

A CONTROVÉRSIA SOBRE A INVENÇÃO DO AVIÃO

Assim como a invenção de diversos outros equipamentos modernos, o surgimento do avião não está ligado a um único indivíduo num momento específico do tempo. As pesquisas e o trabalho de diversas pessoas ao longo de muitos anos é que tornam um determinado momento da História propício para o aparecimento de certas invenções. Cabe às pessoas perspicazes do mundo da Ciência explorar os recursos e o conhecimento disponíveis em determinado momento, e aprimorá-los para que os mesmos se convertam em produtos de uso prático da sociedade. E tal conhecimento contemporâneo, por vezes, torna-se novamente fonte de pesquisa na qual gerações futuras poderão se basear, possibilitando idealizar coisas novas.

Portanto, o objetivo desse texto não é defender de forma apaixonada e irracional nenhum indivíduo específico que contribuiu para o surgimento do avião, mas analisar da maneira mais imparcial possível o tema aqui proposto. Para tanto, buscou-se em várias fontes as informações necessárias para esta análise.

Embora outros nomes possam ser citados, a controvérsia a respeito de quem inventou o avião (no início chamado de aeroplano) está entre dois irmãos americanos (os Wright) e o brasileiro Alberto Santos-Dumont. Em virtude do que se disse acima, talvez nem seja possível dizer que foi Santos-Dumont ou os irmãos Wright que inventaram o avião. De forma brilhante, todos eles aproveitaram o momento fértil em que se encontravam e desenvolveram de forma quase simultânea os seus aparelhos voadores.

Desse modo, que o conceito mais equilibrado talvez seja dizer que o avião foi inventado praticamente ao mesmo tempo pelos irmãos Wright e por Santos-Dumont. Os irmãos Wright têm a seu favor o que, em princípio, poderia dar-lhes o título de inventores do avião: o fato de terem voado antes de Santos-Dumont, ainda que de forma não pública. Por outro lado, como será visto, Santos-Dumont tem também elementos muito favoráveis que poderiam lhe dar essa primazia.

Muitas pessoas do mundo aceitam que os irmãos Wright voaram antes de Santos-Dumont, embora para brasileiros e franceses haja muita relutância em aceitar isso. Mas isso não significa que tais pessoas digam que os Wright inventaram o avião, e que Dumont foi um mero aviador que apareceu depois. O motivo é que as experiências dos irmãos Wright eram secretas e a única “prova” que se tem são fotos que eles tiraram e um diário que eles *dizem* ter feito durante os testes, além do testemunho de cinco pessoas. Sem dúvida, isso dificulta um pouco admiti-los como detentores do título de “os primeiros a voar em um avião”. Ao contrário dos Wright, as demonstrações que Santos-Dumont fez tanto foram fotografadas, como filmadas e testemunhadas por multidões, sem falar que o currículo de aviador de Santos-Dumont era bem mais extenso. Mesmo assim considerar-se-á nesse texto que os Wright realmente voaram antes.

Sentimentos que dificultam o raciocínio

Os brasileiros muito orgulhosos do brilhantismo de Santos-Dumont frequentemente fazem comentários fortes contra a alegação de que os Wright voaram antes. Alguns dizem que eles não passaram de impostores e plagiadores da invenção do brasileiro. Entrementes, é bom lembrar que o Brasil daquela época não contribuiu muito para o invento de Dumont, a não ser dar ao mundo esse ilustre filho. Foi na França que Dumont recebeu todo o apoio e condições necessárias para que ele inventasse não somente um avião, mas outros aparelhos sobre os quais esse texto não abordará. Se Santos-Dumont tivesse ficado no Brasil provavelmente a polêmica nem existiria, e mesmo os brasileiros ao serem indagados sobre quem inventou o avião responderiam sem hesitar: “Os irmãos Wright.”

O próprio Santos-Dumont escreveu sobre esses sentimentos de desconfiança:

“Os partidários dos Irmãos Wright pretendem que estes voaram na América do Norte de 1903 a 1908. Tais vôos teriam tido lugar perto de Dayton, num campo ao longo de cujo limite passava um bonde. Não posso deixar de ficar profundamente espantado por este feito inexplicável, único, desconhecido: durante três anos e meio os Wright realizaram inúmeros vôos mecânicos e nenhum jornalista de tão perspicaz imprensa dos Estados Unidos se abalança a ir assisti-los, controlá-los, e aproveitar o assunto para a mais bela reportagem da época.... Como imaginar, então, que na época os Irmãos Wright descrevam círculos no ar durante horas sem que ninguém disto se tenha percebido?”

