de que a humanidade dispõe. Unem-se os continentes com saltos enormes sobre os oceanos, estreitando-se as relações entre os povos, e deste encurtamento das distâncias resultou para os homens um melhor conhecimento mútuo».

Da mesma mensagem, faz parte ainda este brilhante período: «Homem de ciência e acção, mestre de si próprio, construtor, piloto intemerato e voluntarioso, Santos-Dumont não é do Brasil nem de Portugal. É de todo o Mundo!».

— Gago Coutinho e Sacadura Cabral, de quem será escusado falar, que tão nobremente honraram as Duas-Pátrias, são a gloriosa prova das afirmações que acabámos de reproduzir.

— Queremos, agora, agradecer, mais uma vez as mensagens escritas para a nossa Revista, a Vossas Excelências, Senhores Almirantes Afonso Cerqueira, General Costa Macedo, General Frederico Costa, General Venâncio Deslandes, General Dario de Oliveira, General Humberto Delgado, General Humberto Pais, General Alfredo Cintra, General Anselmo Vilardebó, Coronel Pinheiro Corrêa, Coronel Edgar Cardoso, Comandante Newton da Fonseca, Comandante Ferreira da Silva, Comandante José Cabral, Tenente-coronel Luís de Bettencourt.

— Antes de terminarmos, queremos ainda, felicitar o Sr. Joaquim António Matias, distinto fundador e administrador da Revista «Duas-Pátrias», não só pela organização desta homenagem, que a si cabe inteiramente, mas ainda pelo entusiasmo, competência e profundo patriotismo com que se tem entregado aos problemas de uma maior aproximação Luso-Brasileira, e que, mais uma vez, vai provar com a publicação dum número especial dessa Revista, dedicado a estas Comemorações.

— Também não podemos esquecer a preciosa colaboração da sua Exma. Esposa, Senhora D. Dolores Montenegro Matias, que no Brasil tão bem tem realizado, junto das figuras mais altamente representativas, uma valiosíssima obra jornalística de amizade e maior aproximação entre as Duas-Pátrias — Brasil e Portugal.

— Dado o facto, ainda, do importante semanário «O Mundo Português», que se publica no Rio de Janeiro, ter há dois dias inaugurado, em Lisboa, uma Delegação sua, gostosamente aproveitamos a oportunidade para felicitarmos afectuosamente essa simpática publicação luso-brasileira, a qual, certamente, marcará, com a referida criação, mais uma fase destacável da sua já longa e prestimosa actividade.

ANO SANTOS-DUMONT

O primeiro voo mecânico do Homem

DISCURSO PRONUNCIADO PELO HISTORIADOR AUGUSTO KRUSSE AFFLALO, NO ENCERRAMENTO DAS COMEMORAÇÕES À GLÓRIA DE SANTOS-DUMONT, PROMOVIDAS PELA REVISTA - DOCUMENTÁRIO «DUAS PÁTRIAS»



O historiador Augusto Krusse Afflalo, director-adjunto da Revista «Duas Pátrias», pronunciando o seu discurso.

*Exmo. Senhor representante do Senhor Embaixador do Brasil
Exmo. Senhor representante do Senhor Subsecretário de Estado da Aeronáutica
Senhores Generais da Aviação Portuguesa
Senhores Comandantes
Minhas Senhoras
Meus Senhores*

EM nome dos organizadores desta homenagem, saúdo Vossas Excelências.

O «acaso» proporcionou que esta sessão promovida pela Revista Luso-Brasileira «DUAS PÁTRIAS», seguida de um «cocktail», fosse realizada neste estabelecimento moderníssimo da Lisboa contemporânea, desta parte da cidade muito aproximada nas suas construções com o Rio e S. Paulo, metrópoles extraordinárias da América do Sul, respostas civilizadoras às grandes urbes da Norte-América.

O mesmo «acaso» trouxe-nos a uma Avenida, «Roma» de seu nome, que nos faz lembrar a Pátria espiritual da Latindade e à qual pertencem todas as Nações do Continente Sul-Americano. Esta latinidade, latinidade pura, desejava-a Graça Aranha, quando escreveu o seguinte:

«O nosso encanto estaria em ser uma Nação Americana com espiritualidade latina».

Eu julgo que, presentemente, esse encanto existe.

Mas o «acaso» citado por mim, conduziu-nos igualmente a um lugar, confinante com uma Avenida que tem o nome glorioso: o de Sacadura Cabral.

Dir-se-ia que um espírito consciente preparou «em tempo» todas estas coincidências. E, assim, nos encontramos aqui, nesta justíssima homenagem à glória dum dos pioneiros da Aviação Mundial — SANTOS-DUMONT —, o qual tornou possível com as suas tentativas, os voos heróicos de Lindbergh e Sacadura-Coutinho. Na verdade, há que pasmar da audácia e segurança firme do extraordinário aviador americano, mas a ciência aeronáutica muito deve a esse sextante do ar, que Gago Coutinho usou pela primeira vez, com certeza matemática de êxito, e que a Aviação alemã, muito honestamente homenageou, dando a designação aos seus sextantes de «sextantes sistema Gago Coutinho».

Apesar de tudo e, nesta hora de glorificação, «Ano Santos-Dumont», não seria justo esquecer os feitos dos Wright, irmãos gémeos da glória da Aviação brasileira, na conquista do espaço. Julgamos assim corresponder com cortesia, longínqua, mas sempre actual, ao que o «New-York-Herald», na ocasião, classificou como o «PRIMEIRO VOO MECÂNICO DO HOMEM» — o feito de Bagatelle.

Há, sem dúvida um quadrilátero de civilização ocidentalíssima, cujos lados têm marcadas letras de ouro na História do Mundo: PORTUGAL, BRASIL, FRANÇA e ESTADOS-UNIDOS DA AMÉRICA DO NORTE. Por isto mesmo, seja-me lícito recordar neste momento, já que falei nas 3 partes do quadrilátero, que glorifique a outra parte: a FRANÇA.

FARMAN, com o seu voo de 13 horas; Blériot atravessando a Mancha; Védrinnes com o golpe Paris-Madrid. Pioneiros duma obra imensa, justificam aquilo que Lippmann disse:

«QUANDO UMA OBRA FICA, O PASSADO CONTINUA E NÃO É JÁ O PASSADO».

Os voos de «Santos-Dumont» e dos «Wright», foram o embrião dessa obra, hoje grandiosa: a Aviação dos nossos dias.

Não é PASSADO, porque é PRESENTE!

É a presença da conquista do espaço, da conquista inicial de alguns metros, passando pela corrida Londres-Melbourne, até à normalidade dos voos de hoje; desses voos que nos permitem ter mais junto do coração o querido Brasil, alma da nossa alma, coração dos nossos corações.

Encontramo-nos numa época em que se aperfeiçoam os aparelhos de voo para fins militares. As Nações procuram levantar o seu potencial. O objectivo de hoje é, axiomáticamente, o objectivo de ontem: Defesa e ataque, em função uma do outro. Já em 1819, Victor Hugo notava, numa antevisão extraordinária no «Journal d'un Jeune Jacobite»:

«L'Angleterre se soutient, la France se relève, la Russie se lève.»

Muito desejaríamos que a Inglaterra, a França e a Rússia, não falassem já da América do Norte, unissem os seus esforços para uma Paz duradoura, símbolo da felicidade dos Povos. Mas enquanto isto não for possível, confiamos no valor de V. Excelências, Senhores Generais da Aviação Portuguesa, guardiões dos Céus de Portugal!

Eu sinto aqui presente o espírito de Gago Coutinho. A sua falta «pessoal» a este acto, não constitue menos consideração para a homenagem a «Santos-Dumont». É a prova encontra-se naquele cronómetro que o grande pioneiro da Aviação Brasileira e Mundial ofereceu ao grande herói da Primeira Travessia aérea do Atlântico-Sul, o qual não teve dúvida em ceder-me para esta sessão, repetição e confirmação da grande amizade, da fraternidade imensa, que tornaram possível a «COMUNIDADE LUSO-BRASILEIRA», comunidade de sangue, de pensamento e de religião, mais uma vez confirmadas nas credenciais entregues pelo Senhor Embaixador do Brasil, a S. Excelência o Sr. General Craveiro Lopes, ilustre Presidente da República Portuguesa, a quem saudamos respeitosamente neste momento.

Segundo me disse Gago Coutinho, «Santos» era o apelido da mãe de Santos-Dumont, senhora nascida no Porto — portuguesa — e falecida na capital do Norte, a qual repousa actualmente em S. João, no Rio de Janeiro, nesse lugar, onde um bronze magnífico perpetua a memória do glorioso homem que, em St. Cloud, fez aparecer uma luz bruxuleante que, mais tarde, — meio século — se tornaria na luz estonteante da Aviação de hoje.

Eu desejo saudar os representantes das Companhias

de Aviação aqui presentes, pelo brilho que vieram juntar à atmosfera grandiosa e espiritual que respiramos neste momento. Não posso olvidar o nome do Sr. Comandante José Cabral, porque este, como primeiro piloto de transportes públicos, foi um dos pioneiros da Aviação Portuguesa, dessa Aviação, mana da militar, que agitou o Mundo com o feito magnífico de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, feito científico, como científica havia sido a navegação das caravelas e naus portuguesas, desses navios que desbravaram os oceanos, dando-nos o nosso querido Brasil.

Desse Brasil que foi «achado» — quero acentuar — e não descoberto por «acaso» pelo beirão Pedro Álvares Cabral. AFIRMO, e creio que o Sr. Almirante Gago Coutinho e meu querido Amigo e Mestre, em breve, porque nisso está trabalhando, demonstrará este facto histórico, definitivamente. O «ACASO» de Cabral não existiu.

Em V. Excelência, Sr. Director da Aviação Civil, eu saúdo os aviadores portugueses que, voando noite e dia, são dignos de toda a nossa admiração. Nesta saudação, seja-me lícito incluir a pessoa do ilustre Presidente do Aero-Clube de Portugal, o Sr. Coronel Pinheiro Corrêa aqui presente, um dos grandes propulsores da Aviação Civil em Portugal e distintíssimo aviador.

Em V. Excelências, Srs. Generais da Aviação Portuguesa, eu brindo por uma das mais brilhantes pléiades de oficiais superiores das Forças Armadas Portuguesas. Neste brinde quero incluir todos os distintos oficiais superiores da Marinha que nos deram a honra da sua presença, e ainda os que, por motivos imperiosos não se puderam aqui deslocar.

