



100 ANOS DE AVIAÇÃO P O R T U G A L



1909

O Triunfo da Aviação

Texto Mário Mota Correia



17 de Outubro de 1909

**O Primeiro Voo motorizado de um
mais-pesado-que-o-ar em Portugal**

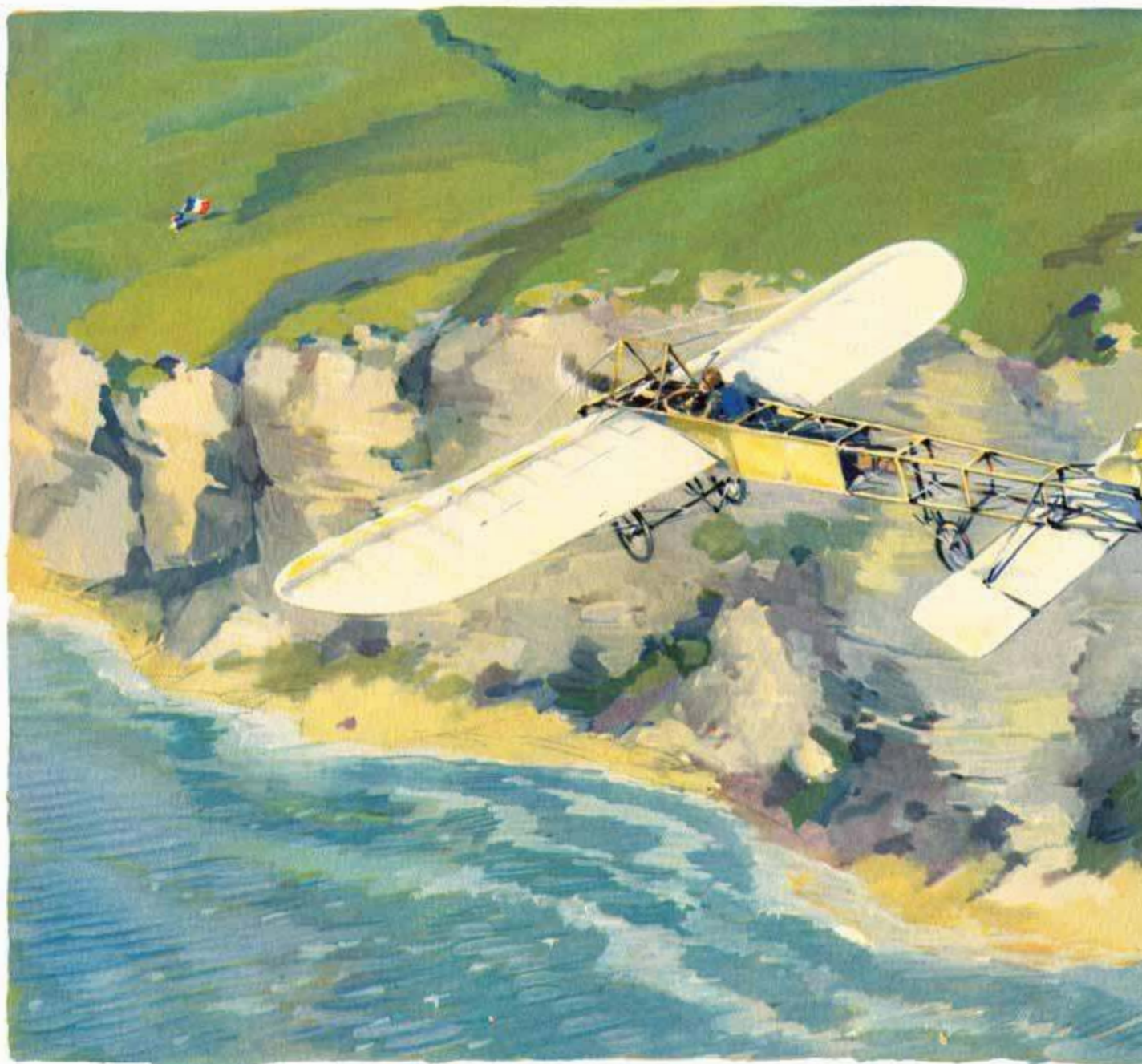
Texto Alf. Yann Araújo



Bartolomeu de Gusmão

**O III Centenário das experiências
aerostáticas**

Texto Henrique Henriques-Mateus



O avião de Louis Blériot
sobrevoa as falésias de Douvres,
em 25 de Julho de 1909.
Aguarela de Paul Lengellé,
publicada na Histoire de L'Aviation,
Vol VI, edição de Ernest Flammarion, 1948



1909

O Triunfo da Aviação

Texto Mário Mota Correia*

"Temos em Brescia uma multidão maior do que nunca, nem sequer quando das grandes corridas de automóveis; os estrangeiros de Veneza, Liguria, Piemonte, Toscana, Roma, mesmo até de Nápoles, os grandes senhores de França, Inglaterra e América, apinham-se nas nossas praças, nos nossos hotéis, em todos os cantos das casas particulares; os preços sobem todos admiravelmente; os meios de transporte não são suficientes para conduzir as pessoas até ao circuito aéreo"

Publicado no jornal "La Sentinella Bresciana" de 9 de Setembro de 1909.

No dia 25 de Julho de 1909, um domingo, Louis Blériot a bordo do seu pequeno monomotor Blériot XI com oito metros de comprimento e oito de envergadura, equipado com um motor Anzani de 25 HP de potência atravessou o Canal da Mancha, ligando Sangatte perto de Calais em França a Douvres na Inglaterra, onde aterrou num campo de golfe, depois de 37 minutos de voo a 100 metros sobre a água a uma velocidade de 55 Km/h.

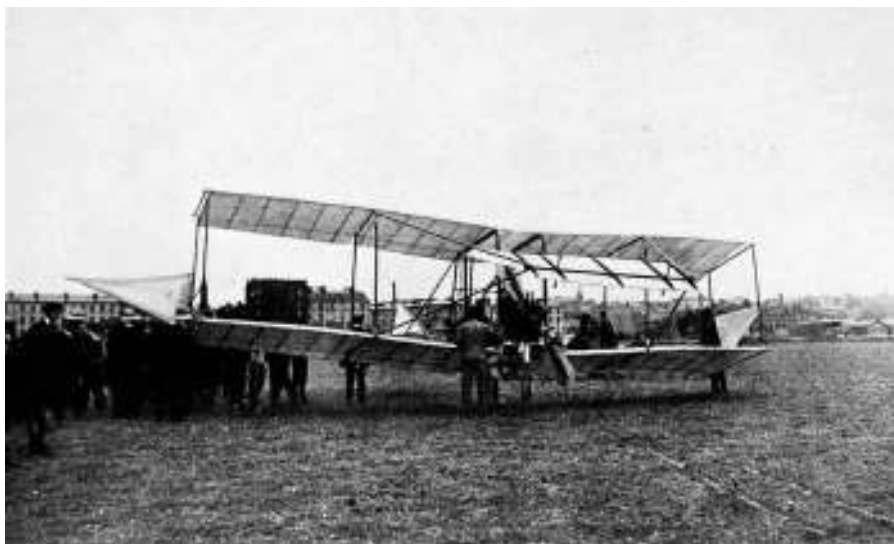


Louis Blériot antes da partida para a Travessia do Canal da Mancha

* Conservador do Museu do Ar



O Blériot XI sobre o Canal da Mancha



Agosto de 1909, biplano Ferber

Uns dias antes, Blériot já tinha voado cerca de 50 minutos no *Meeting* de Juvisy, perto de Paris, estabelecendo um recorde importante. Contudo, a travessia da Mancha em pouco mais de meia hora foi um dos factos mais importantes para o progresso da aviação e que marcou definitivamente o ano de 1909 até pela carga simbólica que representou a ligação entre os dois países.

O voo foi a resposta de Blériot ao desafio lançado pelo jornal *Daily Mail*, prática muito comum na época, que oferecia um prémio de 25000 francos (o equivalente hoje a cerca de € 90000) para o primeiro piloto que ligasse os dois países, “sem que qualquer parte do avião toque na água” como referia o regulamento.

Para a travessia da Mancha apresentaram-se três concorrentes, Hubert Latham com um monoplano Antoinette, Charles de Lambert com um biplano Wright que desistiu de participar e Blériot com o seu Blériot Tipo XI.

No dia 19 de Julho, Latham, devido a uma falha de motor, caiu no mar a 15 Km de Inglaterra. Foi salvo pelo navio da marinha francesa *Harpon* destacado para acompanhar a missão. Como o avião ficou a flutuar esperou pelo socorro calmamente enquanto fumava um cigarro. O gesto foi relevado por toda a imprensa mundial que fez as primeiras páginas com as notícias do voo.

No dia 25 de Julho, foi a vez de Blériot. Descolou às 16 e 35 da tarde com um tempo fresco e ligeiramente brumoso. Dez minutos depois da decolagem deixou de ver terra. Pelas 17 horas avista a costa inglesa e 12 minutos depois toca o solo inglês e vence o apetitoso prémio.

Toda a imprensa mundial deu um grande destaque ao feito e um jornal inglês escreveu um grande título na primeira página “A Inglaterra já não é uma Ilha”.

Dois dias depois, Latham volta a tentar a travessia desta feita a bordo de um Antoinette VII, mas de novo a poucas milhas da costa inglesa uma varia no motor deixa-o às portas do êxito. Blériot foi o grande vencedor.

O Ano de 1909 marcado pelo êxito de Blériot foi também o início de um período que se estenderá até ao começo da Grande Guerra, onde a aviação e o pensamento aeronáutico evoluíram rapidamente, tornando definitivamente o avião um

imprescindível instrumento civil e militar. Foi também a época dos grandes pioneiros: os irmãos Wright, Santos Dumont, Breguet, Ferber, Blériot, Farman, Voisin, Latham, Delagrangue, Robert-Esnault Peltrie, Garros, Verdon Roe e Curtiss entre outros.

Em 1909 muitas cidades europeias assistem pela primeira vez à demonstração de voo de um avião. Delagrangue voa em Roma e Copenhaga. Lambert em Haia. Blériot em Bu-

careste. Guyot em São Petersburgo e Legagneux em Viena, Estocolmo e Moscovo. Os franceses Brégué, Aubrun e Velleton fazem vários voos com aparelhos Voisin em Buenos Aires e no Rio de Janeiro.

Armand Zipfel, que no dia 17 de Outubro de 1909 fez uma demonstração aérea em Lisboa na zona do antigo hipódromo de Belém a bordo de um Voisin – Antoinette, tinha já efectuado no início do ano a primeira demonstração aérea em Berlim no aeródromo de Tempelhof onde mais tarde seria construído um grande aeroporto.

Facto também muito significativo para a Aviação foi a inauguração no dia 25 de Setembro de 1909, no Grand Palais em Paris, do Primeiro Salão da Locomoção Aérea organizado pelos construtores de aviões



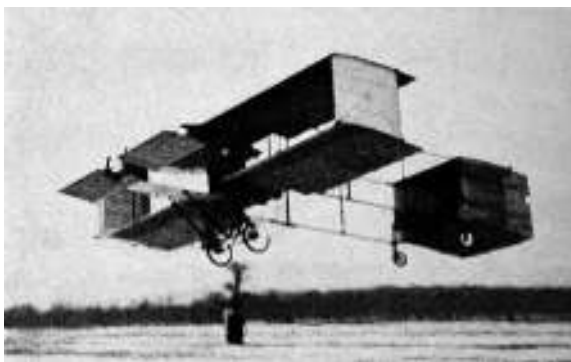
Hubert Latham aos comandos do monoplano Antoinette



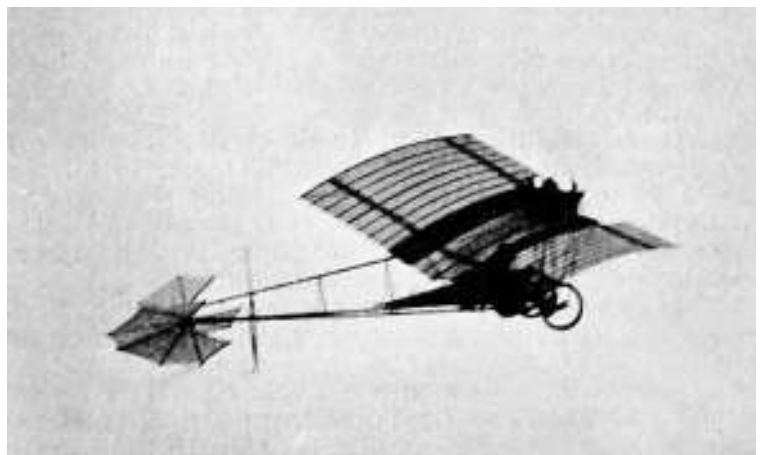
Robert Esnault-Pelterie a bordo do R.E.P.



Os irmãos Charles e Gabriel Voisin



2 de Fevereiro de 1909, Armand Zipfel voando em Tempelhof, Berlim, aos comandos de um Voisin



Santos Dumont no seu Demoiselle, aeronave propulsionada por um motor de 30 Hp de dois cilindros e com apenas 118 Kg de peso

Blériot, Breguet e Voisin com o alto patrocínio do Aero-club de França. Pela primeira vez, os aviões são apresentados numa exposição autónoma e fora da secção da Aviação que tinham sempre reservada no Salão Automóvel de Paris.

Com o primeiro Salão de Aviação a Aeronáutica impõem-se definitivamente. O avião deixa de partilhar o espaço com os automóveis e torna-se ele próprio o centro das atenções. A Aviação impõem-se também como uma actividade desportiva relevante, outro dos factores importantes para a consolidação do seu rápido progresso a partir de 1909 foi a organização de encontros (meetings) aeronáuticos patrocinados por grandes indus-



Primeira Exposição Internacional de Aeronáutica, em 25 de Setembro de 1909, no Grand Palais, em Paris



Ao centro da imagem, o Presidente da República Francesa, Msr. Fallières, durante a visita à Exposição Internacional de Aeronáutica, em 1909

triais que ofereciam prémios monetários para os vencedores das várias categorias a concurso. Os prémios dos mecenas e também dos jornais ultrapassavam facilmente os 10 mil francos (hoje cerca de 36 mil euros).

A França torna-se o centro da Aviação mundial concorrendo para o facto a demorada estadia no país de Curtis e dos irmãos Wright, que se fixaram uma temporada em Pau onde formaram com o seus aparelhos alguns nomes famosos da aviação francesa como Tissandier, Lambert, Leblanc e Guyot.

