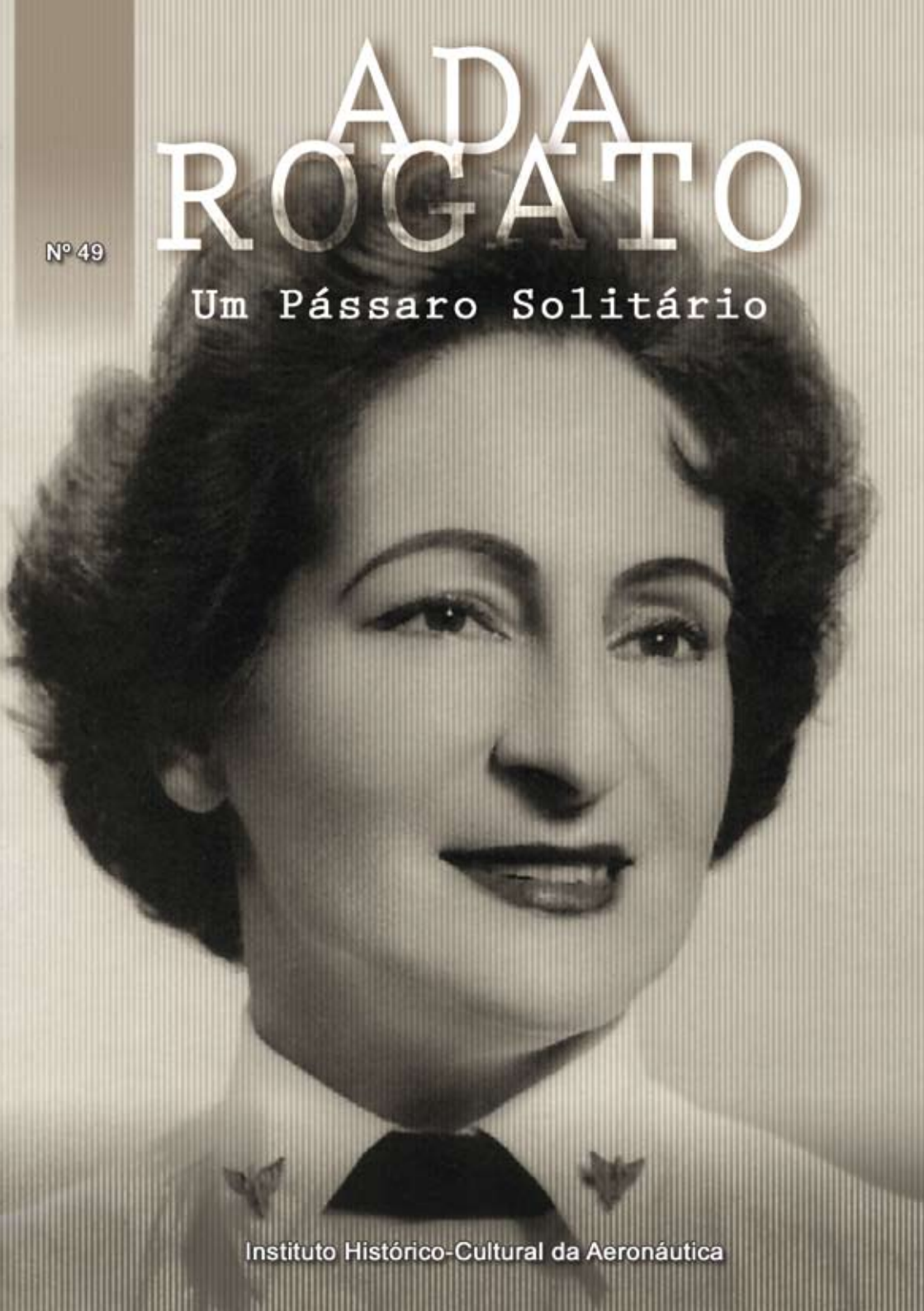
ADA ROGATO

Nº 49

Um Pássaro Solitário



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ada Rogato
Um Pássaro Solitário

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2018

FICHA TÉCNICA

Ada Rogato
Um Pássaro Solitário

Edição
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor
Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autora
Lucita Briza

Projeto Gráfico
Seção de Tecnologia da Informação

Capa
2S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão
F&F Gráfica Editora

Rio de Janeiro
2018

Apresentação

"A vida é mais emocionante quando se é ator e não espectador; quando se é piloto e não passageiro; pássaro e não paisagem, cavaleiro e não montaria !"

Dalai Lama

Quando terminei de ler a história de Ada Rogato, pensei que estava sonhando e jurei que acabara de presenciar uma obra de ficção. Aquilo não era real. Mas, ao "acordar", tudo era documentado... era verdade... aconteceu... inacreditável, concluí.

Como alguém, nos anos 30 e 40, e ainda mulher, num período em que a cultura do "fazer acontecer" pertencia unicamente aos homens, poderia ter realizado tamanhas façanhas verdadeiramente heroicas, ou até mesmo, de certa forma, insanas. Mas fez.

Essa incrível mulher, cujos melhores e mais incisivos adjetivos não seriam suficientes para decifrá-la, realizou proezas que hoje, com aviões mais modernos, com tecnologia avançada e utilizando maiores recursos, não seriam nada fáceis de serem concluídas.

O seu ideal de ser pássaro, voando com o seu sonho, em busca do novo e do próximo, na pureza do céu, desnuda tudo aquilo que na sua época eram preconceitos, descrenças e impossibilidades. Para Ada tudo era, simplesmente, amor ao excelso voo, e as suas consequências não ensejavam preocupações e nem ansiedades, apenas se resumiam em suaves chegadas e saídas. Cada conquista singular era, apenas, mais um pouso, e cada saudade uma decolagem. O voo era a razão da sua existência.

A obra literária que brindamos neste momento aborda os feitos de Ada Rogato, esta incrível personagem, que muito à frente do seu tempo abreviou o futuro, tornou palpável o idealismo e materializou sonhos quase impossíveis.

Pela brilhante letra de Lucita Briza, capaz de romancear duras aventuras e em transformar acontecimentos tensos num ritmo compassado, próprio das sublimes sinfonias, apresentamos aos leitores esta vibrante narrativa que, com certeza, deixará o leitor extasiado ao seu final.

E, após alguns momentos, com os olhos cerrados e o livro repousando no seu colo, medite e acredite...tudo aquilo, de fato, aconteceu.

"Não é porque as coisas são difíceis que não ousamos; é porque não ousamos que as coisas são difíceis".

Sêneca – filósofo romano

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

Ada Rogato
Um Pássaro Solitário

Lucita Briza

Em 22 de dezembro de 1910, quando Ada Rogato nasceu em São Paulo, no bairro do Cambuci, a aviação, nascida apenas quatro anos antes com o 14-bis de Santos-Dumont, já alçara voo como símbolo de liberdade.

Conquistar a liberdade dos céus com base no progresso técnico, industrial e científico, que marcou a virada para o século 20, era um dos objetivos pelos quais o mundo todo parecia ansiar. Embora fosse uma ânsia compartilhada por homens e mulheres de diferentes povos e nações, até 1910 o número de pilotos de avião do sexo masculino já se contava em dezenas, se não centenas, enquanto entre as mulheres, só naquele ano a francesa conhecida como Baronesa Raymonde de Laroche tornava-se a primeira mulher a conquistar o almejado brevê. Em seu rastro viriam muitas outras pioneiras. No Brasil, Ada, que acabara de nascer num bairro operário paulistano, viria a ser uma delas.

A pioneira Ada ganharia, mais tarde, reconhecimento como uma das mais importantes personagens da nossa aviação civil, graças a feitos inéditos, entre os quais haver sido:

- a primeira piloto de planador da América do Sul e, como piloto de avião, a terceira do Brasil;

- a primeira brasileira a tirar brevê de paraquedista e a primeira do mundo a dar um salto noturno de paraquedas, nas águas da Baía de Guanabara;

- a primeira piloto agrícola do país a polvilhar, com inseticida, lavouras atingidas pela broca do café; e

- a estrela de dezenas de shows aéreos que atraíram milhares de pessoas por todo o país nos anos 1940, quando, com seus voos acrobáticos e saltos de paraquedas, ajudou a promover a fundação de dezenas de aeroclubes.

Como estrela da nossa aviação, Ada recebeu dezenas de condecorações oficiais no Brasil e no exterior

Não satisfeita, a aventureira iria ainda muito mais longe, numa série de reides:

- o Sul-Americano em 1950, passando por Paraguai, Argentina, Chile e Uruguai, assim tornando-se a primeira brasileira a cruzar os Andes, pilotando um *Paulistinha CAP-4* de apenas 65 HP, totalizando 11.200 km em 116 horas de voo solitário;

- o circuito pelas Três Américas em 1951, quando, sem possuir instrumentos para "voo cego" e a bordo de seu novo avião – o "Brasil", um *Cessna 140-A* de 90 HP – , passou por todos os países (exceto a Bolívia) e territórios americanos, indo até o Círculo Polar Ártico, no Alasca (EUA). Com esse voo solitário, bateu o recorde mundial de maior distância (51.064 km) percorrida em avião de pequeno porte;

- o Brasil-Bolívia, em 1952, quando, sozinha e com o mesmo *Cessna,* atingiu o aeroporto de El Alto (La Paz, Bolívia), o mais alto do mundo, a 4.071 metros de altitude. Até então, nenhum piloto – homem ou mulher – tentara aterrar ou decolar de El Alto com avião de tão pequena potência;

- o circuito pelo Brasil, em 1956, no chamado Ano Santos-Dumont (50º aniversário do 1º voo com o 14-bis), realizou um reide por todo o território nacional (25.057 km em 163 horas de voo), incluindo o Brasil Central, sobrevoando trechos ainda não devassados do então chamado "inferno verde", como o Xingu-Cachimbo-Jacareacanga, assim tornando-se o primeiro piloto a voar sobre a selva amazônica num pequeno avião e sem rádio;

- e, finalmente, em 1960, o reide à Terra do Fogo, indo de Piracicaba (SP) até Ushuaia, na Argentina – a cidade mais austral do mundo, sendo a primeira a chegar lá pilotando. Nesse reide, sempre sozinha a bordo do mesmo "Brasil", voou 12.800 km em 82 horas e 43 minutos.

ENTRE A MENINA E A MOÇA, UMA ESCOLHA

Em nada, porém, a filha de imigrantes italianos deixava entrever seu potencial para tantas conquistas com tão frágeis monoplanos. Sua aparência não lembrava propriamente a de uma superheroína; tímida e de compleição delicada, era mais baixa do que alta, nem feia nem bonita, mas de olhar expressivo. "Seus olhos", diria mais tarde o poeta Paulo Bomfim, "tinham uma magia, viviam impregnados de viagens... Esse olhar me fascinava, porque ela parecia estar sempre querendo ir mais além." Seus dotes para o domínio do ar também foram-se revelando aos poucos. Ao contrário das duas pioneiras brasileiras que a antecederam – Thereza de Marzo que brevetou-se como piloto em 8 de abril de 1922, aos 18 anos, e Anésia Pinheiro Machado no dia seguinte, 9 de abril daquele mesmo ano, com 17 anos –, Ada só conquistaria seu primeiro brevê aos 25 anos – o que se explica por sua agitada trajetória até então.

Seu pai, Guglielmo, era fotógrafo e, quando a crise provocada pelos desdobramentos da Primeira Guerra mundial (1914-1918) chegou a São Paulo, partiu rumo a outros mercados. Montou estúdio no Rio de Janeiro, para onde há indicações de que também foram Ada com sua mãe, Maria Rosa. No início dos anos 1920, ele foi contratado pelo governo de Alagoas para elaborar uma coleção fotográfica, mostrando as mais belas paisagens e atrações daquele estado. Foi a oportunidade de levar a família para Maceió. Em meio a essas andanças, a filha ia crescendo.

Maria Rosa e Guilherme Rogato, pais de Ada Rogato

Terminado o curso primário, afirma a escritora Adalzira Bittencourt em seu livro *A Mulher Paulista na História*, Ada entrou para o secundário. Seguindo o padrão das moças bem-educadas da época, estudou piano, desenho e pintura com professores particulares, enquanto a mãe a habilitava em prendas domésticas. Nada mais lhe faltava, pensava o pai, para arranjar um bom casamento. Mas ela o desafiava, dizendo que seu ideal era outro: pilotar avião.

O conflito ampliava-se na mesma medida em que cresciam em Ada o desejo de voar e, para Guglielmo, o sucesso em sua nova atividade fazendo filmes – ele introduzira o cinema em Alagoas.

No início dos anos 1930, o impasse da filha rebelde chegou ao fim de um jeito inesperado: enquanto filmava no interior do estado, Guglielmo apaixonara-se por outra moça. Rosa, ao saber disso, voltou para São Paulo, trazendo com ela a filha.

Na capital paulista, mãe e filha instalaram-se numa pequena casa do bairro de Santana, onde Ada, além de colaborar nas tarefas domésticas, ajudava Rosa a ganhar o sustento, bordando peças de enxoval. Ora, entre o casario do bairro e o Rio Tietê, estava o Campo de Marte – o primeiro aeroporto de São Paulo.

Desde a inauguração de sua primeira pista de pouso e do hangar para servir à Escola de Aviação Militar da Força Pública de São Paulo, em 1920, esse campo vinha sendo palco de eventos históricos.

Após a Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas ao poder, o local passou ao controle do Exército. Em 1931, ali foi fundado o Aeroclube de São Paulo, a mais tradicional escola de pilotos do país. Durante a Revolução de 1932, com a qual os paulistas exigiam o retorno a um governo constitucional, o campo voltou temporariamente ao controle da força estadual, agasalhando os poucos aviões militares (*Waco*, *Potez* e *Neuport Delage*) e algumas aeronaves civis que serviam aos rebeldes, motivo pelo qual foi duramente bombardeado.

Após o fim da guerra civil e a transferência, por ordem do governo federal, de todos os aviões ali alojados para o Rio de Janeiro, a recém-fundada Viação Aérea São Paulo (VASP), que, ao contrário de outras que ainda usavam hidroplanos, já operava com aviões a partir de terra firme, aproveitou a oportunidade para fazer do Campo de Marte a base de seus voos comerciais para o interior paulista. Em 1934, também o Clube Paulista de Planadores (CPP) começou a operar ali.

Ver uma dessas aeronaves cruzando os céus – fossem elas aviões comuns ou planadores (aviões sem motor, que começavam a despertar interesse entre os brasileiros) –, enquanto bordava diante de sua janela, só fazia crescer em Ada sua vocação. Para colocá-la em prática, começou a economizar para pagar aulas de voo e a frequentar eventos relacionados com a aviação.

Naquele mesmo ano de 1934, um desses eventos – as demonstrações feitas em São Paulo por uma comitiva alemã de pilotos que representavam a nata do voo a vela, como é chamada a prática do voo em planador – a marcaria para sempre.

