

ANAIS DO
IX SIMPÓSIO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DOS
PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

(Florianópolis, 17 a 23 de julho de 1977)

Organizados pelo Prof. Eurípedes Simões de Paula

Publicados pela Profa. Alice Piffer Canabrava
Secretário Geral da ANPUH

O HOMEM E A TÉCNICA

Volume II

SÃO PAULO - BRASIL

1979

O PRIMEIRO VÔO NA AMÉRICA DO SUL^(*)

HELENA PIGNATARI WERNER

da Pontifícia Universidade
Católica de São Paulo.

INTRODUÇÃO

Este trabalho não visa apenas reconstituir "o primeiro vôo da América do Sul". A escolha do tema tem outro motivo, seguramente mais importante: a preocupação de salvar elementos e documentos históricos que no Brasil estão sendo destruídos ou tragados, em nome do "progresso".

Devastação, desrespeito e falta de interesse por parte de autoridades, de um lado, e de outro por parte de herdeiros, que com a maior tranquilidade destroem as "velharias" ou os "cacarecos" deixados pelos avôs ou mesmo pelo país, são uma constante nas cidades brasileiras. Tal fenômeno acentua-se ainda mais nas cidades que caminham aceleradamente para a industrialização, onde é escasso o culto à tradição e ao passado - como é o caso de Osasco, um dos principais centros industriais do País e o quarto município, em população, do Estado de São Paulo.

"O primeiro vôo na América do Sul", tema deste trabalho, pretende salvar o salvável, em termos históricos. Embora não tenha sido possível reconstituir o avião com o qual se realizou a façanha, conseguimos reconhecer, além de fotografias da época, uma peça do aparelho (parte do berço do moto), única aliás que se salvou da ânsia dos herdeiros do protagonista do feito histórico, os quais se desfizeram das "velharias" (motores, etc.), vendendo esse precioso material para os compradores de ferro velho.

(*) Comunicação apresentada na 4a. Sessão de Estudos, Equipe B, no dia 21 de julho de 1977 (*Nota da Redação*).

A reconstituição dos fatos, feita neste trabalho, procura preservar certas verdades que poderiam ser deturpadas sem alguns documentos aqui reproduzidos. É o caso da fotografia aérea que assinala a rota do primeiro vôo. Sabido que este se realizou em direção do rio Tietê, as obras de retificação, atualmente realizadas pelo Governo do Estado, poderiam futuramente induzir a erro quem se interessasse pelo assunto. A fotografia que reproduzimos mostra como era aquele curso d'água, ao tempo do vôo.

* *

*

I. Por que em Osasco o primeiro vôo da América do Sul?

Osasco, até 1893, era simplesmente uma chave (Km 16) da Linha Sorocabana. Por essa época, um funcionário da ferrovia - Antônio Agû, nascido na Itália - comprou uma gleba de terras compreendida entre os córregos Bussocaba e Aguadinha.

Dois anos mais tarde, em 1895, o movimento da estrada de ferro desenvolveu-se de tal forma que foi preciso cuidar de certas benfeitorias, entre elas melhorou o serviço telegráfico. Antônio Agû, então, construiu uma estação de alvenaria na chave do Km. 16 e ofereceu-a à Estrada de Ferro Sorocabana, com a condição de que se denominasse Osasco, nome de sua terra natal na Itália.