O primeiro grande festival mundial de aviação decorreu entre 22 e 29 de Agosto em Reims. O *Meeting de Reims*, ou a Grande Semana de Aviação da Champanhe como se chamou, foi um grande encontro em que estiveram em jogo pré-

mios no valor de 200 mil francos (700 mil euros nos valores de hoje) e com a participação de muitos aeroclubes europeus e 35 aviões.

O Grande Prémio – 50 mil francos, foi para Henri Farman que com um biplano Farman, voou 180 Km.

O Prémio de Velocidade foi para Glenn Curtiss, 10 mil euros. Com um biplano Herring Curtiss percorreu um circuito de 30 Km em 25'39".

Prémio Volta de Pista, velocidade num circuito de 10 Km, foi ganho por Louis Blériot, 7 mil euros, que percorreu a distância com um Blériot 12 em 7' 47".

Prémio de Altitude, 10 mil francos, foi ganho por Hubert Latham que num monoplano Antoinette chegou aos 155 metros.

Prémio de Transporte de Passageiros, 10 mil francos, foi para Henri Farman. Com um biplano Farman voou 10 Km com dois passageiros durante 10' 39".

Taça Gordon-Bennett, 25 mil francos, prova de velocidade num circuito de 20 Km foi conquistada por Glenn Curtiss num biplano Herring Curtiss com o tempo de 15' e 50".

Depois de Reims muitos outros festivais se sucederam. Contudo, o Meeting de Brescia, realizado entre 5 e 20 de Setembro, tornou-se famoso pela referência que Kafka lhe faz no seu livro "Os Aeroplanos em Brescia":

"Uma longa pausa e Blériot está no ar, por cima das asas vê-se o seu corpo hirt, as suas pernas estão mais abaixo que a parte do mecanismo. O sol declinou e por baixo dos baldaquinos das tribunas ilumina as asas suspensas"¹.

Em 1909 a revista de aviação L'Aérophile no seu número de Outubro dá conta de dois voos do português Óscar Blank no aeródromo de Issy-Les-Moulineaux (a cidade onde Matisse viveu e pintou) nos arredores de Paris a bordo num monoplano Blériot XI. É também em Janeiro de 1909 que Santos Dumont obteve a sua licença de aviador emitida pelo Aero clube da França. Há 100 anos a Aviação triunfava. ✖



Voisin, exposição de 1909



Antoinette, exposição de 1909



Farman, exposição de 1909



27 de Agosto de 1909, Henry Farman no Meeting de Reims



Wilbur Wright, preparando a descolagem aos comandos do seu avião

BIBLIOGRAFIA

Kafka, Franz "Os Aeroplanos em Brescia e outros textos" Ed. Livros do Brasil, Lx 1988.

Jane's Historical Aircraft from 1902 to 1916. Ed. Jane's. Londres, 1972

Wohl, Robert. A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination 1908-1918, New Haven, Yale University Press, 1994.

Gwynn-Jones, Terry. Farther and faster. Aviation's Adventuring Years, 1909-

-1939. Washington: Smithsonian Institution Press, 1991.

L' Aéroophile – Revue Technique & Pratique des Locomotions Aériennes. Números completos de 1909.

Petit, Edmond. Nouvelle Histoire Mondiale de L' Aviation. Ed. Albin Michel, Paris 1991.

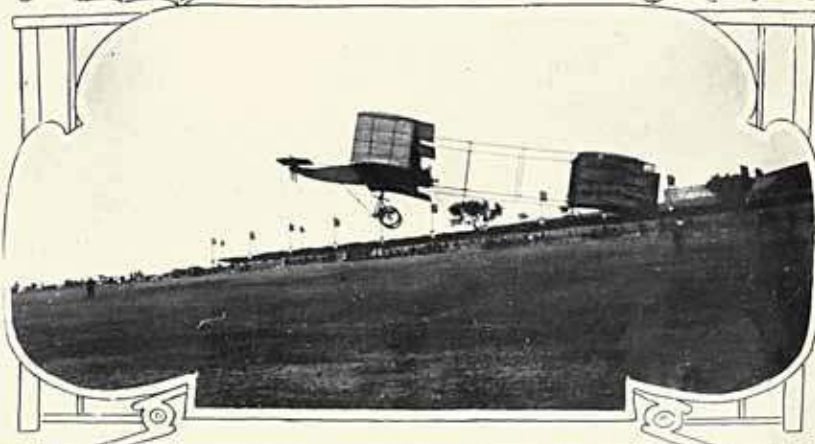
¹ Kafka, Franz "Os Aeroplanos em Brescia e outros textos" Ed. Livros do Brasil, Lx 1988, pag. 29.

Meeting de Reims, a edição da Revista Flight, de 28 de Agosto de 1909, apresenta alguns dos participantes e as suas aeronaves

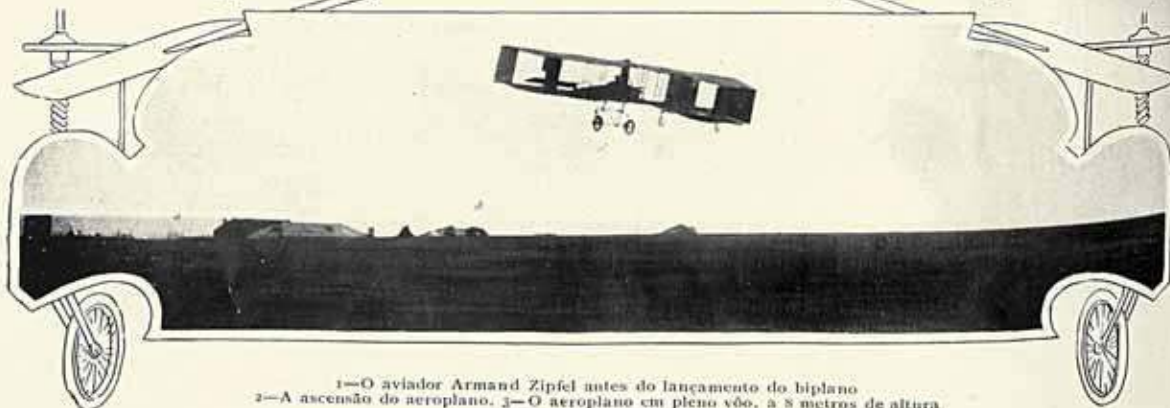




Lisboa teve finalmente ocasião de assistir já a uma experiência de aviação, e é fácil avaliar o interesse que naturalmente despertou no nosso publico esse espectáculo novo e de uma curiosidade tão actual. Foi no Hippodromo de Be-



lem, mais ou menos convenientemente adaptado para tal fim, que se realizou essa primeira experiência com um biplano do systema Voisin, e, se o seu resultado não foi completamente satisfatorio, em consequencia do desastre que a interrompeu,



1—O aviador Armand Zipfel antes do lançamento do biplano
2—A ascensão do aeroplano. 3—O aeroplano em pleno voo, a 8 metros de altura

17 de Outubro de 1909

O primeiro voo motorizado de um mais-pesado-que-o-ar em Portugal

Texto Alferes RHL Yann Araújo*

Às duas e meia da tarde do dia 17 de Outubro de 1909 descolou pela primeira vez em Portugal uma aeronave motorizada.

Nessa “tarde desagradável” e ventosa no hipódromo de Belém ou de Pedrouços como também era referido, encontrava-se aos comandos do *Voisin Antoinette* da casa francesa Irmãos Voisin o jovem piloto-construtor Armand Zipfel (1883-1954), amigo de infância e sócio de Gabriel e Charles Voisin. Tratava-se de um *sportsman*, um cavalheiro de ideal romântico e pré-guerra, uma personagem quase diríamos evadida d’ “A Cidade e as Serras”.

Entusiasta da *Causa do Ar*, tinha começado muito cedo a construir planadores fruto do seu engenho e da experiência que tinha do ramo de actividade familiar – o fabrico de pianos e órgãos. O domínio da construção em madeira e da tensão de cordas e cabos era, nesta época pioneira que rapidamente se associou à marca dos aviões de *pau e trapo*, uma condição essencial.

Em 1906 efectuou o primeiro voo num planador de seu desenho e construção, sobrevivendo à experiência e ganhando alento para novas tentativas. Estas passariam obrigatoriamente pelo voo motorizado, que desde 1903 vinha sendo testado com sucesso



O biplano Voisin Antoinette a caminho daquele que seria o primeiro voo motorizado efectuado por Armand Zipfel, em 19 de Novembro de 1908, na região de Lyon



Foto Col. Archives Municipales de Lyon

* Conservador do Museu do Ar

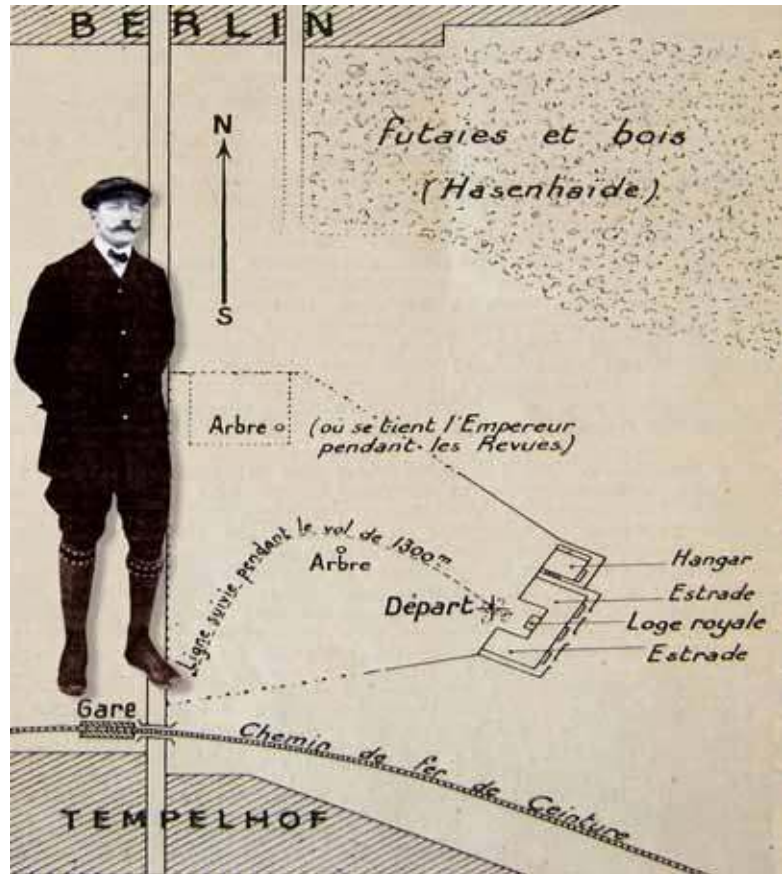
tarde (a 1 de Dezembro de 1908) conseguido efectuar um voo difícil, em semicírculo e com mais de um quilómetro e meio de extensão.

A sua fama estava a partir deste momento garantida e, aos comandos dos aparelhos *Voisin*, seria doravante considerado um dos campeões do novo desporto que era a aviação. A sua vinda a Portugal logo a seguir a demonstrações na Turquia, passado menos de um ano sobre estes acontecimentos, conseguindo executar, apesar do mau tempo, um voo de 200 metros de extensão a 8 metros de altura, constitui um começo prestigioso para a Aviação Nacional.

Com efeito, Armand Zipfel, enquanto piloto e antepassado dos modernos engenheiros aeronáuticos, encontrava-se à época ao nível de ícones da aviação como Louis Blériot, Louis Charles Breguet, Glenn Curtiss, Henri Farman e Hubert Latham, entre outros: era o sexto piloto francês, depois de Ferber, Farman, os Irmãos Voisin e Delagrange. Pouco tempo antes de rumar a Portugal e com apenas 25 anos, partilharia o espaço com estes ilustres pioneiros em Agosto de 1909 durante a *Grande Semaine de l'Aviation* realizada na Champagne, em Reims – o primeiro encontro internacional da história da aviação. E, recorde-se, foi Armand Zipfel que em pleno ambiente de pré-guerra foi a Berlim com a responsabilidade de “défendre en Allemagne le prestige de l’aviation française”. Executaria por essa ocasião um dos primeiros voos motorizados em solo alemão e o primeiro voo registado em Berlim, em terrenos onde poucos anos mais tarde nasceria o aeroporto de Tempelhof.

Exibições em tudo semelhantes à que o público de Lisboa poderia ter observado em Lisboa em 17 Outubro desse ano, não tivesse Zipfel danificado ligeiramente o *Voisin* de 40 cavalos ao tentar voar com ventos demasiados fortes. Facto é que a aeronave era “de tal forma manobrável e segura que poucos minutos de voo bastavam para que o piloto iniciado fizesse os seus primeiros voos sem acidentes” e que a maioria dos voos nessa época eram feitos, de facto, numa linha recta.

Na segunda-feira imediatamente a seguir à exibição, bem documentada pelo famoso fotógrafo Joshua Benoliel, a imprensa dava conta da reacção do público presente. A *Ilustração Portuguesa*, a propósito de Lisboa ter “finalmente [tido] a ocasião de assistir a uma experiência de aviação”, referia que a *performance* observada no hipódromo de Belém – que tinha sido “mais ou menos convenientemente adaptado” para a evolução



O percurso percorrido por Zipfel na sua apresentação na Alemanha, em 2 Fevereiro de 1909

As experiencias de aviação

Armand Zipfel, n'um biplano «Voisin», realiza hoje no hippodromo de Belem os primeiros voos em Portugal.

E' finalmente hoje, ao meio dia, que no hippodromo de Belem o aeroplano Voisin, tripulado pelo intrepido aviador lyonez sr. Armand Zipfel, vae tentar os primeiros voos em Portugal.

Mr. Zipfel cortará o espaço com o seu magestoso biplano antes da 1 hora da tarde, repetindo-se esses voos até ás 4 horas, no caso de para a tarde o vento não soprar muito violento.

O entusiasmo é grande e assim o prova a quantidade de bilhetes vendidos. As bilheteiras abrem ás 11 horas da manhã. Porém, tudo leva a crer que o primeiro voo seja efectuado cerca da 1 hora da tarde, e sempre para mais tarde do que para mais cedo.

Mr. Armand Zipfel está entusiasmado e empenhado em dar hoje todo o brilhantismo ás experiencias que realiza.