Um artigo publicado na revista *Century Magazine*, afirma que quando os irmãos Wright convidaram “em 1904, representantes de todos os jornais de Dayton (Ohio), para assistirem a um vôo seu, vieram 12 repórteres, e o avião não voou; regressaram no dia seguinte, a pedido, e novo fracasso presenciaram.” Disseram eles: “Então, ignorando a diferença essencial entre dirigíveis e aeroplanos, nunca mais os jornalistas prestaram atenção ao que fazíamos.” Isso foi o que os Wright disseram para explicar porque as pessoas não ligavam quando eles passaram a voar sobre os descampados americanos.

Importante também é mencionar a ignorância de muitos do povo americano a respeito do papel que Santos-Dumont desempenhou no desenvolvimento do aeroplano. No Brasil, isso já foi tema de muitos documentários na televisão, e eles mostraram que Santos-Dumont simplesmente não existe na mente de milhões de americanos. Mesmo os americanos mais esclarecidos não estão dispostos a rebaixar os irmãos Wright da sua posição de inventores do avião. Por exemplo, Peter Jakab, curador do Museu Nacional do Ar e do Espaço, do *Smithsonian Institute*, EUA, certa vez disse: “Santos-Dumont merece espaço especial na história da aviação, mas certamente não deve ser creditado como inventor do avião.” Na contra-mão desse pensamento o ex-presidente americano Bill Clinton, quando esteve em Brasília, disse que “o pai da aviação realmente foi Santos-Dumont”, e não os Wright. Embora isso tenha sido noticiado pelos canais brasileiros, é sem dúvida uma exceção.

Certa vez a revista *Time* (29 de março de 2001) elaborou uma lista das maiores mentes do século, e lá estavam eles, os irmãos Wright. Evidentemente os editores não cogitaram a possibilidade de colocar Santos-Dumont no lugar deles. Nessa mesma revista *Time*, Bill Gates (o dono da Microsoft) disse sobre os irmãos Wright: “Foram visão, tranquila determinação e aplicação de metodologia científica que capacitaram Orville e Wilbur a levar a humanidade aos céus”. Se os irmãos Wright figuraram na lista da *Time*, certamente o nome de Santos-Dumont deveria figurar pelo mesmo motivo.

Reflexo de um preconceito

Nem mesmo fontes que deveriam ser imparciais sobre esse assunto estão imunes a essa influência. Por exemplo, a revista religiosa *Despertai!*, publicada pela Torre de Vigia (“Testemunhas de Jeová”), na edição de 8 de março de 1999 (páginas 6 a 9), sob o artigo “Como surgiu o avião?”, não escreveu uma única palavra sobre o brasileiro Alberto Santos-Dumont. Provavelmente, a razão disso é porque essa revista é publicada primeiro nos Estados Unidos e depois traduzida para outros idiomas. Visto que os norte americanos geralmente não conhecem Santos Dumont, isto se refletiu na referida matéria.



Revista *Despertai!*, de 8 de março de 1999

O artigo mostrou apenas os feitos dos irmãos Wright. Por isso, os tradutores da edição brasileira se viram obrigados a acrescentar uma nota ao pé de página que não existe no artigo original em inglês. Essa nota faz um breve comentário sobre Santos-Dumont e seu 14-bis. Sem dúvida, tal acréscimo era necessário, pois um artigo no Brasil sobre Aviação que não mencionasse Santos-Dumont seria encarado de forma altamente desfavorável por muitos brasileiros, especialmente os mais apaixonados pelo tema. Disse a nota:

“Em outubro de 1906, o aviador brasileiro Santos Dumont realizou o primeiro oficialmente observado vôo do mais-pesado-do-que-o-ar na Europa, no seu avião feito de lona e de bambu, chamado 14-Bis.” – *Despertai!*, [08 de março de 1999](#), artigo “Como surgiu o avião”, nota de rodapé.

tunnels, the first
mselves from a
ir first powered
four-cylinder,
ounted it on the
The engine pow-
's, one on each
r.
ie Wrights' new
den launching
nd stayed aloft
Three days later
ne again. Even-
for nearly a full

prohibit its employment for passengers or freight." Nevertheless, aviation technology advanced rapidly in the years following the Wrights' first flights. Within five years the brothers had built a two-person biplane that could speed along at 44 miles per hour and climb to an altitude of 140 feet. In 1911 the first U.S. transcontinental airplane crossing was made; the trip from New York to California took about 49 days! During World War I,

* Some claim that in 1901, Gustave Whitehead (Weisskopf), a German immigrant living in Connecticut, U.S.A., also flew the airplane that he invented. However, there are no photos to substantiate this claim.

