

AQUELE VERÃO

BILL BRYSON

AQUELE VERÃO

América

1927

Tradução de
Ana Lourenço e Maria João Lourenço



BERTRAND EDITORA

Lisboa 2015

*Para Annie, Billy e Gracie,
e em memória de Julia Richardson*

ÍNDICE

Prólogo	11
MAIO: O Miúdo	39
JUNHO: <i>The Babe</i>	135
JULHO: O Presidente	225
AGOSTO: Os Anarquistas	315
SETEMBRO: Fim do Verão	403
Epílogo	477
Bibliografia	507
Notas sobre Fontes e Leituras Adicionais	521
Agradecimentos	533
Índice Remissivo	535

PRÓLOGO

Faltavam poucos dias para a Páscoa, corria o ano de 1927. Numa tarde quente de primavera, as pessoas que viviam nos edifícios altos de Nova Iorque não tiveram um instante de descanso quando os andaimes de madeira que envolviam a torre do novíssimo Sherry-Netherlands Apartment Hotel começaram a arder e se tornou evidente que os bombeiros municipais não dispunham dos meios necessários para fazer chegar a água a uma altura tão elevada.

Multidões acorreram em força à Quinta Avenida para assistir ao incêndio, o maior que aquela cidade testemunhara desde há muitos anos. Com os seus trinta e oito andares, o Sherry-Netherlands era o edifício residencial mais alto alguma vez construído, e os andaimes de madeira — ali colocados com o propósito de facilitarem a fase final das obras — chegavam aos últimos quinze andares, fornecendo madeira suficiente para fazer propagar um incêndio monumental em redor do topo. À distância, o edifício parecia um fósforo em combustão. As chamas eram visíveis a mais de trinta quilómetros. Observada de perto, a cena assumiu contornos bastante dramáticos. Partes inteiras dos andaimes a arder, algumas atingindo uma quinzena de metros, precipitavam-se de uma altura de cinquenta metros e iam esmagar-se estrondosamente na rua sob uma chuva de faíscas, suscitando entre os espectadores presentes gritos emocionados e pondo em risco os bombeiros empenhados na sua difícil tarefa. Bocados de madeira em chamas desabavam sobre os telhados e espalhavam-se a toda a volta, fazendo com que as chamas alastrassem a quatro dos edifícios vizinhos. Os bombeiros apontavam as mangueiras para o Sherry-Netherlands, mas o gesto era mais simbólico do que outra coisa, já que a pressão

dos jatos de água não lhes permitia chegar acima do terceiro ou do quarto andar. Por sorte, o edifício encontrava-se ainda em construção e, como tal, desabitado.

Na América dos anos vinte, as pessoas sentiam-se extraordinariamente atraídas para todo o género de espetáculos e, segundo as estimativas, às dez da noite a multidão reunida andava já perto das centenas de milhares, sem dúvida uma massa significativa, considerando que estamos a falar de um acontecimento não programado. A fim de manter a ordem, foi necessário mobilizar uma força de segurança composta de setecentos polícias. Segundo o *New York Times*, houve alguns observadores bem instalados na vida que mudaram o programa para essa noite, alugaram um quarto no Plaza Hotel, do outro lado da rua, e organizaram *fire room parties*, que eram, como o nome indica, festas improvisadas sob o signo do incêndio. Jimmy Walker, o presidente da Câmara, deslocou-se ao local para fazer o ponto da situação, mas apanhou uma valente molha quando, às tantas, uma mangueira se atravessou no seu caminho. No minuto seguinte, um fragmento de madeira em chamas, com uns bons três metros de comprimento, veio esmagar-se no passeio, a poucos passos do sítio onde ele se encontrava. Só então aceitou o convite para sair dali. O incêndio, que causou importantes danos na parte superior do edifício, felizmente não se propagou aos andares de baixo e extinguiu-se sozinho perto da meia-noite.

As chamas e o fumo vieram introduzir um elemento de diversão na vida de Clarence Chamberlin e Bert Acosta. Desde as nove e meia daquela manhã que os dois se encontravam a sobrevoar o aeródromo de Roosevelt, em Long Island. A bordo de um pequeno avião, Chamberlin e Acosta procuravam bater o recorde mundial de resistência estabelecido dois anos antes por uma dupla de aviadores franceses. Em parte, era uma questão de honra nacional, uma vez que os Estados Unidos da América, país considerado o berço da aviação, ficara irremediavelmente na cauda da corrida, atrás das mais pequenas nações europeias. E, por outro lado, impunha-se obter a confirmação e ter a certeza de que os aviões conseguiam permanecer no ar tempo suficiente para lhes permitir percorrer longas distâncias.