Este espectáculo, que é dos mais sensacionais do século, será abrilhantado por duas excellentes bandas militares. Devem assistir ás experiencias os srs. ministros da guerra e da marinha, além de muitos officiaes de patente superior das armas scientificas.

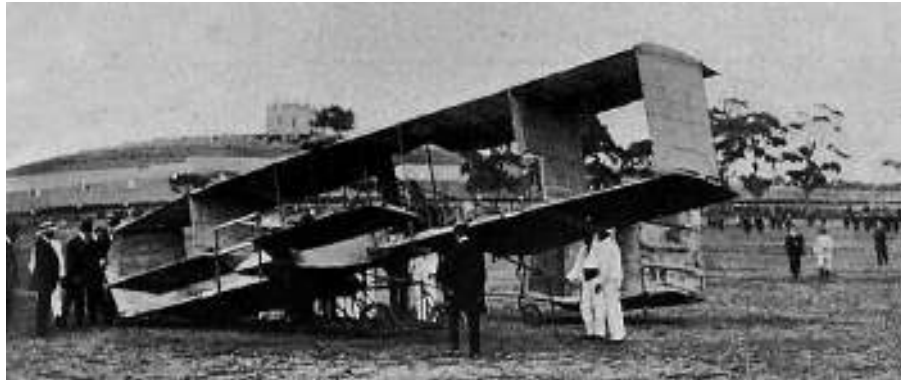
A entrada para peões é feita pela primeira entrada e as carruagens, automoveis e cavalheiros entram pela porta que fica proxima da carreira de tiro.

O serviço de policia é feito por um esquadrao de lanceiros e por 69 praças de infantaria n.º 1.




Foto Joshua Benoliel

O público presente no Hipódromo de Belém rapidamente envolveu a aeronave acidentada



Imagens de Joshua Benoliel, após a infeliz ocorrência, editadas na "Ilustração Portuguesa" vendo-se o aviador no centro da imagem verificando o hélice do Voisin



de um avião – não tinha sido “completamente satisfatória”: o voo “com o biplano de sistema Voisin”, tinha causado “uma agradável impressão no público tanto [na] saída do aparelho como na forma como [tinha planado]”, mas tinha sido interrompido por um desastre, realizando-se apenas uma demonstração “de 180 metros”. Um acidente motivado pela tentativa do piloto em fazer “uma viragem”, caindo o aparelho “bruscamente e [sofrendo] com a queda alguns prejuízos materiais”.

O *Diário de Notícias* confirmava este relato de forma mais detalhada, tendo sido o jornal que mais destaque deu a esta iniciativa, seguindo todo o percurso de Zipfel e do seu Voisin em Lisboa.

Sabemos assim que a exibição chegou a estar agendada para o dia 3 de Outubro mas que “por motivo de demora nas fronteiras francesa e espanhola o aeroplano Voisin de Mr. Zipfel não [tinha podido] chegar a Lisboa a tempo de se realizar” nesse dia “a extraordinária *Festa da Aviação*”, como vinha sendo anunciado.

O “maquinista da Casa Voisin” chegou a Lisboa acompanhando o avião apenas a 5 de Outubro, tendo nos dias seguintes a oportunidade de verificar durante a montagem do motor que “tinha desaparecido uma importante peça do carburador que na sua opinião não [podia] ser fabricada em Lisboa”, tendo sido portanto e imediatamente “pedida telegraficamente à casa francesa”. “Infinitos contratempos”, que se avolumavam e obrigavam ao adiamento da estreia do *sport* da aviação em terras lusas. Concluía o *Diário de Notícias* que “até que o motor [estivesse] em estado de poder funcionar [ficava], pois, mais uma vez, adiada a apetecida diversão”.

A *Festa da Aviação*, “tão anunciada e desejada pelo público”, realizar-se-ia finalmente no dia 17 à tarde, altura em que “o distinto aviador Arnaldo [sic] Zipfel no seu magnífico aeroplano Voisin” voaria nos céus de Lisboa.

Campo de aviação no Hippodromo de Belem

POR MOTIVO DA DEMORA nas fronteiras franceza e hespanhola o **Aeroplano Voisin**, de Mr. Zipfel, não pôde chegar a Lisboa a tempo de se realizar amanhã 3, a extraordinaria

FESTA DE AVIAÇÃO

Por este motivo fica esta transferida para logo que chegue aquelle aparelho, o que brevemente será annuciado.

A aviação em Lisboa

Tem sido infinitos os contratempos e dificuldades que se tem opposto á appareição, tão desejada pelo publico, do aeroplano Voisin que será tripulado pelo aviador Zipfer.

Contratempos de viagem, dificuldades aduaneiras, foram successivamente adiando o espectáculo, até que a empresa promotora, julgando ter tudo em seu poder, o annunciou, afixando os respectivos cartazes. Na occasião da montagem do motor verificou, porém, o mechanico encarregado deste trabalho que da caixa tinha desaparecido uma importante peça do carburador que, na sua opinião, não pode ser fabricada em Lisboa, e que, portanto, foi pedida telegraphicamente á casa franceza.

Até que o motor esteja em estado de poder funcionar fica, pois, mais uma vez, adiada a appetecida diversão.

O acesso à pista-hipódromo era geralmente garantido por comboio (40 réis) ou eléctrico (60 réis) a partir do Cais do Sodré, e os preços começavam nos 300 réis para as cadeiras mais baratas, indo até aos 500 réis dos lugares reservados. Havia espaço para "carruagens e automóveis até seis pessoas" (500 réis) e mesmo – nesta festa moderna de um espectáculo motorizado – para cavaleiros (1500 réis). Um espectáculo "bem policiado" e animado por duas bandas de música.

Esperava-se uma "enchente enorme a calcular pelo grande interesse que [estava] despertando esta sensacional novidade", havendo cartazes afixados e bilhetes à venda "nas tabacarias Neves, ao Rossio, e Africana, no Chiado", prometendo-se "publicidade circulante nos carros eléctricos [linha Cais do Sodré-Belém] no dia 16 durante 24 horas". Alguns dias mais tarde a concorrência aos bilhetes tinha sido "extraordinária, levando tudo a crer que o aeródromo de Belém se [enchesse] por completo".

A multidão esperada não corresponderia às expectativas e aos adjectivos da imprensa, mas estariam contudo presentes "Sua Alteza o Senhor Infante D. Afonso, os Srs. Ministros da Guerra e da Marinha e muitos officiaes da terra e do mar", todos empenhados em assistir à demonstração da novidade e tendo acesso privilegiado ao hangar onde estava o Voisin e Armand Zipfel, que aí passava "a maior parte do tempo", sociabilizando pouco, dizia-se.

AVIAÇÃO EM LISBOA

Já não é amanhã, como se esperava, que se realisa a exhibição do aeroplano do aviador Zipfer, no hippodromo, porque só hoje á noite chega a Lisboa e não ha tempo bastante para o apresentar ao publico. A projectada ascensão deve realizar-se até meados da proxima semana.

O machinista da casa Voisin chegou hontem.

Aviação em Lisboa

Pode desde já garantir-se que é no proximo domingo, 10, que se realisa no Hippodromo de Belem a festa de aviação tão annunciada e desejada pelo nosso publico.

E' pois n'aquella tarde que se apresenta o distincto aviador Arnaldo Zipfel no seu magnifico aeroplano Voisin.

A enchente deve ser enorme a calcular a pelo grande interesse que está despertando e a esta sensacional novidade.

A'manhã devem ser afixados os cartazes definitivos e postos á venda os bilhetes nas tabacarias Neves, ao Rocio e Africanas, no Chiado.

A aviação no domingo

Hoje appareceram os cartazes annunciadores das festas de aviação no domingo no hippodromo de Belem, as quaes algumas vezes já tiveram de ser adiadas.

A concorrência hontem aos locaes onde estão á venda os bilhetes foi extraordinaria, levando tudo a crer que o aerodromo de Belem se enche por completo.

A estas festas assiste sua alteza o senhor infante D. Afonso, os srs. ministros da guerra e da marinha e muitos officiaes de terra e mar.

O aeroplano prompto, já collocado ao centro do hangar, apresenta uma vista magnifica.

Hontem estiveram muitos engenheiros no hippodromo de Belem, havendo alguns que levaram horas a examinar o aeroplano e a sua machina, sendo unanimes em concordar que é o apparelho mais engenhoso que o homem tem inventado.

Mr. Zipfel que, desde que o aeroplano está montado, passa no hangar a maior parte do dia, teve palavras de elogio para a maneira como foi executada em Portugal a peça do motor destinada a substituir a que desapareceu.

O SÉCULO

diado Terrasse

exibição da bella dia d'arte

esurreição

radou extraordinariamente.

ebre drama de Tolstol é inter-

por artistas francezes,

de e justificado successo.

inhã — Matinée ás 2 h2

CASA DE MODAS

ES DE SEQUEIRA

ecessorios Lopes do

ira, Sequeiras & Maia

ura a estação d'inverno na pro-

feira, 20, expondo nas suas

s algumas das muitas novidades

da de adquirir em Paris.

QUES DE FERRO

hem-se 2 para agua, capacida-

000 litros cada. Tratar escri-

Calloia, 23, R. Ivesa.

RIAS NOTÍCIAS

imento total das habitar da Compa-

dos Caminhos de Ferro Portuguezes

insente até 14 de corrente, atin-

portante de 1.500.000.000 reis, ou vi-

trilhão reis que em igual periodo

anterior.

correm uma colleção de nítidos

mdios com vistas de Portugal, edi-

SPORT

Realizam-se, amanhã, novas experiencias do aviação
no hippodromo de Belem



O avião Zipfel no seu aeroplano e Voisin

Realizam-se amanhã, no hippodromo de Belem, as primeiras experiências de aviação, com o biplano Zipfel e o Voisin. O preço das bilhetes não reduzidos, sendo os lugares reservados 300 reis e a entrada geral 200 reis.

Realizam-se amanhã, no hippodromo de Belem, as primeiras experiências de aviação, com o biplano Zipfel e o Voisin. O preço das bilhetes não reduzidos, sendo os lugares reservados 300 reis e a entrada geral 200 reis.

Theatro da Rua dos Condes

A Abelha Mestra

O maior successo da epoca

Todas as noites copias novas

Caixeiro

J. Branco & C., rua Augusta, 110, precisam de um empregado conhecedor dos artigos da sua especialidade — alfaiate-manteleiro. Paga-se bem e guarda-se sigillo, mas o illustre apparecer quem não possua verdadeira habilitação no ramo.

Anti-dysmenorrhico

do dr. Champaudant

Ver na secção competente o annuncio d'este magnifico preparado.

PROPAGANDA REPUBLICANA

Comicio em Mação

Uma manifestação democratica promovida pelos macedenses residentes na capital. Promovido por um grupo de macedenses, residentes em Lisboa, realisa-se no domingo, 31 do corrente, na villa de Mação, pela uma hora da tarde, um comicio de propaganda republicana.

Os oradores, entre os quaes se contam os sr. Eutecio Leão, João Ch-

Aviação

Montem, no hypodromo de Pedroucos, pelas 2 e meia da tarde, começaram como estavam annunciadas, as experiencias de aviação pelo aviador francez Armando Zipfel, experiencias que não deram o resultado desejado, visto ter havido avaria no aeroplano, que cahiu de uma altura de 8 metros em virtude de uma falsa manobra provocada pela violencia do vento.

Consta-nos que depois de serem remediadas as avarias haverá novas experiencias, que certamente chamarão ao hypodromo grande quantidade de gente, pois é enorme o interesse em assistir aos projectados voos do biplano Voisin.

Umpire.

se evadir com elles. Está encarregado da diligencia o agente Curapeto.

SPORT

O problema da aviação

As experiencias em Portugal e o entusiasmo do estrangeiro pelas provas realisadas

Do aviador portuguez sr. João Gouveia recebemos a carta que a seguir publicamos e na qual se nota o despoio de ter sido um francez quem realisou em Portugal as primeiras experiencias de aviação, quando compatriotas nossos se tem empregado, e com enthusiasmo, no estudo do interessante problema da conquista do ar. O proprio sr. João Gouveia de ha muito que sonhava ser o primeiro a voar em terras portuguezas. O seu aeroplano, com modificações importantes sobre os modelos conhecidos, porém, tem tido uma construção morosissima, porque é exclusivamente de particulares a conjuvação recusada.

Sr. redactor.—Mais uma vez recorro ao Sécdo e à sua inexgotavel amabilidade para divulgar e, quanto possivel, levar a toda a parte noções, que se me afiguram sãs, sobre esse colossal movimento de conquista do ar, que em Paris, Berlim, Washington e Vienna tem feito esquecer aos jornaes e aos povos a politica do dia. Por mim, posso assegurar que, estando em Paris e colmetido a queda do sr. Clemenceau com as tentativas da travessia da Mancha por Latham e Bleriot, fiz então notar a varias pessoas o ecco amortecido com que jornaes e opinião pareciam discutir a queda do illustre estadista. Responderam-me que Paris, n'aquelle momento, andava suspenso das azas de Latham. Effectivamente,

O aeroplano tinha sido aí montado e estava "colocado no centro do hangar, [apresentando] uma vista magestosa" para os "muitos engenheiros" que se deslocaram a Belém, local do primeiro aeródromo português. Alguns destes engenheiros levariam "horas a examinar o aeroplano e a sua máquina [motor], sendo unânimes em concordar que [se tratava] do aparelho mais engenhoso que o homem tinha inventado".

Pelas 14h40 todo o público teve oportunidade de assistir ao "lançamento" da aeronave naquela pista "pequena e [com] excessivo declive do terreno": depois de uma "saída (...) imponente", planou "muito pouco tempo" até cair "desastradamente sobre o lado direito da máquina voadora, torcendo um leme da hélice [sic], quebrando algumas ligações das asas-planos [sic], alguns prumos sustentadores das asas, as rodas de lançamento, etc..".

O público, avaliado pela *Ilustração Portuguesa* em 5000 pessoas, acorreu pressuroso "a informar-se do desastre e lamentando não ter tido a ocasião de averiguar da coragem e perícia do Sr. Armand Zipfel". Das críticas e peritagens mais ou menos leigas sobre as causas do acidente, inferia-se o seguinte: "a causa do insucesso do aviador [atribuí-a-se] ao vento, que soprava rijo, e à manobra feita por Zipfel na ocasião de tentar uma curva na direcção Norte; o biplano adquiriu uma carreira rápida no lançamento [sic] e levantou-se em voo mas a pequena altura, esta insuficiente para dar a volta ao aparelho. Quando Zipfel viu essa dificuldade de marcha cortou a *allumagem* [sic] ao motor. Isto deu resultado da queda imediata com os consequentes prejuízos materiais".