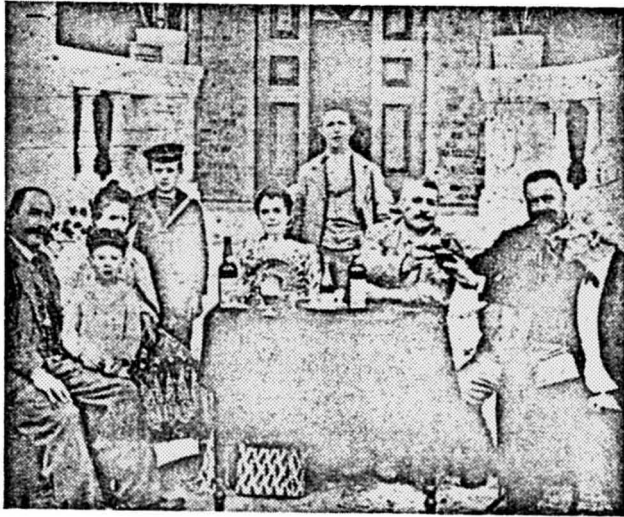
Quando Antônio Agû comprou as terras, tinha em mente transformar a região num grande centro industrial. Uma de suas primeiras providências foi iniciar uma plantação de eucaliptos em larga escala; é que as terras eram encharcadas demais, e com isso pretendia resolver o problema. Para concretizar seu sonho de industrialização, Antônio Agû considerado, com muita justiça, o fundador de Osasco - procurou despertar o interesse de homens que tivessem capitais disponíveis e ofereceu-lhes vantagens para se transferirem com suas fábricas e com seus recursos, para a nova localidade que surgia.

Entre os que se interessaram encontrava-se José Ferrê, que transferiu sua fábrica de tecidos, de São Roque para Osasco, Antônio Agû, fundou uma olaria e convidou para sócio o Barão Sensaud de

Lavaud(1), que para Osasco se transferiu com a família: a esposa Sacha e o filho Demetries. A olaria transformou-se mais tarde na Companhia Cerâmica de Osasco, que produzia material de cerâmica e tubos.



- (1) O nome do Barão Sensaud de Lavaud foi publicado erradamente na época, por jornais e revistas. Em trabalho de nossa autoria, incorremos no mesmo erro, Esclarecemos agora definitivamente a grafia, com base na marca, em baixo relevo, dos tijolos da cerâmica do Barão.



II. Demetrie Sensaud de Lavaud.

Demetrie Sensaud de Lavaud, filho do Barão Sensaud de Lavaud, industrial na cidade de Osasco, viveu numa época em que a aviação era a paixão ("coqueluche" era então o termo corrente) dos que sentiam estar vivendo "o tempo da máquina". Na adolescência, acompanhou com grande entusiasmo o que se fazia na França, sua terra natal, em relação às pesquisas com balões. Uma circunstância deve ter contribuído para aumentar sensivelmente seu interesse pelo assunto: as mais importantes pesquisas, em França, eram feitas por um brasileiro, ou seja, Alberto Santos Dumont.

Tudo indica que o ano de 1904 foi decisivo para Demetrie. Foi o ano do retorno de Santos Dumont ao Brasil, onde teve, como se sabe, uma recepção que a imprensa da época classificou de "estrondosa". Palavras e expressões ligadas à aeronáutica estavam em todas as bocas e não havia quem não se interessasse por tudo quanto dissesse respeito aos dirigíveis.

A família do Barão Sensaud de Lavaud (ao centro). À direita, o fundador de Osasco, Antônio Agú, e um amigo, à esquerda a família Ferré, ao centro em pé, Demetrie Sensaud de Lavaud.

Quando Santos Dumont voltou à França, orientou suas pesquisas para o aeroplano que por seus próprios meios poderia elevar-se do solo. Todos sabem que os trabalhos do genial inventor brasileiro culminaram com o *Demoiselle*, de 103 quilos, o máximo da fórmula "mais pesado do que o ar" e que iria ser considerado o tipo padrão de quase todos os aviões que mais tarde foram construídos.

Demetrie deve ter pensado: *"Se um brasileiro na França pode es pantar o mundo, por que um francês no Brasil não poderia tentar fazer o mesmo, embora numa escala mais modesta?"*.

Dedicou-se, então, a uma obra gigantesca, para a época: construir um aeroplano com os poucos recursos que poderia encontrar por aqui. É verdade que contava com algumas vantagens. Era filho de um industrial razoavelmente abonado e poderia utilizar, no desenvolvimento de seus projetos, as instalações e ferramentas da indústria de seu pai. Acima de tudo, porém, contava com a colaboração e o dedicado entusiasmo de muitos operários, especialmente os mais jovens, também eles apaixonados pela aviação e fascinados pela idéia de construir um avião, junto com o filho do patrão. Até hoje existe quem se recorde em Osasco, das histórias dos moços que dedicavam seus domingos, feriados e todas as horas de lazer à realização do ambicioso projeto.