A solução, conforme Chamberlin explicou em seguida, consistia em sacar a máxima quilometragem do avião regulando a quantidade e

AQUELE VERÃO

a mistura do combustível, de modo que o avião pudesse continuar a voar — mantendo-o «em dieta de ração», expressão por ele usada na altura. Quando Chamberlin e Acosta finalmente regressaram a terra em voo planado, pouco antes da uma da tarde, ao fim do terceiro dia, tinham estado a voar ininterruptamente durante 51 horas, 11 minutos e 25 segundos, superando o recorde precedente em quase seis horas.

Saíram ambos do avião sorridentes, ao encontro dos ruidosos aplausos por parte da multidão. (Como se podia ver, nos idos de 1920, as pessoas participavam em massa em quase todo o género de eventos.) Os dois pilotos triunfantes mostravam-se cansados, sentiam os membros algo atrofiados e, acima de tudo, tinham uma grande sede. Num momento de distração, tendo-se deixado levar pelo entusiasmo, um dos homens que fazia parte da equipa de terra esquecera-se dos cantis cheios com água saponária, daí que tivessem ficado durante dois dias sem uma gota para matar a sede. Tirando isso, a viagem revelou-se um êxito enorme, ao ponto de se converter na manchete do *New York Times* de 15 de abril, Sexta-Feira Santa. O título, a três colunas, anunciava:

AVIADORES ESTABELECEM RECORDE DE 51 HORAS DE VOO;

DIA E NOITE SEM COMER NEM BEBER;

ATERRAM ESGOTADOS, MAS ANSIOSOS POR VOAR PARA PARIS

Voaram durante quase 6600 quilómetros — ou seja, percorreram mais 800 quilómetros em relação à distância entre Nova Iorque e Paris. E, o que não era despidendo, Chamberlin e Acosta tinham conseguido manter-se no ar com 1400 litros de combustível, o que representava uma carga enorme para a época, e para o fazer usaram apenas 365 metros de pista. Eram dados sobremaneira encorajadores para aqueles que aspiravam sobrevoar o Atlântico, e na primavera de 1927 havia muitos que não viam a hora de se abalançar a isso, como era certamente o caso de Chamberlin e Acosta.

Por uma curiosa ironia do destino, o acontecimento histórico que, no campo da aeronáutica, deixara para trás a América relativamente ao resto do mundo era o mesmo que lhe garantira um lugar predominante em muitíssimos outros sectores: a Primeira Guerra Mundial.

Antes de 1914, as estratégias militares pouco ou nada tinham em linha de conta os aviões. Os meios aéreos franceses, com os seus trinta e tal aparelhos, eram numericamente mais fortes do que todas as forças aéreas do resto do mundo consideradas na sua totalidade. Juntos, a Alemanha, a Grã-Bretanha, a Itália, a Rússia, o Japão e a Áustria, não possuíam nas suas respetivas frotas mais do que quatro aviões cada um; os Estados Unidos da América contavam única e exclusivamente com dois. Assim que foi declarada a guerra, porém, os chefes militares não tardaram a compreender até que ponto os aviões lhes podiam ser úteis: para monitorizar os movimentos das tropas inimigas, para dirigir o fogo de artilharia e, acima de tudo, para garantir uma nova perspectiva e uma nova maneira que permitisse matar seres humanos de todos os ângulos possíveis e imaginários.

No início, as bombas não passavam de garrafas de vinho cheias de gasolina ou querosene, ligadas a um simples detonador; pilotos havia, no entanto, que atiravam granadas de mão, e, durante algum tempo, alguns dedicaram-se a lançar projéteis propositadamente fabricados para o efeito, chamados *fléchettes*, que conseguiam perfurar um capacete ou, quanto mais não fosse, semear dor e consternação entre os que se encontrassem abrigados nas trincheiras. Como acontecia sempre no que tocava aos instrumentos da morte, o progresso tecnológico foi rápido, e já no ano de 1918 os aviões lançavam bombas que chegavam a pesar uma tonelada. No decorrer da guerra, só a Alemanha despejara uma chuva de um milhão de bombas, o equivalente a qualquer coisa como 27 mil toneladas de explosivos. Os bombardeamentos não foram particularmente precisos: uma bomba lançada a três mil metros raras vezes atingia o alvo, falhando muitas vezes por oitocentos metros ou até mais; no local onde caía, contudo, a bomba produzia um impacto psicológico considerável.

As bombas carregadas de explosivos exigiam aviões de maiores dimensões e potência superior. Por seu turno, isso estimulou o fabrico de aparelhos de combate mais velozes e mais hábeis para defender e atacar os bombardeiros: um progresso do qual resultariam os célebres duelos aéreos que estimularam a imaginação da miudagem e deram um impulso fundamental ao sector da aviação na geração seguinte. A guerra aérea gerou uma necessidade de meios aéreos. Em quatro anos, os quatro principais países envolvidos no conflito despenderam com as

suas frotas aéreas um milhão de dólares — uma soma impressionante, emprestada quase por inteiro pelos Estados Unidos. Partindo praticamente do zero, e em apenas quatro anos, a França desenvolveu uma indústria aérea que empregava aproximadamente 200 mil pessoas, produzindo cerca de 70 mil aparelhos. A Grã-Bretanha construiu 55 mil aviões, a Alemanha 48 mil e a Itália 20 mil: um progresso assinalável, tendo em conta que, meia dúzia de anos antes, a indústria aeronáutica mundial era representada por dois irmãos que trabalhavam juntos numa oficina de bicicletas em Ohio.