Entre os volovelistas campeões que faziam parte dessa comitiva estava uma mulher: Hanna Reitsch (1912-1979), que aos 22 anos já era recordista em distância e duração dos voos em planador e que, mais tarde, por sua perícia, venceria outras etapas como piloto de avião e se tornaria piloto de provas da *Luftwaffe*, a Força Aérea Alemã. Ada quis conhecê-la de perto, na sede social

do aeroclube, onde uma foto testemunha sua presença em companhia de Hanna, e assistiu as exibições da equipe estrangeira no Campo de Marte.

em 1939, o Clube Paulista de Planadores teve de ceder sua sede em Cumbica, no município de Guarulhos (SP), para a instalação de uma base aérea.

Ada (última à esquerda, sentada) conhece a volovelista Hannah Reitsch (sentada na extrema direita) na sede social do Aeroclube de S. Paulo

Ada foi a primeira mulher na América do Sul a tirar o brevê "C" de piloto de planador, em 1935

No ano seguinte (1935) foi ela, a bordo de um *Grunau Baby*, quem se tornou a primeira sul-americana a obter o brevê "C" de piloto de planador, reconhecido internacionalmente e que permite a prática do voo a vela em todo o mundo.

O mesmo entusiasmo a levou a realizar, em março de 1936, ao fim de apenas 2 horas e 20 minutos de treino, seu primeiro voo solo em avião. Cumprido até maio o período de instrução, Ada, a bordo de um *Tiger-Moth* de 90 HP, tornou-se a primeira mulher brevetada em avião pelo Aeroclube de São Paulo. A partir de então, passou a participar de novos tipos de competições e exibições aéreas, sem deixar de lado o volovelismo.

Muito ao contrário, ela até colaborou nos testes para a construção dos primeiros planadores brasileiros. É que, com a eclosão de um novo conflito mundial,

Todos os equipamentos do CPP foram transferidos para o Aeroclube Grêmio Politécnico, vinculado à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP); por outro lado, no Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), parceiro da Escola Politécnica em pesquisas, já funcionava desde 1938 uma seção de aeronáutica destinada a desenvolver projetos e construir aeronaves de madeira.

Dessas pesquisas sobre voo, em especial sobre voo a vela, resultou a construção de planadores primários, como o IPT-1 ou "Gafanhoto", e o primeiro avião, o "Bichinho". Para testar os aparelhos, os membros do CPP se valiam de uma pista de pouso gramada e de um hangar existentes na área da antiga Fazenda Butantã, nas proximidades do Rio Pinheiros, onde seria construído o novo campus da Cidade Universitária. Ada es-

tava entre os membros do Clube Paulista de Planadores convocados para realizar vários dos testes em planador e do primeiro avião lá projetado, o "Bichinho".

Em 1936, já piloto de avião, ao lado do Capitão Casimiro Montenegro, pioneiro do Correio Aéreo Nacional, de farda branca

GUERREIRA, A SEU MODO

O inicio da Segunda Guerra mundial (1939-1945) fez arrefecer temporariamente a febre dos reides aéreos que marcou os anos 1930. Uma febre que provocou entre as representantes do então chamado sexo frágil o surgimento de estrelas da aviação, como **Amelia Earhart (1897-1937**), que se tornou a "Rainha do Ar" americana por ter sido a primeira aviadora a empreender sozinha a travessia do Atlântico Norte (entre Canadá e Irlanda), em 1932, com um avião Lockheed Vega de 425 Hp; e que, em 1937, comoveu o país ao desaparecer quando voava sobre o Pacífico, na tentativa de dar a volta ao mundo. Amy Johnson (1903-1941), a "Rainha do Ar" inglesa, a primeira mulher a realizar, entre outras aventuras, a bordo de seu *Gipsy Moth*, o primeiro voo solo Grã-Bretanha-Austrália; a francesa Maryse Bastié (1898-1952) – como Amelia, ardorosa defensora dos direitos femininos –, que em 1936 fez a travessia do Atlântico Sul entre Dacar, no Senegal, e Natal (RN), a bordo de um *Caudron-Simoun*. Um ano antes, a neozelandesa Jean Batten (1909-1982) fora a primeira a cumprir sozinha, a bordo de seu monoplano *Percival Gull Six*, a rota Inglaterra-Brasil, depois de ter quebrado outros recordes mundiais.

Admiradora dessas aventureiras, e citando nominalmente Amélia Earhart e Jean Batten, Ada, ao ser entrevistada em 1941 pela *Rádio Tupi* de São Paulo, também defendeu que as atividades femininas deviam abranger "todos os setores da ação humana", desde que não implicassem "na perda daquilo que é o maior atrativo da mulher: a feminilidade". E confessou que, tal como Batten e outras aviadoras, sua maior ambição era "poder fazer algo de grandioso em matéria de aviação", embora para isso ainda não tivesse condições de "despender grandes somas de dinheiro".

Mas a aviadora ia conquistando suas metas além dos trabalhos informais: bordar, levar crianças e adultos em voos panorâmicos sobre a cidade, transportar fazendeiros do e para o interior do país.

Conseguira em 1940 um emprego modesto, mas regular: o de terceira escriturária do Departamento de Defesa Sanitária da Secretaria Estadual da Agricultura, que a partir de 1945 se instalaria no novo prédio estilo *art-déco* do Instituto Biológico (IB), no bairro de Vila Mariana.

Para aprimorar- se em administração pública, Ada matriculou-se no curso de bibliotecária da Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo. Ao mesmo tempo, ia caprichando em suas acrobacias aéreas a bordo de um *Bücker*. Também, ao fim de cinco anos de insistentes pedidos ao exigente instrutor Charles Astor – apelidado de "Diabo do Ar" por seu estrelismo – , fora aceita como sua aluna no curso de paraquedismo. Indagada sobre "para que saltar de paraquedas?", ela foi taxativa: para "mostrar que a mulher é capaz dos mais arrojados feitos". E logo após tornar-se, em 1941, a primeira paraquedista brevetada no Brasil, surgiriam novas oportunidades para Ada dar provas desse arrojo.

Instruída pelo famoso Charles Astor (no centro), Ada obtém o brevê nº 1 de paraquedista no Aeroclube de S. Paulo

O ano de 1941 havia começado com a criação do Ministério da Aeronáutica, tendo à frente Joaquim Pedro Salgado Filho, depois de nosso governo ter-se convencido da necessidade de desenvolver a aviação em vista do destacado papel das aeronaves na grande guerra já em curso, embora o Brasil ainda não tivesse entrado no conflito. Mas, para isso era preciso fabricar aviões e formar pilotos. Esse foi o foco da campanha Dê Asas à Juventude, ou Campanha Nacional de Aviação, lançada pelo jornalista Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello, dono da mais poderosa cadeia de rádios, jornais e revistas (futuramente, também de TVs) da época.

Para fomentar a produção de pequenos aviões, que começavam a ser fabricados aqui, e o interesse pela aeronáutica, era preciso disseminar por todo o país aeroclubes que formassem os jovens pilotos. A imprensa encarregava-se de divulgar a inauguração de cada um deles, a que acorriam autoridades e grande parte da população local para assistir as festas aviatórias, que culminavam com acrobacias aéreas e saltos de paraquedas. Nessas festas, dezenas de vezes coube a Ada ser a protagonista dos *shows*. Citando apenas os eventos realizados no estado de São Paulo durante a campanha, foi ela a responsável pela coordenação de mais de cinquenta deles.

Por sua vez, o instrutor Charles Astor queria inovar nos shows de paraquedismo: em lugar de saltos comandados individuais, por que não saltos coletivos? Pondo a ideia em prática, ele promoveu o primeiro desse gênero, na América do Sul, com seus alunos cadetes da Escola de Aeronáutica, do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Contratado, em seguida, pelo Aeroclube de São Paulo, Astor quis ir ainda mais longe: propôs a seis de seus novos alunos – entre eles Ada, única mulher –

um desafio maior, até então nunca enfrentado em todo o mundo: um salto coletivo à noite - e não para descer em terra e, sim, na água.

O local escolhido foi a Baía de Guanabara. O evento foi marcado para 19 de abril de 1942, em comemoração ao aniversário de Getúlio Vargas. Naquela noite, com cerca de 30 mil espectadores reunidos em torno da Baía, entre eles o Chefe de Estado, Ada e seus cinco companheiros saltaram de dois *Focke Wulf* pertencentes à Aeronáutica, iluminados por holofotes do Exército, que, ao término da operação, traçaram nos céus o "V" da vitória. Para Ada, foi também uma vitória sobre o medo. Dias mais tarde, de volta ao Instituto Biológico, ela confessou a uma colega de trabalho que o momento em que afundou na água, em meio à escuridão, fora o de maior temor que já enfrentara na vida.

Quatro meses depois (agosto de 1942), e após submarinos alemães terem afundado vários de nossos navios mercantes, que transportavam passageiros e carga, o Brasil declarou guerra aos países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), dispondo-se a lutar ao lado dos Aliados. Para isso, e graças a um acordo assinado com os EUA, Washington forneceu todos os equipamentos às tropas da Força Expedicionária Brasileira (FEB), incluindo aviões para o Esquadrão Senta a Pua, grupo de caça criado pela Força Aérea Brasileira (FAB). Muitos jovens pilotos civis ofereceram-se para cumprir missões de patrulhamento do território nacional, enquanto outros se dispuseram a seguir para a Itália junto com os pilotos militares, após receberem treinamento nas escolas de pilotagem do Exército e da Marinha americanos.

Já para as mulheres pilotos, que não podiam ir para a linha de fogo, o voluntariado era exercido no setor civil. Antes mesmo de o Brasil entrar na guerra, as Forças Armadas haviam convocado pilotos para detectar em nosso litoral possíveis incursões de barcos inimigos. Ada respondera logo a essa convocação, e desde março daquele ano estava inscrita como voluntária na Base Aérea de São Paulo, onde recebera a ficha nº 183.

Para sair em missão, seguia da capital paulista até a Base Aérea de Santos. A orla marítima da cidade portuária era mantida em blecaute, explica o jornalista e historiador santista José Muniz Jr., cabendo à Base Aérea proteger não apenas os comboios que saíam ou entravam no porto, como patrulhar toda a faixa litorânea que vai de Paranaguá (PR) a Ubatuba (SP). Os pilotos civis como Ada se encarregavam de patrulhar a zona costeira, enquanto os pilotos militares, com seus aviões mais potentes e armados, adentravam o mar territorial. Até o fim do conflito, em maio de 1945, a aviadora cumpriu 213 missões de patrulha.

Além disso, em novembro de 1942, o Ministério da Aeronáutica a convocou para fazer o curso de monitores de paraquedismo. Em função das aulas, foi autorizada pela diretoria do Instituto Biológico (IB) a prorrogar seu horário de entrada em serviço e completar o curso. Em 1944 teve de pedir à chefia nova autorização, desta vez, para ser co-

missionada pela Secretaria de Agricultura e poder "servir junto à Escola Técnica de Aviação (ETAv), do Ministério da Aeronáutica", atestam arquivos do IB, como instrutora de paraquedismo.

Naquela época, a ETAv ocupava em São Paulo o prédio da antiga Hospedaria dos Imigrantes, hoje Memorial do Imigrante, na Mooca. Por algum tempo, Ada fez parte do corpo docente dessa escola que, em 1949, seria transferida para Guaratinguetá (SP).

O papel decisivo exercido pela aviação durante os cinco anos de conflito fez crescer o prestígio dessa força e alentou no pós-guerra a cooperação entre os setores militar e civil. Em consequência, os eventos da Aeronáutica também cresceram de importância. "Possuímos hoje uma Força Aérea de primeira ordem: urge dotarmo-la de reservas civis, que são, em última análise, o potencial bélico da Pátria", ufanava-se o Major Berilo Neves num artigo para a revista *Aviação* de novembro de 1947, em que concluía: "Eis porque a Semana da Asa deve figurar entre as grandes festas da Nacionalidade. A Aviação Civil Brasileira tem nela o seu momento supremo e o ensejo máximo de novas conquistas."

Fugindo ao roteiro habitual, em que a Semana da Asa é celebrada em outubro, por ser o mês do aniversário do primeiro voo do 14-bis, naquele ano de 1947 sua celebração foi em novembro. Dos festejos na então capital federal participaram, entre outras altas autoridades, o Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra, o Vice-Presidente, Senador Nereu Ramos, e o Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro, Dom Jaime de Barros Câmara.

Em São Paulo, os festejos aconteceram no Aeroporto de Congonhas e também no Campo de Marte, onde o feito mais destacado pela imprensa foi a atuação de Ada: durante uma prova de precisão com um pequeno avião, ela cortou o motor à altura de 500 metros e, com a hélice parada na vertical, planou o aparelho, vindo a aterrissar na pista em 200 metros.

O melhor para a aviadora foi que, com aquela proeza, saudada como "um feito inédito na aviação civil paulista", ela pôde comprovar o quanto era seguro o *seu* avião – o primeiro, que acabara de comprar –, que fora batizado pelo governador Adhemar de Barros com o nome de "Brasileirinho": um *Paulistinha CAP-4* de 65 HP, matrícula PP-DBL, número de série 484.

Após ter comprado seu primeiro avião, um Paulistinha CAP-4, Ada posa ao lado do Brigadeiro Armando Ararigboia e do governador Adhemar de Barros, que o batizou com o nome de "Brasileirinho"

Fabricado pela Companhia Aeronáutica Paulista (CAP), esse tipo de *Paulistinha*, comentaria mais tarde o Coronel da reserva da Aeronáutica Paulo Rezende, na revista *Aero-Magazine* de fevereiro de 1967, por suas características (cabine *biplace*, asa alta, baixa carga alar e baixa potência), pode ser considerado "o avião de treinamento primário civil mais voado do País".

Naquele tumultuado período pós-guerra, em que havia alto déficit mundial de produtos agrícolas, a preocupação central da equipe científica do Instituto Biológico, onde Ada trabalhava, era combater a praga que mais prejudicava a nossa lavoura: a broca do café, então nosso principal produto de exportação. Os pesquisadores do IB haviam chegado à conclusão de que o melhor jeito de acabar com a praga era atacá-la do alto, polvilhando os cafezais com inseticida.

Precisavam, portanto, de um piloto hábil em manobras, subidas e descidas, para dar conta de pulverizar cafezais inteiros em tempo recorde em relação aos métodos tradicionais, independentemente da configuração do terreno. Ora, esse era o exato perfil da modesta escriturária do Departamento de Defesa Sanitária, que, consultada, aceitou o desafio de tentar ser a primeira mulher como piloto agrícola no país.

Foi assim que, no sábado de Carnaval de 1948, Ada partiu num monomotor adaptado para essa função pela equipe do Doutor Carlos Alves Seixas, que a acompanhava, para sua primeira missão: polvilhar, com um aplicador experimental, os cafezais dos municípios de Gália, Garça, Marília e Cafelândia, na região da Alta Paulista.

Entre os dias 8 e 10 de fevereiro, o experimento de Ada, voando baixo e pulverizando os cafeeiros com BHC, correu maravilhosamente bem; mas na Quarta-Feira de Cinzas, dia 11, ao polvilhar uma plantação num terreno acidentado em Cafelândia, o pó provavelmente a impediu de enxergar os fios telefônicos que havia à frente, a tempo de evitá-los. O avião caiu, provocando-lhe várias fraturas e a perda de vários dentes da arcada superior, o que não a fez desanimar: após meses de internação em hospital, recuperou-se a ponto de poder voltar às atividades normais, incluindo a de piloto agrícola. Antes que aquele ano terminasse, ainda sagrou-se campeã paulista de paraquedismo.

