

JUSTIFICATIVA
PL 0611/2011

A cidade de São Paulo como urna das maiores metrópoles do mundo tem que ter seu acervo próprio da história da Aviação brasileira e Mundial, uma vez que daqui partiu a aviação para o mundo e esse acervo contará com dados, fatos, fotos, documentos, aeronaves e réplicas de nossa história.

A aviação iniciou-se no Brasil com um vôo de Edmond Plauchut, a 22 de outubro de 1911.

O aviador, que fora mecânico de Santos Dumont em Paris, decolou da praça Mauá, voou sobre a avenida Central e caiu rio mar, de uma altura de 80 metros, ao chegar à Ilha do Governador. Era então bem grande o entusiasmo pela aviação. Em 17 de junho de 1922, os portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegaram ao Brasil, concluindo seu vôo pioneiro, da Europa para a América do Sul. E em 1927 seria terminada, com êxito, a travessia do Atlântico, pelos aviadores brasileiros, João Ribeiro de Barros e Newton Braga, no avião "Jauú", hoje recolhido ao Museu do Ipiranga.

O ano de 1927 é o marco da aviação comercial brasileira. A primeira empresa no Brasil a transportar passageiros foi a Condor Syndikat, no hidroavião "Atlântico", ainda com a matrícula alemã D-1012 que, em 1 de janeiro de 1927 transportou, do Rio de Janeiro para Florianópolis, o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Vítor Konder. A 22 de fevereiro, iniciava-se a primeira linha regular, a chamada "Linha da Lagoa", entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em junho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), sendo transferido para a nova empresa o avião "Atlântico", que recebeu o prefixo nacional P-BAAA. A 1º de dezembro do mesmo ano, a Condor Syndikat, que acabara de inaugurar sua linha Rio - Porto Alegre, foi nacionalizada, com o nome de Sindicato Condor Limitada, sendo rebatizada, durante a II Guerra Mundial, com o nome de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (absorvida nos anos 80 pela Varig).

Em novembro de 1927 (inaugurando a linha para a América do Sul da nova companhia francesa Aeropostale) chegava ao Rio de Janeiro Jean Mermoz, que se tornaria o mais famoso aviador da época. Em 1929, a New York Rio-Buenos Aires Line (NYRBA) iniciava seus serviços aéreos e passou a ligar o Brasil a essas duas importantes cidades, tendo sido fundada no Brasil a NYRBA do Brasil S.A., com linha semanal entre Belém e Santos, e que se transformaria na Panair do Brasil, extinta em 1965.

A fundação do Aerolóide Iguaçu, com linha inicial São Paulo-Curitiba e logo se estendendo a Florianópolis, marcou o ano de 1933.

Em 4 de novembro de 1933 era fundada por 72 empresários, a Viação Aérea São Paulo (Vasp), que em 12 de novembro de 1933 numa cerimônia no Aeroporto Campo de Marte, iniciou seus dois vôos inaugurais, com as linhas, São Paulo a São José do Rio Preto com escala em São Carlos e São Paulo a Uberaba com escala em Ribeirão Preto com tres vôs semanais em cada linha; posteriormente em 1936 o vôo regular entre o Rio e São Paulo, a linha de maior tráfego da aviação brasileira. A Vasp encerrou seus vôos em 2004 e encontra-se com seu direito de tráfego cassado pelo DAC - Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Defesa.

A extensão do país e a precariedade de outros meios de transporte fizeram com que a aviação comercial tivesse uma expansão excepcional no Brasil. Em 1960, o país tinha a maior rede comercial do mundo em volume de tráfego depois dos Estados Unidos. Na década de 1950, operavam cerca de 16 empresas brasileiras, algumas com apenas dois ou três aviões e fazendo principalmente ligações regionais. Se destacava então na Amazônia a SAVA S.A. - Serviços Aéreos do Vale Amazônico, com sede em Belém, fundada pelo Comandante Muniz, que com a

ajuda do seu amigo e futuro Brigadeiro e Ministro da Aeronáutica Eduardo Gomes, conseguiu a concessão presidencial para vôos regulares de passageiros e cargas.

A crise e o estímulo do governo federal às fusões de empresas reduziram esse número para apenas quatro grandes empresas comerciais (Varig, Vasp, Transbrasil e Cruzeiro). Muitas cidades pequenas saíram do mapa aeronáutico, mas ainda nessa mesma década organizaram-se novas empresas regionais, utilizando inicialmente os aviões turbopropulsores fabricados no Brasil pela Embraer, o Bandeirante EMB-110.