Até 1914, o número de pessoas espalhadas pelo mundo que tinham sido mortas em acidentes aéreos rondava uma centena. Por aqueles dias, os homens morriam aos milhares. Na primavera de 1917, a esperança de vida de um piloto britânico era de oito dias. No total, ao longo desses quatro anos, contaram-se entre 30 a 40 mil os aviadores mortos ou inválidos. Além disso, não se pode dizer que o período de instrução fosse muito mais seguro do que os combates. Pelo menos 15 mil homens morreram ou ficaram inválidos, na sequência de incidentes ocorridos nas escolas de aviação. Os aviadores norte-americanos encontravam-se em particular desvantagem. Quando os Estados Unidos entraram em guerra, em abril de 1917, nenhum oficial americano tinha ainda posto a vista em cima de um avião de combate, quanto mais comandar um. Quando o explorador Hiram Bingham — descobridor de Machu Picchu, mas, nos tempos que correm, professor de meia-idade em Yale — se ofereceu como instrutor, o exército deu-lhe o posto de tenente-coronel e pô-lo a comandar todo o programa de instrução, não porque ele tivesse qualquer experiência útil nesse campo (coisa que de facto não tinha), mas única e exclusivamente porque sabia pilotar um avião. Muitos novos pilotos eram formados por instrutores acabados de sair, também eles, da escola de pilotagem.

A América fez um esforço titânico, se bem que, em última análise, inútil, no sentido de recuperar o tempo perdido no terreno da aeronáutica. O Congresso disponibilizou 600 milhões de dólares para a criação de uma força aérea. Nas suas memórias, Bingham escreveu: «Quando entrámos na guerra, o Air Service possuía dois pequenos campos de aviação, 48 oficiais, 1330 homens e 225 aparelhos, nenhum deles adaptado para voar sobre as linhas. No espaço de um ano e

meio, o Air Service cresceu significativamente, passando a contar com 50 campos de aviação, 20 500 oficiais, 175 mil homens e 17 mil aviões.» Infelizmente, quase nenhum desses aparelhos logrou alcançar a Europa, uma vez que os meios de transporte se destinavam, na sua totalidade, ao envio de tropas. Como tal, para se reunirem à frente de batalha, os aviadores norte-americanos viam-se amiúde obrigados a viajar em aviões cedidos pelos Aliados, e era naquelas condições que davam por si a serem utilizados na mais perigosa forma de combate moderno: praticamente sem formação, a bordo de aviões excedentes, regra geral de segunda escolha, contra inimigos com bastante mais experiência. E, contudo, nunca houve falta de pilotos voluntários de nenhuma das partes envolvidas no conflito. Para muitos aviadores, a possibilidade de subir a 4000 metros, de voar a 200 quilómetros por hora, de andar às voltas e em voo picado, de cortar os ares sempre a descer, desencadeando duelos mortais, revelava-se uma emoção forte que chegava a tocar as raias da dependência. Nos dias de hoje dificilmente conseguimos imaginar a atração e o fascínio associados a semelhante empresa. Os pilotos eram as figuras mais heroicas da época.

Quando a guerra acabou, tanto os aviões como os aviadores se revelaram, de um momento para o outro e em grande escala, inúteis. Os Estados Unidos, de uma assentada, anularam 100 milhões de dólares de encomendas e, no fundo, perderam todo o interesse oficial pelos voos. Os outros países foram, também eles, levados a redimensionar os seus investimentos no sector de um modo igualmente radical. Para os aviadores que desejavam continuar a voar, as opções eram reduzidas e pouco aliciantes. Muitos deles, à falta de algo melhor, tornaram-se duplos (*stuntmen*). Em Paris, num momento de loucura irrefletida, as Galerias Lafayette ofereciam um prémio de 25 mil francos a quem cometesse a proeza de aterrar um avião no telhado das suas instalações. Dificilmente seria possível imaginar desafio mais absurdo: o telhado tinha cerca de trinta metros e estava rodeado por uma balaustrada com um metro de altura (o que acrescentava diversos graus suplementares de perigosa verticalidade no caso de uma hipotética aterragem). Jules Védrines, um antigo às do tempo da guerra, decidiu, apesar de tudo, arriscar. Para o efeito, Védrines mandou dispor vários homens no telhado, com a finalidade de agarrarem nas asas do seu aparelho mal aterrasse. Os indivíduos conseguiram impedir que o

avião caísse do telhado e se abatesse sobre a multidão reunida em ambiente festivo mais abaixo, na Place de l'Opéra, mas isso só foi possível dirigindo o aparelho para uma casinhola de tijolo que albergava o mecanismo do ascensor. Embora o avião tenha ficado feito em fânicos, Védrines escapou ileso dos destroços, como um mágico depois de ter executado um espantoso truque de magia. Uma sorte daquelas, contudo, não podia durar: três meses mais tarde, o piloto perdeu a vida no decorrer de um acidente, quando tentava a travessia, de um modo bastante mais convencional, entre Paris e Roma.