A AVIAÇÃO NA LAVOURA:

Só o avião poderá dar combate rapido e eficiente à broca do café

Após único acidente que sofreu na vida e da cama do hospital, Ada defende o combate aéreo à broca do café

Do único acidente aéreo que sofreu na vida, restaram as cicatrizes no rosto – no nariz e sobre o maxilar esquerdo –, mas Ada não se intimidava com isso a ponto de fugir do convívio social, pois gostava de festas, cinema e teatro. Mas confidenciava aos mais próximos que, antes do acidente, fora mais bonita, o que não a impedia de despertar admiração por seus atributos: a pele, os olhos, o fato de ser do tipo *mignon*, ágil e esguia, discretamente elegante e, principalmente, corajosa.

O tempo e um bom protético encarregaram-se de ajudá-la a superar parte das preocupações estéticas; porém, a marca mais profunda que ficou dessa época foi a da perda de um namorado com quem pretendia se casar. A poucas amigas e à colega e confidente Leonor, do IB, ela contou tratar-se de um jornalista que havia contraído hanseníase e morreu meio de repente. Ela, que estava distante – havia levado um fazendeiro de avião para o interior –, ficou sabendo da morte dele pelo jornal. O susto e a dor foram tão grandes que a fizeram contrariar seus hábitos, faltando ao expediente por vários dias. Mas acabaria encontrando uma maneira de lidar com a perda: fazendo planos para seguir adiante e romper fronteiras.

PELAS AMÉRICAS

Como seu tempo de serviço no Instituto Biológico já lhe dava direito a tirar uma licença remunerada de três meses, em janeiro de 1950 Ada entrou com um pedido para gozar da licença e foi atendida. Como já era reconhecida no país como "esplêndida aviadora, com 2 mil horas de manche" e já havia conquistado, além de prêmios e medalhas, apelidos como "Águia Paulista", "Milionária do Ar", "Rainha dos Céus do Brasil", sentia-se segura o bastante para ampliar seus horizontes, e o plano era rumar para os países vizinhos do sul.

Em dezembro de 1949, ela fizera um ensaio para esse reide exibindo-se no Paraguai, onde foi a primeira mulher a saltar de paraquedas, sendo por isso carregada triunfalmente em Assunção.

Agora, seria um reide de boa vizinhança. No espírito do pan-americanismo que então despertava na região, ela levaria a bordo de seu "Brasileirinho", como destacou o jornal paulistano *A Gazeta,* em 2 de fevereiro de 1950, "inúmeras mensagens de amizade da aviação brasileira aos povos irmãos". Ao vir a público a notícia, ela já havia partido de São Paulo cinco dias antes, sem fazer qualquer modificação em seu aviãozinho de apenas 65 HP, apesar das advertências de que o aparelho era muito frágil para esse tipo de viagem. Voando sobre Mato Grosso, atingiu o Paraguai e pousou em Assunção, onde foi festivamente recebida e fez novas exibições em paraquedas.

Rumou em seguida para a Argentina, onde sobrevoou as planuras da província de Corrientes, pousando na capital de mesmo nome e continuando rumo a Buenos Aires com paradas em Resistencia, Santa Fé e Rosario. Após a capital argentina, onde foi homenageada com

jantares e passeios, a aviadora tomou a direção do sudoeste do país, com destino ao Chile.

Pouco a pouco, lá embaixo, a paisagem verde ia sendo substituída por um cenário ermo e, no trecho entre Saliqueló e General Acha, o cenário tornou-se desértico, com crateras que lembravam as da Lua. Foi então que a *pampera* , como o vento é chamado na região, começou a soprar cada vez mais forte por trás, sacudindo o "Brasileirinho" em meio a nuvens de poeira. Com enorme esforço, Ada conseguiu fazer o aviãozinho baixar aos poucos, evitando a queda. Já no solo, teve de segurá-lo durante horas pelo montante da asa direita. O socorro veio em forma de um *gaucho* solitário a cavalo que, cessada a ventania, ajudou a piloto a entrar no "Brasileirinho".

Aliviada, ela retomou o voo e logo pôde vislumbrar ao longe uma paisagem mais verde e escarpada que aos poucos ganhava altura, transformando-se por fim no maciço gigantesco que teria de atravessar. Se o pedaço por que acabara de passar tinha sido o mais assustador da viagem, confessou ela mais tarde à imprensa, o mais emocionante foi aquele por que passou em seguida, ao se deparar com as montanhas "belas, majestáticas" e, ao mesmo tempo, "perigosas e traiçoeiras", tendo "o céu por cima e o inferno por baixo". Entre essas majestades, era preciso encontrar uma passagem compatível com o teto de 3.500m do seu *Paulistinha, que* Ada encontrou na altura de San Carlos de Bariloche – a estação turística à beira do Lago Nahuel-Huapy. Ao ultrapassá-la, entrou no Chile. Em seguida, ao aterrissar num pequeno campo de aviação dentro do Parque Nacional de Puyehue, percebeu que acabara de se tornar a primeira brasileira a fazer a travessia aérea dos Andes.

Pelas duas semanas seguintes, a aviadora transitou pela estreita faixa de terra entre a Cordilheira e o Oceano Pacífico que separa Osorno – sua primeira parada em território chileno – e Santiago, onde foi recebida por uma comitiva oficial.

O *El Mercurio,* principal jornal da capital, saudou a visita de "boa vizinhança" da "senhorita Rogato", destacando que seu avião não tinha "nem rádio nem equipamento para voo por instrumentos", e que seu reide era financiado por ela mesma, sem ajuda governamental.

Sua agenda na capital foi dividida entre visitar o palácio de *La Moneda,* para entregar ao presidente Gabriel G. Videla mensagem do Chefe de Estado bra-

Em 1950, Ada cruzou os Andes em seu Paulistinha e foi a primeira mulher a saltar de paraquedas nos 4 países visitados

sileiro, fazer palestra sobre volovelismo no recém-fundado Clube de Planadores de Santiago e exibir-se no Aeroclube de *Los Cerrillos,* como a primeira mulher a saltar de paraquedas no país.

Para retornar à Argentina, a maior preocupação da aviadora era com os ventos de sudoeste, que sopram do Chile para o país vizinho. A prudência mandava cruzar a cordilheira logo ao amanhecer, evitando as horas de sol mais quente, em que a turbulência aumenta. Além disso, a altitude das montanhas é mais elevada no entorno de Santiago do que mais ao sul. Ada decidiu fazer a travessia pela passagem entre Curacautín, no Chile, e Las Lajas, na província argentina de Neuquén, cruzando-a em duas horas de voo a uma altitude de 3.300m, ou seja, bem superior à da primeira, na altura de Bariloche.

Passou por Bahia Blanca, Tres Arroyos, Mar del Plata e La Plata e, ao chegar a Buenos Aires, foi surpreendida pelos membros do aeroclube local com um jantar em que a agraciaram com uma medalha "por seu brilhante voo", como assinalou a revista argentina *AVIA* de abril-maio 1950. Antes de seguir para o Uruguai, ainda apresentou-se saltando de paraquedas em Mar del Plata e em La Plata.

Ao chegar a Montevidéu, a "embaixatriz dos povos sul-americanos", como passara a tratá-la a imprensa platina, foi recebida por sua amiga Mirta Vanni, a primeira piloto agrícola uruguaia, e outros representantes do aeroclube local, que a convidaram a repetir as exibições de paraquedismo na Academia da Aeronáutica, em Pando, e também em Melilla, então sede do aeroclube e onde hoje está o aeroporto internacional Angel Adami.

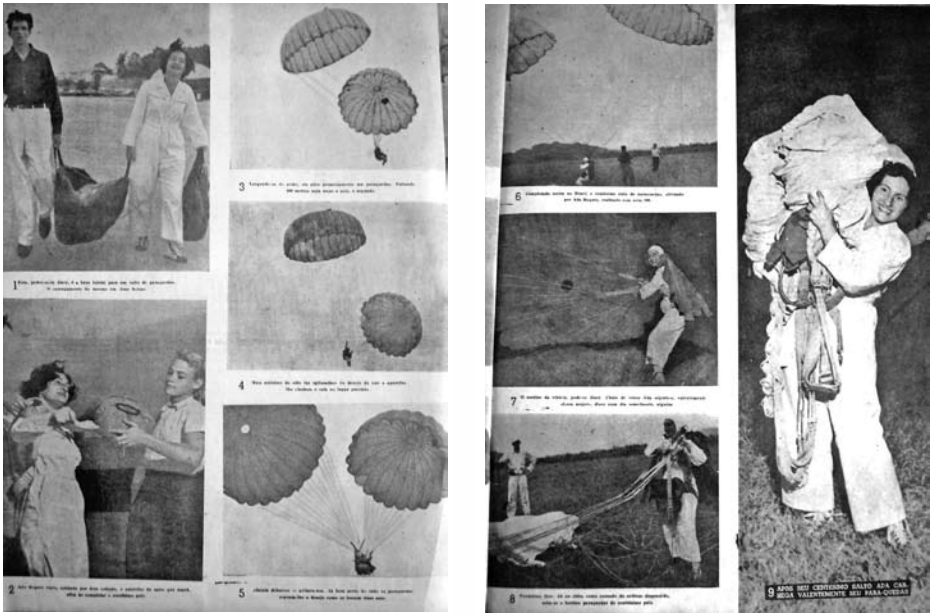
Mirta a hospedou em sua casa e pilotou o pequeno *Piper* de matrícula ACH de onde a paraquedista saltou. Ao deixar o Uruguai, um grupo de pilotos amigos escoltou o *Paulistinha* de Ada de Montevidéu até Punta del Este.

No início de junho, ao reentrar em território brasileiro, Ada fez escalas no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. Ao aproximar-se da capital paulista, percebeu que, tal como acontecera na despedida uruguaia, uma esquadrilha de dez aviões civis a recepcionava, acompanhando-a até ela pousar no Campo de Marte – mesmo ponto de onde partira em surdina no fim de janeiro. Ali, uma pequena multidão a aguardava. Seu companheiro de viagem, o "Brasileirinho", coberto de inscrições e mensagens pintadas pelo caminho, também mereceu especial atenção, tendo sido desmontado e transferido para a Galeria Prestes Maia, no centro da capital paulista, onde ficou exposto como testemunha daquela inusitada aventura.

Ada é recebida pelo Presidente Getúlio Vargas, com quem fala sobre seus reides pelas três Américas

Passadas as emoções da chegada, a aviadora voltou à rotina, enquanto planejava novas incursões. Esses planos ganhariam alento em agosto, durante a realização, em Águas de São Pedro (SP), de um grande encontro internacional organizado pela União Brasileira de Aviadores Civis (UBAC), que congregou entidades da aviação, pilotos e paraquedistas brasileiros, argentinos e uruguaios com o objetivo de incentivar voos esportivos e turísticos na região.

Logo na sessão de abertura da Revoada Pan-Americana, Ada foi condecorada por sua proeza com a medalha da Ordem do Mérito Aeronáutico, no grau Cavaleiro, tendo sido a primeira mulher a recebê-la, das mãos do Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Armando Trompowsky. Recebeu prêmio ainda maior: um novo avião, *Cessna* 140-A com motor de 90HP, matrícula PT-ADV. Logo no dia seguinte, o aparelho foi batizado com o nome de "Brasil", e Ada retribuiu a seu modo as homenagens da véspera: após a exibição de várias estrelas masculinas do paraquedismo sul-americano, saltou "com dois paraquedas", acompanhada por seis outros paraquedistas civis, como registrou a *Revista do DAC (*Departamento de Aviação Civil, hoje ANAC).



Na sequência do salto, fotografada pela Revista da Semana em 1950

Os novos planos de Ada eram impulsionados pelos avanços ocorridos no pós-guerra, tanto na aviação quanto no estreitamento dos laços entre os países americanos. Se por um lado ela sabia que a capacidade do tanque do novo *Cessna* era de apenas 80 litros, o que não lhe permitiria cruzar oceanos, mesmo levando um tanque reserva de combustível, por outro estava certa de que poderia vencer qualquer distância, voando por etapas, pousando em terra firme para reabastecer o "Brasil".

Foi o que decidiu fazer: bater o recorde do voo mais longo no menor avião (motor de 90 HP, velocidade de 160km/h e autonomia de voo de pouco mais de 7 horas), num reide de boa vizinhança pelas três Américas. A rota escolhida foi cruzar os Andes e, seguindo a orla do Pacífico, rumar para as Américas Central e do Norte até chegar ao Alasca; na volta, atravessar os EUA até Miami, dali passar pelas Antilhas sobrevoando o Mar do Caribe e regressar ao Brasil via Venezuela e Guianas. Sua intenção era descer em todas as capitais dos 27 países então independentes e em todas as, então, possessões do continente americano.

Para cumprir a missão, ela teria de pedir afastamento por seis meses de suas funções no Instituto Biológico. O pedido foi aceito, "em caráter excepcional e sem prejuízo de vencimentos e demais vantagens do cargo", pelo governador Lucas Nogueira Garcez. Além disso, necessitava de apoio financeiro e logístico por parte de personalidades ilustres, empresas, entidades e até da própria FAB, o que, com apoio da UBAC, obteve pelo menos em parte. Precisava, ainda, que companhias petrolíferas lhe fornecessem combustível ao longo do percurso; recebeu ajuda da Esso e da Shell.

Garantido o mínimo indispensável, Ada partiu do Rio de Janeiro, no dia 5 de abril de 1951, para o mais longo reide de sua vida por um trecho já conhecido: escalou em São Paulo, Assunção, voltou ao Brasil pousando em Curitiba e Porto Alegre, de onde partiu para o Uruguai (Montevidéu) e a Argentina, de onde, após breve parada em Buenos Aires, seguiu para Mendoza, à procura de uma passagem para o Chile condizente com o teto máximo de 5.000m do seu *Cessna*.

No retorno a São Paulo de seu reide de 1951, aviadora desfila em carro aberto do Campo de Marte até o Viaduto do Chá, no centro da cidade

Teve de dar uma pausa maior do que a prevista em Santiago (como ocorreria em outras capitais onde receberia homenagens), para ser agraciada com a Medalha da Ordem do Mérito Bernardo O' Higgins. Seguiu então para Lima, Quito e Bogotá, e dali rumou para a América Central.

A aviadora sobrevoou o Canal do Panamá e foi pousando em todas as capitais do estreito istmo centro-americano: Cidade do Panamá, San José da Costa Rica, Manágua, Tegucigalpa, San Salvador e Cidade da Guatemala. Dali voou diretamente para Acapulco, no México. Ao chegar sã e salva a San Diego, na Califórnia (EUA), após cumprir sem escalas este último trajeto de 1.130km, Ada só pôde brindar, aliviada, a bravura do modesto *Cessna*.