Surgiu neste momento, com autoridade de especialista, a voz do piloto-construtor e conhecido "poeta João Gouveia", observando que "Zipfel, (...) tendo-se elevado a pequena altura não [tinha tido] tempo de procurar a inclinação longitudinal", daí resultando o acidente. Reforçava dizendo que "em Portugal estas *atterrissages* [seriam] sempre perigosas porque o vento sopra rijo e com persistência", prevendo que a repetição da exibição agendada para a daí a uma semana poderia também ser acidentada.

Sem dados meteorológicos, aerodinâmicos ou físicos adaptados ao voo, os acidentes eram uma consequência natural de um desporto de alto risco praticado por autodenominados *cavaleiros do ar*. No dia imediatamente a seguir ao das experiências de Zipfel em Lisboa, o primeiro piloto Português [habitualmente referido como sendo o piloto detentor da licença nº 8 da Federação Aeronáutica Internacional, FAI], Óscar Blanck, sofria um acidente com consequências aparatosas em Paris, durante um festival aéreo – a *Quinzena de Paris*, em Port-Aviation. Blanck "não estava inscrito" na festival e "ini-

ciara há pouco a sua aprendizagem como tripulante de aeroplanos”, mas já dava “nos aeródromos (...) provas de grande coragem”.

Assim, pelas cinco e um quarto da tarde do dia 18 de Outubro, mandou sair do hangar o seu monoplano Blériot e “subiu à altura de 15 metros, passando sobre as tribunas reservadas. Ao tentar voltar à direita, efectuou a manobra “bruscamente”, tendo o aparelho “[afocinhando] sobre uma parte do terreno do aeródromo destinada ao público e caiu desamparadamente no solo, alcançando na queda alguns espectadores”: a hélice voou, “feita em pedaços, e o aparelho [ficou] reduzido a migalhas”. Feliz, o piloto apenas sofreu ferimentos ligeiros, mas uma espectadora, “atingida por um pedaço da hélice, ficou com uma perna decepada”, tendo ainda ficado feridos mas não gravemente, mais duas mulheres e um homem. Uma situação que valeria a Blanck um penoso processo em tribunal, de que saíra ilibado.

Entretanto, as suas declarações à *Ilustração Portuguesa* revelavam a singeleza e perigosidade do voo em 1909: com “soberba energia” afirmava que “[tinha sido] a segunda vez que [tinha tripulado] um aeroplano: Caí. É o mesmo... continuarei!”. Depois de ter experimentado manobrar a menos de 50 pés sobre as bancadas, julgava “poder atribuir o desastre a um golpe de vento”, pois “na ocasião em que pretendia passar novamente sobre as tribunas, o aparelho não obedeceu ao governo e desequilibrou-se, esbarrando nos espectadores, nos quais, como é natural, se estabeleceu grande pânico”.

Uma consequência do facto de não estar inscrito no festival nem tencionar voar nesse dia “porque desejava primeiro examinar cuidadosamente o [seu] aparelho”. Contudo, quando um “comissário da prova instou [consigo] para fazer a experiência e como o mecânico por sua parte também acedesse sem repugnância, para mostrar que não tinha medo, [subiu]”, com os resultados conhecidos.

Vida menos aventureira que Óscar Blanck teriam João Gouveia e Abeillard Gomes da Silva, outro pioneiro português da aviação sendo, tal como Gouveia, construtor-piloto e contemporâneo do voo de Zipfel.

Gomes da Silva, primeiro em França, no aeródromo de Issy-les-Moulineaux e depois em Tancos, procurava ser o criador do “primeiro aparelho de aviação construído por um Por-

US go-
ogo que
s ambu-
uando o
io acam-
enthu-
que offi-
mbatido,
s, tormi-
que fo-
ondidos.
turaram-
ao mo-
ar o ini-
comba-
a mouro
ffenhos,
espigar-
dispara-
em poi-
enzes um
fúrdios
por fim,
panhar a
om ella,
a, repe-
a scena
produziu
ra todos
idos. To-
a de Mo-
ração ex-
ultima
raça, no-
spunha a
antou-se
uma me-
talmente
que lhe
a a dar-
se
erido no
solidado
um dos
boite de
nas pro-
a conse-
inha re-
amenlan-
comba-
que o es-
s 9 e 30
combolos
está em
os sobre
utilisavam
viram-se
os picos
Isto con-
u se está
remo es-
dos hes-
nente re-
correram
riff meri-

AVIAÇÃO DESASTROSA

D'uma altura de 15 metros

O aviador, um portuguez, fica ligeiramente ferido

Paris, 18.—Hoje, em Port-Aviation, ocorreu um desastre, de que foi victima um aviator portuguez, o sr. Oscar Blanck, que não estava inscripto na Quinzema de Paris e iniciara ha pouco a sua aprendizagem como tripulante de aeroplanos. O sr. Oscar Blanck, que nos aerodromos tem dado provas de grande coragem, cerca das cinco e um quarto da tarde, mandou sair do hangar um monoplano Blériot e subiu à altura de 15 metros, passando sobre as tribunas reservadas.

De repente, quiz virar à direita, mas como a manobra, ao que parece, fosse feita bruscamente, o apparelho afocinou sobre uma parte do terreno do aerodromo destinada ao publico e caiu desamparadamente no solo, alcançando na queda alguns dos espectadores. Hebeu-tou logo uma gritaria medonha e o pânico foi enorme. A hélice tinha voado, feita em pedaços; o apparelho estava reduzido a migalhas. Acadit muita gente ao local do sinistro, verificando-se que o sr. Oscar Blanck apenas soffrera ligeiros ferimentos. O mesmo não succedeu a uma mulher que assistia ao espectáculo e que, attingida por um pedaço da hélice, ficou com uma perna decepada. Também receberam ferimentos, mas de menor importancia, mais duas mulheres e um homem.—S.

O aviador não desiste

Paris, 18.—Esta noite fomos visitar o sr. Oscar Blanck e eis o que elle nos disse sobre o accidente de que foi victima em Port-Aviation: —Creio poder attribuir o desastre a um golpe de vento. Na occasião em que pretendia passar novamente sobre as tribunas, o apparelho não obedeceu ao governo e desequilibrou-se, esbarrando nos espectadores, nos quaes, como é natural, estabeleceu grande pânico. Apesar do ferido, ajudei alguns d'elles a desembaraçarem-se dos escombros.

Não tencionava subir hoje, porque desejava primeiro examinar cuidadosamente o apparelho. Mas o commissario das provas lastou commigo para fazer a experiencia e como o mechanico, por sua parte, tambem acedesse sem repugnancia, para mostrar que não tinha medo, subi.

O sr. Oscar Blanck terminou por nos dizer com soberba energia: —É a segunda vez que tripulo um aeroplano. Caí. É o mesmo... Continuarei.—S.

comm todos
prova
Los
palavi
tecini
por p
ses e
mada
combi
do ac
verno
tas
Affirm
forma
pratic
fracos
mo ac
dindo
notici
ia for
hosto
Dep
prim
tendo
lá, fo
ment
capitã
vta g
adim
plicar
para
tasse
lou:
—O
envol
porqu
de m
de au
para
O sr
A e
Moret
varié
no, e
ao pa
tenec
Riff, e
avent
partid
ar. M
—O
gover
rar it
No e
que d
do go
essa
dove
Esc
do sr
cão.
press
rando
suas
a opi
ficou

Gomes da Silva durante as suas experiências em Issy-les-Moulineux

tuguês”: em França testaria em 1909 um biplano com 7 m de envergadura por 6,50 m de comprimento, com uma superfície alar de 25 m², utilizando um motor Auzavé de 3 cilindros desenvolvendo 25-28 Hp para accionar uma hélice de 1,90 m a 1400 rotações por minuto, num peso total do aparelho de 198 Kg. Uma aeronave que para mais contava com uma invenção sua – “a estabilidade automática do avião” – e que incluía “Portugal no número dos países precursores da aviação”. Era naturalmente Gomes da Silva um dos críticos da demonstração de Zipfel em Portugal, comentando acima de tudo o facto de não ter cabido a um português a honra de rasgar pela primeira vez os

MAISALTO | 19

Aviação.—No próximo domingo realiza-se, no hipódromo de Belém, a segunda festa de aviação, que a comissão dedica à imprensa de Lisboa.

O biplano Voisin já foi completamente reparado na casa F.I.A.F. A comissão resolveu diminuir o preço das entradas.

Aviação.—A empresa promotora das festas de aviação no hipódromo de Belém troca hoje todas as senhas de entrada no mesmo hipódromo pelas respectivas importâncias. As trocas realizam-se na rua do Amparo, 402, das 11 horas da manhã às 4 da tarde.

Football.—Na reunião da assembleia geral da Liga Portuguesa de Football, efectuada hontem, foi eleito 2.º secretário da direc-

torio da Irman-
as Dóres, esta-
em Belém, é
elente charan-
que generosa-
festa, achando-
muito graios
te d'aquelle ro-
um disvellado

ramma
agnificos cor-
só pelo pezo!
rdões d'Quro-

e 162 B.

a mor-

modernos, por
Instituto Sou-
7, 4.º.

IS

es e cegos
José recebeu da
arte dos juro-
reber do legado
srebra Crespo, e
a pelos pobres
freguezia, rece-
los os dias, das
a sacristia da
os requerimen-

Sacramento tem
odas as pessoas
s, residentes na
s seus requeri-
diários do sr.
ao dia 6 de no-

ESTA

SPORT

A Grande Quinzena de Paris
O aviador português Gomes da Silva explica porque não tomou parte na grande prova internacional

Paris, 11.—Sr. redactor.—Pois que o *Século* foi o primeiro dos jornais portugueses a anunciar a minha inscrição na «Grande Quinzaine de Paris», permita-me que, por deferencia, não só para esse jornal e seus leitores, mas ainda para com todos os outros que amavelmente se dignaram occupar da minha tentativa, eu venha expor resumidamente os motivos de força maior, que, hem a meu pesar, me impediram e impedem de tomar parte no grande concurso internacional de aviação que se está presentemente realisando nos arrabaldes d'esta capital, em Juvisy.

No dia 21 d'agosto começava, nas officinas de R. Gentil & Petit Conchis, e sob a minha direcção, a construção do meu aeroplano «breveté».

E n'esse mesmo dia, para prevenir todas as eventualidades, firmava eu com a casa Bleriot o contracto para o fornecimento de um motor Anzani, 25-28 H. P., o qual, segundo uma clausula claramente estipulada, me deveria ser entregue tres semanas depois, isto é, no dia 12 de setembro findo.

Ao mesmo tempo os engenheiros constructores do meu apparelho, resalvando apenas o caso de uma circumstancia imprevista, garantiam-me a entrega do meu aeroplano, prompto a funcionar, no dia 23 de setembro, no campo de manobras de Issy-les-Moulineaux.

Conclado—demasiadamente «belas»—n'estas duas garantias e firmemente resolvido, já que tinha perdido a da semana de aviação do Reims, a aproveitar, custasse o que custasse, a oportunidade que a «Grande Quinzaine de Paris» me offercia para n'ella fazer figurar um aeroplano de invenção portugueza e um aviador portuguez, inscrevia-me no dia 2 de setem-

pa-nos que a mu-
Miguel de Paiva
mões pelo 2.º e 3.
perio é completa-
menta, pois que,
não terem dado
creverem pelo S.
no F. C. C. O. 23
que o seu 2.º ten-
Campo das Sales
composto por 5
os restantes do 1.
C. Ourique por 2.
Cyclismo.—
liza no dia 31
para principiantes
troas.

Nas

Coimbra, 19.—
na carreira do
curso para os atli-
mas de honra e
será feita ás 6 h
dos paços do con-

—Os srs. João
da Silva Leça, do
censão n'esta cid-
com o balão «P-
1.000 metros.

A subida e enc-
no Fátio da Inge-

Rua do Ou-
110
Esquina R. S. N.
Succursal
→ LISBOA

céus do seu país. Não rivalizava contudo com a actividade de João Gouveia que tinha a partir dos jornais e sobretudo no *Século* uma tribuna para defender a causa da aviação nacional.

Quando o *Voisin Antoinette* entrou no dia 19 de Outubro nas “oficinas da casa FIAT” em Lisboa para reparações tendo em vista nova demonstração no dia 24 de Outubro, João Gouveia tinha garantido um público para a sua opinião e para a *Causa do Ar*.

Poucos dias depois os danos já tinham sido reparados e o *Século* anunciava a “segunda festa de aviação no hipódromo de Belém”, “dedicada à imprensa” e com preços dos bilhetes “reduzidos, sendo os lugares reservados de 300 réis e a entrada geral 200 réis”. O voo do dia 17, “no último domingo [fora de] uma certa duração e longo [sic]”, mas esperava-se agora “um espectáculo magnifico, com certeza bastante concorrido de público, pois que os preços [tinham sido] diminuídos” e se tinha como “provável que

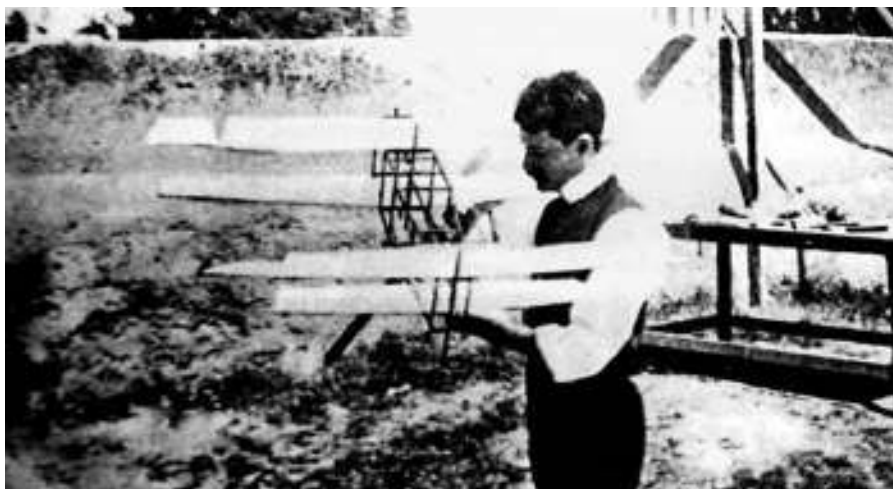
[seria] a última apresentação” do discreto Armand Zipfel no hipódromo.