Em V. Excelência, ilustre Sr. representante do Sr. Subsecretário de Estado da Aeronáutica Portuguesa, eu saúdo o representante máximo das Forças Aéreas Nacionais.

Nesta saudação às Asas Atlânticas, importa-me igualmente brindar pelo ilustre Ministro da Aviação Brasileira, o Sr. Brigadeiro Henrique Fleiuss.

PROPOSITADAMENTE, guardei para o fim, a saudação a S. Excelência o Sr. Embaixador do Brasil, o Sr. Dr. Álvaro Lins.

A matéria, julgo eu, precede o espírito. Assim sucedeu com a formação do Mundo. Ao «caos» inicial, DEUS deu ao homem-matéria, o espírito que o levaria a estabelecer as mais vastas concepções filosóficas, as mais extraordinárias descobertas. As asas metálicas, por isto mesmo, precedem as Asas do espírito. E são as Asas do espírito que eu saúdo neste momento, na pessoa do Senhor Embaixador do Brasil. Foram essas Asas que tornaram possível a «História Literária de Eça de Queiroz», «Os Jornais de Crítica», «O Roteiro Literário de Portugal e Brasil», «Os Discursos sobre Camões e Portugal», «Da Técnica do Romance em Marcel Proust»... que sei eu... maravilhas de espírito do Homem nascido em Pernambuco, nessa Terra oriental do Brasil, primeiramente avistada pelas caravelas secretas de D. João II, guardas avançadas das de Pedro Álvaro Cabral.

É o Sr. Doutor Álvaro Lins o brilhante continuador dos espíritos dessa Nação «MUI FERMOZA», descrita sucintamente, há precisamente 465 anos e 241 dias, por Pero Vaz de Caminha. Nação que se formou espiritual e intelectualmente, dando-nos José de Alencar, Franklin Távora, Visconde Taunay, Castro Alves, Machado de

Assis, Ruy Barbosa, João do Rio, Júlio Ribeiro, Euclydes da Cunha, Olavo Bilac, Cecília Meireles, Manuel Bandeira, Hélio Viana, legião imensa, impossível de enumerar neste momento.

TRANSOCIANISMO, chamou Capristano de Abreu à saudade luso-brasileira!

Hoje, esse transocianismo não existe, porque a Comunidade se tornou real; porque a Aviação liga em poucas horas as Duas Pátrias Imãs. Esta Comunidade conseguiu o estreitamento dos corações, fazendo brilhar no firmamento das nossas almas a Estrela Polar do Hemisfério Norte, conjuntamente com as Estrelas do Cruzeiro do Sul.

O espírito ligado à diplomacia, constitui a melhor aliança para o entendimento dos Povos.

A aliança do espírito entre Portugal e Brasil, ficará ainda mais vinculada com a presença do Senhor Embaixador!

Duplamente bem-vinda é a sua Embaixada a Portugal.

Já espiritual e culturalmente importante, havia sido considerada a sua estadia no nosso País, quando do curso de Estudos Brasileiros. São de relembrar as palavras que, a este respeito, o Sr. Dr. Paulo Cunha, ilustre Ministro dos Negócios Estrangeiros pronunciou no momento:

«Felicitó o professor Álvaro Lins, mas felicitó especialmente o Brasil pelo mensageiro que enviou a Lisboa.»

Estas palavras do Sr. Dr. Paulo Cunha, têm, neste momento, uma actualidade extraordinária. É que o Sr. Dr. Álvaro Lins, além de continuar sendo o mensageiro do espírito, é o grande mensageiro da alma brasileira, o representante desse lado da Comunidade que todos nós adoramos, porque é o sangue do nosso sangue, a alma das nossas almas.

Brindo finalmente pela excepcional figura de S. Excelência o Senhor Presidente da República Brasileira, o Sr. Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira que, mais uma vez, soube demonstrar a sua alta visão política atlântica, unindo diplomacia e amizade de irmãos, na figura brilhantíssima do Senhor Embaixador.

Ao prolongar deste arte o abraço secular iniciado pelos navegadores portugueses na primeira cerimónia cristã realizada em Terras de Santa Cruz, o Senhor Presidente da República Irmã, o Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, bem merece os aplausos entusiásticos de todos quantos se encontram aqui presentes.

EMPRESA DE ÁGUA
MINERAL NATURAL
TELEFONE 23 - 3115

Água Rica Lda.

AUTORIZADA A FUNCIONAR PELO DECRETO 5218

FONTE: - RUA PARAGUAI, 80 - FUNDOS
ESCRITÓRIOS: - RUA HERMENGARDA, 146 e 154
DISTRITO FEDERAL

GALPÃO

PELES - MALAS E
ARTIGOS DE VIAGEM

190, RUA AUGUSTA - TELEF. 26807 - LISBOA

**MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
E TRANSPORTES AZEVEDO, LDA.**

TUDO PARA
CONSTRUÇÕES

RUA GAGO COUTINHO, 56 - TELEFONES 45 - 0737 e 25 - 0547
RIO DE JANEIRO

CASA ESPECIAL
EM TINTAS FINAS
TELEFONE 43 - 6660

Manoel Corrêa Gomes Leite

(EM FIRMA CORREA LEITE & C.)
RUA BUENOS AIRES, 290
RIO DE JANEIRO

PADARIA E CONFETARIA

“Yara”

PIZZARIA
PASTELARIA
RESTAURANTE
CHURRASCARIA
SORVETERIA
E MOAGEM DE CAFÉ

J. CARDOSO & VIRGINIA, LDA.

RUA DR. JOÃO RIBEIRO, 616
TEL EFONE 90817 - S. PAULO - BRASIL

OS GRANDES BENEMÉRITOS PORTUGUESES NO BRASIL

Bem fazer



Francisco Ferreira
de Mattos

A Colónia Portuguesa no Brasil teve sempre encantadora fama de benemerente. Quando eu era menino e moço, não conhecendo outro horizonte além do da minha aldeia, cheguei a convencer-me que não havia, no País, escola ou capela, com beleza e geito, que não tivesse sido obra brotada do saudosismo enternecedor dos portugueses do Brasil. Ainda, no ano passado, em viagem pelo Minho, tive ocasião de admirar quanto pôde realizar, na mais linda Província de Portugal, o espírito dadivoso dos patrióticos «brasileiros».

E, caso curioso, parece que cada um desses portugueses do Brasil tem uma especialidade beneficente. Uns protegem escolas e cantinas, outros igrejas e centros culturais, outros ainda a pobreza envergonhada e a infância desvalida. Tanto faz: todas estas manifestações caritativas têm seu lugar reservado no Coração Augusto de Deus!

Este Senhor Comendador Ferreira de Mattos, nado e criado na pitoresca Aldeia Nova, de Pombeiro da Beira (terra gloriosa dum grande político e professor universitário, dum Bispo, dum Juiz, de escritores, de advogados e médicos), hoje sócio-gerente duma importante empresa comercial do Rio de Janeiro, ao lado duma constante saudade pelo seu torrão natal, tem dedicado o melhor do seu coração às criancinhas, e, dentre estas, às infelicitadas pela orfandade, pela doença, pela miséria.

Parece que a Divina Providência não quis conceder ao nobre casal D. Ana - Francisco Mattos qualquer descendência directa, afim de poderem adoptar directamente, ternamente, os filhos de empregados seus, já falecidos, e os numerosos infelizes que enchem o Orfanato Santa Rita de Cassia, da capital do Brasil.

Como este querido parente e amigo me falava, comovido, há dias, em minha casa, das crianças das escolas da nossa terra natal, a quem manda distribuir, diáriamente, comida e agasalhos, e dum certo caso de doença grave do coração duma órfã albergada no Santa Rita de Cassia!

O lado mais belo do coração humano é aquele que faz com que o homem deixe de pensar em si próprio, se esqueça do seu Eu, para se preocupar com os outros, e, destes, com os menos afortunados. O negrume da existência materialista, egocentrista, do homem de hoje (se bem que se apregoe o contrário!), é ainda, uma ou outra vez, rasgado esplendorosamente pelo relâmpago estonteante e deslumbrador de vidas como estas, em que o problema do bem alheio ocupa tanto tempo como o dos negócios próprios! Vidas que são fachos de luz nas trevas do sórdido egoísmo ambiental da nossa era atómica! Vidas de amor aos pequenos (pequenos pela idade, pequenos pelas débéis forças físicas, pequenos pela sua ignorância, pequenos pela sua pobreza económica), as quais mandam ao homem consciente dobrar o joelho à sua passagem. Vidas que obrigam o nosso raciocínio a «exigir» uma vida além-tumular, para necessária recompensa das mesmas!

É que portugueses do Brasil, como Francisco Ferreira de Mattos, na temida passagem desta vida (oxalá seja, para este, bem tarde) não-de ouvir, ao transpor dos umbrais da Eternidade, esta sacrossanta frase:

«Tudo te seja perdoado, pelo muito que amaste os inocentes, os pobres, os órfãos!»

LEONEL J. CARVALHO
(Advogado)

Presidente da Casa da Comarca de Arganil
em Lisboa

Lisboa, 1956 — ano Santos-Dumont.

Ano SANTOS-DUMONT

NÃO HÁ DÚVIDA QUE ELE (SANTOS-DUMONT) **VOOU**. WRIGHT SÓ **PLANOU**.

GAGO COUTINHO

COMUNICAÇÃO FEITA PELO
SENHOR CORONEL AVIADOR
PINHEIRO CORRÊA, PRESIDENTE DO
AERO CLUBE DE PORTUGAL.

*Excelências
Minhas Senhoras
Meus Senhores*

Em nome do AERO CLUBE DE PORTUGAL apresentamos a V. Ex.^ª. Sr. Embaixador, neste final do «ANO SANTOS-DUMONT», as nossas mais fraternas saudações pedindo se digne transmiti-las à Aviação brasileira, irmã querida das Asas Lusitanas.

A ausência do Senhor Almirante GAGO COUTINHO, glória da Aviação luso-brasileira, aqui, foi suficientemente justificada pelo Senhor Krusse Afflalo, director-adjunto da Revista «DUAS PÁTRIAS», promotora desta festa, todavia julgo-me no dever de mais alguma coisa dizer a V. Ex.^ª.