Awake! March 8, 1999

ight começaram suas
res em 1900, aperfei-
Lilienthal e Chanute.
aram lenta e metodi-
uintes, fazendo repe-
em Kitty Hawk, Ca-
veram novos projetos
ento, o primeiro dos
ram a partir de uma
a. Para seu primeiro
smos construíram o
e 12 cavalos de potên-
inferior de um novo
s hélices de madeira,
traseiro do avião.

1903, a invenção dos
sua pista de madei-
permaneceu no ar
três dias depois, eles
tentaram de novo alçar voo. Por fim, a máqui-
na ficou no ar por quase um minuto e cobriu

Chanute, um dos notáveis pioneiros da aviação, predisse em 1910: "Na opinião de especialistas competentes, é inútil esperar um futuro comercial para a máquina voadora. Existe, e sempre existirá, um limite em sua capacidade de operação que impedirá seu uso no transporte de passageiros ou de cargas."

No entanto, a tecnologia aeronáutica avançou rapidamente nos anos que se seguiram aos primeiros vãos dos irmãos Wright. Em cinco anos, eles haviam construído um biplano de dois tripulantes que alcançava a velocidade de 70 quilômetros por hora e subia a mais de 40 metros. Em 1911, foi feita a primeira travessia transcontinental nos EUA; a viagem, de

* Alguns afirmam que, em 1901, Gustave Whitehead (Weisskopf), um imigrante alemão que morava em Connecticut, EUA, também lançou o avião que inventou. Mas não há fotos para confirmar isso.

Em outubro de 1906, o avião brasileiro Santos Dumont realizou o primeiro oficialmente observado voo do mais-pesado-do-que-o-ar na Europa, no seu avião feito de lona e de bambu, chamado 14-Bis.

6

Despertai! 8 de março de 1999

Uma análise cuidadosa mostra que ninguém deveria se surpreender ao se deparar com essa omissão de Santos-Dumont no citado artigo da *Despertai!*, pois a Sociedade Torre de Vigia (editora da revista), ao que parece, nunca mencionara até então Alberto Santos-Dumont na sua literatura. O *Índice de Publicações da Torre de Vigia 1960-1990* não contém nenhuma entrada para Santos-Dumont. O mesmo já não acontece para os Wright. Alguns artigos da Sociedade até afirmam que Orville e Wilbur Wright foram realmente os inventores do avião. Disse a revista *A Sentinela* certa vez: "Os resultados desapontadores da tecnologia foram observados por Orville Wright, um dos co-inventores do avião [o outro co-inventor foi o seu irmão Wilbur¹]." – *A Sentinela* 15/10/83, p. 11 (colchete acrescentado); *Despertai!* 22/04/77, p. 5; *Despertai!* 22/12/75, p. 19.

Certamente, devido ao artigo da *Despertai!*, a Sociedade Torre de Vigia recebeu muitas cartas perguntando sobre a omissão de um nome tão importante como o de Santos-Dumont. Não devem ter sido poucos os brasileiros que questionaram isso. Assim, na edição de 8 de novembro de 1999 (p. 19), a *Despertai!* tentou se redimir. O ponto de partida foi a pergunta de [um leitor dos Estados Unidos](#) que indagava o motivo de Alberto Santos-Dumont não ter sido mencionado. Perguntou o leitor: "Por que não se fez nenhuma menção de Alberto Santos-Dumont?" Não deve ter sido coincidência escolherem alguém em solo americano, ao invés de um brasileiro. Talvez para afastar a má impressão de que os americanos em geral ignoram completamente Santos-Dumont. Se o leitor tivesse lido a edição brasileira, claro que a pergunta teria sido diferente.

Ao invés de responder na tradicional seção "Perguntas dos Leitores", a Torre de Vigia redigiu um novo artigo sobre o assunto na edição de 8 de novembro de 1999, dando algum crédito a Santos-Dumont qual importante figura na história da aviação, bem como de outros pioneiros menos conhecidos. Evidentemente, não foi dito que Santos-Dumont foi o inventor do avião.