Muitas outras pessoas, contaminadas pelo mesmo entusiasmo, foram atraídas para Osasco, e, com seus conhecimentos técnicos, foram importantes auxiliares de Demetrie. Entre elas, devem ser mencionados os Srs. Augusto Fonseca e Sílvio Curtarello (ajustadores mecânicos), Francisco Kuhn (carpinteiro), Carlos Remedi e muitos outros.

O projeto de Demetrie Sensaud de Lavaud não era o único no Brasil. O desafio da conquista do espaço espicaçava os melhores espíritos inventivos e progressistas de nossa terra. Em São Paulo, dezenas de apaixonados pela aeronáutica também procuravam construir seu aeroplano, mas em geral limitavam-se a copiar os modelos franceses, especialmente os do tipo *Bleriot* (nome pelo qual ficou conhecido o aparelho pilotado por Louis Bleriot, o primeiro a atravessar o Canal da Mancha, do continente europeu à Inglaterra).

O projeto de Demetrie Sensaud de Layaud, no entanto, era muito mais audacioso: o aeroplano que estava disposto a construir era inteiramente original na sua concepção mecânica. Um jornal da época assim descreve o seu aspecto externo: "*Tem a forma de um pássaro, com asas distendidas, tendo o governo atrás das asas e a direção dada pelo movimento destas de combinação com a cauda...*" (O Estado de São Paulo - 03/01/1909).

Mas o que houve de realmente admirável na construção do aparelho foi o fato de Demetrie não aceitar certos princípios e normas estabelecidos na Europa, onde ninguém tinha ainda conseguido construir um motor que pesasse menos de 1 quilo por cavalo-força. Nomes internacionalmente famosos no campo da aeronáutica, como Banhard La vasser, Augani, Wolseley e outros, se conseguiam fazer um avião com 80 cavalos-força, eram obrigados a usar um motor com 80 quilos.

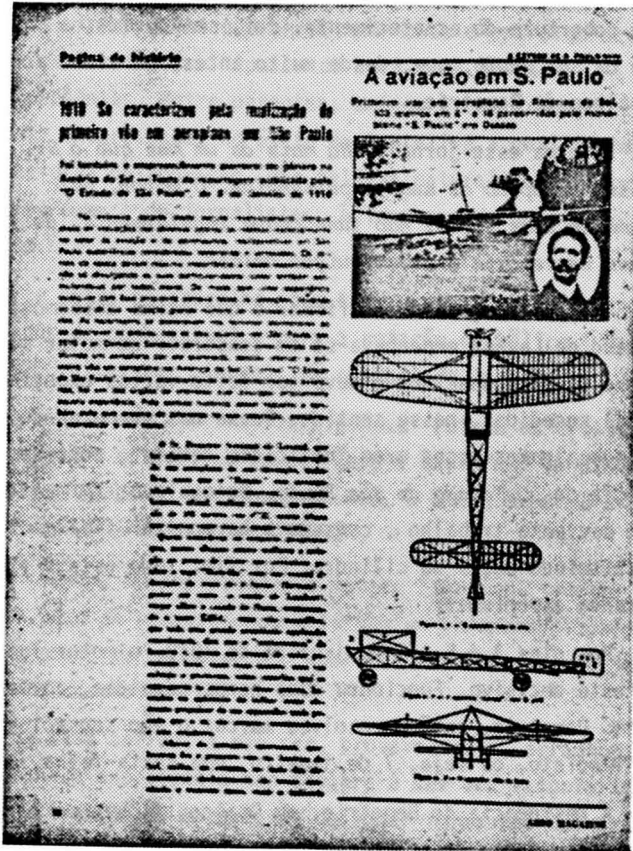
Demetrie vai realizar uma façanha extraordinária: seu aeroplano usaria um motor (inventado por ele) que, com 25 cavalos-força, pesava apenas 20 quilos. Isso significava uma economia de 20% de peso, sobre todos os motores fabricados até então - o que dá idéia do arrojo e da capacidade do filho do Barão. Saliente-se ainda que o aparelho foi totalmente construído em Osasco-São Paulo, com recursos, evidentemente, muito inferiores aos da Europa. O único material empregado que teve de ser importado foi o aço.