Na segunda-feira, 25 de Outubro, os comentários à segunda demonstração eram mordazes e até contraditórios dos termos utilizados em dias anteriores: “as experiências anunciadas” não se tinham realizado, “temendo o sr. Zipfel talvez com excessiva cautela, os ventos que [tinham soprado] sobre o campo do hipódromo”. No domingo anterior “lá se [tinha levantado] num voo mas, hesitante e desconfiado, [tinha obrigado] o seu Voisin a um percurso de uma centena de metros, a altura inferior a oito metros”.

Na segunda *Festa da Aviação*, tinha-se simplesmente “[recusado] a subir, porque os ventos eram ainda mais rijos que os do primeiro domingo”, motivando a reacção do público presente: “no campo estavam alguns milhares de espectadores, que protestaram, baseando as suas reclamações [no facto] de não o terem prevenido, porque os ventos já eram excessivos para Zipfel desde manhã, e porque lhe garantiam que o aviador apesar de tudo se aventurava numa experiência para um quarto de hora depois os prevenirem do contrário e da resolução inabalável do Sr. Zipfel em não subir”.

A conclusão era de que público português “não [tolerava] facilmente estes sucessivos contra-avisos [e daí] a sua impaciência e

Foto Col. AHFA

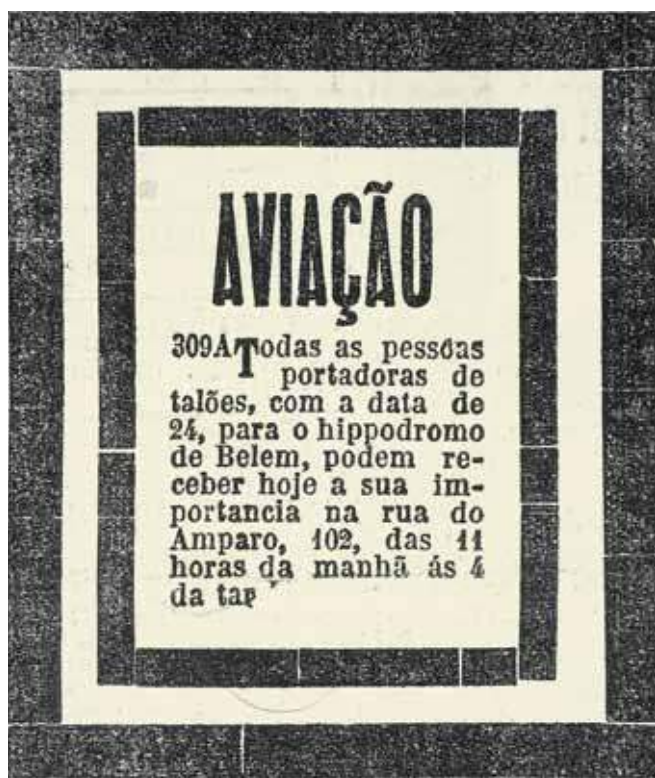


1909, João Gouveia prepara uma experiência com um modelo

às vezes os seus protestos enérgicos”. Protestos que tinham levado a que logo no dia 24 “as bilheteiras do hipódromo [tivessem] de restituir o dinheiro do custo de alguns bilhetes”, uma situação que se arrastaria pelos dias seguintes, anunciada nos jornais. Tratava-se de um “insucesso (...) para lamentar”, mas “o biplano Voisin, tripulado pelo

Sr. Zipfel, não [era] certamente o que [se] ambicionava". Esperava-se pelas "terceiras experiências, já anunciadas" em Lisboa em Outubro de 1909, reservando o *Século* para essa altura uma "apreciação sobre o mérito do aviador francês".

João Gouveia, que daí a dois meses estaria na fundação do Aero Club de Portugal e apresentaria em simultâneo à Academia de Ciências o seu projecto de avião Gouveia com 9 metros de envergadura e motor Anzani de 26 CV, publicaria uma carta no *Século* passada uma semana sobre estes acontecimentos. Tratava-se mais uma vez do "Problema da Aviação" e das "experiências em Portugal", sendo notório o seu "desgosto de ter sido um francês quem [tinha realizado] em Portugal as primeiras experiências de aviação, quando compatriotas [seus se tinham] empregado, e com entusiasmo, no estudo do interessante problema da conquista do ar". O próprio Sr. João Gouveia, reconhecia-se, de há muito que "sonhava ser o primeiro a voar em terras portuguesas".



A primeira Direcção do Aero Club de Portugal, fundado em 11 de Dezembro de 1909, gravura publicada no nº 100 da Revista do Ar

No entanto e acima de tudo, Gouveia apontava o "facto realizado" e consumado de que apenas quatro meses depois Louis Blériot ter atravessado o Canal da Mancha, já não se poder pensar na conquista do Ar como "um novo trabalho do fecundo escritor Júlio Verne, aquele extraordinário vulto que tanta obra de vulgarização científica [tinha produzido]". Algo que apenas duas décadas antes era considerado como uma "loucura [e] servia de desopilante nos intervalos de sessões académicas", era nesse ano de 1909 uma realidade que se impunha e que trazia consigo uma condicionante bem interessante: como prever a evolução para as duas décadas seguintes?

Com efeito, "sabia-se tão pouco e [tacteava]-se tanto que o raciocínio não [podia] sem hesitações visionar o futuro por mais que a fantasia [lhes entre mostrasse] a próxima e maravilhosa idade do voo". O festival de Reims fora um marco, na opinião de João Gouveia: o da "vitória excepcional das máquinas mais pesadas que o ar, até há pouco relegadas à fantasia dos cérebros onde se dizia pairar uma asa sob uma nuvem de idealismo doentio". E desse momento, "diriam um dia os historiadores: eis-nos, pois, na primeira etapa do voo artificial".

Gouveia possuía duas perspectivas, agora que a "indústria nascente do automobilismo aéreo [sic]" estava garantida e se "devia transformar numa fonte da riqueza", for-

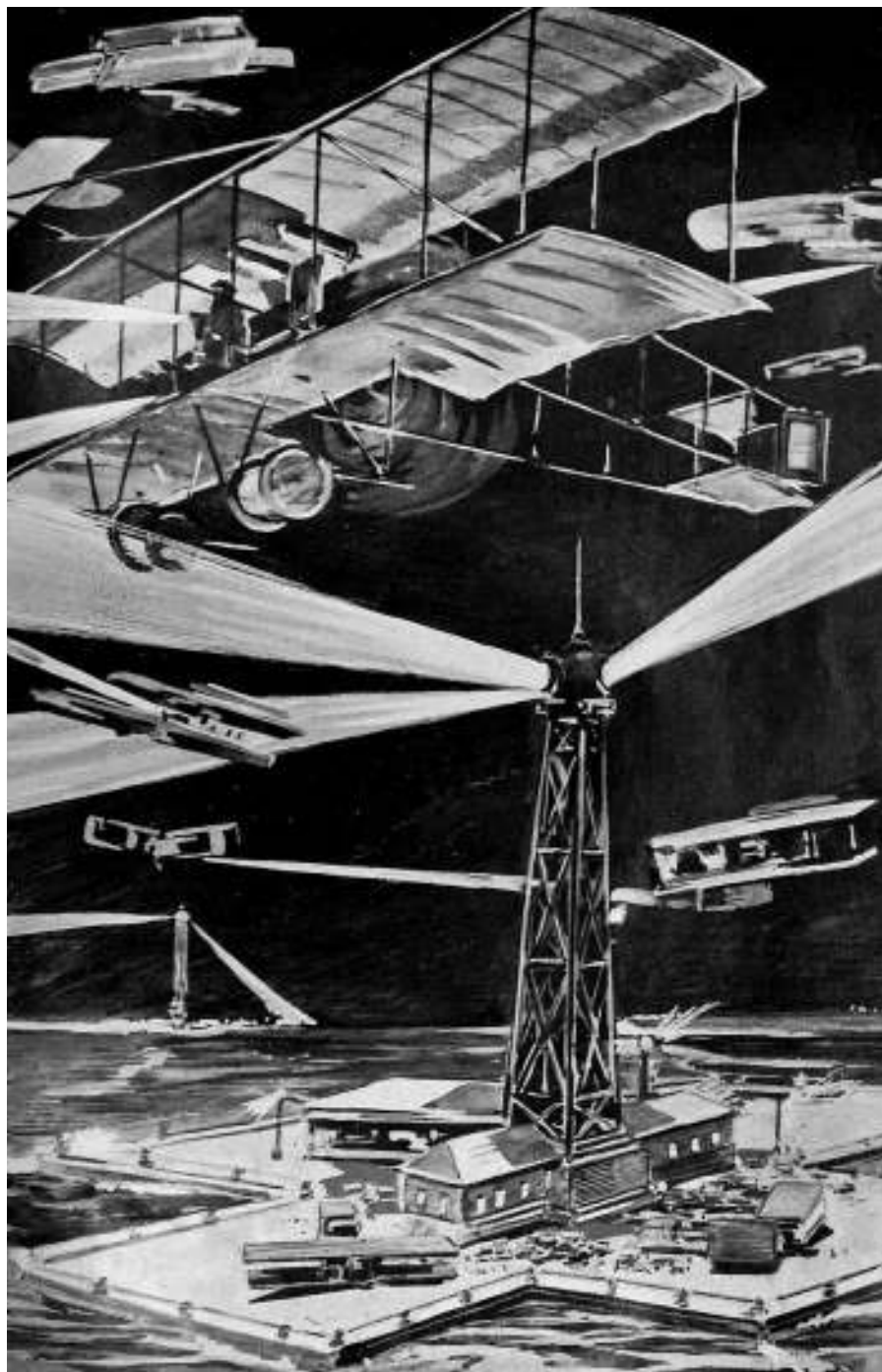
mulando uma visão político-moral e outra de índole técnica que ultrapassavam – ambas – a ameaça da sua caducidade num prazo de 20 anos.

Verificava pertinentemente e desde logo que o espaço, outrora livre, já não o era: tinha bastado “que meia dúzia de homens pairassem durante minutos para que o legislador pusesse limites ao espaço”. A “mão férrea da lei [tinha ascendido] à vastidão do céu” e a legislação sobre os “aeromóveis [sic] já [estava] feita e [supunha-se] que [previsse] desde [logo] todos os casos da moderníssima forma de locomoção num espaço

de três dimensões”. A natureza humana encarregar-se-ia, claro, de contornar os limites da *mão férrea da lei*, e Gouveia esperava que “das vastas *usines* já montadas para explorar a nova indústria [saíssem] dentro em pouco tempo, como dum cortiço ou dum pombal, bandos de insectos e aves artificiais, levando no bico um ramo de oliveira, uma conspiração, uma mensagem de guerra ou uma caixa de bombons explosivos que [deixariam] cair quando [enviassem] à lei um sorriso de cumprimento”.

Apenas a seis anos do começo da 1ª Guerra Mundial, Gouveia previa com realismo que a Humanidade iria a curto prazo subverter “melhor marca da máquina voadora (...) a [sua] quase absoluta independência”: dificilmente se distinguiriam as aeronaves “que [transportavam] um pensamento de paz das que [guardavam] a premeditação dum crime” entre as “centenas de aeronaves que dentro de vinte anos [iriam cruzar] o espaço”.

A sua visão não se tornava mais romântica ou idealista quando tecnicamente procurava prever o “que [seria] o céu nocturno [daí] a vinte anos”. Contava Gouveia com que, “pelo menos nas cidades e nos subúrbios”, o céu passasse a ser “singrado de raios vagarosos lá muito ao alto, de outros mais rápidos a uma altura média e de outros ainda extremamente velozes quando a asa artificial quase [roçasse] as árvores das avenidas, as estátuas das praças, os tectos dos edifícios”, estando encerrada a era da “beatitude pensativa das noites estreladas [e do] silêncio romanesco das noites ao luar” em que as estrelas já se não distinguiam das aeronaves, que passariam “a dois mil metros de altura”.



A visão de Gouveia, gravura publicada na “Ilustração Portuguesa”

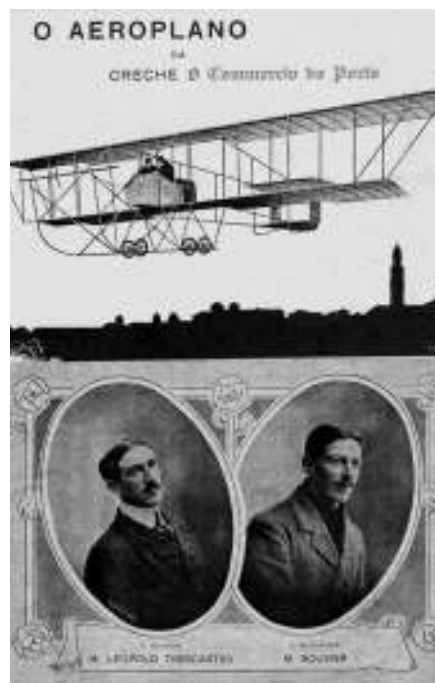
Antecipando-se em mais de uma década à aventura de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, previa que dentro de vinte anos seriam já possíveis “as travessias oceânicas, em zonas de antemão estabelecidas para cada época do ano”, contando com o apoio disponível em “largas docas flutuantes peçadas de abastecimentos”.

Nesse ano de 1909 em que as “máquinas de voar” disponíveis se deslocavam “a

uma média de 65 Km/h, transportando uma média de 150 Kg de peso útil (aviador e essência [sic])" e eram capazes "já, de prestar serviços a um exército em campanha", Gouveia subavaliava e encarava a interceptação e "perseguição aérea em aeroplano" como algo "possível, mas tão contingente que em cem casos um só vingará". No entanto, era para si evidente que os motores "Antoinette, Rep, Gnome e Darracq [deveriam] ceder o lugar a turbinas de explosão, tornando então mais fácil a solução helicóptero, que [era] uma das formas do mais pesado que o ar".

A aviação iria transformar a arte da guerra e "o mesmo duelo que se [dava] entre a couraça e o canhão" já se tinha iniciado "entre Krupp e as aves artificiais", que serviriam "para reconhecimentos, transmissão de ordens e (...) de torpedeiros aéreos" vendo o grosso das tropas "de tão alto domínio [que], não parecerão formadas de homens mas de uma nova espécie de formigas".