¹ Enciclopédias americanas costumam se referir a qualquer um dos Wright como "co-inventor do primeiro avião bem sucedido", mas quando mencionam os dois juntos descrevem-nos como "Inventores do primeiro avião bem sucedido", ou "Pais da Aviação." – Veja por exemplo a Enciclopédia Americana.



Novo artigo sobre a aviação na Despertar! de 8 de novembro de 1999

Além de repetir o tema da aviação tão pouco tempo depois do primeiro artigo, o que é incomum na linha editorial da revista, um periódico mensal *Nosso Ministério do Reino*² deu o seguinte aviso sobre esse novo artigo da *Despertar!*:

“Outro artigo atraente, nas páginas internas da edição, alistará mais alguns ‘Pioneiros da aviação’. Deverá satisfazer especialmente os leitores que ficaram intrigados por não se ter mencionado o brasileiro Alberto Santos-Dumont na história da aviação publicada na edição de 8 de março de 1999.” – Novembro/99, p. 6.

Ao que parece, os editores da revista consideraram que com isso a omissão que houve na primeira matéria foi devidamente sanada, apesar de ter apenas amenizado o problema.

O Desenvolvimento do avião no início do século XX

De certa forma, o aeroplano (avião) é um aprimoramento do planador, um aparelho muito semelhante a um avião, mas que não possui motores. É impulsionado apenas pela força dos ventos. O planador tem que ser colocado no ar através de outro avião, ou por fazê-lo deslizar de uma altura elevada, aproveitando as correntes ascendentes de ar.

Antes do aparecimento dos irmãos Wright já tinham sido feitas experiências com planadores primitivos e os Wright aprimoraram esse invento. Alguns até dizem que eles

² Também publicado pela Torre de Vigia, mas apenas para as testemunhas de Jeová e associados.

também foram os inventores do planador. Mas isso acaba por entrar em conflito com o que foi destacado no início deste texto.

Alguns críticos também dizem que mesmo quando os Wright adicionaram um motor (que era extremamente ruidoso) ao seu aparelho, o mesmo continuava sendo uma espécie de planador, pois para alçar vôo ele precisava ser lançado de uma espécie de catapulta ou aproveitando fortes correntes de ar. Essa catapulta consistia de trilhos montados no chão, sobre os quais o veículo ganhava velocidade até decolar. O aparelho não tinha rodas. Quando, em 1908, os Wright foram a Paris para demonstrar o seu invento, ainda usavam um lançador com trilhos. Foi somente em 1910 que eles colocaram rodas no seu avião.

Diferentemente do avião dos Wright o 14-bis de Dumont não precisava desses mecanismos. Diz certa obra de referência:

“[Santos-Dumont foi] pioneiro da navegação aérea com veículos mais pesados que o ar. Construiu o 14-bis, primeiro avião capaz de decolar e pousar com seus próprios meios, sem o auxílio de catapultas.”

Diz também a revista *Despertail*: “Diferente de alguns outros aviões primitivos, que precisavam ser lançados por meio de uma catapulta, o avião de Santos-Dumont, o 14-bis, levantou vôo com seus próprios meios de propulsão.” – *Despertail*, [8 de novembro de 1999](#), p. 19; ver também *Micropédia Barsa* (1999), p. 363.

É por isso que brasileiros e franceses atribuem a Santos-Dumont o mérito de ter sido o inventor do avião. “A Federação Internacional de Aeronáutica considera vôo completo aquele em que a aeronave decola, voa e pousa por seus próprios meios. O vôo do 14-Bis é o primeiro vôo homologado da história.” Por esse conceito, se os Wright precisavam de uma catapulta, ou de fortes ventos para lançar o seu veículo motorizado, tal veículo não seria um avião, mas uma espécie de planador. Alguns, é claro, dizem que esse conceito não passa de preciosismo técnico, e que aquilo que importa é o aparelho sair voando.

De qualquer maneira o primeiro vôo oficial realmente foi o de Santos-Dumont. Não foi o primeiro vôo oficial do mais-pesado-que-o-ar “da Europa” como disse o referido artigo da revista *Despertail*, mas, de fato, o primeiro vôo oficial do mundo, assim como descreve *A Nova Enciclopédia Barsa* (1999):

“O primeiro vôo mecânico do mundo foi realizado por Santos-Dumont com o 14-bis em 23 de outubro de 1906, no campo de Bagatelle.” – Vol. XIII, p. 105.