Entre a audaciosa concepção e a concretização de seu sonho, Demetrie palmilhou um longo caminho, não isento de dificuldades. Durante longos meses ocupou-se em expor suas idéias, dar explicações sobre o motor e demais partes do projeto, procurar mecânicos competentes e desenhistas capazes, etc. Surpreendia e entusiasmava os apaixonados da aeronáutica.

Mas mesmo entre estes encontrava muitos céticos.

* *

*



III. O VOO

Num sábado, 8 de janeiro de 1910, os jornais de São Paulo abriram manchetes para o grande acontecimento. Sô se falava no primeiro vôo a ser realizado na América do Sul. O autor da façanha era chamado em grandes letras, de "arrojado aviador". Publicaram-se numerosas fotografias do *SPORTSMAN* Sensaud de Lavaud, como se costumava dizer na época.

Pode-se, por esse noticiário (e mais os de algumas revistas especializadas), reconstituir o quadro daquele momento histórico, enriquecendo-o com dados de ordem técnica divulgados na ocasião. A me

lhor cobertura do acontecimento, foi, sem dúvida, a do jornal *O Estado de São Paulo*, que, desde muito antes, já vinha acompanhando os trabalhos de Demetrie.

Informa esse jornal: "*Há mais de um mês que o Sr. Demetrie ha via interrompido as suas experiências. O motor, pela delicadeza de uma de suas peças, não funcionava regularmente, de forma que se tornou necessária a substituição delas*".

Tal observação vem confirmar o que acima dissemos: o jovem Sensaud de Lavaud empenhava-se em construir um motor menos pesado do que os já conhecidos e deve ter feito várias experiências, bem ou mal sucedidas, nesse sentido. Quase nas vésperas do vôo, verificou que algumas peças eram "delicadas demais", como se infere da notícia de *O Estado de São Paulo*. De qualquer forma, depois de longo e paciente trabalho, conseguiu harmonizar finalmente o motor, substituindo peças do cilindro. Por fim, tudo estava pronto para a grande experiência.

Nos dias 3,4,5 e 6 de janeiro de 1910, o motor foi submetido, ao teste decisivo. Funcionou duas horas seguidas, aprovando plenamente. Demetrie, então, resolveu marcar o vôo sensacional para o dia imediato, ou seja, 7 de janeiro, uma sexta-feira.

A residência de Demetrie, em Osasco, ficava na parte mais alta da cidade, dando frente para o vale do Tietê (ela se conservou ainda, durante muitos anos, conhecida com o nome de *Chalé do Barão*, e era sem dúvida a maior e mais bonita casa de Osasco; mais tarde ficou completamente arruinada, hoje felizmente está reconstituída e transformada no "Museu de Osasco").

Para um galpão ao lado dessa casa foi empurrado o aparelho, pelos operários da cerâmica do Barão. Daí, precisamente, deveria ele levantar vôo.

Às 5 horas e 20 minutos do dia marcado, fez-se o derradeiro teste. O motor respondeu bem.

Às 5 horas e 45 minutos, vinte e cinco minutos mais tarde, portanto, o aeroplano já estava em posição: em frente do galpão havia

uma rampa, aplainada pelos operários, por onde o aparelho deveria descer para ganhar impulso. Apesar da hora, era grande o número de pessoas presentes, entre parentes, amigos e operários, estes profundamente interessados no êxito da tentativa a qual tinham emprestado decidida colaboração. Não faltava naturalmente, a presença de outros *sportmen* e de jornalistas, ávidos por documentar o sensacional feito.

Demetrie entra no aparelho. Com toda a sua atenção voltada para o regulador de combustível e para a rotação da hélice (que alcançava 1.200 voltas por minuto), dá o sinal de largada.