Pousou em seguida em Los Angeles e de lá, sempre acompanhando a costa do Pacífico, rumou para o Canadá, descendo em Vancouver. Esta parada serviu de trampolim para atingir o trecho mais audacioso de sua viagem pelo hemisfério norte: a imensidão do Alasca, antes dominado por aventureiros em busca de peles, depois em busca de ouro e, já no século 20, de petróleo. Bem sabia que penetrar ali, mesmo durante o curto verão que acontecia naquele julho, era temerário.

Ada pousou na cidade de Fairbanks, de onde decolou rumo ao norte, ultrapassando a linha do Círculo Polar Ártico até encontrar o pequeno povoado de Fort Yukon, onde a Força Aérea dos EUA estava estabelecendo uma base aérea com estação de radar. Além de lhe oferecer boas condições de aterrissagem, o lugar lhe oferecia, naquela época do ano – próxima ao solstício de verão– uma oportunidade única: a de ver o Sol nas 24 horas do dia, com as cores do céu que vão mudando rapidamente, até adquirirem tons alaranjados como os de um pôr do sol infinito. Era o que mais desejava. Assim, ao retornar de lá, pôde trazer consigo um diploma do Clube do Círculo Polar Ártico e a alegria de ter visto o sol da meia-noite, espetáculo que a marcaria até o fim de seus dias.

No retorno do Alasca, a piloto passou por Los Angeles e seguiu para Washington . Lá foi recebida, entre outros, pelo embaixador brasileiro nos EUA, por um representante do Departamento de Estado e por vários jornalistas. Logo mais, a "diminuta aviadora, tão corajosa quanto animada" – como foi então descrita pelo jornal *Washington Post* – prosseguiria sua rota, passando por Chicago, Detroit, Nova York (de onde foi até o Quebec canadense) e, cruzando os EUA pela costa leste, dirigiu-se a Miami para de lá atingir as Antilhas.

Deslumbrada com o cenário de águas verdes circundando ilhas tropicais, Ada não deixou de aterrissar em nenhuma delas, fossem países ou possessões. A exceção foi a Ilha de Martinica, onde, estando prestes a pousar, nuvens escuras e riscos de luz no céu a obrigaram a desistir antes que desabasse uma tempestade, que lá facilmente poderia transformar-se em furacão naquela época do ano.

Encerrou em Trinidad e Tobago o roteiro com que se tornou a primeira mulher a completar, sozinha num monomotor, um circuito por todo o Mar do Caribe.

Reentrando na América do Sul, a aviadora pousou em Caracas, onde foi alvo de tantas manifestações que, como conta a revista *Aviação* de dezembro de 1951, levaram o embaixador brasileiro na Venezuela a retribuir as homena-

gens com uma recepção a que compareceram autoridades, como o Chefe do Estado-Maior venezuelano e o Adido Aeronáutico dos Estados Unidos.

Ao partir em direção às três Guianas – na época ainda colônias inglesa, holandesa e francesa –, relatou a *Aviação*: "ela foi acompanhada até a fronteira por vários aviões da Federação Aeronáutica Venezuelana", que dias antes a havia condecorado com a Medalha do Mérito Aeronáutico, uma das dezenas de homenagens que recebeu durante os sete meses de circuito.

Mas, nenhum desses gestos sensibilizaram tanto Ada quanto a acolhida que teve ao voltar ao Brasil. Seu primeiro pouso foi em Macapá (AP), e a emoção era tanta que, antes de se perceber calorosamente cercada, abaixou-se e beijou o solo.

Não conseguiu retornar ao sudeste antes de aceitar convites para passar por Manaus e, depois, ir "pingando" em Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador e Vitória, até atingir o Rio de Janeiro, em 13 de novembro, escoltada, desde Saquarema, por uma esquadrilha de dez aviões da FAB.

Depois de pousar na extremidade do Aeroporto Santos-Dumont, ela veio rolando pela pista até se deparar com a grande multidão que a aguardava ao lado de autoridades, como o Brigadeiro Henrique Fontenelle, diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC), atual Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Comandante da 4ª Zona Aérea, Maj. Brig. Ar Armando de Souza e Mello Ararigboia.

Com o sorriso discreto de sempre, ela mal podia responder aos abraços, tal o acúmulo de flores e *corbeilles* que a cercavam, enquanto a banda de música da Aeronáutica tocava o *Hino dos Aviadores*.

O maior reconhecimento a quem percorrera sozinha 51.064 km em 364 horas de voo chegou mais tarde, naquele mesmo dia, ao se tornar o primeiro piloto civil, homem ou mulher, a receber das mãos do Ministro da Aeronáutica as "Asas da Força Aérea Brasileira" – a mais alta distinção da Força.

Por duas semanas, novas homenagens a mantiveram na então capital do país: na Câmara Federal, o Deputado Aníbal Espinheira fez aprovar um voto de congratulações à aviadora; no mesmo dia, o Vereador Francisco Trotta pediu na tribuna da Câmara Municipal que lhe fosse entregue uma medalha de ouro; idênticas condecorações lhe foram oferecidas por entidades e casas comerciais e, em meio às visitas e recepções, a aviadora era constantemente assediada com pedidos de entrevistas para jornais, revistas, rádios e até para a recém-inaugurada TV Tupi.

A chegada a São Paulo, em 27 de novembro, não foi diferente: ao aterrissar no Campo de Marte, Ada viu-se cercada por autoridades civis e militares, além de aviadores e o pessoal da imprensa, que a acompanharam em seu desfile em carro aberto até o centro da cidade, segurando uma braçada de flores e acenando para a multidão. Nos dias seguintes, as celebrações sucederam-se por toda parte, desde o Palácio dos Campos Elíseos

– então sede do governo paulista – até clubes, como o Piratininga, o Aeroclube de São Paulo, e associações, como a Sociedade Amigos da Cidade.

CONQUISTA NAS ALTURAS

Estava na hora de voltar ao trabalho, o que não impedia a aventureira de traçar novos planos. Logo em abril do ano seguinte, 1952, a sorte veio ao seu encontro com um desafio: o de ter sob seu comando quinze (15) dos duzentos e quarenta (240) aviões brasileiros que se dirigiriam a Buenos Aires para uma Revoada Internacional .

Era uma empreitada respeitável essa de responsabilizar-se, ao longo dos 2.000 km do percurso até a capital argentina, pelos problemas técnicos e logísticos de quinze diferentes tipos de avião, com diferentes velocidades de cruzeiro e regimes de abastecimento.

A viagem serviria para medir, não só o desempenho dos aviadores e das equipes de apoio terrestres, como a capacidade da própria Ada. Felizmente, tudo correu bem, tanto nos trajetos de ida e de volta quanto durante o encontro, que culminou com os brasileiros sendo recepcionados pelo Presidente e pela primeira-dama argentinos, Juan Domingo e Eva Perón.

Cumpriram-se, assim, os objetivos explícitos da revoada: facilitar a troca de informações entre os pilotos civis brasileiros e os de países vizinhos, a fim de familiarizá-los com as rotas internacionais. Outra expectativa era a dos organizadores do encontro: fomentar as incipientes indústrias aeronáuticas argentina e brasileira.

Quanto à aviadora, o sucesso da empreitada fez crescer seu prestígio nos meios aviatórios e a encorajou a lançar-se, naquele mesmo ano, na aventura com que completaria o reide pelas três Américas: voar até a Bolívia – único país que ficara de fora no ano anterior –, tendo um alvo certeiro: o de atingir, com seu *Cessna*, o aeroporto mais alto do mundo.

Próximo à capital – La Paz –, o aeroporto de El Alto está encravado entre picos elevados a 4.071m de altitude. Ora, o teto útil daquele *Cessna,* ou seja, o limite máximo de operações daquele tipo de aeronave, determinado pela potência de seu motor, era entre 4.000m e 5.000m, e um motor para esse tipo de avião, advertiram-lhe vários especialistas, perde potência quando está acima de seu limite. Como explicou mais tarde o jornal *A Gazeta* de 15 de julho de 1952, "nunca alguém antes tentara. E não seria uma mulher a primeira a conseguir vencer essa barreira".

Mas Ada teimou. E, para conseguir ganhar mais altitude a fim de poder manobrar e pousar em El Alto, foi pedir a orientação dos engenheiros da seção de aeronáutica do IPT, onde já atuara como piloto de testes das primeiras aeronaves ali produzidas.

Feitas as modificações necessárias, em 15 de julho de 1952, Ada partiu para a Bolívia em seu *Cessna,* agora mais leve: teve de deixar para trás coisas como um radinho útil para comunicação a curta

distância e a bateria, o que a obrigava a dar a partida manualmente, pela hélice; planejou guardar metade do óleo lubrificante do motor no meio do caminho – em Cochabamba, na Bolívia – e, como bagagem pessoal, levou apenas pequeníssima maleta de mão.

Embora tivesse a vantagem por ir sozinha, já que a capacidade do avião era calculada para suportar o peso do piloto e de mais um passageiro, ainda havia o problema do combustível. Sabendo que a cada 1.000m de altura o avião perderia 10% da potência do motor – 40% em 4.000 metros –, ela teve de arriscar-se a fazer o último trecho da ida e o primeiro da volta de La Paz com apenas um dos dois tanques cheios, ou seja, com 80 litros, em vez dos 160 habituais.

Sua ousadia começou a compensar já na primeira escala após cruzar a fronteira boliviana. Em Santa Cruz de La Sierra, ela roubou a festa em que era esperada uma comitiva para inaugurar uma linha do Correio Aéreo Nacional (CAN) entre Brasil e Bolívia, que tinha à frente o Brigadeiro do Ar e ex-candidato à Presidência Eduardo Gomes. As mais de 200 pessoas que se haviam reunido no aeroporto para o evento oficial ficaram pasmas ao verem a porta da cabine de um pequeno avião se abrir, e de lá descer um piloto... de saias!

O público feminino presente "vibrou de entusiasmo", contou *A Gazeta*, e os estudantes carregaram pelas ruas a primeira mulher a chegar ali, sozinha e pilotando. Seguiram-se um almoço festivo e, à noite, um banquete em homenagem à hóspede oficial da cidade.

No dia seguinte, sem abalar-se com advertências ouvidas de oficiais da Força Aérea Boliviana e até do Brigadeiro Eduardo Gomes, de que seria "uma temeridade" tentar atingir La Paz, Ada partiu para Cochabamba, onde novas homenagens e um jantar de gala a aguardavam.

Uma boa noite de sono a encorajou na manhã seguinte a decidir-se por vestir um macacão, deixando a valise de roupas no hotel, bem como a deixar no aeroporto local parte do combustível, antes de levantar voo do vale em direção aos altos picos da cordilheira.

Aquela região andina de altos picos é açoitada por ventos muito fortes, com turbulências que perturbam a sustentação das aeronaves. E em sua época, para colocar-se na direção certa, com o vento a seu favor, Ada só podia orientar-se por sinais externos como o movimento das árvores, a poeira, a fumaça e as nuvens; se entre essas houvesse as lenticulares – em formato de lentes –, constantes na região, seriam sinal da presença de ondas atmosféricas que exigem cuidado redobrado.

Ao fim de duas horas e meia sob tensão, Ada divisou, entre as paredes rochosas do trajeto, as águas límpidas do Lago Titicaca e, logo adiante, La Paz, incrustada num vale a 3.700m de altitude, dando vistas para o Monte Illimani, que chega a 6.462m de altura. E El Alto, a 4.071m, não era então o município de crescimento acelerado e desordenado que é hoje, mas apenas um modesto bairro onde fica o aeroporto em que Ada pousou às 12h30 de uma sexta-feira de

junho de 1952. Autoridades bolivianas e o embaixador brasileiro Hugo Bethlem a receberam e a conduziram a La Paz.

Na capital mais alta do mundo, embora a 400 metros abaixo do aeroporto, com seus telhados multicoloridos – qualificada pela aviadora em *A Gazeta* de18 de julho de 1952 como "simplesmente soberba, como soberba é a [sua] hospitalidade" –, os visitantes costumam sofrer um mal-estar causado pela altitude. Como a pressão atmosférica é muito baixa e o ar tem menos oxigênio, o corpo passa por um período de adaptação que exige andar devagar, evitar subir escadas, comer pouco e até andar pouco. Mas, Ada não sentiu tais sintomas, que os locais chamam de s*oroche.*

No sábado explorou a cidade e suas imediações, e no domingo foi assistir missa no santuário da Virgem de Copacabana, que na Bolívia é a padroeira da aviação, que fica às margens do Titicaca, a 3.800 metros de altitude.

Mas não foi só com a condição física da aviadora que os bolivianos se surpreenderam: seu pouso em El Alto, num monomotor de apenas 90 HP, e sozinha – nenhum outro piloto havia antes tentado esta façanha –, muito menos uma mulher, o que causou tamanha admiração, que seu pequeno *Cessna* foi exibido em uma praça pública da capital.

Depois de ser chamada de "condor majestático" pela imprensa de La Paz, tornar-se a primeira mulher a obter o brevê de piloto militar do país, e receber do Presidente Victor Paz Estenssoro a Medalha Condor dos Andes (a mais alta condecoração do governo boliviano), Ada regressou vitoriosa a São Paulo, em 13 de julho.

A GAZETA — S. PAULO — SABADO, 19 DE JULHO DE 1952

ADA ROGATO VENCEU MAIS UMA VEZ

As homenagens recebidas em La Paz

Recordações de um album, palavras que bem dizem da façanha notavel que realizou a aviadora brasileira — A — volta — Varias notas —

Condecorada na Bolívia

Mais uma vez, sua chegada virou notícia pela imprensa escrita, rádio e tevê. Mas, mesmo solicitada para mil entrevistas e convites para festas, a aviadora, qualificada em ampla reportagem da revista *O Cruzeiro* (a campeã da época) como "uma das maiores ases do mundo", continuou sendo tímida e discreta. Sóbria no vestir, frugal na comida e na bebida, para a qual só abriu uma exceção: o cálice com que brindou a cachaça **Voadora**, que uma destilaria de Pernambuco lançou em sua homenagem.

Para dias de gala, seu talhe esguio passou a ser coberto por vestidos e *tailleurs* feitos sob medida, por um alfaiate; este a convidou várias vezes para assistir ao desfile de suas confecções no Chá das Cinco da Casa Mappin, em São Paulo e, por duas ou três vezes, ela compareceu ao desfile. No entanto, exceto os compromissos sociais dos quais não poderia se furtar, a rotina absorvia a maior parte

do tempo da piloto, entre sua aeronave e o trabalho na repartição.

Na gola, homenagem à aviação militar: os sabres alados, símbolos da Corporação

À medida que parecia crescer em Ada a autoestima, o mesmo parecia ocorrer com muitos brasileiros devido à abertura de novas perspectivas para o desenvolvimento de alguns setores. Um deles foi graças à criação da Petrobras, em 1953, o que fomentou indústrias ligadas à produção de derivados de petróleo: borracha sintética, tintas, plásticos, fertilizantes etc; outro foi o incentivo ao desenvolvimento da aviação nacional com a criação, em São José dos Campos (SP), do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), atual Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA). Do CTA fazia parte o Instituto Técnico da Aeronáutica (ITA), hoje chamado de Instituto Tecnológico da Aeronáutica, que forma engenheiros para esse setor.