Numa carta que tive a honra de receber do grande navegador aéreo do Atlântico Sul, diz-me o Senhor Almirante que «gostaria de estar presente porque tinha a repetir ideias originais sobre SANTOS-DUMONT» e, mais adiante, «de sorte que não poderei ir ao cocktail e lhe peço me desculpe».

Julgo-me pois no dever de desempenhar tão honrosa missão e dizer, rapidamente, a V. Ex.^ª, quais as *ideias originais* que sobre o seu grande amigo SANTOS-DUMONT possui o Senhor Almirante Gago Coutinho.



O Coronel Pinheiro Carrêa lendo a sua comunicação no nosso homenagem a SANTOS-DUMONT, vendo-se ao centro o Senhor Barros Queiraz, ilustre delegado em Portugal, do Jornal «O Mundo Português».

Discutiu-se e discute-se, ainda, a *prioridade* do ilustre luso-brasileiro Dr. Bartolomeu Lourenço de Gusmão na invenção do balão em 1709.

Possuo elementos seguros para afirmar a V. Ex.^ª que a glória da *prioridade* pertence, irrefutavelmente, a GUSMÃO e que aos irmãos Montgolfier se fica devendo, 74 anos mais tarde, a *aplicação prática* das experiências do nosso compatriota.

Discutiu-se e discute-se ainda, a quem pertencerá a prioridade do VOO, não obstante essa descoberta ter sido realizada 88 anos mais tarde em pleno século das luzes.

Estão na tela da discussão três nomes:

— O francês CLEMENT ADER (1897) — os americanos IRMÃOS WRIGHT (1903 — o brasileiro (em cujas veias correu sangue português) — SANTOS-DUMONT (1906).

V. Ex.^ª. Senhor Embaixador e todos os brasileiros que me escutam sabem bem a tinta que no Brasil tem corrido sobre este assunto...

Ao espírito inteligente e investigador do Sr. Almirante Gago Coutinho — o luso-brasileiro n.º 1 dos tempos modernos — ao amigo íntimo

de SANTOS-DUMONT, o assunto não poderia escapar e assim, em 1948, quando se encontrava num hospital de terras de Santa Cruz, convalescente dum acidente de circulação citadina, escreveu um opúsculo a que pôs o nome «**COMO NASCEU O AEROPLANO**» onde, refutando algumas opiniões do jornalista brasileiro Matias Arrudão, defendeu os direitos de prioridade de VOO para SANTOS-DUMONT declarando que «*ia tentar ad-usum homem-comum, uma noção regular sobre a criação e evolução do aeroplano*».

Eis os dados do problema apresentado pelo Senhor Almirante Gago Coutinho:

— *Em 1709, a subida do fumo inspirou a Bartolomeu de Gusmão a criação do aeróstato.*

— *Da observação do planar dos pássaros, que vemos manterem-se no ar, mesmo sem bater as asas aproveitando o equilíbrio entre o seu peso e o ar ascendente, nasceu o avião.*

— *Otto Lilienthal, em 1891, conseguiu centenas de voos planados. Em 1897, Clement Ader, construiu o seu AVION, accionando por um motor a vapor que podia desenvolver 40 cavalos, não conseguiu VOAR.*

— *Em 1900, os irmãos WRIGHT conseguiram realizar voos deslizáveis, com um planador, de certa importância. O deslizar pela encosta proporcionou o lançamento; só faltava o motor para se poder criar o definitivo aeroplano.*

As qualidades de hábeis mecânicos, permitiram aos Wright construir um motor de explosão com o qual, mercê da sua experiência de pilotar planadores, conseguiram melhorar as suas realizações.

— *Em 1903, construíram uma máquina voadora, com o peso de 335 kilos, munida de asas curvas, à qual adaptaram um motor a gasolina, com o peso de 62 kg. e com a «força de 16 cavalos-vapor», e, em Dezembro desse ano, lançando esta máquina «contra um vento terrível de 45 km. de velocidade — 12 metros por segundo», a máquina avançou «à velocidade de 35 milhas, por mais de meia milha no ar ou 260 metros medidos no solo».*

— Em face dos dados do problema assim

posto, o Senhor Almirante Gago Coutinho chegou às seguintes conclusões:

1) *aos olhos dos técnicos, um motor de 16 cavalos é manifestamente impotente para vencer vento de 45 km. — que daria a um barco de vela velocidade de cerca de 12 nós — resulta inverosímil a opinião de que se tratou de voo puro, mas tão somente de uma tentativa com PLANADOR auxiliado por forte vento ascendente pois o motor era fraco para VOAR.*

2) *as fórmulas aerodinâmicas, dizem-nos, que não contando com as resistências de motor, aviador, mastros etc., o PLANADOR precisava de um motor de 25 cavalos para poder VOAR. Foi o que aconteceu com aviões de peso semelhante:*

— *Em 1906, SANTOS-DUMONT para VOAR com uma máquina de 300 kg. de peso, teve que substituir o seu motor de 24 cavalos por outro de 50 cavalos;*

— *Em 1908, Farman, voou com um motor de 40 cavalos;*

— *No mesmo ano, os irmãos WRIGHT, voaram, na Europa, com um motor de 40 cavalos;*

— *Em 1909, Bleriot utilizou um motor de 40 cavalos.*

Numa nota inédita que o Senhor Almirante se dignou escrever, pelo seu punho no exemplar do opúsculo, que me ofereceu, lê-se o seguinte:

É de notar que Santos-Dumont, em Novembro de 1906, poisou depois de VOAR 220 metros. Também o Wright poisou depois de ter planado a mesma distância. Mas este tinha prática de pilotar e, apesar do vento ascendente, teve que poisar por impotência do motor, ao passo que Santos-Dumont executou VOO e viu-se obrigado a poisar por ainda não saber pilotar.»

Não há dúvida que ele VOOU. Wright só «PLANOU».

Desta divergência de opiniões sobre o VOO dos Wright, o Senhor Almirante Gago Coutinho lançou nas colunas das «Seleções Americanas» de 1952, o seguinte original alvitre:

— *«Uma vez que dúvidas existem, construa-se uma máquina igual à dos WRIGHT, aplicando-se-lhe um motor de 10 cavalos, alimentado a gasolina de aviação».*

ção e não com gasolina de automóvel como em 1903, e vejamos o que dará a experiência.»

Como o alvitre não foi ainda posto em prática, o Senhor Almirante chegou à conclusão lógica de que a máquina dos Wright não poderia ter VOADO com um motor de 10 cavalos!...

Vejamos agora o que se passou em 1906!...

O grande pioneiro mundial da aviação — GABRIEL VOISIN — amigo, admirador e companheiro de SANTOS-DUMONT, defen- de a prioridade do seu compatriota CLEMENT ADER sobre as experiências dos irmãos Wright.

— Contesta que a invenção do «*Gauchissement*», das asas pertença aos Wright, como muitos pretendem, pois em 1890, no seu pedido de registo de patente da sua máquina, ADER já fala de «*se gauchir*».

— Afirma que o «*Aileron*», pertence a Henri Farman — seu sócio das primeiras horas — pois o inventou em 1908.

— Comparando *peso* de máquinas, potência de motores e *peso por cavallo-motor*, o grande construtor de aviões — desde a primeira hora — e um dos primeiros pilotos do mundo declara:

A) — *Em 1903, não podia existir nenhum avião biplano que, pesando 21 kgs. por cavallo, pudesse deixar o solo pelos seus próprios meios.*

B) — *A CÉLULA, verdadeira teia de aranha, opor-se-ia a todo o rendimento aceitável.*

C) — *O peso, por metro quadrado, de 7 kgs. e 200 gramas é, pelo contrário, um peso extremamente favorável para um PLANADOR mesmo grosseiro.*

Para justificar ainda a sua afirmação, utiliza GABRIEL VOISIN o testemunho de um americano, vivo a essa data, e publicado no dia 17 de Dezembro de 1951 no grande jornal americano «*New York Times*», e que tinha assistido às experiências dos irmãos Wright em Kill Devill:

«Os irmãos Wright, no dia 17 de Dezembro de 1903, não voaram em Kill Devill mas somente deslizaram.

O seu primeiro voo foi só realizado em 6 de Maio de 1908, dia em que Wilbur declarou que o seu aeroplano era bastante potente e estava completamente «mise au point.»

Sobre esta informação GABRIEL VOISIN, permite-se fazer o seguinte comentário:

— «*Na América, país da publicidade, nenhum documento fotográfico se pode encontrar sobre voos dos irmãos Wright de Dezembro de 1903 a 1908*»...

Em face de todas estas considerações, chega GABRIEL VOISIN — em 1956 — às seguintes conclusões:

«No dia 17 de Dezembro de 1903, nas margens do Atlântico. com o auxílio dum vento violento, sobre um terreno utilizado para o voo à vela, terreno sobre o qual os ventos são duma ascendência fora do costume, sem controle algum, os irmãos Wright executam, com um vento de 45 kms. à hora, três voos em linha recta, dos quais o maior teve a duração de 59 segundos, e no qual o motor não foi senão um acessório inútil, pois o aparelho foi lançado a braços sobre um terreno inclinado, manobra conhecida e utilizada desde longa data pelos PLANADORES.»

Na nota inédita que, felizmente, tenho em meu poder, o Senhor Almirante Gago Coutinho escreveu:

«Mas não há dúvida que ele (SANTOS-DUMONT) VOOU. WRIGHT só PLANOU.»

Chego assim à conclusão, Ex.^{mo} Senhor Embaixador do Brasil, Minhas Senhoras e Meus Senhores, que um dos primeiros aviadores do mundo e primeiro construtor de aviões — Gabriel Voisin — e o primeiro navegador aéreo português, que, utilizando métodos portugueses de navegação aérea, ligou Lisboa ao Rio de Janeiro, podem dizer ao mundo:

— «*No dia 17 de Dezembro de 1903, os irmãos Wright não voaram nas encostas das terras arenosas de Kill Devill mas tão somente planaram; ao passo que Alberto Santos-Dumont, em Novembro de 1906, voou na planície de Bagatelle!*»...

M. S. DURÃO

IMPORTADOR

Caixa Postal, 7852 — End. Tel. Durão — SÃO PAULO

Rolamentos para indústrias - Automóveis e Tratores - Acessórios p/ Vapor - Motores elétricos - Motores a gasolina - Válvulas para todos os fins
Fabricação de D. F. de Vasconcellos

RUA FLORÊNCIO DE ABREU, 370
Fones: Vendas 33-7767 — Cont, 37-4377

FUNDIÇÃO - MECÂNICA E SERRALHARIA EM GERAL

FOGÕES A GÁS, LENHA E CARVÃO, MARCA «PROGRESSO» — PRENSAS PARA LADRILHOS E ESCRITÓRIOS, BANCOS PARA JARDINS, COLUNAS DE FERRO FUNDIDO PARA ILUMINAÇÃO DE JARDINS - COFRES E CASAS FORTES

ALMEIDA COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE FERRO, L.^{DA}

SUCESSORA DE L. B. DE ALMEIDA & CIA.