A Varig absorveu a Cruzeiro e adquiriu outras empresas regionais, se transformando, nas últimas décadas do Século XX, na maior transportadora da América Latina e a então regional TAM, dirigida pelo Comandante Adolfo Rolim Amaro - falecido em julho de 2001 em acidente de helicóptero no Paraguai, se transformou na segunda maior empresa do continente sul-americano. A Gol também se destacou como empresa comercial.

Vejam Senhores Vereadores que temos história pra contar com fatos, fotos e documentos que precisam mostrados e não podemos perder nossa memória com essa aviação que é a das mais belas do mundo.

Quanto ao nome do museu, nem de longe poderíamos pensar em outro nome senão Santos Dumont.

Quem foi Alberto Santos Dumont o homenageado que emprestará o nome ao Museu e assim grandiosamente nos honrará.

Alberto Santos Dumont.

Olhando o vôo dos pássaros a humanidade sonhou conquistar o céu. O desejo de voar foi expresso nas lendas dos homens. Santos Dumont realizou esse desejo, conquistou o ar. Carinhosamente chamado de Leonardo da Vinci brasileiro, foi inventor, empreendedor, design, pacifista, lançou moda e mudou o destino dos homens. Foi justamente um brasileiro em Paris, quem deu asas à humanidade.

Na Fazenda Cabangu, Minas Gerais, a 20 de julho de 1873, nasceu Alberto Santos Dumont. Durante mais de 20 anos freqüentou os salões mais importantes da Europa. Era conhecido internacionalmente. Executou o primeiro vôo homologado, da história da aviação mundial. E o Pai da Aviação. Reconhecido em alguns países, é também lembrado como um dos pioneiros do balonismo. Morreu a 23 de julho de 1932, aos 59 anos.

Seu pai era de Diamantina, antigo Arraial do Tejuco. Nascido a 20 de julho de 1832, Henrique Dumont, filho de um francês, François Dumont, que veio para o Brasil para dedicar-se ao comércio de pedras preciosas. Henrique Dumont estudou Engenharia na França e, logo conseguiu o emprego de engenheiro de obras públicas em Ouro Preto, então capital do Estado de Minas Gerais. Em 1856, ainda em Ouro Preto, casou-se com Francisca de Santos Dumont, filha do comendador e industrial Francisco de Paula Santos.

Henrique Dumont exerceu várias atividades em Minas. Foi proprietário, junto com o sogro, da famosa Fazenda Jaguara, às margens do Rio das Velhas. Essa fazenda possuía uma igreja com altares de Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, que posteriormente foram transferidos para a Igreja Matriz de Nova Lima. Com espírito empreendedor, Henrique explorou barcos a vapor no rio e tornou-se engenheiro da Estrada de Ferro Central do Brasil. Transferiu-se para o Distrito de João Aires, Estação de Rocha Dias, em Palmira, que após 1932 passou a denominar-se Santos Dumont.

No final da década de 1870, Henrique trouxe a família para o Rio de Janeiro e logo depois, para uma fazenda de café em São Paulo, região de Ribeirão Preto. Em 20 anos tornou-se um dos principais produtores do Estado. Rei do café com as atividades em pleno desenvolvimento, sofreu um acidente que o deixou paraplégico. Buscou a cura, na Europa.

Santos Dumont que desde menino se interessava por máquinas, aventuras e criaturas aladas, havia iniciado estudos na Escola de Ouro Preto. Abandonou-os para acompanhar a família. Apaixonou-se por Paris e pelo que viu de desenvolvimento tecnológico. Henrique Dumont veio a falecer no Brasil, em 30 de

agosto de 1892, mas antes deixou o jovem Alberto emancipado e, com recursos para continuar os estudos, não necessitando trabalhar para o seu sustento.

No final do século XIX, Santos Dumont fixou-se em Paris. Era um dos homens mais ricos do mundo e, pode dar continuidade a um sonho já antigo, o de voar. Sempre atento às questões de mecânica marcou presença e desenvolveu muitos relacionamentos nos meios balonísticos franceses. Realizou várias experiências com balões. Projetou o Brasil e o América. Para os outros não deu nomes, passou a numerá-los. Mudou-lhes o formato e baseado em experimentos já realizados, deu-lhes dirigibilidade. Executou vários projetos de dirigíveis. Tornou-se um perito nas questões dos aerostatos. Ganhou prêmios.