A morte de Védrines num campo de aterragem francês pôs em evidência dois factos incómodos acerca dos aviões: apesar de todos os melhoramentos em termos de velocidade e capacidade de manobra, continuavam a ser aparelhos perigosos e nem por isso bem preparados para cobrir grandes distâncias. Decorrido um mês sobre o desastre, a Marinha norte-americana tornou involuntariamente a deixar claro esse ponto ao enviar três hidroaviões *Curtiss Flying Boat* numa expedição — uma experiência de pôr os cabelos em pé, devido à sua má organização — que partia da ilha da Terra Nova e tinha por destino Portugal, com passagem pelos Açores. Prevendo todas as eventualidades, a Marinha posicionou ao longo da rota estabelecida sessenta navios, prontos para acorrer em caso de algum aparelho se encontrar em dificuldade, revelando assim que, da parte dos organizadores, a confiança na operação talvez estivesse longe de ser total. E ainda bem que se tomaram tais precauções. Um dos aviões precipitou-se no mar e teve de ser resgatado antes de chegar à Terra Nova. Os outros dois aparelhos amararam prematuramente no decorrer da viagem e foi preciso rebocá-los até aos Açores; um deles afundou-se no decorrer da operação. Dos três aviões que partiram, apenas um conseguiu alcançar Portugal, e demorou onze dias a chegar. Se o propósito tivesse sido o de demonstrar que os aviões não se encontravam preparados para os voos transoceânicos, o exercício não poderia ter tido maior êxito.

Atravessar o oceano sem escalas parecia ser uma ambição inatingível. Portanto, o facto de dois aviadores britânicos alcançarem precisamente esse feito, no verão de 1919, deixou toda a gente espantada, incluindo, ao que parece, os próprios aviadores. Chamavam-se Jack

Alcock e Arthur Whitten (Teddy) Brown, e tanto um como o outro merecem ser bastante mais famosos do que são. O voo deles foi um dos mais audazes da história, mas, por triste que seja, caiu hoje em dia no esquecimento. Já na época, diga-se de passagem, não recebeu uma atenção por aí além.

Alcock tinha vinte e seis anos e era o piloto, enquanto Brown, de trinta e três, fazia as vezes de navegador. Haviam crescido ambos em Manchester, embora Brown fosse filho de americanos. O seu pai tinha sido enviado para a Grã-Bretanha nos primeiros anos do século xx, incumbido de trabalhar na construção de uma fábrica para a Westinghouse, e a família acabara por ficar. Apesar de Brown nunca ter vivido nos Estados Unidos, falava com sotaque americano e só pouco tempo antes renunciara à cidadania norte-americana. Brown e Alcock mal se conheciam e tinham voado juntos somente três vezes, quando, num dia de junho de 1919, em St. John's, na Terra Nova, ocuparam posições no apertado *cockpit* de um frágil *Vickers Vimy*, cuja forma fazia lembrar uma caixa, e rumaram ao vazio cinzento e ameaçador do Atlântico¹.

Provavelmente, nenhum outro aviador enfrentou maiores perigos a bordo de uma aeronave tão pouco sólida. O *Vickers Vimy* era pouco mais do que um papagaio com motor. Alcock e Brown voaram durante horas em condições atmosféricas terríveis, lutando contra a chuva, o granizo e a queda de neve. Os relâmpagos iluminavam as nuvens, enquanto os ventos, provenientes de todas as direções, sacudiam violentamente o pequeno aparelho. Às tantas, rompeu-se um tubo de escape e as chamas começaram a lamber o revestimento de tecido do avião, deixando os dois pilotos num compreensível estado de alarme. Brown viu-se obrigado a abandonar o *cockpit* por seis vezes e a trepar até às asas para arrancar pedaços de gelo, às mãos-cheias, das tubagens de admissão de ar. O resto do tempo passou-o, sobretudo, a limpar os óculos de aviador de Alcock, que não podia dar-se ao luxo de largar os

¹ O *Vickers Vimy* encontra-se exposto no Science Museum de Londres, mas poucos são os que dão por ele. Quanto ao monumento a Alcock e Brown, que pode ser visto no Aeroporto de Heathrow, foi construído apenas trinta e cinco anos depois do seu voo. Quando consultei na London Library o relato da viagem escrito por Graham Wallace — o clássico *The Flight of Alcock & Brown, 14-15 June 1919* —, descobri que era a primeira pessoa a fazê-lo em dezassete anos.

comandos do avião por um instante que fosse. Voando através das nuvens e do nevoeiro, perderam todo o sentido de orientação. A determinada altura, quando emergiram e tomaram contacto com o ar límpido, ficaram espantados ao constatar que viajavam vinte metros acima da água e inclinados num ângulo de 90 graus em relação à superfície do oceano. Num dos raros períodos em que foi capaz de exercer o seu mester de navegador, Brown descobriu que, sem saber como, tinham andado às voltas e estavam de novo a caminho do Canadá. Diga-se, em abono da verdade, que nunca houve voo mais aterrador e improvisado do que este.