Outro argumento, vez ou outro lembrado, é que em 1906 havia na França um prêmio de 3 mil francos para quem percorresse voando num veículo mais pesado que o ar uma distância de no mínimo 25 metros. Isso seria uma evidência de que ninguém ainda alcançara tal objetivo. Os Wright poderiam ter aceitado esse desafio, já que os Estados Unidos tinha uma representação diplomática em Paris. No entanto, quem vinha arrebatando prêmios como esse era o brasileiro Alberto Santos-Dumont. Por exemplo, em

1901 havia o prêmio Deutsch, que premiaria a quem quer que conseguisse contornar a torre Eiffel, fazendo o percurso em 30 minutos (incluindo decolagem e aterrissagem). Como era de se esperar Santos-Dumont ganhou o prêmio. Em seguida ele passou a trabalhar no desenvolvimento do seu aeroplano.

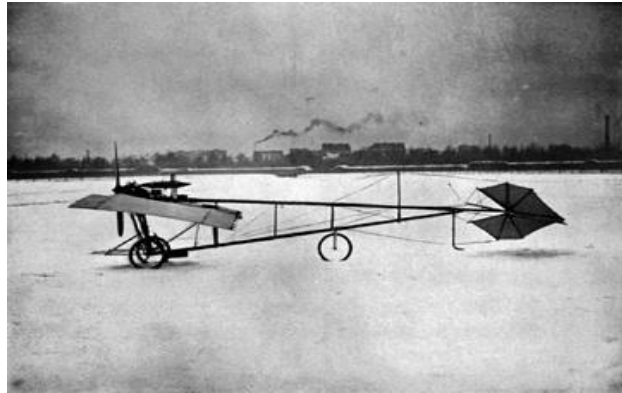
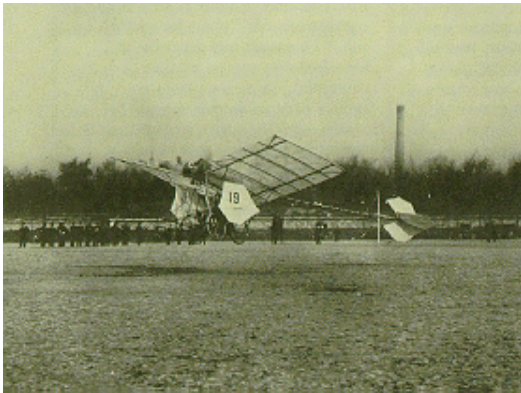
Por causa da grande notoriedade que Dumont recebeu em Paris, os franceses lhe renderam sucessivas homenagens. Uma delas é um monumento chamado “Ícaro de Saint-Cloud”, na Praça Santos-Dumont, que contém os seguintes dizeres:

“ESTE MONUMENTO FOI ERIGIDO PELO AERoclUBE DA FRANÇA PARA COMEMORAR AS EXPERIÊNCIAS DE SANTOS-DUMONT, PIONEIRO DA LOCOMOÇÃO AÉREA. 19 DE OUTUBRO DE 1901 E 23 DE OUTUBRO DE 1906.”

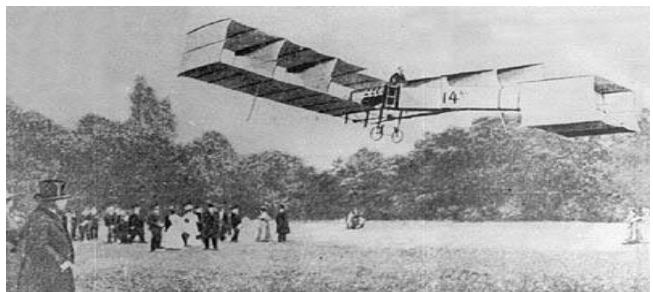
Um outro monumento, erigido no próprio campo de Bagatelle diz:

“AQUI, EM 12 DE NOVEMBRO DE 1906, SOB O CONTROLE DO AERoclUBE DA FRANÇA, SANTOS-DUMONT ESTABELECEU OS PRIMEIROS RECORDES DE AVIAÇÃO DO MUNDO”.