A 20 de setembro de 1898, conseguiu nosso herói, a primeira ascensão de seu balão - o Santos Dumont nº 01. Foi, assim, Santos Dumont o primeiro homem que conseguiu soltar-se de um ponto na terra, subir aos ares e voltar ao mesmo lugar da partida, isto é, dar direção a um aerostato, vencendo a resistência dos ventos.

Ganhou o prêmio Deutsch com o Santos Dumont nº 06, ao circunavegar a Torre Eiffel, em 19 de outubro de 1901. Recebeu 100.00 francos, mais 26.000 de juros acumulados pelo tempo que o prêmio demorou a sair. Distribuiu metade entre seus colaboradores/equipe e a outra metade entre os trabalhadores de Paris.

Em junho de 1903 o aeronauta passeava tranqüilo sobre o rio Sena, quando surgiu uma chama no motor. Santos Dumont a apagou batendo com seu chapéu. Deformado, o panamá virou amuleto e acabou fazendo moda em Paris, onde os cavalheiros elegantes já haviam adotado o colarinho alto e o cabelo repartido, como o de Santos Dumont.

Somente a 23 de setembro de 1906 é que Santos Dumont, sob a assistência do Aeroclub de Paris, fará sua experiência com o 14 Bis. Foi o primeiro avião a voar no mundo. Um vôo com auto-propulsão, ou seja, não catapultado. Foi a primeira exibição pública de uma máquina mais pesada que o ar. Fez vários ensaios. Em 23 de outubro, voou 60 metros, entre 2 e 3 metros de altura, com duração de 7 a 8 segundos. Ganhou a Taça Archdeacon, em Bagatelle. Executou o primeiro vôo homologado da história da aviação, em 12 de novembro de 1906. Voou 220 metros, a seis metros de altura, em 21 minutos e dois segundos, ganhando o Prêmio do Aeroclub de França, também em Bagatelle. Caiu com o 14 Bis em Saint Cyr, em 04 de abril de 1907. Do avião restou a cesta (nacele) original, que faz parte do acervo da Fundação Santos Dumont - São Paulo/Brasil.

Prosseguiu suas experiências e em 1907, apesar do sucesso com o 14 BIS, criou sua obra-prima, o Demoiselle. De acordo com suas investigações, para o aprimoramento, foram necessárias várias versões do projeto. A de nº 21, pilotada por ele nos arredores de Paris, faz parte do acervo Fundação Santos Dumont - São Paulo/Brasil. Sofreu uma capotagem em 23 de novembro de 1909, provavelmente com a Demoiselle nº 22. Após este fato, deixou de voar. Santos Dumont não patenteou esta invenção, deixando as pessoas livres para fabricá-lo, tornando-se assim, o primeiro avião popular do mundo. Além da França, outros países como Estados Unidos, Alemanha e Holanda também construíram o Demoiselle.

Em 1908, nos EUA, os Irmãos Wright efetuaram seus primeiros vôos públicos e bateram recordes. Estabeleceu-se grande discussão. Eles alegaram que já haviam realizado vôos maiores antes de 1906, só que em experiências isoladas, sem público e com vôo catapultado. Proclamaram-se inventores do aeroplano, polêmica até hoje sustentada em vários países. Nos EUA, Santos Dumont não encontra reconhecimento. Embora consagrado na França, acabou isolando-se.

Além de balões, dirigíveis e aviões, produziu invenções, entre elas o canhão salva-vidas, aparelho marciano e chuva quente.

Quando o mundo se viu diante da primeira Guerra Mundial, Santos Dumont considerou que era sua responsabilidade pessoal, a destruição causada por zepelins e aviões. Seu sonho utilizado como arma militar, levou-o à depressão.

Em 1928 quando retornou ao Brasil, ficou muito abalado, na sua chegada por navio, quando o hidroavião "Santos Dumont", caiu matando todos os ocupantes.

Em 1932, ocorreu a Revolta Constitucionalista, em São Paulo, contra Getúlio

Vargas. Aviões da União e de Minas Gerais bombardearam São Paulo. Santos Dumont em profunda crise, enforcou-se no banheiro, com uma gravata. Estava no Guarujá- SP. Seu corpo foi transportado para o Rio de Janeiro e sepultado, com homenagens de toda a Nação Brasileira.

Pelo exposto, apresento aos meus pares o presente projeto de lei para que possamos aprová-lo em função do resgate a memória de nossa história da aviação e o Museu é requerido e será bem vindo e a riqueza do acervo certamente contribuirá também com a cultura e por fim o turismo da cidade será o maior beneficiado!