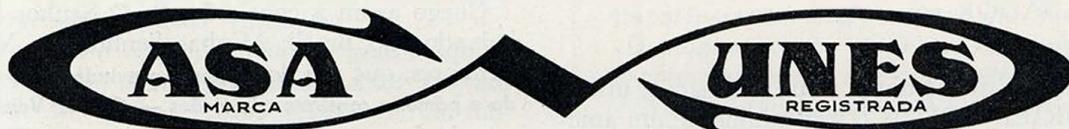
Distribuidores da Comp. Siderúrgica Nacional - Comp. Siderúrgica Belgo Mineira e outras USINAS nacionais

IMPORTADORES de: Cobre e latão em chapas, barras e vergalhões—Chapas de ferro pretas, galvanizadas e corrugadas para portas—Ferro em barras—Vergalhões—Cantoneiras—T—U—L—E eixos para transmissões—Tubos de ferro galvanizados, pretos, vermelhos, e de aço para caldeira.

TELEFONES

Mesa tronco 52-2104
Sec. de vendas 52-2102
» 22-0409
Expedição » 88-1584
Oficinas » 52-2103
Contabilidade 22-1342
» 22-2549

RUA DOS ARCOS, 28-42 — RIO DE JANEIRO



65, Rua da Carioca, 67 - Rio

MÓVEIS, DECORAÇÕES
INTERIORES, TAPETES,
P A S S A D E I R A S

FILIAL: AVENIDA N. S. COPACABANA, 1107, ESQUINA ALMIRANTE GONÇALVES

PORTUGUESES ILUSTRES NO BRASIL

Dr. Augusto Soares de Sousa Baptista

O Dr. Sousa Baptista, alia a aristocracia do espírito à aristocracia do trabalho. Formado em Direito pela Universidade de Coimbra, possui naturalmente a alma da «briosa» a que pertenceu. Saudosamente deve lembrar-se das noites lindas do Mondego, do Choupal e das traquinices em Santa Cruz. Transportado porém para as terras trepidantes do Brasil, sentiu o frêmito dum Mundo Novo, cheio de luz e de vigor. Sem abdicar da sua intelectualidade



conquistada pela inteligência demonstrada sem deixar os seus estudos, prolongamento lógico dum espírito lúcido e moderno, o Dr. Sousa Baptista, entregou uma grande parte da sua actividade à indústria, força vital do Mundo de hoje.

A grande Empresa Industrial de que é alma e saber, demonstra quanto um grande espírito de intelectual tem possibilidades de se unir ao «movimento prático da vida do século».

Contudo, como português de lei, não abdicou do seu espírito lusíada, ainda que este espírito em si, seja universal; universal, no sentido mais belo do termo. E, assim, vemo-lo como Director do «Real Gabinete Português de Leitura» e da «Federação das Associações Portuguesas no Brasil» e de quantos mais organismos luso-brasileiros.

Ao seu portuguesismo, à sua actividade imensa, demonstrada por um dinamismo invulgar, às resoluções em que tem apresentado todo o seu saber, foi recentemente prestada homenagem justíssima, na qual tomaram parte brasileiros e portugueses, por intermédio de diversas entidades de categoria.

Ao filantrópico industrial e homem de leis ilustre, a Revista «Duas Pátrias» presta a sua homenagem mais desvancadora, tanto mais sincera, quanto é certo ser dirigida a um compatriota que, em terras da Nação Irmã muito querida, tem demonstrado dois altíssimos valores: o valor de português e o valor de universalismo, no amparo a todos os desprotegidos da sorte. Estes dois valores reunidos, formam o Homem-Exemplo!

SINTRA, TEM UM RESTAURANTE TÍPICO REGIONAL,

A
Casa **ADELAIDE**

(JUNTO À CÂMARA MUNICIPAL)



COM ESPLÊNDIDO SERVIÇO DE MESA — QUARTOS CONFORTÁVEIS — LINDO TERRAÇO ONDE SE SERVEM REFEIÇÕES E ESPECIARIAS DA REGIÃO

QUANDO VISITAREM SINTRA, VISITEM A **CASA ADELAIDE**
DIRIGIDA PELA SUA PROPRIETÁRIA, ADELAIDE MARIA

Enxofre Sublimado

EM ROLOS DA MARCA



O MELHOR PARA A INDÚSTRIA
DA REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

LISBOA
Rua do Comércio, 49

PORTO
R. Sá da Bandeira, 82

**VÁ AO ENCONTRO
DA NEVE COM A
KLM**

Consulte o seu Agente
de viagens ou o **K L M**
P. Marquês de Pombal, 4
LISBOA — Tel. 431 44/5 - 59167/8

**ARMARINHO
ATANAZIO
LTDA.**

VENDAS POR ATACADO

Armarinho
Bijouterias
Perfumarias
e Meias em geral
Brinquedos

Rua 25 de Março, 1.011
Tel. 37-4739 - SÃO PAULO

ATANÁZIO MOSCAL & C.

*Armarinho em geral
Casa especializada
em Lanternas e Pilhas*

RUA 25 DE MARÇO, 937 - TEL. 33-3974

COMERCIAL E IMPORTADORA

**Baptista
Ferraz S/A**

R. Florêncio de Abreu, 297 S. Paulo
Tels. 32-3184 (Rede interna) 374624
Caixa, 2669
End. Tel. «Coimbofers»
Inscrição 97.058

Máquinas para Lavoura e Indústria, Ferramentas e Ferragens em geral, Chapos, Tubos, Válvulas e Conexões, Correias, Gachetas, Papelão de Asbesto, Lonas, Encerados - Acessórios para Vapor e Água

DISTRIBUIDORES DE:
GERADORES «KOHLER»
MOTORES:
«SKODA», «BOLINDER'S»,
«YANMAR» E «ASAA»

A ACÇÃO

DA REVISTA-DOCUMENTÁRIO

«*Duas Pátrias*»

DENTRO DO ESPÍRITO DA COMUNIDADE LUSO-BRASILEIRA

CONSTITUE já motivo de satisfação de «dever cumprido» — íamos a dizer «orgulho» a acção que temos tido na historificação (passe o termo), da amizade luso-brasileira.

«Dever cumprido», são palavras de modéstia escritas naturalmente, se bem que sintetizem para os outros, que não para nós, inteiramente, o que temos feito nestes anos com os números especiais de «*Duas Pátrias*».

Seria mentir porém a nós próprios e aos bra-

sileiros e portugueses se não disséssemos que sentimos um «pequenino orgulho» (pecado talvez censurável neste caso), pela obra realizada.

Desde as Conferências efectuadas de homenagem a S. Paulo e, mais largamente, ao Brasil, organizadas pela nossa Revista, não só em Portugal, mas também no estrangeiro, temos elevado o nome da Grande Pátria Brasileira, em entusiasmo, verdade e valor, com que as assistências têm ouvido o nosso Director-Adjunto



O ilustre Presidente do Brasil, Doutor Juscelino Kubitschek com a Revista "Duas Pátrias", que lhe foi entregue pela nossa distinta colega D. Dolores Montenegro Motias que se encontra acompanhada da nossa colaboradora D. Angelina Kalinova. Nota-se na expressão do Chefe do Estado do Brasil, evidente satisfação e apreço pela faclo. Esta cerimónia efectuou-se no Palácio do Catete, dea origem a palavras desvanecedoras do ilustre Presidente, para a nossa Revista, e opolo à missão que ela tão patrióticamente cumpre pela aproximação luso-brasileira

Augusto Krusse Afflalo, em Lisboa, Porto, Figueira da Foz, Évora, Celorico da Beira, Madrid, etc., e o aplaudiram com calor extraordinário, não protocolar, mas clara e exuberantemente sentido.

A uma destas Conferências, pelo menos que nós saibamos, se referiram as imprensas carioca e paulistana, de maneira desvanecedora.

Não podia a Revista «Duas Pátrias» deixar de, continuando a sua acção em prol de tudo quanto diga respeito ao Brasil e a Portugal, comemorar o 50.º aniversário do «mais pesado que o ar», homenageando a glória de «Santos-Dumont».

A sessão efectuada em 28 de Dezembro do ano passado, em Lisboa, constituiu mais um êxito para a acção luso-brasileira da nossa Revista, à qual assistiram figuras das mais ilustres (portuguesas e brasileiras), representações oficiais, Generais da Aviação Portuguesa, Almirantes, Comandantes, etc., de cujo relato nos ocupamos noutro lugar nesta Revista.

Escrevemos em cima o termo «historificação». Esta palavra serve à maravilha para definir o

espírito que ficará para a História da comunidade Luso-Brasileira dos numerosos autógrafos que as mais ilustres entidades das Duas Pátrias, se dignaram escrever para a nossa Revista, que, deste modo, ficará constituindo um extraordinário documento histórico acerca do estado actual de pensamento e coração que se encontra nos maiores valores das Duas Pátrias Irmãs, que brevemente publicaremos em Album luxuosamente apresentado.

Desde o actual Presidente da República Brasileira o Sr. Dr. J. Kubitschek de Oliveira, até aos mais distintos Professores Universitários, perpassam outros nomes de alta categoria, como os ex-Presidentes da República, Dr. Café Filho, e Doutor Nereu Ramos; General Juarez Távora, Eng.º Lucas Garcez, Dr. António Balbino Governador do Estado da Baía, assim como os mais ilustres Príncipes da Igreja, portugueses e brasileiros.

Resumidamente e para vincar o pensamento dos Homens que, com os seus autógrafos definiram o seu estado de espírito em relação à «Comunidade», cumpre-nos apresentar e distinguir os seguintes:

ENTIDADES PORTUGUESAS:

Presidente da República Portuguesa (General Craveiro Lopes):

«Felicito a acção da Revista «Duas Pátrias» pelo papel que está desempenhando em prol da aproximação luso-brasileira, assim como me associo às homenagens prestadas à glória de «Santos-Dumont.» (Palavras proferidas quando da recepção aos nossos Directores, no Palácio de Belém)

Cardeal Gonçalves Cerejeira:

... «Portugal olha para o Brasil, como o Pai envaidecido para um Filho glorioso»...