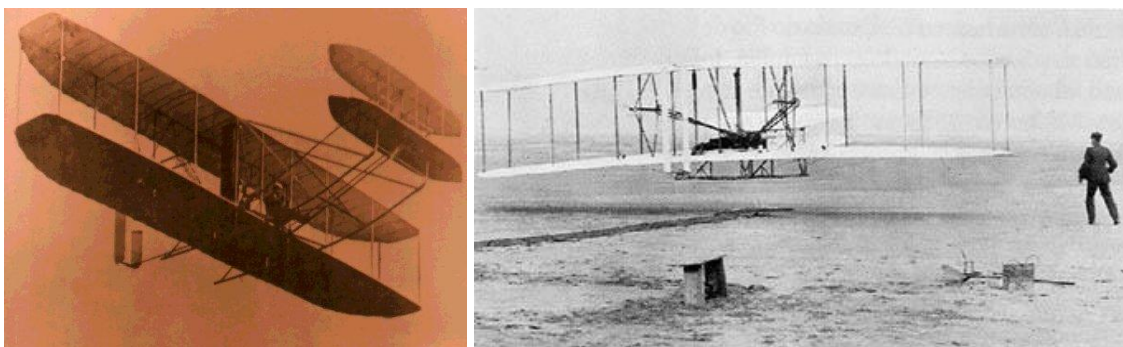
Santos-Dumont também é considerado o introdutor de tecnologias presentes na aviação moderna, começando pelo uso de rodas para a decolagem. Em 1907 ele começou a desenvolver outro modelo de avião, que recebeu o nome de *Demoiselle*. Esse avião é considerado o modelo básico dos aviões modernos, que segundo estudiosos dessa área “foi a primeira aeronave a ter estabilidade e configuração de um avião moderno, com a cauda e o leme atrás”. O Flyer dos Wright e o próprio 14-bis não eram assim.



*O Demoiselle de Santos-Dumont, mais rápido e eficiente.
“Um design de enorme elegância” – Guto Lacaz, artista plástico.*



O 14-bis de Santos-Dumont



O Flyer dos irmãos Wright

Considerações finais

Há outro aspecto que os entusiastas de Santos-Dumont mencionam: as motivações dos Wright e de Santos-Dumont eram muito diferentes. Embora isso não seja mérito ou demérito para indicar quem seria o verdadeiro “inventor do avião” é interessante registrar esse fato.

Um jornalista americano chamado Paul Hoffman começou há alguns anos a pesquisar a vida de Santos-Dumont, com o intuito de escrever uma biografia dele e que foi [lançada no Brasil em 2010](#). Em uma entrevista o autor disse: “O que me interessou foi a diferença de abordagem entre Santos-Dumont e os Wright. Dumont era um idealista, queria que o avião ligasse as pessoas.” Já os Wright tinham como objetivo principal ganhar dinheiro, e eles próprios disseram que o fato de guardarem segredo do seu invento era o medo de perderem a patente.

Em 1909 os Wright assinaram um contrato com o Exército americano para a construção do primeiro avião militar da História. Capitalizaram o invento e fizeram fortuna. Apesar de ter se empenhado em militarizar o seu invento, Orville Wright disse certa vez: “Eu e Wilbur pensávamos que o avião apressaria a paz mundial. Parece ter feito o contrário (...) Parece que não se consegue introduzir nada de proveito sem que alguém descubra uma utilização perversa para isso.” – Revista *Despertar*, 22 de abril de 1977, p.5.

Santos-Dumont parecia ter outra motivação. Ele nunca patenteou nenhuma de suas invenções e incentivava que outros copiassem o conceito aerodinâmico do *Demoiselle*. Além disso, doou grande parte do dinheiro que ganhou. E quando deixou suas atividades de aviador por motivos de saúde, entrou em profunda depressão. Segundo dizem, ele se entristeceu por estarem fazendo do avião uma máquina de guerra (a primeira vez que fizeram isso foi durante a Primeira Guerra Mundial). Ele também se preocupava com os acidentes aéreos que estavam acontecendo. Acabou cometendo suicídio em 1932.



Orville Wright



Wilbur Wright



Alberto Santos-Dumont

Bibliografia (além das indicadas no texto):

1. N.F. Lavenère-Wanderley, "A Glória de Santos-Dumont", Ministério da Aeronáutica.
2. E. Angelucci, "Todos os Aviões do Mundo", Editora Melhoramentos, São Paulo, 1979.
3. C.F. Lorch e J. Flores Jr., "Aviação Brasileira - Sua História Através da Arte", Ed. Action, Rio de Janeiro, 1994.

Autor: Adelmo Medeiros

Fortaleza, 14 de julho de 2026.