O prestígio de Ada também contribuiu para outras iniciativas aviatórias dessa fase. Ao decidir realizar em Ribeirão Preto (SP) uma revoada com a participação de mais de trezentos aviões e mais de mil pilotos – números expressivos em 1953 –, a União Brasileira de Aviadores Civis (UBAC) convocou a aviadora a participar da comissão que organizou o bem-sucedido evento, que pôde contar com a colaboração da Prefeitura, da Câmara Municipal e até da Arquidiocese local.

Ada também ajudou a organizar em São Paulo, em 1954 – ano comemorativo do IV Centenário da cidade –, dois eventos: uma Revoada Internacional, da qual participaram 437 aviões de turismo e centenas de destacados pilotos argentinos, uruguaios, paraguaios, norte-americanos e brasileiros, e a I Exposição de Aeronáutica e Automobilismo, na qual puderam ser vistos, além de aviões, modelos de automóveis que logo poderiam começar a ser fabricados no Brasil.

Naquele mesmo ano, em meio à crise política culminada com o suicídio de Getúlio Vargas e sua substituição na presidência por seu vice, Café Filho, a piloto aventureira enfrentou problemas de saúde que a levaram a pedir licença médica a partir de janeiro de 1955. Mesmo assim, não parou. Ao invés de trabalhar em período integral como escriturária do Instituto Biológico, foi autorizada a trabalhar apenas meio pe-

ríodo na Secretaria Estadual de Viação e Obras Públicas; no tempo livre, tornou-se redatora da Revista *Velocidade*, especializada em aviação e automobilismo, e também da *Revista dos Aviadores*. Para isso, filiou-se ao Sindicato dos Jornalistas e recebeu a carteirinha da Associação Paulista de Imprensa (API).

NO HORIZONTE, O BRASIL

Em seu plano de metas com que pretendia fazer o Brasil avançar "50 anos em 5", o Presidente Juscelino Kubitschek, empossado em janeiro de 1956, talvez não previsse o destaque que o Brasil teria em duas áreas, naquele mesmo ano. Uma delas foi a da cultura: na literatura, sobressaíram vários escritores mineiros, incluindo Guimarães Rosa, com sua obra-prima *Grande Sertão: Veredas*; na música e poesia, as composições de Tom Jobim e Vinicius de Moraes na peça *Orfeu do Carnaval,* e na arquitetura, as inovações concebidas por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer para a construção de Brasília. A outra área em destaque foi a da aviação, que marcou 1956 como o "Ano Santos-Dumont", comemorando o cinquentenário do primeiro voo com o 14-bis.

O governo federal instituiu a Medalha de Honra ao Mérito Santos-Dumont para quem prestasse relevantes serviços à Força Aérea Brasileira, e o de Minas Gerais decretou a instalação de um museu na casa onde o inventor nasceu, situada em Cabangu, no município antes chamado de Palmira, que a partir de 1930 passou a ser Santos-Dumont.

Para terem efeitos permanentes, as homenagens deveriam ser acompanhadas de medidas práticas. Uma das iniciativas da Aeronáutica foi a de encomendar à Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva, situada em Botucatu (SP), a produção de uma nova série de aviões Paulistinha para distribuí-los aos aeroclubes.

O "Paulistinha 56" copiava o modelo do "Paulistinha CAP-4", primeiro avião de Ada, só que numa versão melhorada, já que a grande encomenda do Ministério – de 50 unidades anuais até um total de 250 aeronaves – possibilitou esse avanço. A versão 56-C do modelo, relata Roberto Pereira de Andrade em *A Construção Aeronáutica do Brasil* , foi equipada com motor de 90 cavalos e um engenhoso dispositivo de ambos os lados do capô, o que permitia erguê-lo com facilidade ou retirá-lo totalmente. Os 56-C também comportavam dois tanques de quase 100 litros de combustível, o que lhes dava autonomia de mais de 700 km.

Enquanto o CAP-4 só alcançava uma altitude em torno de 3.500m, o 56-B podia alcançar até 6.000m sobre o nível do mar. Assim equipados, os 56 impulsionaram os aeroclubes que os receberam e também foram usados nas Esquadrilhas de Ligação e Observação da FAB, com a designação de L-6.

Outra medida de incentivo lançada pelo Ministério, em novembro do mesmo ano, foi uma lei federal que estabeleceu a isenção de impostos sobre combustíveis e lubrificantes para veículos do setor.

Ada também pretendia comemorar o Ano Santos-Dumont, só que à sua

moda: fazendo um voo solitário, com o mesmo Cessna de 90 HP, percorrendo todas as capitais dos Estados e Territórios da União, assim divulgando por todo o país os festejos em homenagem ao Pai da Aviação. O reide foi organizado pela comissão dos festejos, da qual Ada fazia parte, e o então Governador Jânio Quadros o sacramentou, atribuindo ao reide caráter de missão oficial. Por sua vez, o Cardeal de São Paulo, Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, pediu-lhe para levar consigo uma imagem de Nossa Senhora Aparecida, a fim de divulgar o culto da padroeira por todo o Brasil.

FOLHA DA NOITE

O VESPERTINO DOS LARES

ANO XXXIV — SÃO PAULO — TERÇA-FEIRA, 3 DE JULHO DE 1956 — N.º 10.837

Normalizado o de carne à

Cento e setenta horas voando sobre o Brasil

Novo reide aereo de Ada Rogato — Visitará todas as capitais e Territorios do país, em missão de propaganda dos festejos em homenagem a Santos Dumont — Os feitos da famosa aviadora brasileira — Ada e a gloria — (Ler na pagina 5)

Jornal anuncia reide da aviadora em homenagem ao cinquentenário do primeiro voo do 14-bis

Os altos custos dessa aventura, que cobriria mais de 20.000 km, salientou o jornal *A Gazeta*, "não trará ônus para o Estado, pois Ada Rogato receberá colaboração" de uma vasta gama de organizações. A *Folha da Tarde* de 27 de junho observou que, mesmo assim, seria uma aventura e tanto cobrir sozinha um imenso território num aviãozinho de tão poucos recursos, sendo que a única novidade que iria a bordo do "Brasil" nesta viagem é que "a aviadora pela primeira vez levará um rádio", sem especificar de que tipo. Segundo especialistas, só podia ser um aparelho de telecomunicações de alcance limitado.

Em 4 de julho, uma pequena multidão compareceu ao Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, para assistir à partida da aviadora que, apesar de já ter 46 anos, mais parecia, como disse a *Folha da Noite*, "uma jovem encantada com a antevisão de um piquenique".

Cercada de autoridades e admiradores, Ada parte do Aeroporto de Congonhas (SP) para seu circuito por todo o Brasil (1956)

De São Paulo ela seguiu para Curitiba e Florianópolis e, depois de Porto Alegre, foi até o último campo ao sul do país, em Vitória do Palmar. Em seguida, acompanhando a fronteira, dirigiu-se a Campo Grande e Corumbá. Voou so-

bre o Pantanal olhando o tapete verde pontilhado de ipês amarelos, sabendo que, caso fosse preciso descer, o pântano engoliria o seu teco-teco.

Não se intimidou e chegou a Cuiabá. Mas, ao deixar a capital mato-grossense, pregou um susto na imprensa que acompanhava a sua aventura: surpreendida por uma tempestade quando a noite se aproximava, ela, voando a baixa altura e sem instrumentos para voo noturno, felizmente avistou uma fazenda, onde desceu e pernoitou.

No dia seguinte, quando o país inteiro imaginava que ela havia desaparecido, Ada chegou a Cáceres. De Cáceres dirigiu-se ao extremo oeste do país, pousando nos campos mais extremos dos então territórios de Guaporé (hoje Rondônia) e Acre.

Para chegar à Região Norte, cumpriu o mais longo trajeto de sua viagem feito em um único dia. Foram 580km, entre Porto Velho e Manaus, onde foi recebida com festa.

Quis ir mais longe, até Pacaraima, no extremo norte do Território do Rio Branco (hoje Roraima). Voltou a Manaus para ir até o Amapá, onde chegou até Oiapoque, na divisa com a Guiana Francesa.

A ideia inicial de Ada era a de visitar apenas as capitais, mas o plano já se ampliara e seu atrevimento a fez querer explorar também o Brasil Central: acompanhou o curso do Rio Tocantins até Marabá, depois rumou para o Rio Araguaia e visitou os índios carajás na Ilha do Bananal; em seguida foi a Goiânia e cidades vizinhas; mais adiante, visitou a missão religiosa de Santa Terezinha, às margens do Rio da Mortes, onde inaugurou um campo de pouso aberto pelos índios xavantes e batizado com seu nome; subiu em direção ao Rio Culuene e visitou os kalapalos, numa aldeia já dentro do Parque do Xingu, onde hospedou-se no acampamento em que estavam os irmãos Cláudio e Orlando Villas Boas, e lá conheceu outras tribos.

Com seu Cessna, Ada aterrissou em campos de pouso em plena selva, sendo recebida pelos indígenas

Ao deixar o Parque, Ada havia conquistado a admiração dos irmãos sertanistas, que cresceu mais ainda quando eles descobriram sua intenção: seguir rumo a Cachimbo e Jacareacanga, sobrevoando um longo trecho no "mar sem fim" da floresta amazônica – o chamado "inferno verde" – apenas com um rádio de alcance limitado, para falar com a torre. Sabe-se que até hoje, mesmo com as instalações do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), este trecho atemoriza aviadores.

Ao passar incólume por mais esse desafio, ela tornou-se a pioneira, entre homens e mulheres pilotos, a cumprir tal trecho sozinha, em avião de pequeno porte. Voltou em seguida a Belém do Pará e, de lá, foi "pingando" em todas as capitais nordestinas, incluindo Maceió, de onde saíra meio às escondidas ao lado da mãe, com a ajuda de amigos, e agora voltava triunfante; depois Salvador, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e, finalmente, tomou a direção de São Paulo.

O clímax planejado para a viagem era o retorno à capital paulista em 23 de outubro, de preferência às 16h45, hora exata em que o 14-bis iniciara, meio século antes, seu primeiro voo. Mas o mau tempo a impediu e teve de pousar em Guaratinguetá (SP). De lá, aproveitou para visitar Aparecida (SP), e só aterrissou em Congonhas, mais uma vez, cercada de admiradores, no dia 24 de outubro.

Até semanas depois, Ada e seu Circuito pelo Brasil continuavam em destaque nos jornais. Ainda em novembro, a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo homenageou a aviadora por esse feito. Mas, para ela, o maior prêmio foi a oportunidade ímpar de conhecer o Brasil em toda sua dimensão – oportunidade que ela continuaria a explorar.

Também em São Paulo, a comissão encarregada dos preparativos para as comemorações do Ano Santos-Dumont instituiu, em 3 de outubro, uma fundação cuja finalidade seria "fomentar o desenvolvimento da aeronáutica nacional". Para tanto, como explicou mais tarde seu ex-dirigente, o Major Brigadeiro José Vicente Cabral Checchia, a Fundação Santos-Dumont (FSD) deveria "cuidar do acervo de Santos-Dumont, o que implicava em criar e manter um museu, e, entre outros objetivos, organizar a aviação civil e incentivar a pesquisa e o estudo da aeronáutica, por meio da concessão de prêmios, bolsas e a criação e manutenção de institutos." Como membro daquela comissão, Ada também passou a fazer parte da FSD.

Não passou muito tempo para a aventureira prosseguir em sua exploração pelo Brasil. A oportunidade surgiu em 1957, quando Juscelino Kubitschek, tentando dar novo impulso ao seu Plano de Metas para arrancar o país do subdesenvolvimento, preparava-se para inaugurar a rodovia Rio de Janeiro-Belo Horizonte e dar início à construção de Brasília – seu mais ambicioso projeto.

Devido à dificuldade de acesso à região escolhida como sede da nova capital, JK encarregou o 1º Destacamento da FAB de localizar e desmatar um terreno para a construção de uma pista de 3.300m de comprimento – a maior do Brasil até então –, estreada pelo Presidente em 2 de abril daquele mesmo ano.

A inauguração oficial, em 3 de maio, foi presidida pelo Cardeal de São Paulo Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Motta e, no altar da celebração, estava a mesma imagem de Nossa Senhora Aparecida que Ada levara no ano anterior em peregrinação por todo o país.

A própria Ada não perdeu a oportunidade de obter mais uma primazia ao tornar-se, em 19 de dezembro de 1957, a primeira mulher a descer no Aeropor-

to de Brasília pilotando um avião, como atesta uma foto divulgada pela *Revista dos Aviadores* (jan./abr. de 1958) e pelo *Jornal da Aviação* (fev. de 1958), que mostra a aviadora sorridente exibindo nas mãos uma flâmula da futura capital.

ANO II — N.º 10 — RIO DE JANEIRO, 1.º DE FEVEREIRO DE 1958 Diretor-Responsável:

ADA ROGATO VISITA BRASILIA PILOTANDO SEU FAMOSO "CESSNA"

Com o chão do aeroporto em terra batida, Ada foi a primeira mulher a chegar pilotando à nova capital ainda em construção (1957)

Mas o pouso em Brasília não foi o primeiro retorno de Ada ao Brasil Central, região que ela tanto apreciara em seu circuito do ano anterior. Meses antes, ela já havia voltado ao Araguaia quando uma equipe de rapazes que estavam fazendo um documentário sobre a região a contratou para levá-los em seu aviãozinho até Aruanã (GO), onde havia uma pensão.

Lá também estava o doutor Carlos Fleury, médico e pesquisador do Instituto Butantã, de São Paulo. Um ano antes, ele e sua mulher Gilda, em outra incursão exploratória, haviam conseguido entrar em contato com índios xavantes, mas, no momento, Fleury estava aflito para encontrar a mulher, que viera para Goiás duas semanas antes de ele poder sair de férias e saíra com parentes para uma pescaria em direção ao Rio do Peixe, um afluente do Araguaia. Os rapazes o apresentaram a Ada e ela se ofereceu para levá-lo à procura dos pescadores. No dia seguinte e após horas de voo, o grupo de Gilda foi localizado e a aviadora pôde regressar a Aruanã, recusando-se a aceitar qualquer pagamento.

Se em nosso país não faltavam novidades, no cenário internacional daquele ano elas eram de grande porte. Em plena Guerra Fria, Estados Unidos e União Soviética disputavam o pioneirismo em sua capacitação nuclear e tecnológica.

Coube naquele momento aos soviéticos ganharem a frente quando, num período de apenas três meses, infligiram dois duros golpes nos americanos: em agosto, testaram com sucesso seu primeiro míssil balístico intercontinental, o que colocava em risco a invulnerabilidade territorial dos EUA, e em outubro, utilizando-se de um foguete R-7, originalmente projetado para carregar ogivas nucleares, Moscou lançou em órbita o primeiro satélite artificial, o Sputnik. A luz daquela esfera de alumínio, de 83.6 kg e 48 cm de diâmetro, podia ser vista da Terra, onde também chegavam os sinais emitidos por seus radiotransmissores.