Cardeal Gouvêa (D. Teotónio — Arcebispo de Lourenço Marques):

... «Portugal e Brasil são um Mundo imenso com uma só alma»...

Arcebispo-Primaz de Braga (D. António):

... «Duas Pátrias» unidas ambas à sombra da Cruz»...

Bispo do Porto (D. António):

... «Brasil... o Portugal da América»...

Bispo de Leiria (D. José da Silva):

... «A veneranda Imagem de Nossa Senhora de Fátima, percorrendo o Brasil, onde foi recebida como Rainha e Mãe das Duas Pátrias»...

ENTIDADES BRASILEIRAS:

Presidente da República Brasileira (Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira):

... «Empenhado meu governo em favorecer a reaproximação cada vez maior dos dois povos, está ele cuidando de promover condições de verdadeira fraternidade entre brasileiros e portugueses»...

Ex-Presidente da República Brasileira (Doutor Café Filho):

... «Na História das relações internacionais, é difícil encontrar um exemplo de fraternidade tão viva e sincera, como a que prevalece entre Portugal e Brasil»...

Ex-Presidente da República Brasileira e actual Ministro da Justiça (Doutor Nereu Ramos):

... «A língua e a Fé, são a bandeira comum das Duas Pátrias»...

General Juarez Távora:

... «... me vincularam laços de sangue com o velho tronco português dos Távora, de que me orgulho»...

Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro (D. Jaime):

... «Duas Pátrias sim, mas tão unidas uma à outra que o Oceano Atlântico não as separa»...

Almirante Gago Coutinho:

... «*Quanto a gente mais visita a Terra Brasileira, mais se convence de que não é preciso ter nascido na Europa, para alimentar a impressão de que aprecia o Brasil, só por lá ter nascido. É o que acontece comigo*»...

Almirante Américo Tomás (Ministro da Marinha):

... «*Portugal e Brasil são duas Pátrias constituindo uma só, em perfeita comunidade*»...

Professor Doutor Egas Moniz:

... «*Desde que estive no Brasil, fiquei com Duas Pátrias; a Pequena em que vivo e a Grande de que me orgulho*»...

Professor Doutor Maximino Correia (Reitor da Universidade de Coimbra):

... «*Duas Pátrias, duas casas, uma mesma Família*»...

Professor Doutor Cacirola da Mata (Antigo Ministro dos Negócios Estrangeiros):

... «*Portugal e Brasil, povos de vidas paralelas... Portugal e Brasil, apoiados no seu passado, obra refulgente de muitos séculos, que a nova geração cumpre valorizar e defender*»...

Dr. Augusto de Castro — Diplomata e Director do «Diário de Notícias»:

... «*A Latinidade Lusitana, que forma o governo dos nossos dois Povos, não tem nem nunca poderia ter sentido senão na estreita cooperação duma consciência luso-brasileira*»...

Professor Doutor Adelino Padesca (Professor Catedrático de Medicina):

... «*Porque era estreito e acanhado o território pátrio e só pelo mar imenso era possível adquirir novas áreas «dilatando a Fé e o Império» coube a Álvaro Cabral descobrir as longínquas terras do Brasil*».

Comendador Albino de Sousa Cruz (Presidente da Federação das Associações Portuguesas do Brasil):

... «*Duas Pátrias eu tenho; e cada qual a mais bela*»...

Professor Doutor Palma Carlos (Bastónario da Ordem dos Advogados de Portugal):

... «*Considero o Brasil como uma Grande Casa Lusitana*»...

Professor Doutor Mendes Correia (Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa):

... «*A ternura fraterna! que une os dois Povos é a expressão afectiva de profundos factores bio-étnicos*»...

Doutor João de Barros (Antigo Ministro):

... «*Não me enganei nas fáceis previsões feitas em 1912, data da minha primeira visita ao Brasil, relativamente à amizade entre um e outro País*»...

Cardeal-Arcebispo de S. Paulo (D. Vasconcelos Motta):

... «*S. Paulo, só, é padrão bastante de potencialidade de uma raça privilegiada*»...

Bispo de Santos (D. Ilídio Soares):

... «*Grande honra cabe ao Brasil por tê-la como Mãe*»...

Ex-Embaixador do Brasil em Portugal (Olegário Mariano):

... «*Não há Duas Pátrias, há uma só Pátria à sombra de Duas Bandeiras*»...

Ex-Embaixador do Brasil em Portugal (Doutor Neves da Fontoura):

... «*Brasileiros e Portugueses temos perante a História um dever supremo: o da defesa duma Comunidade espiritual como o Mundo não conheceu maior*»...

Doutor Pedro Calmon:

... «*Brasil e Portugal, formam a alma lusitana*»...

Doutor Adhemar de Barros:

... «*Com saudades revejo Portugal, depois dum quarto de século. Conhecia e amava a terra lusitana... levo no coração a certeza dum grande e nobre Povo*»...

Eng.º Lucas Garcez:

«*Em Portugal convivi como na minha terra natal*» ...

Ex-Embaixador do Brasil em Portugal (Doutor Leão Gracie):

... «*Tudo quanto se fizer no sentido de estreitar os laços que unem o Brasil e Portugal, merece os mais francos aplausos e todo o incentivo*»...

Doutor Gilberto Freire:

... «*Confesso que em Portugal e no Ultramar comovime com muitos dos discursos com que fui generosamente saudado*»...

Doutor Paulo Tacla:

... «*Quem diz Brasil tem de dizer Portugal*»...

Horácio de Melo (Director da Associação Comercial de S. Paulo):

... «*Falar destes dois Países é a mesma coisa que falar de dois Irmãos*»...

Ex-Cônsul do Brasil em Portugal (D. Odette de Carvalho e Souza):

... «*Portugal e Brasil: dois Povos Irmãos, duas grandes Nações e uma só Pátria*»...

Doutor Jordão Emerenciano:

... «*Estar em Portugal é como se estivesse na nossa própria casa*»...

Tais são, em resumo, as palavras com que portugueses e brasileiros quiseram demonstrar o seu apreço, admiração e amor às Duas Pátrias Irmãs.

Irmãs, a cujas palavras daremos continuação no próximo número com a publicação do resumo dos autógrafos de outros ilustres colaboradores da nossa Revista.

São exemplos nobre de solidariedade e de amor pela Paz, as declarações feitas pelas mais altas individualidades das duas Nações atlânticas.

O facto é tanto mais de notar, quanto é certo que o Mundo se encontra extraordinariamente dividido, inclusivamente entre Países de raça idêntica ou afim.

Praza a Deus que a boa vontade chegue ao espírito e ao coração dos homens, de modo a fazer levantar para sempre a atmosfera de desconfiança latente que se verifica.

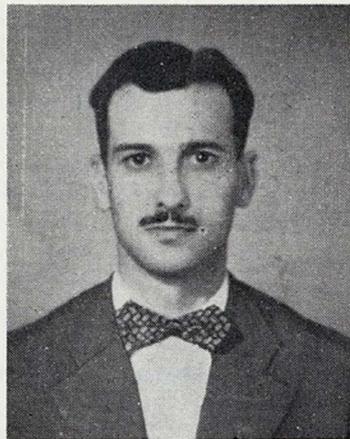
A Revista «Duas-Pátrias», publicação de unidade e de Paz, muito grata se sentiria, se, em data próxima, pudesse verificar um entendimento sincero entre todas as Nações, base firme do bem-estar dos povos.

O nosso pequenino orgulho a que acima nos referimos, submete-se à modéstia de não publicar todos os elogios e incitamentos que as altas esferas têm escrito sobre a directriz e apresentação da Revista «Duas-Pátrias».

É fácil concluir, por tudo quanto escrevemos, que o nosso sucesso e o desenvolvimento da nossa acção, nos leve a anunciar para breve a publicação mensal da Revista «Duas-Pátrias», a fim de mais frequentemente, nos encontrarmos em contacto com o público das duas Nações Irmãs, que se encontra espalhado pelo Mundo.

Porque Portugal e Brasil, são duas Nações duma mesma e estreita Comunidade, a Revista «Duas-Pátrias», será igualmente a Revista desta Comunidade que não vê o Sol apagar-se nos seus céus.

BRASILEIROS AMIGOS DE PORTUGAL



DR. ARMANDO DE CAMPOS TOLEDO

Advogado, contador, natural de São Carlos, Estado de São Paulo. Fundador do Partido Democrático. Presidente das Assembleias gerais do Centro Transmontano, sócio da Sociedade de Medicina Legal e Cirúrgica de S. Paulo, da Associação dos Advogados e da Ordem dos Advogados. Formado pela Faculdade de Direito da Universidade de S. Paulo.



*P*ORTUGAL e Brasil já escreveram na História páginas imortais que traduzem o valor dos seus feitos e de seus heróis. Nada melhor pode dizer-se, do que evocar esse passado de glória que serve sempre de estímulo aos construtores da Raça que sabe perpetuar o cavalheirismo e a bravura em todos os actos em que a honra se torna bandeira das suas aspirações.

ARMANDO CAMPOS TOLEDO

LICEU LITERÁRIO PORTUGUÊS

SUAS REALIZAÇÕES E A OBRA IMENSA DE CULTURA QUE APRIMORA DE ANO PARA ANO

O Liceu Literário Português foi fundado a 10 de Setembro de 1868, contando, portanto, cerca de 89 anos de existência.

Nascido de uma dissidência entre sócios do Retiro Literário Português, iniciava já a 24 de Agosto de 1869 os cursos nocturnos gratuitos, sob a direcção do Dr. Marques Pinheiro, os quais têm sido mantidos sem interrupção, admitindo-se alunos de qualquer raça, nacionalidade ou religião.

Tendo passado por diversas vicissitudes, o Liceu Literário Português demonstra presentemente um notável índice de progresso, mercê das administrações que o têm governado, no decurso dos últimos anos, nas quais tem estado sempre incansável, no posto de presidente, o Sr. Comendador José Rainho da Silva Carneiro, glória da colónia Portuguesa.

Representou uma etapa decisiva para este progresso a construção da sede própria na rua Senador Dantas, 118: um edifício de 9 andares, em gracioso estilo manuelino, possuindo em seu interior algumas belas obras de arte, como os azulejos do hall de entrada e do Salão Nobre — a monumental Sala Camões — de autoria do artista português Jorge Colaço.