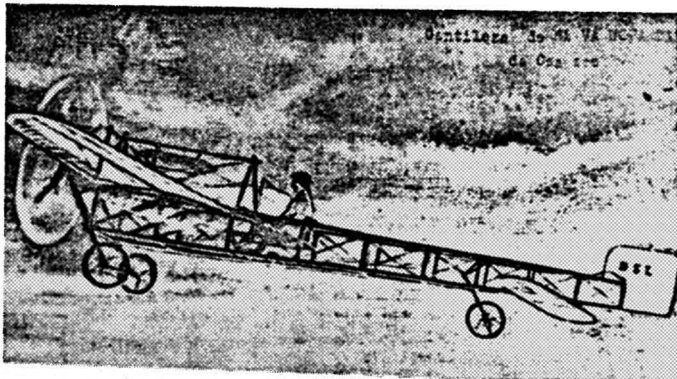
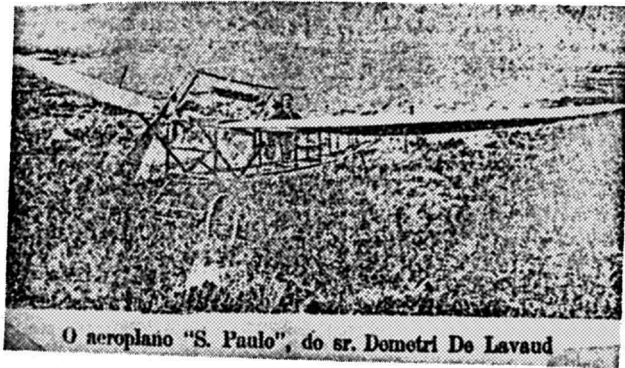
O aeroplano, numa descida "vertiginosa" (dizem as crônicas da época) percorre 70 metros, na rampa, depois qual *"uma libélula, alçou-se do chão, seguindo daí formosamente, a uma altura de 2 a 4 metros em direção ao vale do rio Tietê"*.

Nesse momento, um imprevisto: o motor, "terrível traidor dos aeronáuticos, que já proporcionou a Latham um inesperado banho em pleno Mancha, para, de repente, e o aparelho cai bruscamente, amolgando as rodas dianteiras"(2).

Demetrie nada sofreu, a não ser, provavelmente, arranhões no seu orgulho. Se a experiência não chegara a ser uma vitória total, por causa da "traição do motor", de qualquer forma não deixava de ter importância. Garantiu para o Brasil, para São Paulo e para Osasco a incontestável primazia de terem sido o palco do primeiro vôo realizado na América do Sul. E isto, insista-se, com um aparelho inteiramente concebido e fabricado entre nós (vide fotos 5 e 6).

IV. O AEROPLANO.

O aparelho construído por Demetrie Sensaud de Lavaud era um monoplano. Recebeu o nome de "São Paulo" e vem minuciosamente descrito pelo jornal *O Estado de São Paulo*, na mesma edição (8 de janeiro de 1910) em que relatava os incidentes do vôo. Essa descrição vai transcrita a seguir, em grande parte, mesmo porque, ao lado de pormenores essencialmente técnicos, há palavras e expressões que conservam o sabor da época.



"O aparelho (relatava O Estado) tem a forma de uma libélua com as asas destendidas, aproximando-se do tipo Bleriot, com as seguintes diferenças: as asas da frente são móveis servindo de leme de profundidade e ganchissement. (Observe-se a comparação com a libélula; era comum na época, sempre que se tratava de aeroplano de formas elegantes. Também o emprego de um nome técnico ganchissement no original francês dá a entender que era familiar aos adeptos da aeronáutica)".

Prosegue o jornal: "Todos os movimentos do aparelho são determinados por duas alavancas, uma de cada lado do centro de direção, e formando eixo com o sarrafo superior do esqueleto. As asas de trás são fixas".

E esclarece: "essas modificações introduzidas no aparelho
 O avião no chão.
 Desenho do avião no ar.