Um mês depois, Moscou ampliou essa vantagem, lançando do mesmo campo de Baikonur, no Cazaquistão, o Sputnik II, levando pela primeira vez ao espaço um ser vivo, a cadelinha Laika. Comparado a esses dois feitos, a opinião pública americana minimizou a

importância do recorde de velocidade transcontinental batido meses antes pelo major americano John Glenn Jr., num voo de Los Angeles a Nova York em 3 horas e 23 minutos.

Respondendo a tal desafio, Washington decidiu ganhar a dianteira na corrida espacial. Já em janeiro de 1958, e com a ajuda de Werner Von Braun, o projetista responsável pelo aperfeiçoamento da bomba V-2 utilizada pela Alemanha na Segunda Guerra Mundial, que fora para os EUA após o conflito, os americanos colocaram no espaço o satélite Explorer I.

Meses depois, o Presidente Eisenhower criou a NASA (sigla em inglês da Agência Nacional de Aeronáutica e Espaço) para concentrar os esforços dos EUA em direção à sua meta, nomeando Von Braun como engenheiro-chefe da nova Agência.

Para formar futuros astronautas, a NASA selecionou um grupo de exímios pilotos militares, entre eles o próprio John Glenn Jr. Apenas sete faziam parte desse grupo, mas, como era de se esperar, o sonho de ser astronauta contaminou pilotos de todo o mundo, incluindo Ada, como ela própria confessou na ocasião a uma amiga.

O entusiasmo estendeu-se à indústria da aviação e algumas delas, como a francesa Dassault e as americanas Douglas e Boeing, começaram a fabricar aparelhos a jato. Na sequência, as empresas de aviação comercial introduziram aviões a jato em sua frota. Em outubro de 1958, a British Overseas Corporation (BOAC) inaugurou o primeiro serviço aéreo transatlântico a jato com um Havilland Comet IV, que fazia o trajeto entre Londres e Nova York (ida e volta) na metade do tempo despendido pelas aeronaves a hélice.

Não restava às empresas brasileiras do ramo outra alternativa senão acompanhar tais inovações: a Varig adquiriu, em 1959, um Caravelle e, em 1960, o primeiro de seus Boeing 707. A Panair do Brasil recebeu, em 1961, dois jatos DC-8 11 para voos intercontinentais e, em 1962, quatro Caravelle 6-R para voos de etapas médias (nacionais e sul-americanas).

A fabricação de motores a jato para aviões de médio porte demoraria a chegar. No caso de aviões particulares de pequeno porte, motores a jato até hoje só existem em produções experimentais (Rutan). Nossos pilotos de jatos recebiam treinamento no exterior; Ada, porém, nem sequer sonhava em passar por esse treinamento, embora continuasse disposta a novas aventuras, com seu velho "Brasil".

O ÚLTIMO REIDE E A DESPEDIDA DO AVIÃO

O mundo todo voltava os olhos para as conquistas espaciais da URSS. Em 1959, a sonda soviética Lunik I foi a primeira a deixar a Terra e orbitar a Lua, e a Lunik III foi a primeira a fotografar do espaço o satélite terrestre.

Ada, por sua vez, sondava a possibilidade de alçar novos voos por aqui, em nosso planeta. Dentro de suas limitações, ela concluíra que, se havia conseguido com seus equipamentos chegar às

proximidades do Polo Norte, da mesma forma poderia se atrever a chegar próximo ao Polo Sul, assim completando a cobertura total das três Américas.

A meta era conduzir seu avião até Ushuaia, localidade no extremo sul da Terra do Fogo, que é o ponto mais meridional do continente. Para isto teria de atravessar, pelo ar e 440 anos depois de Fernão de Magalhães, o perigoso estreito que recebeu o nome do navegador português que foi o primeiro a cruzá-lo em sua tormentosa viagem de circumnavegação do globo terrestre. A longa travessia lhe exigiria múltiplos preparativos: preparo físico (que ela confiava ter, mesmo prestes a completar 50 anos), uma boa reserva de paciência e diplomacia a fim de obter ajuda para executar o plano, mais o preparo do avião.

Quanto ao "Brasil", ela podia contar com a boa assessoria da Cássio Muniz, empresa encarregada da manutenção dos Cessna no Brasil, e dos técnicos que a atendiam no Aeroclube de São Paulo, onde o motor do pequeno avião era desmontado e remontado pelos mecânicos que, para se certificarem de que estava tudo ok, em seguida voavam nele.

Quanto ao apoio financeiro, o porte da façanha atraiu patrocinadores: a Seção de Aviação da Esso para o combustível e um poderoso grupo da região de Piracicaba (SP) – as Organizações Morganti –, para as demais despesas.

O imigrante italiano e fundador deste grupo, Pedro Morganti, que chegara a ser considerado "o maior produtor de açúcar do mundo", já havia falecido, mas, embora em 1960 o complexo usineiro não tivesse mais a importância de anos anteriores, dois filhos do fundador – Lino e Hélio – bancaram o projeto e estiveram presentes no bota-fora de Ada, no aeroporto local, Comendador Pedro Morganti. Ao lado deles, o prefeito e o presidente da Câmara Municipal de Piracicaba participaram da cerimônia antes da partida da aviadora, em 18 de março de 1960, regada a coquetéis e discursos.

De Piracicaba, Ada rumou para São Paulo, depois Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas e Montevidéu. No dia 5 de abril de 1951, entrando na Argentina, rumou para o sul, parando em Buenos Aires, Bahia Blanca, Trelew... a faixa de terra litorânea ia se estreitando ao atingir Comodoro Rivadavia e mais ainda em Río Gallegos – cidade incrustada sobre rochas na desembocadura dos Rios Gallegos e Chico –, hoje considerada o portal turístico da Patagônia.

Ela pouco pôde desfrutar das maravilhas da paisagem, flora e fauna locais, preocupada com o trecho que viria a seguir: cerca de 30km sobrevoando o Estreito de Magalhães, amedrontador não só para as embarcações que aquelas águas haviam engolido às centenas, mas também para aeronaves, devido às condições climáticas do lugar.

Na ida, porém, a travessia do estreito foi mais tranquila do que ela havia imaginado. Já na Terra do Fogo, a aviadora passou bem por Río Grande, mas continuou temerosa de que a partir dali o vento não lhe desse condições para pousar em Ushuaia, onde os membros

de um recém-fundado aeroclube aguardavam ansiosos por sua chegada.

Enfim, conseguiu chegar, como relata nota então emitida pelo aeroclube local: "A cidade de Ushuaia... se engalana hoje, 14 de abril, Dia das Américas, com a visita da 'Pomba Solitária do Brasil' – Ada Rogato –, primeira aviadora a pousar neste aeroporto."

Era um sábado de Aleluia e o clima era de festa naquele amontoado de casinhas coloridas que então constituíam o núcleo da cidade mais austral do planeta, aninhada numa belíssima baía e cercada de altas montanhas nevadas. Até o governador da Terra do Fogo, Capitão Ernesto M. Campos, fez questão de dar uma volta com Ada em seu aviãozinho e de "acompanhá-la na volta até a cidade de Río Grande, onde ela, a seu pedido, fez uma palestra sobre seus reides anteriores, a fim de incrementar o aeroclube local", como relatou em 19 de junho de 1960 *O Estado de S. Paulo*.

Foi a partir de Río Grande, no momento em que a atenção dos brasileiros estava toda voltada, naquele 21 de abril, para a inauguração de Brasília, que o retorno da aviadora se tornou assustador: desde lá até Trelew, na Patagônia – comentaria ela mais tarde em seu currículo –, teve de enfrentar "ventos superiores a 100km/h, durante dez horas do voo... e numa temperatura de 3 graus abaixo de zero". Por causa dos ventos, disse a revista *Aéro Magazine* de julho de 1960, ela "teve de corrigir o rumo de sua bússola com 45 graus a menos para poder manter o pequeno avião em sua rota." O "Brasil" era jogado de um lado para o outro e, sacudida dentro dele, Ada duvidou se chegaria ao fim da viagem ou ao seu próprio fim.

Sem poder entregar-se ao desespero, pois "tinha também que estar atenta para que a temperatura reinante, que oscilava entre 2 e 3 graus abaixo de zero, não congelasse o carburador", explicou *O Estado* na mesma reportagem. É que, mesmo em aviões mais modernos, o congelamento também pode travar a parte móvel da asa e os profundores e, com isso, o piloto não consegue virar a aeronave para a esquerda ou para a direita, nem para cima ou para baixo.

Para orientar-se, Ada então contava apenas com uma bússola normal giroscópica, enquanto "hoje a navegação com GPS é muito mais fácil", observaria mais tarde a piloto Madeleine Dupont de Böck, nascida na Alemanha e moradora no Chile.

Em 2000, ou seja, 40 anos depois de Ada, Madeleine, acompanhada de dois amigos que não eram pilotos, fez o mesmo trajeto da brasileira a bordo de seu "Julie", um Bonanza de 285HP, equipado para voo por instrumentos e piloto automático – enquanto que o "Brasil" de Ada tinha apenas 90HP, com velocidade de cruzeiro de 160km/h e autonomia de voo de sete horas, além do teto máximo de 5.000. Quando o avião de Madeleine alcançou tal altitude, como relatou, "a temperatura externa era de -25º centígrados e a calefação interna era limitada, mas, felizmente, tínhamos roupa apropriada".

A calefação do Cessna, que Ada pilotava sozinha, limitava-se ao ar quente que é jogado dentro do avião pelo motor – o que é insuficiente no caso de um frio intenso.

Ada viajou sempre sozinha

Já à beira da exaustão, Ada chegou finalmente a Trelew, na Patagônia. Após revigorar-se, seguiu para Bariloche e, de lá, cruzou mais uma vez os Andes, em direção a Puerto Montt, no Chile. Para ir de lá até Concepción, teve de circundar o vulcão Osorno, sem sequer imaginar que, dentro de poucos dias, aquela imponente montanha à beira do Lago Llanquihue entraria em erupção e todo seu entorno seria destruído pelo maior e mais danoso terremoto que, acompanhado de um tsunami na região costeira, matou pelo menos 5 mil pessoas, feriu mais de 3 mil e deixou 2 milhões de desabrigados.

Nada prenunciava a tragédia durante seu trajeto até Santiago, em que pôde desfrutar tranquila do magnífico cenário que se estendia á sua frente. Na capital chilena, onde fora tão bem acolhida em viagens anteriores, ela sentiu-se à vontade para pedir ao pessoal do aeroclube local, ainda sediado em Los Cerrillos, ajuda para resolver um problema técnico: desde Ushuaia, estava sentindo algo estranho em seu motor. Resolvido o problema, era hora de retornar ao Brasil. Decidiu-se pelo trajeto entre Santiago e Mendoza, do lado argentino da cordilheira, mas, para isso, teve de esperar doze dias, até que "as condições atmosféricas permitissem ultrapassar os Andes a 4.500 metros de altitude", como acrescentou *O Estado* em seu relato sobre a aventura; naquele trecho, ela enfrentou novamente uma temperatura de 3 graus abaixo de zero.

De Mendoza passou por Córdoba e chegou a Buenos Aires, onde seus amigos portenhos a homenagearam com um banquete na sede do Aeroclube Argentino, de que participaram o Secretário da Aeronáutica, Brigadeiro Ramón Amado Abraim, o presidente do aeroclube, Julio Lironi, e "outras altas autoridades da Repúbica Argentina", destacou o jornal paulistano *A Gazeta* em 6 de junho de 1960. Nesse jantar, recebeu "o título de sócia honorária do aeroclube...e um belíssimo troféu de ônix, prata e ouro, comemorativo deste último reide", disse o jornal.

Retornando ao Brasil, passou por Concórdia (SC), onde a imprensa local informou que a "Rainha das Américas"

havia chegado à cidade; de lá atravessou por Resistencia e Assunção, no Paraguai, descendo em seguida em Foz do Iguaçu e, logo mais, em Curitiba (PR); a penúltima etapa foi o campo de aviação da Praia Grande (SP) e, após passar pela capital paulista, o pouso final dessa excursão de 12.800 km, completada em 82 horas e 43 minutos de voo, foi em Piracicaba, onde novamente a aguardavam o Prefeito, o Presidente da Câmara, o Comendador Hélio Morganti e um grande número de pessoas que deram vivas quando o Cessna aterrissou suavemente na pista do aeroporto, às 11 horas da manhã do dia 9 de junho de 1960.

Com sua volta ao Brasil, homenagens e troféus se sucediam. Dias depois, a Esso Brasileira de Petróleo, copatrocinadora do reide, ofereceu a Ada um almoço de gala no Aeroporto Santos-Dumont, no Rio de Janeiro, onde ela foi saudada pelo representante do Diretor-Geral da Aeronáutica Civil, Brigadeiro do Ar João Mendes da Silva, de quem recebeu um "um belo bronze comemorativo do feito, representado por uma 'Águia Solitária", contou *A Gazeta* de 9de agosto de 1960.

A *Aéro-Magazine* de janeiro de 1961 ressaltou que outro "brilhante troféu" foi-lhe ofertado pela firma Cássio Muniz, passado às mãos de Ada pelo então presidente da Fundação Santos-Dumont (FSD), José Ribeiro de Barros.

Meses antes, a mesma revista havia feito um balanço dos voos de Ada e concluído que, com mais esse reide – o quinto que realizara –, ela tornara-se "a única aviadora que voou desde o Círculo Polar Ártico, no Alasca, até o extremo Sul do continente...", perfazendo "mais de 110.000 km sobre as três Américas", tendo passado "11 vezes a Cordilheira dos Andes – e sempre voando sozinha."

Mas, fosse aonde fosse, a aviadora não perdia a oportunidade de reiterar que considerava tudo o que já fizera ainda insuficiente. "Voo sem espírito de turismo", disse ela ao ser homenageada pela Liga do Professorado Católico de São Paulo, e explicou: "o Brasil ainda é um país desconhecido no resto do mundo e minhas viagens destinam-se a modificar esta situação", transcreveu em 1º de julho de 1960 *O Estado de S. Paulo*. O jornal acrescentou que ela pretendia continuar com suas viagens, "apesar das dificuldades que tem enfrentado, tanto no campo do voo como no financeiro". Mas, para isso – prosseguiria *O Estado* em agosto, após uma visita de Ada à sua sucursal no Rio –, "seu velho Cessna de 90HP já deu tudo o que podia dar."

Para realizar as grandes viagens que tem em vista, insistiu o mesmo jornal em 5 de agosto de 1960, ela "pretende agora conseguir novo tipo de avião", repetindo essa mensagem no título da matéria. Mas, o apelo do jornal não encontrou eco, apesar do imenso prestígio da aviadora na época, que podia ser medido pela extensão das reportagens em duas edições de *O Cruzeiro* – uma nacional, em dezembro, e uma internacional, em janeiro de 1961. Ambas abriram espaço para a "cobertura total das Américas" feita pela intrépida aviadora.

Ushuaia, en el extremo sur de Tierra del Fuego, fue la etapa final del raid "interpolar" llevado a feliz término por la intrépida aviadora brasileña

Para completar a cobertura total das três Américas, a aventureira se tornou a primeira mulher a chegar pilotando em Ushuaia (Patagônia argentina), ponto mais meridional da América do Sul (1960)

VETERANA, MAS A SERVIÇO DA AVIAÇÃO

O ano de 1961 começou animado pelas promessas de dois jovens presidentes recém-empossados nas Américas: Jânio Quadros, no Brasil, e John Fitzgerald Kennedy, nos EUA.