Anualmente matricula-se no liceu uma média de 600 alunos, distribuídos pelos seguintes cursos: Alfabetização, Primário (3 anos), Comércio, Dactilografia, Taquigrafia, Inglês, Francês, Desenho e Pintura. Cerca de 100.000 alunos já frequentaram os cursos desde a fundação.

Quer por sua organização material, quer pela orientação pedagógica, o Liceu é considerado modelo de escolas de ensino supletivo, tendo merecido os maiores elogios não só de autoridades, mas também de outras personalidades, portuguesas e brasileiras, que o têm visitado a miúdo. Organização de grande popularidade na metrópole brasileira, conta entre os seus ex-alunos muitas pessoas de relevo social.

Durante muitos anos grande parte dos pilotos da marinha mercante brasileira foram preparados no curso nocturno e gratuito de Náutica, fundado em 1887, quando ainda não havia no Brasil nenhuma instituição destinada ao preparo e formação de pilotos. Este curso

foi extinto em 1929, devido a ter sido criada naquele ano a Escola de Pilotos no Brasil, com direito exclusivo de conceder diploma.

O Liceu Literário Português tem-se tornado progressivamente um centro de cultura de não desprezível importância. As actividades filantrópicas tradicionais que sempre o dignificaram e ainda continuam a prestigiá-lo no conceito da sociedade, foram imensamente acrescidas por outras não menos nobres e de não menor repercussão, com a fundação do Instituto de Estudos Por-



*Comendador José Rainho da Silva Carneiro,
Presidente do Liceu Literário Português*

tugueses Afrânio Peixoto e a do Instituto Luso-Brasileiro de Folclore.

Associação intimamente ligada a Portugal e constante promotora das boas relações luso-brasileiras, o Liceu atingiu plenamente os seus objectivos, inclusive os culturais, com a fundação destas duas organizações.

Tem sido enorme o interesse despertado pelo Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto, que já se tornou parte integrante da vida cultural do Rio de Janeiro, onde às segundas-feiras, de Maio a Outubro, se fizeram, por assim dizer, obrigatórias as conferências do Liceu. Muitas personalidades do mundo intelectual luso-brasileiro já subiram à tribuna do Instituto. Brasileiros e portugueses têm assistido em grande número às aulas, acompanhando-as com o maior entusiasmo.

Fundado em 5 de Julho de 1943 com a assistência intelectual de Afrânio Peixoto, seu primeiro director, o Instituto vai entrar este ano no seu 14.º ano de actividades.

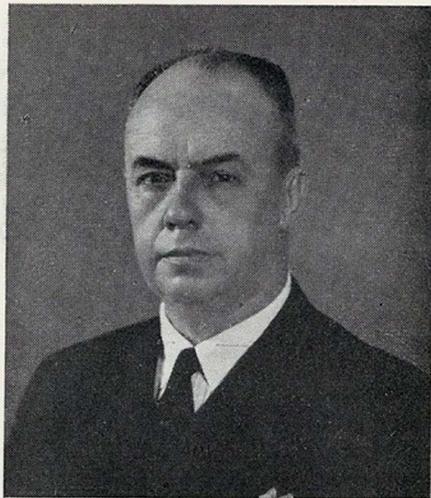
Pela sua excelente organização, que se dirige a assistências relativamente numerosas, embora de escol, bem como pela própria natureza dos temas tratados, os programas têm despertado considerável interesse e repercussão, entre pessoas do mais variado matiz social.

Como o nome sugere, o Instituto propõe-se estudar a civilização lusíada, sob múltiplos aspectos: históricos, geográficos, literários, etnográficos, folclóricos, científicos e outros, dando especial atenção aos pontos de contacto entre o Brasil e Portugal.

Esta instituição apresenta, embora embrionariamente, o número inicial do que seria, digamos assim,



Edifício do Liceu Literário Português do Rio de Janeiro



*Cândido de Oliveira
Operoso Secretário Geral do Liceu Literário Português*

uma universidade de cultura lusíada. Tanto Afrânio Peixoto, como o Dr. Pedro Calmon, actual director, se referiram frequentes vezes a esta ideia que é uma antiga aspiração. Na realidade, a ciência da civilização luso-brasileira, como tal, perquirida desde os seus inícios, até nossos dias, em seu desenvolvimento progressivo, em seus característicos essenciais, no papel relevante que desempenhou no mundo, nos seus segredos e revelações, em todas as suas evocações do passado e do presente, é uma ciência ainda na infância.

O trabalho do Instituto, além de iluminar aspectos culturais de interesse particular ao Brasil ou a Portugal, assume uma faceta importante: a de aproximar os dois países pelo estudo da comunidade de origem e de cultura. É, por outro lado, um factor importante, no intercâmbio cultural luso-brasileiro. Intelectuais de todos os quadrantes do Brasil, assim como muitos portugueses, têm dado brilhantes lições, algumas delas inolvidáveis. Pelos programas realizados durante 13 anos, podemos verificar que diversos dos mais ilustres intelectuais dos dois países têm passado pela tribuna do Instituto.

Afrânio Peixoto foi autor de alguns livros em que reflecte o seu grande amor a Portugal e à cultura lusíada. «Viagens na minha terra», para citar um dos mais conhecidos, é um hino de amor à terra portuguesa, que visitou, e uma fina jóia literária com deliciosas evocações históricas, nascidas das contemplanções de um espírito encantado ante os velhos monumentos históricos de Portugal, que o faziam sonhar com a história dos séculos recuados. Foi um cronista de autoridade incontestável, tendo deixado obras de valor sobre o poeta de «Os Lusíadas». Convidado pela direcção do Liceu Literário Português para presidir ao Instituto, revelou-se extraordinária e profícua a sua actividade. Além das conferências magníficas que pronunciou com a autoridade de verdadeiro mestre da história e da literatura de Portugal e do Brasil, nunca faltava com o seu comentário às aulas de outros professores, mere-

cendo do jornalista Celso Kelly de «A Noite» a observação de que era o conferencista constante das sessões do Instituto. Continuou na direcção deste até 1945, ano em que teve de ausentar-se por enfermidade, vindo a falecer em 1947.

O Dr. Pedro Calmon, actual Reitor da Universidade do Brasil, que já dirigira o Instituto na ausência de Afrânio Peixoto, foi então convidado para o lugar deixado vago pelo Mestre. Figura por muitos títulos ilustre da cultura brasileira, o Director actual encontra-se desde há oito anos, — período de intenso e produtivo labor — à frente do Instituto, impulsionado pelo mesmo amor de Afrânio à causa da cultura lusitana. Distingue-se particularmente no campo da história e da literatura, ocupando com frequência a tribuna do Instituto, para pronunciar admiráveis conferências sobre a história ou a literatura, fazendo-o com a autoridade que lhe conferem aprofundados estudos sobre os mais variados assuntos, que esgota até às últimas minúcias. Ele é ainda, tal como outrora Afrânio Peixoto, o analista incansável que produz no final das sessões magníficos comentários, autênticas conferências, no dizer unânime dos ouvintes, comentários que atraem, só por si, numerosos auditórios.

No ano de 1955 foi dado com o carácter de curso de extensão universitária, fornecendo diplomas aos alunos que tivessem um mínimo de 2/3 de frequência, o Curso de História da Civilização Luso-Brasileira, que em 15 aulas reuniu os principais tópicos da história, da América Portuguesa: política, artística, literária, etc. Para este curso foram convidados alguns dos mais eminentes historiadores do Brasil, como Gustavo Barroso, Hélio Viana, Américo Jacobina Lacombe, Humberto Bastos, Paulo Santos e o Almirante José Frazão Milanez.

De 1943 a 1955 foi realizado um total de 312 aulas, sendo, portanto, a média anual de 24 aulas, com uma assistência média de 150 pessoas por aula.

Em 1951 fundou-se o Instituto Luso-Brasileiro de Folclore, que veio completar a obra cultural do Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto, ocupando-se exclusivamente do aspecto popular da cultura luso-brasileira.

Mensalmente é realizada uma sessão, com entrada franca, — praxe aliás usada nas aulas do Instituto de Estudos Portugueses, — com uma conferência seguida de um concerto de música folclórica portuguesa e brasileira, ou de recitação de Poesias. O Instituto é presidido pelo folclorista e distinto oficial da Marinha de Guerra Brasileira, Comandante Braz da Silva.

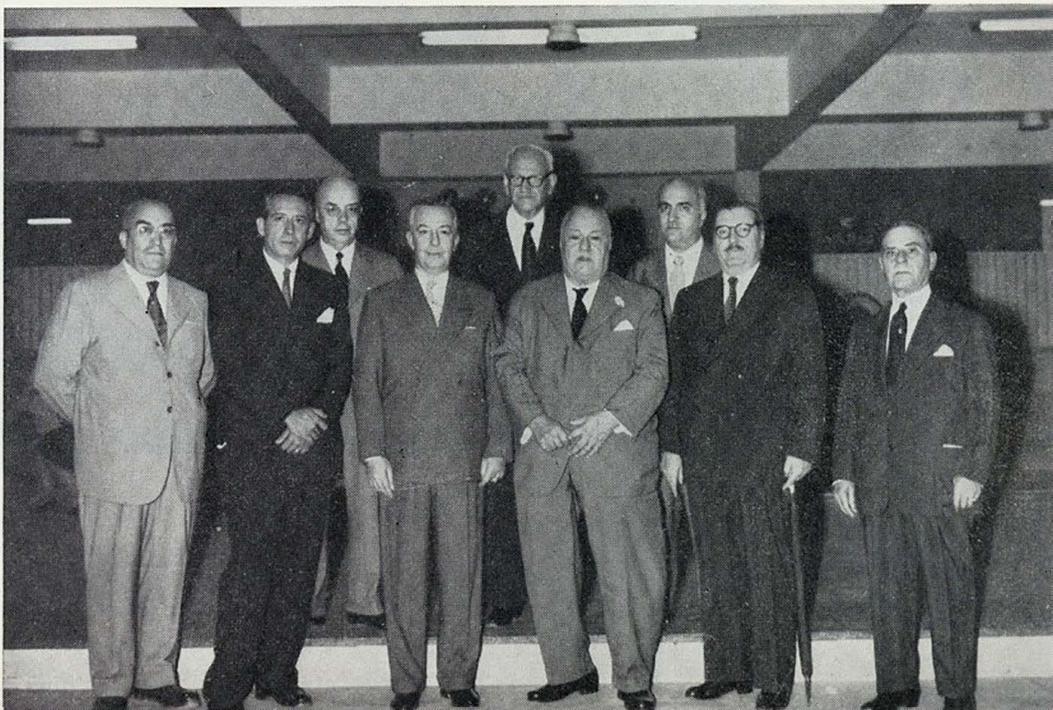
Não se pode encarecer suficientemente a importância destas duas instituições. Fundadas por iniciativa do Liceu e mantidas com a sua constante assistência, elas são o complemento óbvio e necessário da sua obra educacional. Alimentar as inteligências sequiosas do saber foi o ideal que o tem inspirado através dos 89 anos de existência, ideal de amplitude ilimitada. Não podia, pois, o Liceu deter a sua marcha brilhante em direcção a mais altos objectivos, sem se confinar num âmbito restrito e inadequado às aspirações de progresso que o anima.