Como que por milagre, após dezasseis horas de solavancos caóticos, a Irlanda apareceu a seus pés e Alcock conseguiu aterrar o avião num campo pantanoso. Tinham percorrido 3000 quilómetros; embora fosse pouco mais de metade da distância entre Nova Iorque e Paris, não deixava de ser uma proeza assinalável. Saíram ilesos do aparelho amolgado, mas tiveram uma certa dificuldade para encontrar alguém que compreendesse a dimensão do feito levado a cabo. Como a notícia da partida da Terra Nova fora dada com atraso, não tinham ninguém à espera na Irlanda, impedindo que se gerasse um auspicioso clima de entusiasmo e expectativa. Ao que parece, a rapariga que operava o telégrafo em Clifden, a cidade mais próxima do local da aterragem, não era considerada propriamente uma profissional exímia e tudo o que conseguia era transmitir mensagens breves e pouco claras, contribuindo assim para aumentar a confusão.

Quando conseguiram regressar a Inglaterra, Alcock e Brown foram recebidos como heróis — deram-lhes medalhas e o rei atribuiu-lhes as insígnias de cavaleiros —, mas não tardaram a retomar as suas pacatas vidas de sempre, e o mundo esqueceu-se por completo da existência dos dois homens. Seis meses mais tarde, Alcock morreu num acidente aéreo em França, ao embater contra uma árvore no meio do nevoeiro. Brown não voltou a voar. Em 1927, numa altura em que a travessia atlântica se tornou um sonho com pés e cabeça, quase ninguém se recordava dos seus nomes.

Por mera coincidência, quase na mesma altura em que Alcock e Brown efetuavam a sua viagem histórica, na cidade de Nova Iorque, um homem de negócios que não tinha relação com a aeronáutica — gostava simplesmente de aviões — fez uma oferta que transformou o

mundo da aviação e deu forma àquilo que se tornou conhecido como o Great Atlantic Air Derby. Chamava-se Raymond Orteig. De origem francesa, era um conhecido empresário hoteleiro em Nova Iorque. Inspirado pelos feitos dos aviadores no decorrer da Primeira Guerra Mundial, ofereceu um prémio de 25 mil dólares à primeira pessoa (ou às primeiras pessoas) que, nos cinco anos seguintes, conseguisse voar sem fazer escala de Nova Iorque até Paris ou vice-versa. Era sem dúvida uma proposta generosa, embora não comportasse riscos elevados para Orteig, já que cobrir aquela distância num voo sem escala estava claramente longe das possibilidades de qualquer avião. Tal como Alcock e Brown tinham demonstrado, graças à sua espantosa aventura, percorrer nem que fosse metade daquela distância era uma façanha que desafiava os próprios limites da tecnologia e da sorte.

Ninguém aceitou o desafio inicialmente lançado, mas, em 1924, Orteig renovou a sua oferta, e, nessa altura, a empresa que não parecia possível começou a desenhar-se no horizonte. O desenvolvimento dos motores refrigerados a ar — o único importante contributo americano para a tecnologia aeronáutica naquele período — garantia aos aviões maior autonomia de voo e maior fiabilidade. Além disso, o mundo estava repleto de engenheiros aeronáuticos e projetistas talentosos, muitos deles brilhantes e, na sua maioria, drasticamente relegados para empregos precários, ansiosos por demonstrar o seu valor. A conquista do Prémio Orteig não só representava o melhor desafio que tinham à mão de semear, como era o único.

O primeiro a tentar foi o grande aviador francês René Fonck em parceria com o desenhador Igor Sikorsky, um imigrante russo. Ninguém precisava tanto de obter êxito como Sikorsky. Fora um dos mais inovadores projetistas aeronáuticos da Europa, mas perdera tudo na Revolução Russa de 1917 e tinha fugido para a América. Agora, em 1926, com trinta e seis anos, ganhava a vida a dar aulas de química e de física aos outros imigrantes e, sempre que a oportunidade surgia, construía os seus aviões.