Bleriot são baseadas nos movimentos instintivos do aviador na direção e sustentação do aparelho no ar. Assim se o aparelho pende para a direita, o corpo do aeronauta acompanha esse movimento, o braço esquerdo se levanta e a asa desse lado inclina-se de cima para baixo, servindo desta forma de leme de profundidade. Se o aparelho pende para a esquerda, o equilíbrio se restabelece com o movimento contrário a este". (A preocupação com esse tipo de pormenores parece visar ao grande público, ignorante dos problemas de equilíbrio que a incipiente aeronáutica ainda enfrentava. Essas preocupações transparece ainda nos parágrafos seguintes).

Numa as asas dianteiras servem também, como acima dissemos, de leme. Nunca curva para a esquerda, por exemplo, o aeronauta abaixa a asa esquerda (servindo de leme de profundidade) e levanta a asa direita dando, ao mesmo tempo, ao leme (na cauda do aparelho) um movimento rotativo da direita para a esquerda".

Vêm agora especificações técnicas:

"A superfície total do aparelho é de 22 metros quadrados, e a velocidade de sustentação, de 15 metros por segundo, ou seja, 54Km à hora" (comparem-se essas velocidades, expressivas no começo do século, com as atingidas pelos aviões modernos...) "O esqueleto tem a forma de um fuso, onde estão presas as asas, motor, leme, reservatório de essência e óleo, etc. Comprimento total do esqueleto: 10,20 metros, por 10 metros de largura, sendo todo construído de madeira nacional". (preocupação de acentuar o grau de nacionalização da construção).

"As asas são feitas de pequenos sarrafos cobertos por uma tela de cretone envernizada, distendida por fios de aço ligados ao meio das mesmas e ao centro do aparelho, a uma altura de 75 centímetros". "As asas grandes - as da frente - são uma superfície de 18 metros quadrados, e as pequenas, de 4 metros quadrados. Ambas são côncavas para baixo, formando um raio de 20° e dão ao aparelho a forma de um triângulo com 2,20 de base por 1,80 na extremidade".

"O ângulo de ataque varia de 2 graus a 16 graus, constituindo a base de todas as operações do aparelho. O movimento do leme é da-

do por meio de dois pedais situados no centro da direção (lugar do aeronauta").

"A hélice, feita de um pedaço inteiriço de jequitibá, belo trabalho do Sr. Antônio Demosso, tem um diâmetro de 2,10 com uma largura de 30 centímetros, e um "passo" de 1,20. (a referência ao jequitibá insere-se na preocupação de exaltação patriótica, observe-se o elogio ao "belo trabalho do Sr. Antônio Demosso).

"A sua rotação é de 1.200 voltas por minuto, exercendo uma tração sobre o eixo, equivalente a 3.000 quilogramas (força centrífuga).

"Todas essas partes essenciais do monoplane repousam sobre três rodas de bicicleta, munidas de pneumáticos, que sustentam 12 quilos por metro quadrado. "(as rodas de bicicletas exemplificam a precariedade do material à disposição dos inventores e fabricantes, bem como a sua capacidade de superar esse problemas).

"Do centro de direção, o aviador faz funcionar todas as partes do aparelho".

"O centro de gravidade está a 3 metros e 50 centímetros do centro de tração e a 40 centímetros do solo, e o centro de direção, a 3,80 do centro de gravidade".

"A essência e o óleo estão num mesmo reservatório de latão, que se lega com o motor por meio de tubos de cobre. (observe-se que na época preferia-se falar em essência e não gasolina). Capacidade do reservatório: 25 litros. Peso total do aparelho, com o aviador: 260 quilos com força de 28-32HP".

"Como dissemos, a velocidade de origem é de 15 metros por segundo, com uma aceleração de 2 metros por segundos".

É essa, portanto, feita pelo órgão de imprensa que mais de perto acompanhou o sensacional feito, a descrição técnica do aeroplano "São Paulo". Logo depois do voo, o aparelho foi exibido à visita pública, no então Teatro Politeama, na capital (dia 12 de janeiro de 1910).