Os dois Institutos são mais um facho espiritual erigido pelo Liceu Literário Português no Brasil, destinado ao esclarecimento das inteligências brasileiras e portuguesas, sobre o que realmente representa a gigantesca obra de civilização e cultura que portugueses e brasileiros, irmanados através dos séculos, produziram.

O Liceu foi sempre um centro de iniciativas portuguesas e de exaltação a Portugal. Fora do Instituto de Estudos Portugueses e do Instituto Luso-Brasileiro de Folclore, têm sido pronunciadas, muito antes da fundação daquelas duas organizações, numerosas conferências sobre assuntos de interesse português ou luso-brasileiro. Ao Liceu Literário Português, instituição à qual tanto devem o Brasil e Portugal, podem aplicar-se as palavras que Mestre Afrânio dirigiu em 13 de Novembro de 1944, no encerramento do ano lectivo do Instituto de Estudos Portugueses, a esta organização: «...esta é uma lâmpada votiva acesa, pelo patriotismo, em honra de Portugal». Efectivamente, desde há 89 anos que vem ardendo esta chama sagrada, que ateou tantos idealismos e que vem sendo, juntamente com o mais acrisolado amor ao próximo, o móvel de tantas realizações materiais e do espírito.

DIRECTORIA DO LICEU LITERÁRIO PORTUGUÊS

Da direita, primeiro plano: Félix dos Santos Pimenta, 2.º Secretário; Dr. Vítor de Campos Cortes, 1.º Secretário; Dr. Pedro Calmon, Director do Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto, do mesmo Liceu; Comendador José Rainho da Silveira Carneiro, Presidente; Comendador Evaristo Alves, Vice Presidente; Comendador João Sucena, Procurador. No segundo plano, da direita: Cândido de Oliveira, Secretário Geral; Barão de S. João de Loureiro, Bibliotecário e José Moreno Borlido, Tesoureiro.





Antônio Caetano Afonso e sua esposa, D. Berta da Conceição Afonso, residentes em S. Paulo

Augusto Machado Leite, residente em S. Paulo

COLÔNIA PORTUGUESA NO BRASIL

GALERIA DOS NOSSOS COLABORADORES



Rogério Sobral Gato e sua esposa D. Maria Alice Gato, residentes em S. Paulo

Arelino Norois, residente em S. Paulo

CIDADÃOS DAS «DUAS PÁTRIAS»

Rogério Almeida Gato e José Manuel Almeida Gato, filhinhos dos nossos patrícios Rogério e D. Maria Alice Gato.



José Cabral Pereira, residente em S. Paulo



D. Virginia Cardozo e seu marido Joaquim Cardozo, residentes em S. Paulo



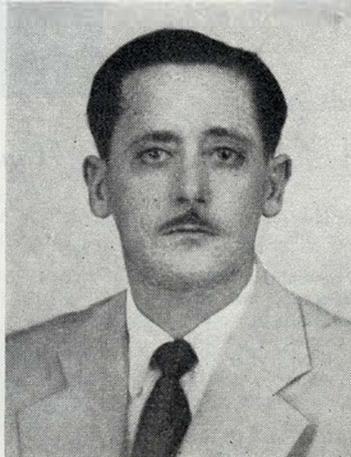
D. Maria de Jesus Ramos Veiga e seu marido Antônio Ramos Veiga residentes em S. Paulo

Colônia Portuguesa no Brasil

GALERIA DOS NOSSOS COLABORADORES



Augusto Sarmento residente em S. Paulo



Antônio Norais residente em S. Paulo

FRANCISCO MARIA SALGUEIRO

SÃO PAULO

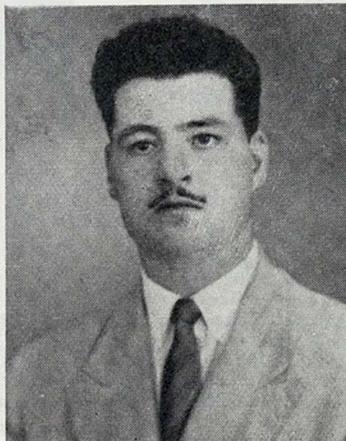
LAURENTINO DE ALMEIDA

SÃO PAULO

Nota de Redacção: As fotografias dos Senhores Francisco Maria Salgueiro e Laurentino de Almeida, não são publicadas por não terem chegado a tempo às nossas oficinas.



Albano Sá Cortês residente em S. Paulo



Aprigio dos Santos Caldeira residente em S. Paulo



Antônio Alves Chaves residente em S. Paulo

COLÓNIA PORTUGUESA NO BRASIL



António Pedro Rodrigues

O António Pedro, como é mais conhecido na Colónia Lusitana, é daqueles portugueses que primam em ajudar os seus compatriotas.

Quem não tem a ventura de o conhecer pessoalmente não pode apreciar o seu espírito liberal, desinteressado, cavalheiresco quase de renúncia, de que é possuído, mas nós que o conhecemos bem, e de há muito, desde a sua chegada ao Brasil pela primeira vez, é que sabemos e podemos bem avaliar esse carácter raro que o aureola, cuja projecção nunca é demais focar, para que todos os portugueses o fiquem conhecendo, como ele é.

Logo que tem conhecimento que um pátrio vem a Terras do Brasil, lutar, por uma vida melhor, trazendo como bagagem, ideias de realizações, às vezes até emparceirando com algumas das suas muitas actividades, António Pedro procura ir ao seu encontro, desprezando interesses seus, para o ajudar com a sua enormíssima experiência, e amizades que dispõe, e põdo à sua disposição os tesouros do seu coração, e abrindo a mão à sua generosidade, quando se torna necessária, sempre altruísta, mas quase sempre ignorada, devido à sua enormíssima modéstia.

A Revista-Documentário «DUAS PÁTRIAS» deve-lhe muito, mas mesmo muito, não só pelas facilidades que lhe tem prestado, e que nós não esqueceremos jamais, porque não somos daqueles que esquecem, e contamos retribuir muito em breve, da mesma forma os favores recebidos, como seja a propaganda que dela faz entre os seus numerosos amigos, como temos verificado, exaltando a fulgurante colaboração que oneram as suas páginas, considerando-a notável, única até, designando-a por esse motivo como um dos mais fortes alicerces do grande edifício que é a Comunidade Luso-Brasileira.

Estamos certos que agora ao ter conhecimento que a Revista Documentário Luso-Brasileira, «DUAS PÁTRIAS», muito em breve será publicada mensalmente, o seu júbilo será enorme, pois como português que o é, e dos melhores, aplaudirá esta nossa resolução como mais um padrão marcante a fortalecer a amizade sempre eterna de Portugal pelo Brasil e do Brasil por Portugal.

Daqui, desta nossa linda Terra, Pátria comum, que nunca esqueceremos, dizemos: obrigado António Pedro e até breve.



Manoel Augusto d'Oliveira

NOSSO MUITO DIGNO COLABORADOR
E CHEFE FUNDADOR DA FIRMA
MANOEL AUGUSTO D'OLIVEIRA & C.
EM S. PAULO



Alfredo Júlio Rodrigues

NATURAL DE ALMADA (PORTUGAL)
NOSSO ILUSTRE COLABORADOR E PRESTIGIOSO SÓCIO DAS
LIVRARIAS LUSO-ESPAÑHOLA, LDA. DE LISBOA
E DA LIVRARIA LUSO-ESPAÑHOLA E BRASILEIRA, LDA.
DO RIO DE JANEIRO

AS GRANDES RIQUEZAS DO BRASIL SÃO UMA REALIDADE

Petrobrás

ESPERANÇA DO POVO BRASILEIRO NA SOLUÇÃO DO PROBLEMA DO PETRÓLEO

A PETROBRÁS é uma sociedade por acções, de economia mista, cujo capital pertence, em sua maioria absoluta, ao governo brasileiro.

Criada, em Outubro de 1953, para executar todas as actividades ligadas à exploração e industrialização do petróleo no Brasil, começou a funcionar em Maio do ano seguinte, com um capital de 4 bilhões de cruzeiros, todo ele subscrito pelo governo federal. A maior parte desse capital foi realizado com a transferência à PETROBRÁS dos bens e serviços anteriormente a cargo do Conselho Nacional do Petróleo, num montante superior a 3 bilhões de cruzeiros.

Com pouco mais de três anos de existência, pode a PETROBRÁS considerar-se o maior empreendimento industrial do Brasil. O seu capital actual é de 8 bilhões de cruzeiros, devendo elevar-se, até 1957, a um mínimo de 10 bilhões.

A PETROBRÁS tem desenvolvido um apreciável volume de trabalho nos diferentes sectores de suas atribuições. Com a descoberta de petróleo em Nova Olinda, na Amazônia, a 13 de Março de 1955 — o seu primeiro grande cometimento — a empresa intensificou as pesquisas geológicas e geofísicas naquela região, bem assim os trabalhos de perfuração pioneira. Três sondas operam hoje na bacia amazônica, onde têm chegado, ultimamente, numerosas equipas de técnicos especializados em exploração de petróleo. Além do poço pioneiro de Nova Olinda, a PETROBRÁS abriu mais dois na mesma região e um em Abacaxis, preparando-se para começar a perfurar na margem do rio Madeira. Realiza ainda a empresa perfurações pioneiras em outros pontos do país: no Maranhão, no Rio Grande do Norte e no Paraná.