A chegada de Armand Zipfel a Lisboa com o seu Voisin Antoinette de 40 cavalos, representava portanto para João Gouveia a chegada do século XX ao seu país: o advento dos *tempos modernos*. O que o piloto francês realizara, para Gouveia, fora efectivamente o primeiro voo em Portugal, independentemente da sua extensão. Teríamos que esperar até 1912 para que, nos céus do Porto, o piloto Léopold



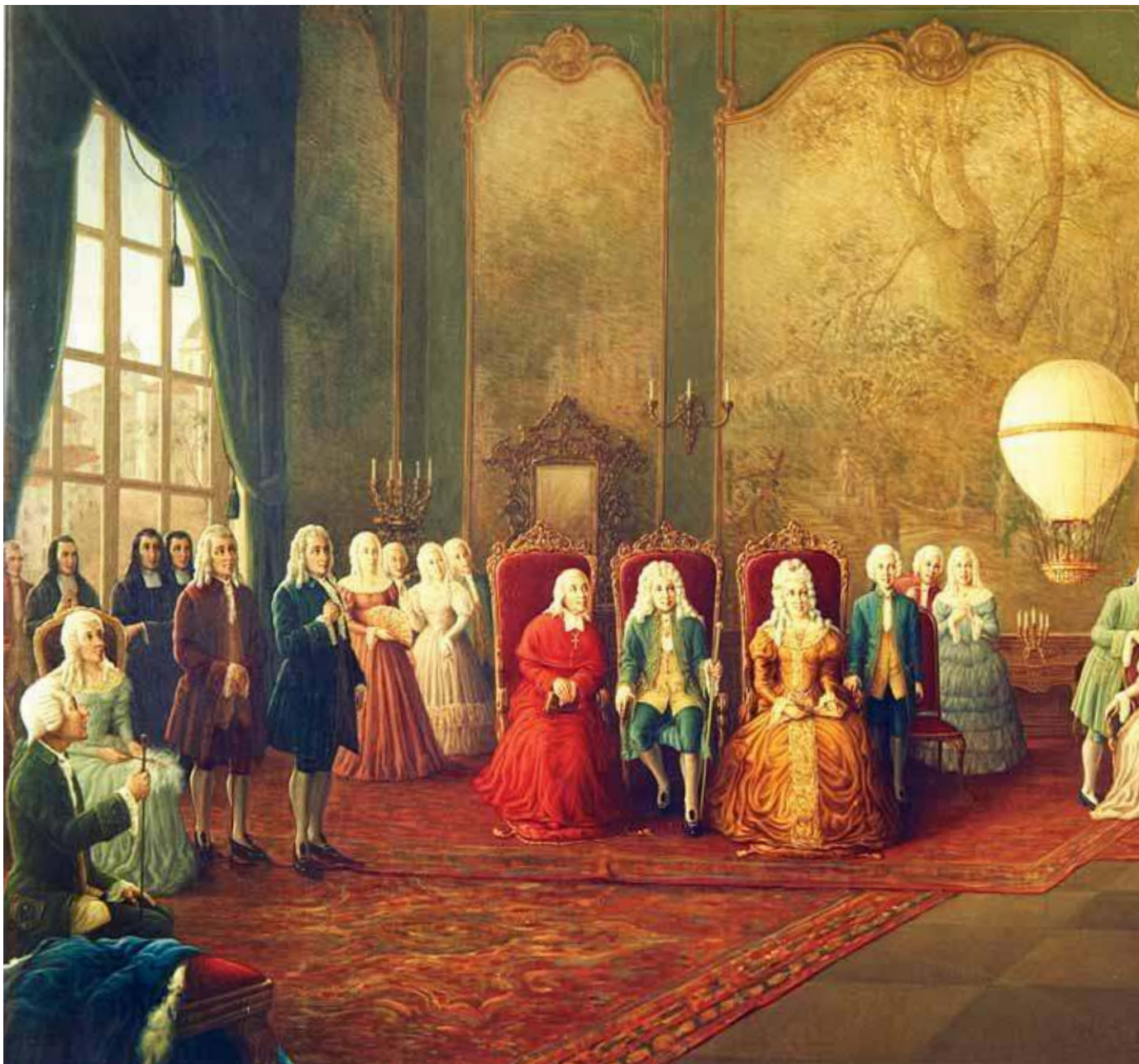
Trescartes executasse um voo de longa duração e altitude considerável no *Maurice Farman* MF. 11, adquirido por meio da subscrição feita pelo *Comércio do Porto*. ❌

O *Século Ilustrado*, reflectiu com ironia o acontecimento de 17 de Outubro de 1909



FONTES
L'Aérophile, de 1908 e 1909
Diário de Notícias, Outubro de 1909
Ilustração Portuguesa, Outubro de 1909
O Século, Outubro de 1909 e Novembro de 1909
O Occidente, Agosto de 1909
Diário Ilustrado ano de 1909

AGRADECIMENTOS
• Biblioteca Nacional, pelo apoio concedido na pesquisa documental e iconográfica para a execução deste artigo.
• Archives Municipales de Lyon.
• CAVFA/1 Sar E. Domingos pela recolha de imagens na Biblioteca Nacional.



Gusmão apresentado o engenho de "andar pelo ar" perante a corte. Reprodução fotográfica da pintura original de Benedito Calisto, executada na década de 30, que se encontra em exposição no Museu Paulista, em São Paulo, Brasil



Bartolomeu de Gusmão

O III Centenário das experiências aerostáticas

Texto Henrique Henriques-Mateus*

Quando comecei a investigar a vida do padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, deparei-me com um emaranhado disper-so de notícias de onde emergiam acções inverosímeis, desamparadas grosseiramente pelas Leis da Física, ou refutadas pertinazmente pela sagacidade de alguma objecção solidamente sustentada por suporte histórico. Vacilei entre vários escritos, titubeante, ou à *nora* – como se costuma dizer –, sem saber que rumo dar à pesquisa. Este esforço, tão penoso e paciente quanto necessário, não tardou em revelar-se compensador, pois permitiu-me realizar uma triagem, onde se extinguíram quase todas as expressões da minha indecisão. Este modo de agir, lento mas seguro, veio provar-me, que é sobre o sacrifício que se alicerça a satisfação, ou, como diz a sabedoria popular, que *nada de meritório se consegue sem esforço*.

Feito o desabafo, aquilo que em linhas gerais vos posso transmitir sobre esta figura polémica e mal conhecida da nossa História – que tanto interessa a portugueses como a brasileiros, porque a todos une –, é que a sua vida se repartiu, entre o ultimo quartel do século XVII e o primeiro do século XVIII, no Brasil e na Europa, com muita vivência em Lisboa e Coimbra.

Antecessor da Aerostação mundial, não tanto por a ter antecipado, mas por a ter precedido no tempo, quando, no Verão de 1709, realizou publicamente a primeira subida e livre sustentação na atmosfera de um aeróstato de ar quente, o padre Lourenço de Gusmão conquistou um lugar de relevo na História da Aeronáutica por ter sido o primeiro homem que, comprovadamente, fruiu uma ascensão bem sucedida; proeza que não teve seguidores nem continuidade, mas que, mesmo assim, se constitui num sucesso inédito, o qual lhe confere a primazia histórica do acto aerostático, antecedendo, em quase setenta e quatro anos, ascensões que imortalizaram os irmãos Montgolfier.

Nascido em 1685, seguramente próximo de 19 de Dezembro, o futuro padre Lourenço de Gusmão recebeu nesse dia o Sacramento do baptismo na igreja da, então, vila de Santos, sendo-lhe ali posto o nome de Bartolomeu Lourenço.

Com raízes familiares repartidas entre Portugal e a vila de Santos que o viu nascer, Bartolomeu Lourenço de Gusmão tem um vínculo com a terra Lusa, que se alarga, à medida que se recua no tempo.

Português dos “Brasis” (nascido numa época em que o Brasil ainda não tinha existência como estado independente), ou Brasileiro *avant la lettre* (tal como transparece no Sermão que pregou em Janeiro de 1718 na igreja de São João de Almedina), Bartolomeu de Gusmão é, para nós, portugueses e brasileiros, um elo que nos une no universo da cultura Lusíada, e não um problema que nos separa.

Santista, nascido e baptizado na povoação fundada no litoral paulista, em 1536, por Brás Cubas, Pascoal Fernandes, e Domingos Pires – que a colocaram sob a égide de Todos os Santos, Bartolomeu Lourenço tinha em Portugal as linhas mestras da sua formação cultural; facto a que não terá sido alheia a influência exercida pelo padre Ale-

* O presente artigo representa a adaptação do autor de parte da obra de sua autoria, “Portugal na aventura de voar” (VOL I), Julho de 1909, editada pelo Jornal “Público”.

xandre de Gusmão, que, em 1663, ocupara naquela vila o cargo de vice-reitor do Colégio de São Miguel, e que na data do seu nascimento (1685), exercia no Brasil as funções de Provincial da Companhia de Jesus, responsabilidade que o obrigou a retornar a Santos, nesse mesmo ano, com a incumbência de negociar com as autoridades um entendimento para evitar a perda do colégio que a Companhia ali possuía. Esta missão, forçou o padre Alexandre de Gusmão a per-

gressão dos estudos de Bartolomeu, o padre Alexandre de Gusmão se tivesse prontificado a fazê-lo ingressar no Seminário de Belém, um lugarejo da freguesia da Cachoeira, parto da cidade do Salvador.

Foi nesta instituição que Bartolomeu Lourenço passou os anos seguintes, onde revelou a superioridade dos seus dotes intelectuais e aptidão natural para a Mecânica; capacidades admiradas por todos sobretudo porque destas resultou a construção de uma bom-

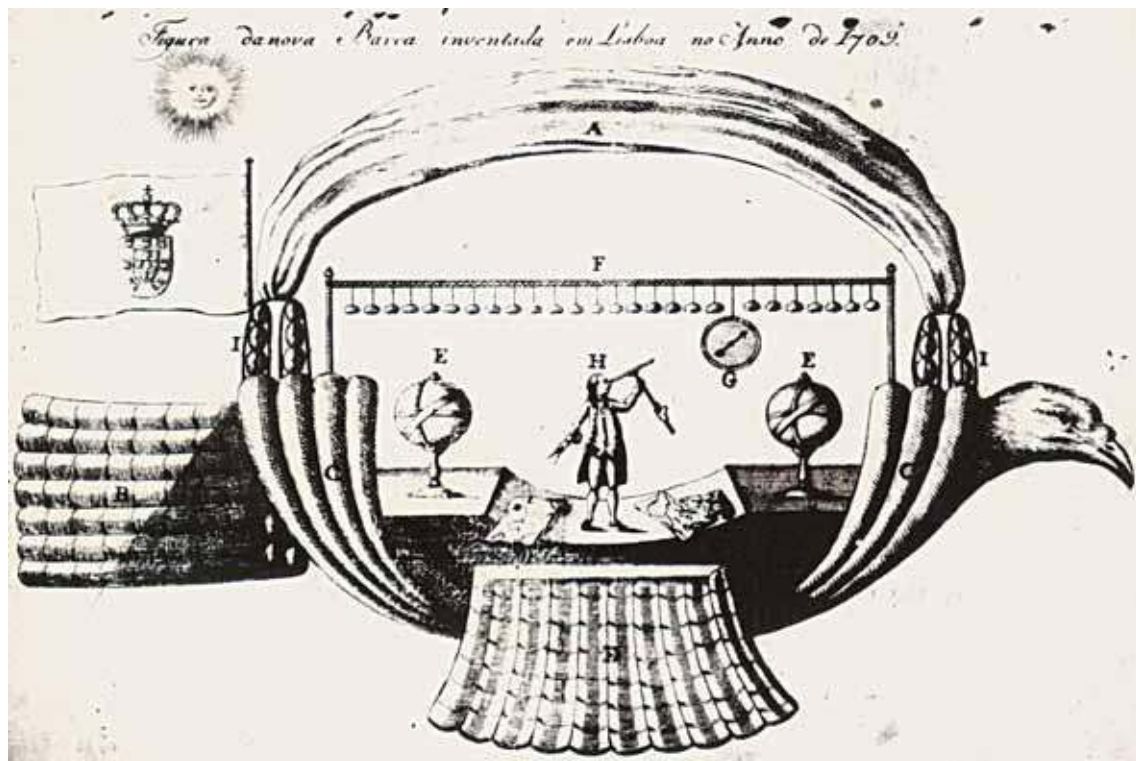


Figura da Nova Barca
impressa por Simão
Ferreira

manecer ali durante algum tempo, durante o qual estreitou os laços de amizade com os pais de Bartolomeu Lourenço. Esta amizade, que deverá ter sido potenciada pela existência de algum grau de parentesco entre eles, levou Jaime Cortesão a admitir" (...) que o nome de família Gusmão já existia na sua ascendência, e que, possivelmente, sua avó materna era aparentada com o célebre Padre Alexandre de Gusmão". Possivelmente tio, mas não padrinho de Bartolomeu Lourenço – o nome do padre Alexandre de Gusmão não consta na cópia da sua certidão do registo de baptismo, pois nesse documento o padre António Correia Peres certifica que era – "Bartolomeu, inocente, filho de Francisco Lourenço e de sua mulher Maria Alvares, [a quem] baptizei e lhe pus os Santos Óleos. [Foram] Padrinhos, Luís Peres de Oporto [possivelmente "de o Porto"] e Ambrósia Aguiar, aos dezanove de Dezembro de seiscentos e oitenta e cinco anos". Parente ou não, são patentes os laços de amizade que ligavam o ilustre jesuíta à família de Francisco Lourenço, não surpreendendo que, em 1694, no momento em que se perspectivou o problema da pro-

ba de água que permitiu a sua elevação, desde o riacho Pitanga até ao edifício do Colégio beneficiando todo o Seminário, e que seria certificada, em 18 de Janeiro de 1706. A certidão, lavrada pelo seu reitor, atesta a realidade e destreza da sua construção, enquanto se reconhece a sua autoria e utilidade.