Uma semana após sua façanha pioneira, Demetrie Sensaud de La -

vaud foi convidado para realizar outro vôo, com o mesmo avião, no Hipódromo da Moóca. Desta vez entretanto, malogrou, pois uma pane no motor impediu que o aparelho alçasse vôo. As glórias ficaram com o brasileiro Gastão de Almeida que, com seu biplano "Rio Branco", tipo "Voisin", vôou sobre a Moóca, percorrendo cerca de 300 metros, também numa altura que oscilava entre 2 a 4 metros.

Demetrie Sensaud de Lavaud que deixou para Osasco a glória de ter sido o palco do primeiro vôo realizado na América do Sul, embarcou para a Europa, com os pais, terminada a I Guerra Mundial. A pós seu feito pioneiro, embora não diminuisse, segundo tudo leva a crer, seu entusiasmo pela aviação, pouco realizou nesse terreno; eram tempos de guerra, em que sua terra de nascimento estava envolvida, e naturalmente suas preocupações encaminharam-se para outros terrenos. Na Europa tornou-se industrial, fabricando tubos de ferro para serviços de água e esgoto.

De acordo com alguns franceses que vieram para o Brasil depois da II Guerra Mundial, em seus depoimentos, Demetrie foi preso e acusado de colaboracionista dos alemães. Teria, até, estado implicado com Pierre Leval, na divulgação de segredos militares de seu país. Tudo isso, naturalmente, merece nova pesquisa, para que melhor se possa conhecer a personalidade desse curioso Demetrie Sensaud de Lavaud.

V. CONCLUSÃO.

O extraordinário feito de Sensaud de Lavaud, não obstante algumas quedas espetaculares, animou ainda mais os entusiastas do "esporte" como era então considerada a aeronáutica. Muitos vôos, pesquisas e experiências fizeram-se a seguir, em todo o País, mas especialmente em São Paulo.

Em 1911 funda-se *Aeroclub* (ou Aero-Club, como se escrevia) do Brasil. Nesse mesmo ano, o jornal *A Noite*, do Rio de Janeiro, patrocinava o *raid* Rio-Niterói-Ilha do Governador, e enorme multidão pode assistir a vitória do aviador francês Plauchut. Vários aviadores europeus, de grande fama, vieram exhibir-se no Brasil, entre

eles Roland Garros (1912), heróis da I Grande Guerra.

A primeira escola de avião regular brasileira foi fundada por Ricardo Kirk: foi a Escola Aero-Club (1913). Dois anos mais tarde, em 1915, morreria seu fundador quando, a serviço da pátria, fazia o primeiro reconhecimento aéreo militar no Brasil (Guerra do Contestado).

Em 1916, fundava-se a Escola de Aviação Naval.

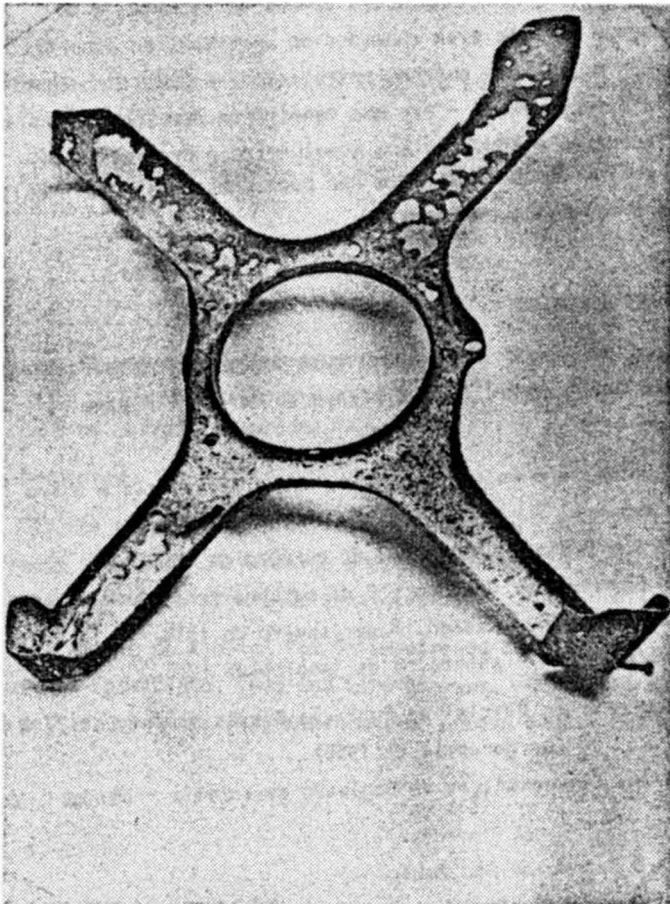
Em 1919, surgia a Escola de Aviação Militar.