A acção da PETROBRÁS tem-se feito sentir, de modo especial, no Estado da Baía. Assim, em 1955, os campos petrolíferos do Recôncavo Baiano ofereceram uma produção duas vezes maior que a do ano anterior, ou sejam, 2.021.900 barris de óleo bruto. A estimativa da produção de 1956 ultrapassa a casa de 5 milhões de barris, o que importará numa economia de divisas de cerca de 17 milhões de dólares. Com a entrada em funcionamento do oleoduto Catu-Mata-Candeias, há pouco inaugurado pelo Presidente Juscelino Kubitschek, a produção de óleo baiano aumentará consideravelmente, permitindo mesmo um excedente exportável da ordem de 10 mil barris diários, a ser aproveitado pelas refinarias do sul do país. A PETROBRÁS espera proporcionar ao Brasil, até 1960, uma produção de 40 mil barris de óleo por dia, proveniente apenas dos campos do Recôncavo Baiano. As reservas recuperáveis de óleo dessa região totalizam hoje 255 milhões de barris, quantidade que representa o quádruplo da avaliação realizada, há seis anos, pelo Conselho Nacional de Petróleo. Ainda na Baía, a PETROBRÁS realizou perfurações submarinas, contando hoje com 14 poços produtores sobre água.

A Refinaria de Mataripe recebeu também os benéficos efeitos da acção da PETROBRÁS, com a projectada e já iniciada ampliação de suas instalações, o que lhe permitirão processar dentro de dois anos, 37 mil barris diários de óleo bruto. A referida obra inclui a montagem de uma unidade de óleo lubrificante, cuja produção, estimada em 2.800 barris diários, dará para atender às necessidades do mercado nacional. A economia de divisas proporcionada ao Brasil pela Refinaria de Mataripe, utilizando, exclusivamente, petróleo baiano, totalizou, em 1955, a cifra de 6 milhões e 800 mil dólares.



A Refinaria Presidente Bernardes, localizada em Cubatão, no Estado de São Paulo, pertence também à PETROBRÁS. É a maior e a mais bem aparelhada das que funcionam no Brasil. Sua produção actual é da ordem de 65 mil barris diários de óleo. Em 1955, proporcionou ao Brasil uma economia de divisas de 9 milhões e meio de dólares. Acha-se em estudo a ampliação, na medida adequada, da capacidade da Refinaria Presidente Bernardes. Ao mesmo tempo, a PETROBRÁS pensa construir, no Rio de Janeiro, uma refinaria de grande porte. Com a execução desse programa, incluídas as obras de Mataripe, o Brasil possuirá, em 1960, um parque de refinação superior a 200 mil barris por dia de capacidade de processamento, com o que atenderá, a, pelo menos, 70 por cento do consumo nacional de derivados de petróleo.

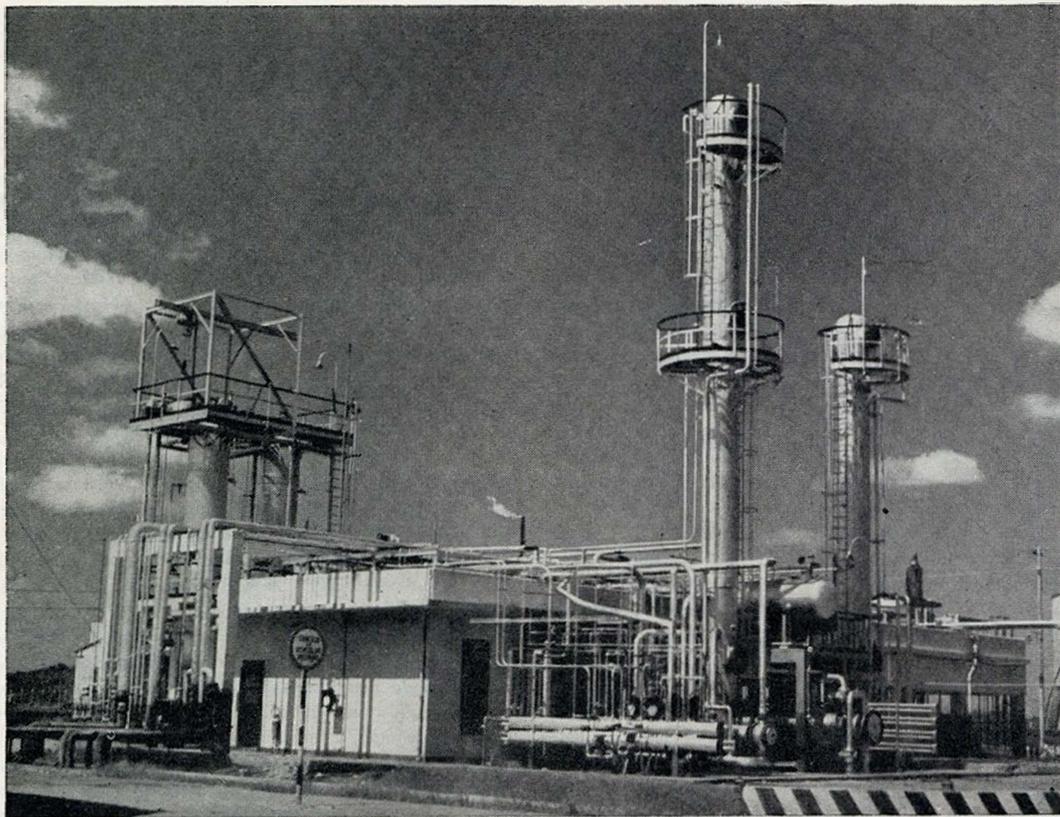
Outra realização importante da PETROBRÁS é a fábrica de asfalto, construída na área da Refinaria Presidente Bernardes, com capacidade para produzir 116 mil toneladas anuais o que equivale a uma poupança de divisas superior a 7 milhões de dólares.

Ainda em Cubatão, a PETROBRÁS tomou a iniciativa de construir uma fábrica de fertilizantes capaz de produzir, diariamente, 340 toneladas de adubos nitrogenados, 34 toneladas de nitrato de amónio e 1 milhão de metros cúbicos de hidrogénio.

A PETROBRÁS construirá ainda em Cubatão uma fábrica de eteno, matéria-prima básica de uma grande série de produtos petroquímicos. Sua capacidade de produção anual está estimada em 18.800 toneladas de eteno, 32.000 toneladas de etano e 5.000 toneladas da mistura propano-propeno.

A PETROBRÁS é servida por uma frota de petroleiros composta de 25 unidades, duas das quais especializadas no transporte de gás liquefeito, incluindo-se nesse número o navio-tanque recentemente construído em Glasgow. Esse barco destina-se especialmente ao carregamento de óleos lubrificantes. Os demais conduzem óleo cru e todos operam satisfatoriamente no transporte transoceânico, servindo também na cabotagem. O programa de ampliação da frota da PETROBRÁS compreende a compra de novas unidades especializadas no transporte de óleos lubrificantes e de novos navios petroleiros de grande tonelagem.

A PETROBRÁS deixou de ser uma promessa para transformar-se numa realidade comprovada por factos e números. O governo e o povo do Brasil acompanham, com interesse e entusiasmo, as realizações da empresa, prestando-lhe o mais completo apoio, numa demonstração inequívoca de fé e confiança no êxito da política nacional do petróleo, a que se condiciona, em boa parte, a grandeza económica do país.



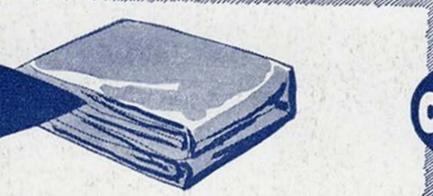
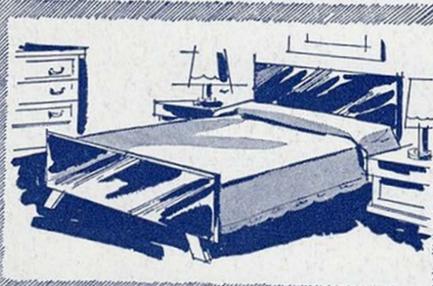
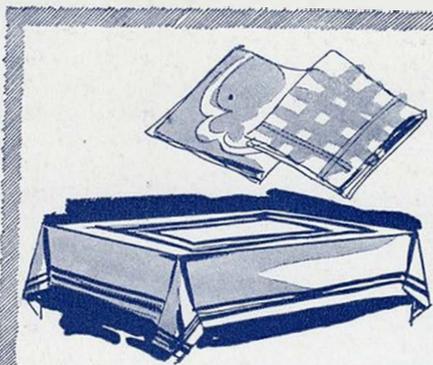
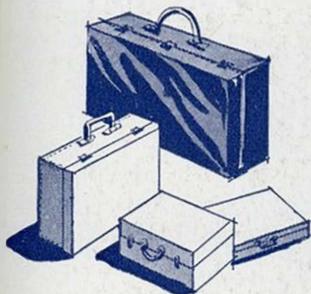
Aspecto da Refinaria de Mataripe (Bahia)



Parabens pelo seu lindo enxoval!



O seu enxoval de noiva deve ser constituído por bom gosto e, possivelmente, com luxo. Constitue sempre um orgulho para uma noiva apresentar o enxoval às amigas. Isto só poderá ser conseguido, comprando na «Camisaria Progresso» cujos preços módicos desafiam toda a concorrência.



NÃO DEIXE PARA AMANHÃ
O QUE PODE FAZER HOJE.
COMPRE JÁ!



**CAMISARIA
PROGRESSO**

PRAÇA TIRADENTES, 2 • 4
TEL. 42-4124*



*Viajando para Manaus-Amazonas
encontrareis um paraíso em plena*

Amazônia...

Houve um tempo em que a natureza dominava a Amazônia ... Floresta bruta. Rio-mar. Feras, répteis, índios — Inferno verde! Mas chegou a vez do homem... Em plena selva edificou uma metrópole; ao lado do **inferno** construiu um **PARAÍSO** de conforto: **HOTEL AMAZONAS!** Hospede-se no **Hotel Amazonas** e goze as delícias de um paraíso tropical.

Conheça o Inferno verde gozando as delícias de um Paraíso



Informações também nos
Departamentos de Turismo:
São Paulo- Caixa Postal 1843
Rio de Janeiro- Rua México, 168-4.º andar
ou na sua Agência de Turismo.

PROPRIEDADE DA **PRUDENCIA CAPITALIZAÇÃO**

*Apartamentos comuns de luxo e super-luxo com ar condicionado, bares,
barbeiro, salão para senhoras, Restaurante, Boite e Jardim tropical*