Sikorsky apreciava aviões dotados de todos os confortos — um dos seus modelos preferidos do tempo antes da guerra incluía uma casa de banho e uma «coberta de recreio» (considerando *promenade deck* um termo mais do que generoso, refira-se) — e o aparelho que criou para a travessia atlântica era o mais confortável de todos. Possuía acabamentos interiores de couro, uma poltrona e cadeiras, apetrechos de

cozinha e até cama tinha: tudo o que uma equipa de quatro pessoas podia desejar em termos de comodidade e elegância. A ideia era não só demonstrar que se podia atravessar o Atlântico, mas que isso podia ser feito em grande estilo. Atrás de si, a apoiá-lo, Sikorsky contava com um grupo de investidores que se autodenominara «os Argonautas».

Como piloto, a escolha recaiu em René Fonck, que durante a guerra tinha sido o maior ás da aviação francesa. Fonck derrubara setenta e cinco aviões alemães (na versão dele, mais de cento e vinte): um resultado tanto mais extraordinário se consideramos o facto de ter voado apenas nos últimos dois anos do conflito. Passou os primeiros dois anos a cavar trincheiras, até que convenceu a força aérea francesa a admiti-lo nas suas fileiras e a dar-lhe uma oportunidade na escola de aviação. Fonck revelava-se por demais hábil a abater aviões inimigos, mas ainda mais extraordinária era a sua incomparável capacidade de evitar danos. Em todas as batalhas travadas, o seu avião foi atingido uma única vez pelas balas inimigas. Infelizmente, a capacidade e o temperamento necessários em combate não são necessariamente os mesmos requeridos para pôr no ar com êxito um avião e fazê-lo sobrevoar um oceano imenso e vazio.

No capítulo dos preparativos, Fonck provou ser um piloto desprovido de bom senso. Para começar, e para desespero do pobre Sikorsky, insistiu em partir antes de o avião ter sido devidamente testado. Depois, naquele que pode ser considerado o erro mais grave, sobrecarregou demasiado o aparelho. Em concreto, transportou a bordo carburante extra, uma quantidade enorme de equipamento de emergência, dois tipos de rádios, mudas de roupa, presentes para amigos e apoiantes, sem esquecer uma grande quantidade de comida, vinhos e champanhe. Foi ao ponto de levar com ele um jantar preparado à base de tartaruga, peru e pato, para ser degustado à chegada a Paris, como se em França não pudesse contar com um repasto digno. Com a carga completa, o avião pesava 12 700 quilos, bastante mais do que os motores poderiam suportar, conforme indicado nas especificações técnicas, e, provavelmente, na realidade.

A 20 de setembro chegou a notícia de que dois franceses, o major Pierre Weiss e o tenente Challé, tinham percorrido de uma assentada a distância entre Paris e Bandar Abbas, na Pérsia (atual Irão), calculada

em 5200 quilómetros, quase tão longe como ir de Nova Iorque a Paris. Eufórico perante aquela demonstração de inata superioridade por parte dos aviadores gauleses, Fonck insistiu em partir de imediato.

Na manhã seguinte, perante a multidão reunida, o *Sikorsky* — que, com a pressa toda, nem chegara a ser batizado — rolou sobre a pista e foi colocado em posição de descolagem, pondo a trabalhar os seus três potentes motores prateados. Até ao momento em que o aparelho se prestava a arrancar, as coisas não pareciam estar a correr de feição. Nos anos vinte, os campos de aviação eram basicamente o que o nome indica — campos — e o aeródromo de Roosevelt não se distinguia de forma significativa dos outros. Uma vez que o aparelho necessitava de uma pista de descolagem bastante extensa, tinha de atravessar duas estradas secundárias de terra batida, sem que nenhuma delas tivesse sido aplanada como deve ser: um pormenor que punha penosamente em evidência a pressa e a imprudência com que toda a operação fora conduzida. Enquanto o *Sikorsky* seguia às sacudidelas acelerando na segunda pista, caiu um pedaço do trem de aterragem, danificando o leme esquerdo, e uma roda soltou-se e desapareceu aos saltos para não mais ser vista. Fonck continuou a aumentar a velocidade, contra ventos e marés, até que, por fim, quase conseguiu descolar. Infelizmente, *quase* não era o suficiente. Milhares de mãos foram levadas à boca conforme o avião chegava ao fim da pista sem se ter erguido um centímetro sequer do solo, inclinando-se depois toscamente sobre um aterro de seis metros e desaparecendo de vista.

Por instantes, a massa anónima de espectadores permaneceu imóvel num silêncio petrificado e carregado de angústia. Ouvia-se o canto dos pássaros, um som que transmitia uma sensação de paz, em contraste nítido com a catástrofe que acabara de acontecer. Então, os cerca de 11 mil litros de carburante incendiaram-se, a terrível normalidade reafirmou-se por intermédio de uma enorme explosão gasosa, que produziu uma esfera incandescente com quinze metros de altura. Fonck e o seu navegador Lawrence Curtin conseguiram, vá lá saber-se como, sair do aparelho, mas os outros dois membros da tripulação morreram queimados no seu posto, encerrados na cabina. O incidente semeou o terror entre os aviadores. Também o resto do mundo ficou horrorizado, escusado será dizer, mas, em simultâneo, morbidamente à espera de novos feitos.