Jânio pouco tempo teve para cumpri-las, pois renunciou oito meses depois; o carismático Kennedy teve um pouco mais de tempo, até ser assassinado em 1963.

Ada, por sua vez, também prometera a si mesma mudanças – tanto em sua vida pessoal quanto em seus objetivos na aviação. Para começar, tratou de colocar sua vida funcional, da qual dependia para viver, em dia. Ela já havia encaminhado, em setembro de 1960, um ofício à Seção de Pessoal da Secretaria da Agricultura solicitando a contagem de seu tempo de serviço no Instituto Biológico e, completados os trâmites burocráticos, pediu sua transferência para um novo posto na mesma Secretaria. Quanto à sua trajetória como piloto, dependeria de um novo avião, que não chegava. Enquanto esperava, acompanhava tudo o que dizia respeito à aviação e à exploração do espaço, em que as novidades eram muitas.

Em 12 de abril, o piloto militar russo Yúri Gagárin, de 27 anos, tornou-se o primeiro homem a viajar ao espaço ao orbitar a Terra uma vez, em 1 hora e 48 minutos, a bordo da cápsula "Vostok I"; em 5 de maio (menos de um mês depois), foi a vez do comandante americano Alan Shepard Jr., treinado pela NASA, subir ao espaço, alcançando uma altura de 187 km a bordo da nave "Freedom 7".

A primazia fez de Gagárin um herói internacional e embaixador de "boa vontade" de Moscou; em contrapartida, ainda naquele maio, o presidente Kennedy lançou aos russos – e ao mundo – um novo desafio: o de que os EUA levariam o homem até a Lua antes do fim da década. Mas, antes que isso acontecesse, os soviéticos foram os primeiros a enviar uma mulher ao espaço. Em junho de 1963, a russa Valentina Tereshkova foi lançada em órbita a bor-

do da "Vostok VI" e, durante três dias, deu 48 voltas em torno da Terra, assim tentando comprovar que mulheres e homens têm a mesma resistência física – a náuseas, tonturas e outras doenças – e psicológica – frente aos riscos de incêndio ou de perder-se no espaço – em viagens espaciais.

Enquanto Valentina preparava-se para voar e em seguida casar-se com o também astronauta Andrian Nikolayev, no Brasil a Fundação Santos-Dumont preparava uma grande exposição. Esperava-se que o evento servisse para incentivar a indústria aeronáutica e as pesquisas espaciais e, ao mesmo tempo, trazer maior visibilidade e reforçar o caixa da FSD. Ada, como membro da entidade – que acabara de lhe conceder a medalha Pioneiros da Aviação – arregaçou as mangas para trabalhar nos preparativos da I Exposição Internacional de Aeronáutica e Espaço. Realizado em fevereiro/março de 1963, no Pavilhão da Bienal do Parque Ibirapuera, em São Paulo, o evento foi um sucesso, segundo o jornalista Paulo S. Mattos, um dos seus organizadores.

Em agosto do mesmo ano, a aviadora recebeu outra homenagem: no ato do Dia do Soldado em que homenageou o patrono da Arma, o Duque de Caxias, o general Pery Bevilacqua, comandante do II Exército, condecorou Ada com a Ordem do Mérito e a Medalha do Pacificador.

Ela decidiu aproveitar a Semana da Asa, em outubro, para pôr em prática uma iniciativa há muito tempo ensaiada – separar-se do seu "Brasil" –, doando-o ao recém-criado Museu da Aeronáutica, em São Paulo. Em palavras emocionadas diante dos dirigentes da FSD, responsável pelo museu, ela disse sentir-se no "dever de contribuir com algo material para que a minha experiência se perpetue (...) como contribuição aos jovens que amam esta terra em que nascemos, que deu ao mundo toda uma gama de aeronautas, desde Bartolomeu de Gusmão até o genial Santos-Dumont...".

Ada se separa de seu Cessna, o "Brasil", doado em 1963 ao recém- inaugurado Museu da Aeronáutica de São Paulo, no Parque do Ibirapuera

Já a possibilidade de ela ganhar um novo avião ia ficando cada vez mais distante e, apesar da campanha da imprensa neste sentido, como a *Folha de S. Paulo* que, em 31 de maio de 1964, publicou matéria intitulada "Voar sempre é a vida de Ada Rogato", a mensagem não vingou.

Certamente a campanha ocorria em má hora. Dois meses antes, em 31 de março, tivera fim o conturbado governo de João Goulart – o vice que assumira após a renúncia de Jânio. Mas, nem a mudança de regime político impediu que a veterana aviadora, depois de ter sido homenageada pelo Exército em 1963, recebesse medalhas das outras Armas: em outubro, durante a Semana

da Asa, a Aeronáutica, que 14 anos antes lhe entregara a do Mérito Aeronáutico, no grau Cavaleiro, e, ainda, o Cessna-140, desta vez entregou-lhe outra Medalha Mérito Aeronáutico, no grau Oficial – mas sem completar a homenagem com outro tão almejado avião. Em dezembro de 1965 foi a vez de a Marinha homenageá-la, no Rio de Janeiro, com a Ordem do Mérito Naval.

Recebendo a Medalha do Mérito Aeronáutico no Grau Comendador, nos anos 1970

Em São Paulo, a Fundação Santos-Dumont continuava cumprindo sua rotina e, em abril de 1965, houve eleições para a nova diretoria e o novo conselho administrativo, quando Ada foi eleita conselheira, com mandato até 1974. Para a presidência da FSD, a escolha não poderia ter sido mais hábil: recaiu sobre um piloto civil, o comandante Amadeu da Silveira Saraiva, veterano que conhecera Santos-Dumont em Paris em 1907, obteve o brevê número 70 no Campo de Marte, e gozava de livre trânsito em toda a sociedade local, inclusive por ter feito do incentivo à aviação esportiva um dos objetivos de sua vida.

As casernas não foram contempladas com a mesma sorte da FSD, com desencontros em algumas delas, como em São José dos Campos (SP) onde houve incidente de natureza política no ITA e no CTA, onde um grupo de engenheiros desenvolvia um avião metálico de transporte médio para a FAB, o "IPD-6504".

Houve troca na direção e o afastamento de professores e pesquisadores oriundos de universidades brasileiras e estrangeiras, além de o próprio Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes (1965-1967), haver-se convencido de que seria "desperdício" construir aviões no Brasil, acabando por adiar o projeto do CTA. Outra ocorrência no âmbito da Aeronáutica foi na aviação comercial, com a suspensão abrupta das linhas aéreas da Panair do Brasil, por decisão do Ministro Eduardo Gomes.

Ada, por sua vez, dentro de suas limitações, continuava enfatizando sua política pessoal - a de comprovar, com suas palavras e ações, que 'a mulher é, tanto quanto o homem, capaz dos mais arrojados feitos.' Ela continuava a levar a vida pessoal adiante, entre os afazeres e alguma distração.

Na URSS, seguia a corrida espacial: em 1965, o cosmonauta Aleksei Leonov foi o primeiro homem a deixar sua aeronave e caminhar pelo espaço, durante dez minutos; dois meses depois,

o americano Edward White repetiu a façanha, caminhando por 21 minutos no éter. Em fevereiro de 1966, a sonda soviética "Luna 9" pousou suavemente na superfície lunar, abrindo caminho para missões tripuladas à Lua; logo em seguida, a nave americana "Surveyor 1" fez uma alunissagem suave e transmitiu para a TV de seu país onze mil imagens da superfície lunar.

Empenhados em marcar maior presença no espaço, os americanos buscaram uma nova opção – um aeronauta civil. A escolha recaiu sobre Neil Armstrong, um ex-piloto da Marinha durante a Guerra da Coreia que, ao retornar, formou-se engenheiro aeronáutico e trabalhou como piloto de testes até ser escolhido para comandar novas e delicadas operações, como a de março de 1966, em que, ao lado de David Scott, conseguiu o atracamento no espaço entre a cápsula "Gemini 8" e o foguete não-tripulado "Agena".

A missão não pôde ser completada devido a problemas de instabilidade no foguete; até setembro, no entanto, Armstrong foi encarregado de acompanhar em terra o voo da "Gemini 11" que, levando a bordo Richard Gordon e Pete Conrad, completou a tarefa da "Gemini 8".

Naquele momento da Guerra Fria, Washington preocupava-se com a imagem dos EUA no mundo e, à questão da corrida espacial, juntava-se, na visão de assessores do presidente Lyndon Johnson, a vulnerabilidade da América Latina às investidas do comunismo soviético, após a estabilização do regime comunista em Cuba. A sugestão para enfrentar ambos os problemas foi a de reforçar a política de boa vizinhança com os países do centro e sul do continente.

Um pouco similar ao que pilotos famosos haviam realizado em décadas anteriores, a estratégia adotada foi a de convidar dois heróis do momento, os astronautas Armstrong e Gordon, para excursionar, ao lado de suas esposas e outros membros da NASA, por onze países do hemisfério. São Paulo estava no roteiro da visita, o que acabou proporcionando a Ada um de seus mais inesquecíveis encontros.

Como previsto, os visitantes chegaram à capital paulista a tempo de participar das comemorações da Semana da Asa num palanque especialmente montado diante do Museu da Aeronáutica do Parque Ibirapuera. Precisamente às 16 horas do dia 23 de outubro, quando se comemorava o 60º aniversário do voo do 14-bis, eles chegaram ao museu, sendo recebidos pela diretoria da FSD e pelo então prefeito de São Paulo, Brigadeiro Faria Lima.

Os dois astronautas descerraram uma placa de bronze e, em seguida, Armstrong, surpreendendo os presentes, leu em Português a inscrição gravada no bronze: "Ao gênio do grande brasileiro Santos-Dumont, por suas contribuições para a ciência aeroespacial, com a admiração de Neil Armstrong e Richard Gordon, astronautas dos EUA".

O presidente da FSD agradeceu a doação e condecorou ambos com a Medalha Pioneiros da Aviação. Após

receberem uma "supersônica" salva de palmas, como pediu o secretário da FSD, poeta Lima Barreto, os astronautas entraram no museu, onde Ada estava a postos; admiraram a réplica do 14-bis e o "Demoiselle" de Santos-Dumont, o Jahú" de João Ribeiro de Barros – o primeiro das três Américas a realizar a travessia da Europa para a América do Sul, em 1927 – e, então, pararam diante do "Brasil". Foi quando ela se aproximou e, pessoalmente, deu informações sobre seu voo solitário pelas três Américas, sem poder imaginar que um deles, menos de três anos mais tarde, seria o primeiro homem a pisar na Lua.

O ano seguinte, 1967, não foi dos melhores para o setor de aeronáutica e espaço: em janeiro, um incêndio a bordo da nave que seria batizada como "Apolo 1" causou a morte dos astronautas Edward White e Virgil Grissom (o primeiro e o segundo dos EUA a caminhar no espaço), e três meses depois, a bordo da "Soyuz 1", um acidente matou o soviético Vladimir Komarov. As tragédias serviram de alerta aos dois lados da Guerra Fria de que estavam apressando demais a corrida espacial.

No Brasil, Ada e seus amigos do Aeroclube de São Paulo abalaram-se com um incêndio que destruiu 20 de suas 37 aeronaves, inviabilizando boa parte das aulas da Escola de Pilotagem. A perda foi superada por uma campanha promovida pelos sócios que permitiu a compra nos EUA de novos aviões Piper tipo Cherokee-140.

O ano de 1968 também foi difícil, não apenas nos EUA, onde os projetos para o lançamento das "Apolo 2" e "Apolo 3" já haviam sido cancelados após o desastre com a "Apolo 1". O mundo todo chocou-se com os assassinatos de dois dos mais promissores líderes políticos americanos – Martin Luther King Jr. –, um lutador pelos direitos civis dos negros, e Robert Kennedy, o combativo irmão de JFK, depositário das maiores esperanças para acabar com a Guerra do Vietnã, se chegasse à Presidência.

Grandes manifestações varreram em 1968 a Europa (em especial França e Checoslováquia) e a América Latina (na capital do México, uma onda de protestos culminou com um massacre de estudantes da maior universidade do país). No Brasil, intensificaram-se as manifestações contra o regime e os atos de insurgência; em contrapartida, o governo intensificou suas ações e decretou o Ato Institucional Número 5 (AI-5), que deu poderes mais amplos ao executivo federal, inclusive para suspender direitos políticos, para intervir nos estados e municípios e nos meios de comunicação".

Enquanto isso, a ocupação regular de Ada continuava sendo o funcionalismo público estadual e, em novembro de 1968, ela foi transferida da Secretaria de Agricultura para a de Esportes e Turismo, onde permaneceria até aposentar-se, em 1980. Lá, segundo colegas que a descreveram mais tarde, foi sempre muito discreta e elegantemente vestida; trazia o material de consulta muito organizado e

estava sempre interessada em aprender mais e, ao mesmo tempo, orientar sobre viagens, às vezes até lembrando das suas, em raras oportunidades. A maioria dos colegas só acabou sabendo de suas aventuras aéreas por outras fontes – a imprensa, com mais frequência.

Ainda antes de 1968 terminar, Ada seria o foco principal de uma grande reportagem da *Folha de São Paulo* de 12 de dezembro, contando que o Touring Clube do Brasil decidira distribuir medalhas de Veteranos do Ar aos aviadores brasileiros com mais de 30 anos de brevê, mais de 10 de atividade e um "comprovado amor às asas brasileiras". Entre os nomes famosos estavam os de Edu Chaves, o primeiro brasileiro a voar em céus do Brasil (São Paulo-Santos, em 1912), Amadeu Saraiva, Brigadeiro Neto dos Reis, José Camargo e outros; Ada era a única mulher da lista dos ali destacados como "ases" da aviação.

Tecnicamente, "ás" é um piloto militar que tenha, em combate, abatido pelo menos cinco aviões adversários. Mas no caso, disse o jornal, "é o piloto que voa sozinho, ou pouco acompanhado, num avião pequeno e com menos aparelhos do que o necessário, cobrindo grandes distâncias ou lugares perigosos, como grandes mares ou cordilheiras, para vencer uma luta...provavelmente de caráter patriótico". Enfim , "é um tipo de herói que praticamente deixou de existir" com o surgimento de aviões cheios de aparelhos sofisticados, foguetes e espaçonaves.

Fechando a reportagem, a Folha relatou que, ao ser condecorada, a "solitária dos Andes" disse que, apesar de seu Cessna já se ter tornado objeto de exposição no Museu da Aeronáutica, ela – então com 58 anos – ainda queria "continuar voando num avião mais moderno - mas não muito maior do que seu velho monomotor."

Mesmo a falta de um novo avião não impediria a aviadora de vibrar, ao lado de centenas de milhões de telespectadores do mundo todo, ao acompanhar pela televisão a chegada da "Apolo 11" e os primeiros passos de Neil Armstrong na superfície da Lua, em julho de 1969. A conquista era um bom prenúncio, pensava-se, para a humanidade entrar nos anos 1970.