Os pilotos civis brasileiros, com arrojo e espírito de pioneirismo continuavam servindo à causa do desenvolvimento da aeronáutica. Nomes como o de Edú Chaves ou os das aviadoras Ada Rogato e Anésia Pinheiro, são até hoje lembrados com o merecido respeito.

O Correio Aéreo Nacional (CAN) veio logo a seguir, com uma inestimável obra de integração de todo o país. A partir daí, já é história dos nossos dias.



Vista aérea: o curso do primeiro vôo.



Berço do motor (parte) única peça salva.

Demetrie Sensaud de Lavaud, filho do Barão que acreditou no desenvolvimento de Osasco, tem certamente um lugar, na história da aviação no Brasil. Ele era feito daquela mesma fibra que fazia dos aeronautas do princípio do século verdadeiros heróis: cada vôo era um desafio, pois nele arriscava-se a própria vida.

Para muitos, a aeronáutica era apenas um esporte, e os que se interessavam por ela eram chamados de *sportmen*, ou esportistas, como diríamos hoje. Para outros, entretanto - e Demetrie seguramente se incluía entre esses - era uma maneira de dar largas ao seu espírito inventivo e construtivo, aventureiro e progressista. Um espírito, enfim, de que uma nação não pode prescindir, se quiser superar os problemas que a desafia.

BIBLIOGRAFIAS E FONTES

Cenni Stōrici su Osasco (Edizione a cura della Parrochia do Osasco per restaure Dell'organo) Sac. Giuseppe de Marchi - Pinerolo, 1a de agosto de 1939.

Obs.: Este volume é o único no Brasil, sua proprietária é a Sra .
Nair Agū.

O Estado de São Paulo - domingo, 3 de outubro de 1909.

O Estado de São Paulo - domingo, 10 de outubro de 1909.

O Estado de São Paulo - sábadó, 8 de janeiro de 1910.

Correio Paulistano - sábadó, 8 de janeiro de 1910.

Aero Magazine - Órgão Oficial da Fundação Santos Dumont, nº 27 e 28 (março-abril de 1960).

Cartório da 1a. Circunscrição de Registro de Imóveis - Vendas de Antônio Agū.

Fotografias: *O Estado de São Paulo*.

Correio Paulistano.

Revista Esso - 1960 - nº 3

E, fotos cedidas por contemporâneos de Antônio Agū.

* *

*

INTERVENÇÕES

Do Prof. *Sérgio Alexandre de Oliviera* (FURJ. Joinville)

Disse:

O mérito do trabalho apresentado faz-me propor as seguintes in
dagações:

"1) Qual a razão que levou a Autora a pesquisar de maneira tão
estusiástica tal assunto?

2) Se Gastão de Almeida foi posterior ou anterior a Demetrie
Sensaud de Lavaud"?

* *

*

RESPOSTAS DA PROFA. HELENA PIGNATARI WERNER.

Ao Prof. *Sérgio Alexandre Werner*.

Respondeu:

"1) Foi a preocupação de salvar o salvável, além do "*espírito*
de Franca e Marília", simpósios que despertaram nos participantes a
preocupação com a história de suas cidades.

2) Gastão de Almeida foi contemporâneo de Demetrie Sensaud
de Lavaud. Entretanto, vÔou com tipo *Bleriot*, diferente do avião
de Demetrie que tinha rendimento melhor porque pesava 20% menos".