Bartolomeu Lourenço frequentou o Seminário de Belém até 1699 ou 1700, fixando-se a partir de então na cidade de São Salvador, onde ingressou no Colégio de Jesus, naquele tempo, o estabelecimento de ensino mais prestigiado do Brasil, instituição onde ainda pairava a presença tutelar do padre António Vieira. Desconhece-se qual terá sido o seu percurso escolar, sabendo-se, unicamente, que Bartolomeu Lourenço desvinculou-se inesperadamente do Colégio de Jesus, ainda durante o primeiro ano, tal como consta no Catálogo da Companhia relativo ao ano de 1705, onde se lê: "Bartholomeus Laurentius Nov. Schol. Ex oppido Sanctorum, anno 1701 dimissus".

"Demissionado" da Companhia de Jesus, voluntariamente ou não, o facto é que Bartolomeu Lourenço deixou o Colégio de Jesus da Baía. Bartolomeu Lou-

renço pouco mais tempo deverá ter permanecido em São Salvadora Baía, embarcando para Portugal ainda no decorrer de 1701, para aportar em Lisboa, pela primeira vez, no decurso do mês de Dezembro desse mesmo ano.

A sua chegada a Lisboa não terá passado despercebida, a fama das suas façanhas precedeu-o inexplícavelmente (talvez por simples partida ou por exagero de alguém); e tanto, que José Soares da Silva o registou na sua *Gazeta Composta em Forma de Carta* (espécie de diário, manuscrito) como um menino prodígio, ao qual dava já aquele foro malévolo de “entradas de leão” que, a cumprir-se o rifoneiro português, nada lhe augurava de bom.

Protegido pelo 3º Marquês de Fontes desde o momento da chegada a Lisboa, supostamente por recomendação do seu protector, Bartolomeu Lourenço deverá ter sido então resguardado da concupiscência dos olhares maldosos que se quisessem aproveitar da bizzaria de que vinha eivado e da ingenuidade própria dos seus quinze anos, acção que explicará o facto de não existirem na *Gazeta* de Soares da Silva quaisquer outras aguilhoadas satíricas a seu respeito pois as sátiras só voltaram a dar sinal de si, lá para o final do ano seguinte.

O que terá feito o jovem santista em Lisboa, e quanto tempo aí se terá demorado, é assunto que hoje não se descortina. Provavelmente, foi regente de estudo do filho primogénito do 3º Marquês de Fontes, nessa data com sete anos de idade, permanecendo em casa daquele durante o tempo da sua estadia na capital. Mas não existem provas disso, tanto mais que há quem o situe a frequentar a Universidade de Coimbra durante o ano de 1703, facto que também não está provado, porquanto o registo mais antigo de uma inscrição sua naquela Universidade data de 1 de Dezembro de 1708.

Assim, o que se pode afirmar é que antes de 1705, ou nesse mesmo ano, Bartolomeu Lourenço estava de regresso ao Brasil; pois a 12 de Dezembro foi-lhe concedido pelo Senado da Baía o “privilégio” do “marquinismo para fazer subir a água”.

De volta à Baía, Bartolomeu Lourenço terá retomado os estudos eclesiásticos, que, tanto quanto se sabe, ainda não estavam terminados em 28 de Janeiro de 1708, mas que terão sido concluídos nesse mesmo ano, já que ordenado padre, regressou a Portugal, com o propósito de se matricular na faculdade de Cânones da Universidade de Coimbra, para prosseguir a formação eclesiástica, o que veio a acontecer, pois matriculou-se naquela Universidade a um de Dezembro desse ano.

Foi num país esgotado e abatido que o jovem padre Bartolomeu Lourenço aportou no final do segundo semestre do ano de 1708; num tempo em que o Senhor D. João V, então com apenas dezassete anos de idade e recentemente consorciado com a Arqui-

duquesa Maria Anna de Áustria, cumpria o primeiro ano de um longo reinado.

Matriculado na Universidade de Coimbra, Bartolomeu Lourenço deverá ter regressado a casa do Marquês de Fontes, provavelmente ainda antes do Natal, admitindo-se, mais uma vez, com o intuito de instruir o filho primogénito do marquês, e ocupado na tarefa de dar corpo ao projecto da máquina voadora; gizando as palavras para apresentar a El-rei a Petição reivindicando



do a posse, para si e para os seus herdeiros, de um “instrumento para se andar pelo ar”, conquanto o mesmo ainda não tivesse sido “posto por obra”, pois a máquina voadora em que trabalhava era um modelo.

Ideados muito possivelmente no tempo em que Bartolomeu Lourenço frequentava o Colégio de Jesus da Baía como noviço, a máquina voadora, e o “Instrumento para se andar pelo ar” enunciado na Petição, apresentam-se como duas peças distintas do mesmo sonho de voar, sendo que:

— a “máquina voadora” era um objecto construído basicamente por papel e arame (objecto que, ascendia devido à reacção provocada pelo aquecimento do

Folheto publicado por Simão Tadeu Ferreira com o enunciado da Petição

ar contido no interior do mesmo, e que, por isso, usava da boa Física, como afirmou em 1843 Francisco Freire de Carvalho);

– e o “instrumento para se andar pelo ar” (tal como consta na Petição) um vislumbre do porvir, ideal sem existência fora da mente do seu autor, onde se reflectiam, na essência, algumas das ideias inculcadas na *História do Futuro* pelo padre António Vieira.

Esta última afirmação sobre o “instrumento para se andar pelo ar”, que é baseada no cotejo do texto da Petição com o daquela obra vieiriana, tem pela frente a contrariedade de a “História do Futuro” só ter sido dada ao prelo lisbonense de António Pedrozo Galram em 1718 – contudo, sabendo-se que Bartolomeu Lourenço frequentou o mesmo seminário baiano onde Vieira ensinou, figura-se pertinente admitir a hipótese de que o jovem seminarista ali possa ter tido contacto com o manuscrito daquela obra, ou com uma cópia daquele.

Uns dias antes de 17 de Abril de 1709, Bartolomeu Lourenço apresentou ao rei D. João V uma Petição em que lhe “suplicava” o Alvará de mercê “sobre o instrumento, que inventou para andar pelo ar, e suas utilidades”.

Este documento, que hoje se conhece sob uma forma apócrifa, tem sido contestado por diversos autores; o que nos parece ser desprovido de razão, tanto mais que as palavras deste texto são confirmadas pelas do Alvará expedido a favor do Padre Bartolomeu Lourenço em vista do seu requerimento para a navegação do ar, por ele anunciada e prometida. Documento incontroverso, que tem dado azo a que se sustente a tese de que o texto do Alvará teve por base o da Petição, e que, assim, se proclame a originalidade do enunciado da Petição, posto que neste documento apócrifo se conserva o mesmo texto que o autor fez chegar ao Desembargo do Paço.

E em resposta à Petição, o Desembargo do Paço despachou o padre Bartolomeu Lourenço com este surpreendente Alvará do qual trancrevemos parte:

“Eu el-rei Faço saber, que o P. Bartolomeu Lourenço me representou por sua petição, que ele tinha descoberto um instrumento para se andar pelo ar, da mesma sorte que pela terra e pelo mar, e com muito mais brevidade, fazendo-se muitas vezes duzentas e mais léguas de caminho por dia; no qual instrumento se poderiam levar os avisos de mais importância aos exércitos e a terras mui remotas, quase no mesmo tempo, em que se resolviam, no que interessava Eu mais que todos os outros Príncipes pela maior distância dos meus Domínios, evitando-se desta sorte os desgovernos das Conquistas, que procediam, em grande parte, de chegar mui tarde a Mim a notícia deles; além de que poderia Eu mandar vir todo o preciso delas muito mais brevemente e mais seguro, e poderiam os homens de negócio passar letras e cabedais com a mesma brevidade, e todas as praças sitiadas poderiam ser socorridas, tanto

de gente, como de munições e víveres a todo o tempo, e retirarem-se delas as pessoas que quizerem, sem que o inimigo o pudesse impedir; e que se descobrirão as regiões, que ficam mais vizinhas dos pólos do mundo, sendo da Nação Portuguesa a glória deste descobrimento, que tantas vezes tinham tentado inutilmente as Estrangeiras.”

Encarada sob o ponto de vista da exequibilidade, a Petição apresenta-se como um discurso profético – visão do futuro – que projectava o “instrumento de andar pelo ar” para um tempo histórico não situável, mas vindouro; no qual, uma vez arredadas as limitações que à partida o conduziam no sentido da utopia, se assumiria dentro da realidade, cumprindo-se então a plenitude dos desempenhos previstos pelo inventor “além das infinitas conveniências, que mostrará o tempo” – como ele mesmo o afirmou. Bartolomeu Lourenço omitiu no texto da Petição o facto de ainda não estar na posse de tal “instrumento”, pois aquele em que trabalhava, embora apto para tentar a ascensão diante do rei e da corte, era de reduzidas dimensões e de acção muito limitada, sendo, por isso, incapaz de protagonizar as proezas por ele anunciadas naquele documento; – lacuna que daria azo a que Soares da Silva classificasse a Petição, e o Alvará daquela resultante, como descarada verborreia, fruto de prosápia sem limites, onde a única “novidade” era a que se apresentava “tão nova como inesperado o arbitrio que nela se insinua”. Notícia que, sem embargo das opiniões de Soares da Silva, a 22 de Abril se proclamava, nas palavras de um autor até hoje inidentificável, como sendo “a maior novidade, que de presente se oferece nesta Corte”.

“Novidade” que muito deverá ter sido do agradado do Governo de El-Rei, e talvez até do próprio monarca; posto que, na conjuntura em que o país então se encontrava, a ideia de possuir um “instrumento” infinitamente poderoso e único, capaz de vencer as distâncias em poucas horas e de superar as contrariedades da orografia e as adversidades da guerra, era um sonho que se acalentava com benevolência. Para além do prognóstico do domínio dos céus, emanava do texto da Petição um discurso prenunciador do Quinto Império, onde, ao monarca português, parecia estar destinada a graça de emergir sobre todos os outros reis e nações da terra; e a Portugal, a mercê divina de cumprir um destino sebastianico que tardava.

O cardeal Miguel Ângelo Conti registava o assunto do “invento”, em 19 de Abril de 1709, numa carta endereçada ao cardeal Secretario de Estado do Vaticano, com a informação: – “Esta cidade encontra-se entretida pelos discursos sobre uma proposta feita ao Rei por um sacerdote do Brasil, vindo com os últimos navios, o qual pretende ter inventado uma nova navegação para chegar à Índia sem tocar a Tramontana, mas directamente por Levante e Poente; e também um engenho para voar até com dez pessoas dentro,

e sobre isto se escutaram os pareceres de muitos ministros e matemáticos”.

A demonstração do invento, inicialmente marcada para o dia do Santo onomástico do rei, dia de São João, acabou por ser adiada por motivo de doença do monarca, até que, no começo de Agosto, o padre voltou com “a sotaina adiante de El-Rei”, momento que Soares da Silva registou, desta maneira, em determinada página da sua Gazeta: – “El-Rei os dias passados também o apertou de sorte a falta de respiração que lhe sobreveio à sua queixa que a toda a pressa o sacramentaram de noite; porém com a nova cura que fez logo, está com conhecida melhora em um e outro achaque e já anda erguido e composto; como assistiu a várias comédias que agora se fizeram no Paço e um dia destes ao voador, que na sua presença na casa do Forte debaixo da das embaixadas foi fazer a primeira prova do seu engenho, levando para isto um globo de papel o qual dizia ele, que por si mesmo se havia de elevar aos ares, metendo-lhe dentro uma vela acesa, e fazendo-o a primeira vez, voou ele com brevidade, porque lhe pegou o fogo, e ardeu inteiramente, e para isto há mais de quatro meses que anda trabalhando nas tais fábricas, que pudera fazer em quatro horas, ao menos, ou ao mais em 24 como fez no segundo globo, que levou no dia seguinte ao Paço, o qual se não ardeu como o primeiro, fez o que qualquer fizera porque gastado pela luz o ar, que continha dentro o globo, o ar ambiente natural muito o arrebatou ao alto da casa como não tinha outra matéria mais que papel, e assim tornou outra vez a descer como subira, sem fazer mais nada que é o que basta, para andar as 200 léguas por dia, e levar as 40 arrobas de peso. Se isto se não vira não se crera”.

O acontecimento foi testemunhado pelo cardeal Miguel Ângelo Conti personalidade ilustre, que se juntou em torno do rei para assistir às provas do engenho de Bartolomeu Lourenço, foi assim descrito no *Foglietto di Avvisi* então expedido para o Vaticano pelo Nuncio apostólico, na data de 16 de Agosto de 1709: “O sujeito, que como se comunicou faz tempo, pretendia de querer fabricar um engenho para voar, fez por estes dias a experiência na presença do Rei havendo formado um corpo esférico de pouco peso: mas como a virtude impulsiva ou atractiva parece ser constituída por espíritos [álcool?], estes pegaram fogo, e queimou-se o engenho da primeira vez sem se mover da terra, e da segunda embora se elevasse duas canas, igualmente se queimou; onde ele, empenhado em fazer ver que não corre perigo a sua invenção, esta fabricando outro engenho maior.

Estes testemunhos, importantes, são reforçados pelo depoimento de Salvador António Ferreira nuns papéis intitutados *Várias Notícias de Casos Acontecidos em Portugal*, onde este autor afirma: “(...) Em 6 de Maio começou o Padre Bartolomeu Lourenço, filho do Brasil, em o lugar de Alcântara a fazer o instrumento

do ar para voar, como a seu tempo se dirá (fls.47) [...] a 5 (e não a 3) de Agosto de 1709 quis fazer o padre Bartolomeu Lourenço exame, ou experiência, do invento de voar, – e para isso foi à casa que fica debaixo das embaixadas, – que não surtiu efeito, porque logo ao princípio se queimou (fls. 52) [...] A 7 (e não 5) do mesmo mês, veio o dito padre com um meio globo de madeira delgada, e dentro trazia um globo de papel grosso, metendo-lhe no fundo uma tigela

Explicação da máquina do Pde. Bartolomeu de Gusmão (British Museum)



com fogo material; o qual subiu mais de vinte palmos e como o fogo ia bem aceso, começou a arder o papel, subindo; e o meio globo de madeira ficou no chão sem subir, porque ficou frustrado o intento. E, como o globo ia chegando ao tecto da casa, acudiram com paus dois criados da Casa Real, para evitar o pegar e haver algum desastre; assistindo a tudo Sua Majestade com a Casa Real e várias pessoas (fls. 52, v.º) [Informações que Salvador António Ferreira alarga com mais esta notícia] (...) 5ª feira 3 de Outubro

Centenario da primeira ascensão em aerostato

Por Bartolomeu Lourenço de Gusmão

No dia 8 deste mez reuniram-se em Paris alguns portuguezes e brasileiros amadores do desporto, para almoçarem, no Palmarium, no Jardim de Aclimação, e assim comemorarem o segundo centenario da primeira ascensão em aerostato, realisada em Lisboa pelo padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, em 8 de agosto de 1709.