Para Sikorsky, foi um golpe extremamente duro, tanto do ponto de vista económico como emotivo. Tinha gasto mais de 100 mil dólares na construção do aparelho, estando essa quantia só numa parte mínima assegurada pelos seus financiadores, que, após o falhanço da tentativa, se recusavam a pagar o remanescente. Sikorsky acabaria mais tarde por encontrar uma nova oportunidade de carreira ao lançar-se na construção de helicópteros, mas naquela altura tanto ele como Fonck, juntamente com o seu aparelho e os seus sonhos, estavam liquidados.

Ao mesmo tempo, era demasiado tarde para outros aviadores transoceânicos. De acordo com estudos meteorológicos, a possibilidade de voar sobre o Atlântico norte em condições de segurança ficava limitada a poucos meses por ano. Teriam de esperar até ao final da primavera seguinte.

A primavera chegou. A América tinha três equipas empenhadas na corrida, todas elas dotadas de excelentes aparelhos e equipas experientes. Só por si, os nomes dos aviões — *Columbia*, *America*, *American Legion* — bastavam para demonstrar até que ponto o desafio se transformara numa questão de orgulho nacional. À partida, o favorito era o *Columbia*, um monoplano com o qual Chamberlin e Acosta tinham estabelecido o recorde de resistência pouco antes da Páscoa. Dois dias antes daquele voo histórico, porém, saiu da fábrica de Hasbrouck Heights, na Nova Jérсия, um novo aparelho ainda mais potente e consideravelmente mais dispendioso. Tratava-se do *America*, com três potentes e ensurdecadores motores e espaço para uma tripulação de quatro elementos. Chefiavam a equipa do *America* o capitão da Marinha Richard Evelyn Byrd, de trinta e sete anos, um homem que parecia vocacionado para herói. Elegante e bem-parecido, nascera numa das mais antigas e distintas famílias americanas. Desde os tempos de George Washington que os Byrd ocupavam posições de prestígio na Virginia. Harry Byrd, o irmão de Richard, era governador do Estado. Quanto a Richard, já em 1927 era conhecido pelas suas façanhas: na primavera anterior, formando equipa com o piloto Floyd Bennett, fora o primeiro a sobrevoar o Polo Norte (se bem que, na realidade, como veremos, durante muito tempo se avolumassem dúvidas de que ele o tenha conseguido).

Graças a Rodman Wanamaker, proprietário de grandes armazéns em Filadélfia e Nova Iorque, o projeto de Byrd era também, e de longe, o que tinha o financiamento mais sólido, para além de ser aquele que, entre todos, reclamava para si o epíteto de mais patriótico. Wanamaker investira na empresa 500 mil dólares do seu próprio bolso, procurando acrescentar financiamentos adicionais, não quantificados, por parte de outros destacados homens de negócios. Através de Wanamaker, Byrd controlava agora o direito de superfície no aeródromo de Roosevelt, o único campo de aviação existente em Nova Iorque com uma pista suficientemente extensa para acomodar um avião concebido para uma travessia atlântica. Sem a autorização de Byrd, ninguém podia acalentar a ideia de concorrer ao Prémio Orteig.

Wanamaker insistia em que a operação deveria ser exclusivamente americana. Uma pretensão com o seu quê de paradoxal, convenhamos, pois não só o desenhador projetista responsável pelo avião, um tipo obstinado e intratável chamado Anthony Fokker, era holandês, como o próprio aparelho havia sido em parte construído na Holanda. Para piorar o cenário (embora a notícia raramente venha a lume), Fokker passara vários anos durante a guerra na Alemanha, a construir aviões para os alemães, e chegara a adquirir a nacionalidade alemã. A fim de garantir a superioridade aérea ao exército do imperador alemão, inventara a metralhadora sincronizada, graças à qual os projéteis podiam passar entre as pás da hélice em movimento. Antes disso, surpreendentemente, os construtores limitavam-se a montar em torno das hélices uma blindagem de aço e esperar que os projéteis não fossem desviados para o interior do avião. A única alternativa consistia em montar as metralhadoras longe da hélice, mas isso implicava que os pilotos não podiam recarregar nem intervir no caso de a arma encravar (o que era frequente). Durante algum tempo, as metralhadoras de Fokker conferiram aos aviadores alemães uma enorme vantagem e, provavelmente, fizeram dele o principal responsável por um maior número de mortes entre os Aliados. Chegada a esta altura, porém, Fokker insistia no facto de nunca ter estado verdadeiramente do lado dos alemães. «O meu próprio país permaneceu neutral durante todo o tempo que durou o grande conflito, e o mesmo aconteceu comigo, de uma forma concreta», escreveu na autobiografia publicada depois da

guerra com o título *Flying Dutchman* (O Holandês Voador). Não explicou, contudo, o que significava para ele ter permanecido neutro, sem dúvida porque jamais o fora, em nenhum sentido.