O tempo encarregou-se de pintar o período com cores menos otimistas, pois desde meados da década ficaria mais lembrado por uma crise que afetou o mundo todo: a do petróleo, iniciada quando a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), de países árabes em sua maioria, revoltou-se contra o resultado dos conflitos árabe-isralenses no Oriente Médio e com o achatamento do preço dos barris de óleo, praticado pelas grandes empresas petrolíferas do Ocidente.

Em apenas cinco meses, entre 1973 e 1974, o preço do petróleo aumentou 400%, desestabilizando as economias dos EUA e da Europa e, no Brasil, pondo fim ao "milagre econômico". A crise atingiu a indústria aeronáutica, as

empresas aéreas comerciais e também os aeroclubes e suas escolas de pilotagem; o preço da gasolina para aviões, que aqui fora subsidiada até 1973, não parava de subir.

Ada, por sua vez, sem chance de alçar novos voos, ia apoiando sua vida no dia-a-dia. Mesmo após a morte de sua companheira de toda a vida – a mãe, Rosa, em 1974 –, sua rotina prosseguiu: acordava às 5 da manhã para ler jornal e ouvir o noticiário pelo rádio. Depois do café, arrumava-se para ir ao trabalho e, às vezes, no fim do expediente, ia a uma leiteria ou casa de chá do centro da cidade ou à sede do Instituto Genealógico Brasileiro (IGB).

Seu interesse pela entidade, cujo objetivo era orientar pessoas na busca de seus antepassados e estudar a origem das famílias, fez com que, com o tempo, seu diretor, Dr. Augusto Galvão Bueno Trigueirinho, a convidasse para ser tesoureira do Instituto. Lá trabalhava, como voluntária, Neide Bibiano, jovem de Birigui (SP), recém-formada em História, que se tornaria companheira assídua de Ada para seus programas noturnos prediletos: cinema, teatro ou palestras na sede da Fundação Santos-Dumont.

Com a própria família, os laços de Ada afrouxaram-se após a morte de Rosa. Com alguns, ela faria contato mais tarde: Ângela Rogato, prima irmã que era filha de Flávio, irmão de Guglielmo, o pai com quem Ada nunca se reconciliou; a médica e meia-irmã Flávia Rogato, filha de Guglielmo que morava em Maceió e que havia visitado Ada em São Paulo, mas com quem ela resistia em manter contato; e o primo distante Luiz Rogato Sobrinho, proprietário e administrador de seu hotel em Atibaia (SP), em cujo salão nobre ofereceu-lhe um jantar a que compareceram 50 pessoas, entre elas várias figuras da imprensa.

Vez ou outra, a aviadora recebia homenagens, como a que lhe prestou o consulado dos EUA em São Paulo em 1971, ao completarem-se os 20 anos de seu reide pelas três Américas – em que recebeu uma carta do então governador da Califórnia, Ronald Reagan: com "aquele voo histórico, o primeiro de tal tipo realizado por uma mulher", dizia a carta, "(...) a coragem e a determinação fizeram da senhora uma heroína da aviação brasileira."

A imprensa também não se esquecia dela. Em seu 30º aniversário, a *Gazeta Esportiva* instituiu o troféu "Cásper" (nome de seu fundador) destinado a "figuras do esporte paulista e brasileiro que projetaram o nome do nosso país entre 1947 e 1977"; e, nessa que chamou de constelação de astros e estrelas, estava a "Aviadora Solitária", por suas arrojadas façanhas "ligando o continente de extremo a extremo no comando de um avião mais parecido com uma caixa de brinquedo, sem outros recursos senão uma bússola e sua fé".

Poucos anos depois, seria a vez da Petrobras, em anúncio de página inteira em revistas e jornais, colocar Ada entre os 10 brasileiros mais destacados naquele momento.

A partir de 1980, quando se aposentou do emprego público, a aviadora intensificou suas atividades na Fundação Santos-Dumont, que continuava a sofrer progressivos cortes da verba que recebia do governo federal. Da FSD, logo se tornou 1ª secretária.

Também era assídua frequentadora do Instituto Histórico e Geográfico e entrou para a Sociedade Amigos da Cidade (SAC), fundada em 1934 pelo prefeito Prestes Maia para ser um canal de participação dos interessados nos problemas da capital paulista, participando das excursões de fim de semana dos associados.

O Museu da Aeronáutica da FSD, sediado na Oca do Parque Ibirapuera e orgulhoso de ser o primeiro da América Latina, era palco de constantes eventos que ajudavam em sua manutenção. Também para cortar despesas, foi para lá que a FSD transferiu sua antiga sede no centro da cidade, assim facilitando para que os conselheiros pudessem melhor cuidar de seu rico acervo e articular novas iniciativas. Em 21 de agosto de 1981, porém, o presidente da entidade, Fernando Lee, abriu a reunião do Conselho dizendo que a FSD atravessava um "período de grandes dificuldades" e que ele havia adiantado do próprio bolso o dinheiro para pagar os funcionários. A questão era: como superar a crise? Uma das ideias foi a de contratar pessoal terceirizado para poder abrir o museu também aos sábados e domingos, e Ada ofereceu-se para estar lá também nestes dias. Daí a tornar-se a diretora do museu foi um pulo.

Veterana, Ada se dedicou e chegou a dirigir o Museu da Aeronáutica, instalado no prédio apelidado de "Oca", que foi o primeiro da América Latina

Era muita responsabilidade para quem não era nem historiadora nem museóloga, mas, desde que passou a dirigi-lo, Ada não saía mais do museu, secretariando as reuniões do Conselho e tomando conta de tudo. Além de aeronaves famosas, lá estavam boa parte do acervo pessoal de Santos-Dumont, mapas e outros documentos de pilotos famosos, uma pequena urna de madeira com os despojos de Bartolomeu de Gusmão – o "Padre Voador", nascido em Santos, que assombrou em 1709 a corte lisboeta de Dom João V, ao elevar em 4 metros sua "Passarola" no ar –, além de outras preciosidades. Ela tratou de organizar a biblioteca do museu, para isso convocando voluntários, sem descuidar das outras atividades

No museu, além de aviões e peças de Santos-Dumont e de outros pioneiros, um painel expunha as aventuras da aviadora

que lá se desenvolviam, como aulas e exposições. Não havia lanchonete no prédio, razão pela qual Ada levava de casa um sanduíche para não perder tempo na hora do almoço. A maior atenção dela era voltada aos visitantes de qualquer idade, sozinhos ou em grupos, desconhecidos ou ilustres – como os astronautas que, ao virem ao Brasil, passaram a fazer daquele espaço um ponto obrigatório.

A diretora atendia às frequentes solicitações para reportagens de TV, mas recusou-se a aparecer num filme sobre sua história que uma estudante de cinema pretendia fazer: "use uma manequim", disse. Regina Rheda então decidiu brincar de protagonista com um aviãozinho rosa de *papier maché* no curta metragem *Folguedos no Firmamento*, que, como documentário-ficção, misturou reportagens e fotos de arquivo sobre a aviadora e foi premiado pela Secretaria de Cultura de São Paulo e pelo Festival de Gramado, mantendo-se, nos cinco anos seguintes, na abertura das sessões de cinema por todo o Brasil.

Muitos, depois de Armstrong, foram os heróis do espaço que passaram pelo museu dirigido por Ada, que acabou juntando a essa função mais uma: a de presidente da FSD. Um deles foi Vance Brand, um dos três astronautas dos EUA que haviam participado em 1975 da missão conjunta Apollo-Soyuz – o pioneiro encontro no espaço entre americanos e soviéticos.

Ao visitar o museu em 1983, Brand recebeu das mãos da diretora uma condecoração da FSD e um modelo em

madeira de ônibus espacial igual ao que ele já comandara. Retribuindo as amabilidades, ele deteve-se diante da vitrine que exibia recortes da imprensa sobre as façanhas de sua anfitriã pelos céus das Américas.

No ano seguinte, ao ser escolhido para comandar o mais importante projeto dos ônibus até então – um voo do "Challenger" com cinco homens a bordo –, Vance convidou Ada para assistir à largada da nave em Cabo Canaveral – região na costa da Flórida, EUA, onde está o Centro Espacial John Kennedy –, de onde são lançados veículos espaciais. Ela sentiu-se "muito honrada" com o convite, mas, como alegou à *Aviação em Revista* de fevereiro de 1984, o convite fora feito por via diplomática através da embaixada dos EUA em Brasília "e eu só o recebi em tempo muito curto".

Visitantes do museu, até astronautas - como Vance Brand (na foto) - elogiavam a ousadia de Ada; ele a convidou para ir a Cabo Canaveral assistir de perto à largada da nave "Challenger" que ele comandaria em 1984

Podia ser verdade, ou também uma justificativa para evitar seu verdadeiro problema na época, que confessara a Neide Bibiano: vinha sofrendo de distúrbios hormonais, com sangramentos pós-menopausa, e pediu que Neide a levasse até São Caetano, "porque lá tem um homem que faz uns chás que a gente toma e fica bem". Rebelava-se contra métodos tradicionais de tratamento e não quis procurar um médico.

Sua aparência ia mudando: antes descrita pelos amigos como "magrinha, pequenininha, mas de uma vitalidade impressionante e bem humorada", ela agora parecia estar definhando. Por outro lado, já com 75 anos, Ada mantinha em seu apartamento em Higienópolis um enxoval escondido numa cômoda e, na cozinha, um fogão de aço inox, uma máquina de lavar e uma geladeira na embalagem original. Confidenciou à amiga que eram para quando se casasse com um brigadeiro, de quem gostava há tempos – sem revelar seu nome.

No museu, ela recebeu a visita de outro astronauta que se tornou seu admirador. Logo ao chegar, Francis Richard ("Dick") Scobee disse que queria conhecer Ada e, ao fim de uma longa e descontraída conversa, propôs levá-la até Cabo Canaveral, "para que você possa ver de perto tudo que acontece lá". "Mas o que eu quero mesmo é ir até a Lua", respondeu ela, rindo.

Outro homem do espaço com quem trocou gentilezas foi F. Story Musgrave, que, antes de ser o astronauta que já havia por duas vezes comandado o ônibus espacial "Challenger", fora paraquedista, piloto de jato e acumulara diplomas de matemática e estatística, administração de empresas especializado em computação e de química, além de ter mestrado em fisiologia e bioquímica. Ele também fez questão de conhecer o Cessna-140 e o mapa das viagens da aviadora, que o condecorou. Antes de receber a medalha, ele prometeu devolvê-la a Ada depois de levá-la consigo em seu próximo voo espacial.

Tão preparado quanto Musgrave era "Dick" Scobee: formado em engenharia com bacharelado em ciências, além de *hobbies* como pintura, marcenaria e motociclismo, aos 46 anos foi ele o escolhido pela NASA para comandar uma difícil missão na décima viagem do "Challenger". Marcado para janeiro de 1986, a finalidade deste lançamento era mostrar ao mundo que não era impossível uma pessoa comum viajar num ônibus espacial. Para tanto, a NASA escolheu a dedo seus seis companheiros de voo como representantes da diversidade da população americana – entre eles uma professora, que poderia transmitir em órbita suas experiências numa espécie de aula que motivasse os jovens; um engenheiro de origem asiática, um físico afro-americano, outra mulher especialista em carga...

Após Scobee retornar à Terra, ele havia prometido a Fernando Lee aceitar o convite que o ex-presidente da FSD lhe fizera em São Paulo: o de vir descansar uma semana com amigos – Ada entre eles – numa ilha paradisíaca do litoral paulista que o engenheiro Lee recebera em concessão para fins científicos. Esta ilha, além de sua ampla e confortável sede, de sua flora e fauna enriquecidas com inúmeras espécies, era palco de experimentos sobre cuidados ambientais que só no século 21 começariam a ser praticados.

Mas o comandante não pôde pagar sua promessa: apenas 73 segundos após seu lançamento e quando alcançava 14 km do chão, o "Challenger" explodiu no ar, matando todos os ocupantes para desespero de seus familiares, do pessoal da NASA e de milhares que tudo acompanhavam nas imediações do centro espacial. Logo em seguida, outras dezenas de milhões de telespectadores do mundo todo souberam do ocorrido. Dentre esses milhões, estava Ada, que a tudo acompanhava de uma cama do Hospital do Servidor Público Estadual, em São Paulo, onde fora operada.

Dias depois, Ada voltou para casa e, assim que recuperou as forças, foi para o trabalho. Não aceitou acompanhante, preferindo continuar sozinha no apartamento. Mas o câncer já se espalhara e seu retorno ao museu durou pouco tempo. Ciente da gravidade do caso, a amiga Neide – uma entre os poucos visitantes que Ada aceitava receber –, quis avisar os parentes mais próximos.

Conseguiu falar com a prima Ângela e com a doutora Flávia, que veio de Maceió para vê-la no hospital. Só na segunda visita da meia-irmã é que as duas

Ada Rogato - uma personagem marcante da História da Aeronáutica Brasileira

puderam conversar. Flávia então perguntou se Ada havia recebido as cartas que durante anos seguidos ela lhe havia mandado sem obter reposta; ela respondeu que sim "e, nesse dia, ela me pediu perdão pelo seu modo de agir", lembra Flávia, que permaneceu em São Paulo até a morte de Ada.

Seu último suspiro foi no mesmo hospital, nos braços da prima Ângela, em 15 de novembro de 1986. Por ser um feriado eleitoral, as providências para o velório da aviadora só puderam ser tomadas no dia seguinte pelo Dr. Trigueirinho, seu amigo no Instituto Genealógico Brasileiro. Foi no Museu da Aeronáutica, ao lado do seu tão querido "Brasil", que Ada foi velada por amigos e autoridades sob as luzes de flashes e câmeras de televisão.

A pedido do jornalista e deputado federal Israel Dias Novaes, o prefeito Jânio Quadros mandou cinco carros oficiais para acompanhar o enterro.

O cortejo partiu do Museu da Aeronáutica na tarde do dia 17 em direção ao Cemitério do Morumbi, tendo à frente o carro de bombeiros, enviado pelo governador Franco Montoro, que conduzia o féretro.

A caminho do cemitério, a comitiva era acompanhada no ar pelos EMBRAER T-27 Tucano da Esquadrilha da Fumaça, que faziam passagens baixas sobre os carros, despertando a curiosidade dos que passavam próximo ao cortejo, que finalmente chegou ao gramado sem fim do lugar que Ada escolhera para repousar ao lado da mãe.

Passava das três da tarde quando o corpo da pioneira baixou à sepultura e um pequeno avião aproximou-se voando baixo, lançando pétalas de rosa sobre o caixão. "Adeus, Pássaro Solitário", escreveram então nos céus os aviões da esquadrilha, enquanto o "teco-teco" ia se afastando aos poucos, até desaparecer.

"Professora de Psicologia e jornalista, Lucita Briza foi redatora/editora no Grupo O Estado de SP (Jornal da Tarde e Agência Estado) e na Editora Abril.
É pós-graduada lato sensu pelo Núcleo de Pesquisa em Relações Internacionais da USP."

Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

ADA ROGATO

Um Pássaro Solitário

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br