Foi uma festa de caracter patriótico o recordar

A. — Mostra o modo de velame que servirá para fazer cortar os ares, levando sua derrota áquella parte d'onde fôr dirigida.

B. — Mostra o modo que terá para se governar, pois sem leme seguiria sua vontade, e não a de seu artifice piloto.

CC. — Apontam o corpo da barca que, como o engraçado das conchas, leva em cada vão um cano, que interiormente (com folles para isso feitos) supprirão a falta de ventos.

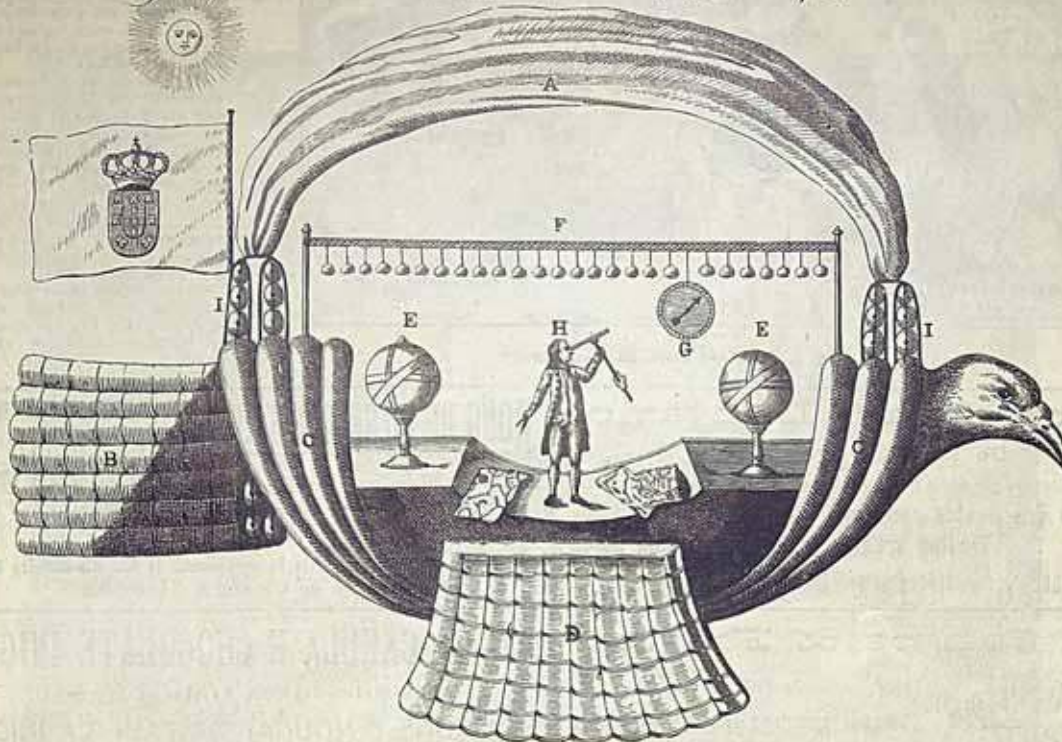
D. — Denota o feitiço de umas azas que não servirão mais que de a sustentarem, para que não caia á banda; porque tomando o vento em si, de nenhuma maneira a derribará.

por 1708 e matricula-se na Universidade de Coimbra na faculdade de Canones.

O seu espirito inventivo, pois já no Brazil inventara uma maquina para elevar as aguas dos rios á altura que se quizesse, levou-o a pensar no meio de transporte aereo, de que resultou inventar a sua maquina de voar, de que tirou privilegio concedido por alvará de 19 de abril de 1709, realisando a sua experiencia em 8 de agosto desse anno, como ficou dito.

Repetimos: apenas recordamos o facto neste momento oportuno em que se pretende pôr em duvida a existencia de Bartolomeu Lourenço de Gusmão e do seu invento, como tambem é oportuno

Figura da nova Barca inventada em Lisboa no Anno de 1709.



FAC-SIMILE DA GRAVURA PUBLICADA EM 1774 (2)

no seio da França a prioridade de Bartolomeu de Gusmão na sua ascensão em aerostato, nessa França onde um publicista qualquer, com toda a ignorancia que o deve distinguir, escreveu que tal Bartolomeu de Gusmão e tal aerostato nunca existiram!

Não valeria a pena, a tinta e o tempo em corrigir tão grosseiro erro, se não fôra o dizer-se: quem cá consente, e assim bastará recordar que nesta revista, no seu VI vol. do anno de 1883 (1), tratou á saciedade do assunto o sr. Brito Rebello em uma serie de artigos que acompanhou com o desenho do aerostato do padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, reproduzido de um impresso feito na officina de Simão Tadeu Ferreira, em 1774, mas que parece deverá ter sido em 1784, por algum entusiasta admirador do padre Gusmão para reivindicar para a sua memoria a prioridade do invento, quando em 1783 a invenção dos irmãos Montgolfiers deixava no esquecimento o inventor portuguez.

O OCCIDENTE foi tambem a primeira revista que vulgarizou o desenho da *Passarola*, assim denominada pelo povo de então, que assistiu á experiencia feita por Bartolomeu Lourenço, no seu aerostato em forma de passarão com que atravessou de um torreão para o outro do Terreiro do Paço.

Impresso nas costas do referido desenho encontra-se a explicação das letras no mesmo gravadas, e é a seguinte:

EE. — Apontam as figuras esfericas, em que está o — *segredo* — attractivo: são feitas de metal, servem de cobertura para se não corromper a pedra de cevar, que por dentro do pé, que é ouco, atrahirá a si continuamente a barca, cujo corpo é de madeira, forrado de chapas de ferro, e pela parte inferior forrada de estreitas taboas feitas de palha de centeio, para a commodidade da gente, que levará até dez homens, e com o seu inventor onze.

F. — Mostra a coberta feita de arame a modo de rede, em cujos fios se tem enfiado muita somma de alambres, que com muita actividade ajudam a sustentar a barca, que pela quentura do sol fará força para atrahir a si as estrellas.

G. — Mostra a agulha de marear; porque sem ella não se pôdem guiar.

H. — Mostra o artifice que com o astrolabio ou balestilha, compaço e carta de marear toma a altura do sol para ver onde se acha.

II. — Finalmente mostram as roldanas para por ellas se alargar mais ou menos a escota de qualquer parte que o vento faça feição.

Em poesias e outras publicações do tempo se descreve o alvoroço que em Lisboa fez um tal invento, que todo o povo da cidade correu a presenciar a viagem aerea do padre Gusmão, ao qual bastantes trabalhos custou para levar a efeito.

Bartolomeu Lourenço de Gusmão, tendo nascido em Santos, Brazil, entre os annos de 1685 a 1688, filho de Francisco Lourenço, cirurgião mór do presidio daquelle praça, aparece em Portugal

tuno recordar que foi elle o que primeiro conseguiu atravessar os ares em uma maquina que afinal era mais um aeroplano do que um balão, de que nem sequer tinha a fôrma, e antes aproximando-se da fôrma e maquinismo das aves, como a que mais convinha para os seus planos, que ora se vê ser a que dá resultado como o acaba de demonstrar o aeroplano Bleriot.

O leitor curioso que queira conhecer da vida de Bartolomeu Lourenço de Gusmão e do seu invento, pôde recorrer ao volume indicado desta revista, onde o assunto está, com toda a largueza, tratado.

O MEZ METEOROLOGICO

Julho 1909

Barometro. — Max. altura 767^{mm},7 em 28.
Min. > 760^{mm},0 em 31.

Termometro. — Max. altura 34[°],6 em 18.
Min. > 14[°],3 em 8.

O termometro subiu acima de 30[°], durante dez dias, em todo o mez: Em 3, 30[°],9; em 4, 30[°],5; em 9, 30[°],6; em 13, 30[°],7; em 14, 33[°],3; em 17, 32[°],7; em 18 e 19, 31[°],0; em 29, 34[°],3 e em 30, 33[°],9. A temperatura soffreu variações bruscas em 24 horas, attingindo por vezes 17[°].

Nebulosidade. — Céu limpo ou pouco nublado 28 dias.

Nublado 3 dias.

Chuva — Em 24, 1^{mm},3.

(1) Vid. n.ºs 158, 159, 167, 168, 171, 174 e 177.

fez o padre Bartolomeu do Quental (sic) digo Bartholomeu L.ço outro exame na Ponte da Casa da Índia com o instrumento de voar, que tendo já subido bastante altura caiu no chão sem efeito". Este depoimento, que aparentemente não é corroborado por qualquer outro testemunho, parece ter a seu favor as palavras do cardeal Conti, tanto mais que este informa que o "sujeito (...) estava empenhado em fazer ver que não corre perigo a sua invenção" pelo que "sta fabricando altro ordigno maggiore". Seria este "altro ordigno" referido pelo cardeal no *Foglietto di Avisi* em 16 de Agosto, o engenho supostamente apresentado em 3 de Outubro na Ponte da Casa da Índia? Se assim foi, os elementos históricos disponíveis são ainda insuficientes para ousar afirmá-lo.

Quando cotejados, os testemunhos de Soares da Silva, do cardeal Miguel Ângelo Conti e de Salvador António Ferreira, apresentam uma diversidade de pontos em comum que permitem inferir a convergência dos relatos sobre as circunstâncias e modo como então foram conduzidas as experiências pelo padre Bartolomeu Lourenço.

Pelos testemunhos, prevalece a ideia de que o padre Bartolomeu se terá apresentado no Paço para demonstrar as capacidades do seu invento, pelo menos, duas vezes. Numero de apresentações que foi revelado por Soares da Silva, e que foi confirmado pelo cardeal Conti, no *Foglietto di Avisi*, onde este Núncio escreveu: "queimou-se o engenho da primeira vez sem se mover da terra, e da segunda embora se elevasse duas canas, igualmente se queimou". Também Salvador António Ferreira aponta para igual número de vezes, pois, sobre este assunto, afirmou: "A 5 de Agosto de 1709 quis fazer o padre Bartolomeu Lourenço exame, ou experiência, do invento de voar (...) que não surtiu efeito, porque logo ao princípio se queimou (...) A 7 do mesmo mês, veio o dito padre com um meio globo de madeira delgada, e dentro trazia um globo de papel grosso (...) o qual subiu mais de vinte palmos". E note-se, neste pormenor, como a altura indicada por este autor como tendo sido aquela até onde montou o engenho durante a segunda ascensão, não difere muito daquela que foi apontada pelo cardeal Conti; altura que Soares da Silva situava numa cota semelhante ao escrever "o arrebatou muito ao alto da Casa", e que Salvador António Ferreira corrobora ao afirmar que "o globo ia chegando ao tecto da casa"; testemunhos que permitem que se deduza que o "corpo esférico de pouco peso" apresentado no Paço pelo padre Bartolomeu se terá elevado, efectivamente, um pouco acima dos quatro metros e meio, tendo havido, assim, uma ascensão provocada, embora sem controle: – acção inédita que se apresenta em consonância com as "duas canas" do cardeal Conti, e com os tectos apontados nos restantes testemunhos.

Quanto à forma dos engenhos, verifica-se que Soares da Silva se referiu a "um globo de papel", e que

o cardeal Conti afirmou ter sido um "corpo esférico de pouco peso", enquanto Francisco Leitão Ferreira escreveu que teria a forma de "um globo", e Salvador António Ferreira, mais explicitamente, diz ter tido a forma de um "globo de papel grosso".

E quanto ao processo usado para obter o movimento ascensional, Soares da Silva registou que aquele "por si mesmo se havia de elevar aos ares, metendo-lhe dentro uma vela acesa", enquanto o cardeal Conti afirma que "a virtude impulsiva ou atractiva parece ser constituída por espíritos [acrescentando que] estes pegaram fogo (...)"; elemento a que Francisco Leitão Ferreira também se referiu quando escreveu que o globo "subiu suavemente (...) e do mesmo modo desceu, elevado de certo material, que ardia, e a que aplica fogo o mesmo inventor", facto também registado por Salvador António Ferreira, que, sobre isto, afirmou que foi "metendo-lhe no fundo uma tigela com fogo material" que o engenho do padre Bartolomeu Lourenço subiu. Sendo assim, parece fora de dúvida que o engenho apresentado no Paço Real se servia do ar aquecido para obter a elevação na atmosfera, processo que desencadeia a reacção que conduz ao movimento ascensional; deduz-se assim que a máquina voadora era um aeróstato. E como os testemunhos são unânimes quanto à forma e comportamento da máquina voadora que o padre Bartolomeu Lourenço apresentou no Paço durante o segundo experimento, depreende-se que terá sido este engenho o primeiro balão esférico de Ar aquecido a lograr, comprovadamente, uma ascensão pública. Sucesso que confere a Bartolomeu Lourenço a primazia histórica do acto aerostático; pois induziu a livre ascensão na atmosfera de um artefacto que construíra com esse propósito, gesto que, só por si, não contribuiu para o surgimento da aerostação, mas que, apesar disso, não pode ser ignorado pela História.

Apesar do obscurantismo histórico para onde foi remetida a figura do padre Bartolomeu Lourenço, os seus trabalhos aerostáticos não se encontram esquecidos. Recentemente, Richard P. Hallion – um autor conceituado e isento no actual panorama da História Aeronáutica internacional – reconhecia que "a primeira pessoa que, realmente, fez voar um pequeno balão de ensaio, foi o jovem padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, nascido no Brasil", porquanto, segundo Hallion, "Gusmão se aproximou mais do voo humano que qualquer dos seus predecessores. Pois tudo o que lhe restava fazer, depois da sua tentativa bem sucedida no Palácio das Índias, era apenas uma questão de escala". Infelizmente, os seus trabalhos detiveram-se no momento exacto em que deveriam ter sido encorajados, e tanto quanto se sabe, o padre Bartolomeu Lourenço não lhes deu seguimento, pois se assim não tivesse acontecido – como pertinazmente sublinha Richard P. Hallion – "o nascimento do voo humano poderia muito bem ter acontecido em Lisboa, e não em Paris". ❧