Byrd nunca sentira simpatia por Fokker, mas, ao chegar a primavera de 1927 a inimizade entre eles tornou-se declarada e assumida. Pouco antes das seis da tarde, Fokker e três membros da equipa de Byrd — o copiloto Floyd Bennett, o navegador George Noville e o próprio Byrd — sentaram-se, impacientes, no *cockpit*. Fokker tomou os comandos para o primeiro voo. O *America* descolou suavemente, sobre rodas, e uma vez no ar comportou-se às mil maravilhas; no entanto, mal se preparou para aterrar, tornou-se evidente que a força da gravidade o impelia inevitavelmente a inclinar-se para diante e a pousar com o nariz no chão. O peso estava concentrado na parte da frente e nenhum dos quatro homens a bordo tinha possibilidade de se deslocar para a traseira do avião, a fim de redistribuir a carga, uma vez que a parte intermédia da fuselagem estava inteiramente ocupada por um enorme reservatório destinado ao combustível.

Fokker voou em círculos sobre o campo de aviação enquanto pensava as várias opções (ou, melhor dizendo, se dava conta de que não tinha hipótese), e lá acabou por aterrar, procedendo com toda a cautela. O que aconteceu ao certo nos instantes seguintes tornou-se, desde logo, matéria de uma acesa disputa. Byrd defende que Fokker terá abandonado os comandos, fazendo os possíveis por se salvar a si próprio e deixando os outros entregues ao seu destino. Fokker negou veementemente esta versão: não era possível saltar para fora de um avião que se estava a partir aos bocados, disse. «Talvez Byrd estivesse agitado, ao ponto de ter imaginado tudo», escreveu Fokker com uma certa dose de sarcasmo amargurado na sua autobiografia. As imagens do despenhamento que chegaram até nós, poucas e cheias de grão, mostram o avião a aterrar bruscamente, caindo de nariz e ficando virado de costas num único movimento contínuo, fazendo lembrar uma criança a dar um salto mortal. Fokker, tal como os outros ocupantes, não podia fazer mais nada a não ser preparar-se para o impacto e aguentar.

Apesar de, nas imagens de arquivo, os danos parecerem ligeiros, a atmosfera era de caos violento no interior da fuselagem. Um bocado da hélice abriu uma brecha no *cockpit* e perfurou o tórax de Bennett, que ficou ferido com gravidade e perdeu uma enorme quantidade de

sangue. Noville, dolorosamente consciente da sorte destinada aos dois homens de Fonck vitimados pelas chamas, abriu caminho furando o revestimento de tecido que cobria o aparelho. Byrd foi atrás dele e consta que, de tão furioso que estava com Fokker, nem se deu conta de que o próprio braço esquerdo, arrancado como se de um galho se tratasse, pendia de um modo pouco natural, ao ponto de causar impressão. Fokker, ileso, permaneceu de pé e rebateu em altos berros as acusações lançadas por Byrd, acusando-o de ter sobrecarregado o avião no decorrer do primeiro voo.

O episódio provocou uma troca recíproca de rancores, para além de atrasar por diversas semanas os planos do projeto liderado por Byrd. Bennett foi transportado de urgência para o hospital, em Hackensack, onde permaneceu entre a vida e a morte durante dez dias. A equipa deixou de poder contar com ele de uma vez por todas. O avião teve de ser quase inteiramente reconstruído — e, na verdade, em larga medida, novamente projetado, de modo a consentir uma distribuição mais racional do peso. Entretanto, a equipa de Byrd estava fora da corrida.

Continuavam em prova outros dois aviões americanos, mas o destino não favoreceu nenhum deles. A 24 de abril, oito dias após o desastre de Byrd, Clarence Chamberlin deixou-se convencer e acolheu a bordo, para um breve voo sobre Long Island, a filha de nove anos de Charles A. Levine, proprietário do *Columbia*, acompanhada da filha de um funcionário da Câmara do Comércio de Brooklyn. O voo das jovens passageiras revelou-se bem mais emocionante do que elas esperavam. Na fase de descolagem, o trem de aterragem partiu-se e perdeu uma roda, o que fez com que só pudessem contar com uma roda para o momento da aterragem. Apesar disso, Chamberlin efetuou uma aterragem quase perfeita, sem que ele nem as suas passageiras ficassem feridas; a asa, porém, embateu no chão e os danos provocados no aparelho foram o suficiente para provocar um atraso considerável nos planos do *Columbia*.

As esperanças viravam-se agora para Noel Davis e Stanton H. Wooster, dois conhecidos oficiais da Marinha a prestar serviço na base aérea de Hampton Roads, na Virginia. Davis e Wooster eram aviadores inteligentes e capazes, e o seu aparelho, um *Keystone Pathfinder* dotado de três motores *Wright Whirlind*, construído em Bristol, na Pensilvânia, apresentava-se novo e reluzente. O que o mundo exterior