



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

# IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 11, Issue, 06, pp. 47574-47575, June, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.21890.06.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

## O SONHO HUMANO DE VOAR: DO MITO DE ÍCARO E DÉDALO AO AVIÃO DE SANTOS DUMONT

Fábia Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves  
and Adrilayne dos Reis Araújo

<sup>1</sup>Mestranda do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil;

<sup>2</sup>Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; <sup>3</sup>Mestre em Estatística USP e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil

### ARTICLE INFO

#### Article History:

Received 20<sup>th</sup> March, 2021

Received in revised form

14<sup>th</sup> April, 2021

Accepted 06<sup>th</sup> May, 2021

Published online 20<sup>th</sup> June, 2021

#### Key Words:

Aviação, Invenção,  
Mitologia, voo.

#### \*Corresponding author:

Fábia Máximo Bezerra Borges,

### ABSTRACT

Há vários apontamentos de tentativas mal sucedidas de voo ao longo de toda a história. Na mitologia são encontrados registros sobre o sonho humano de voar, à época ainda retratado como uma possibilidade de alçar voos imitando os movimentos dos pássaros. Então retratar tais narrativas é relevante para iniciar o diálogo sobre as aspirações humanas a partir do mito de Dédalo e Ícaro até que se chegue à concretização do que seria uma das maiores invenções da humanidade. A criação do avião ficou registrado como um marco histórico, porém até que se chegasse ao fim almejado, foram feitos vários ensaios e tentativas, sendo o avião resultado de um esforço coletivo que ultrapassou séculos.

Copyright © 2021, Fábia Máximo Bezerra Borges et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Fábia Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves and Adrilayne dos Reis Araújo. 2021. "O sonho humano de voar: do mito de Ícaro e Dédalo ao avião de Santos Dumont", *International Journal of Development Research*, 11, (06), 47574-47575.

## INTRODUCTION

O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – PPGSP/UFPA que traz em seu eixo central o tema do tráfico ilícito de drogas utilizando-se do modal aéreo. Em razão disso, nasceu a necessidade de apresentar um resumo da história da aviação, desde o relato mitológico do sonho humano de voar com Dédalo e Ícaro até o surgimento da primeira máquina capaz de alçar voo com propulsão a motor. A pesquisa possibilitou um mergulho no universo desse feito histórico que mudaria a forma como as nações se relacionariam e interligariam suas fronteiras. Ao longo da história, diversas tentativas de se construir uma máquina capaz de se colocar acima das nuvens foram feitas. Balões e zeplins foram os primeiros veículos que conseguiram tal feito baseados nos princípios de Arquimedes. Mas faltava algo que o ser humano não abria mão: o controle da máquina e da direção do voo.

## MATERIAIS E METODOS

Como metodologia utilizamos uma revisão bibliográfica, por meio de narrativas convencionais que exploraram a evolução histórica do tema com a finalidade de recuperar conceitos que fossem determinantes ao objeto de estudo (SILVA, 2005).

As informações sobre os aspectos históricos do sonho humano de voar, até o invento do avião, foram extraídas de ambientes de acesso livre como jornais, websites e publicações em livros. Para delimitar o cenário de pesquisa, foram escolhidas as publicações em jornais e livros que tratavam sobre a evolução da aviação de forma a abordar toda a linha do tempo traçada desde a mitologia até a construção do primeiro avião. Foi utilizado um número reduzido de material de revisão para que a ideia central da pesquisa não fosse interrompida pela discussão de historiadores sobre a autoria do avião, visto que o foco da pesquisa é a máquina e não seu inventor.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

Dédalo foi engenheiro e arquiteto na Grécia antiga e se viu obrigado a emprestar suas obras inventivas aos reis aos quais serviu. Perseguido pelo assassinato de seu sobrinho, Dédalo fugiu para Creta, onde foi acolhido pelo rei Minos e lá desenvolveu, a mando dele, sua maior obra, o Labirinto. Foi construído para aprisionar o Minotauro, monstro com cabeça de touro e corpo de homem, fruto do adultério da esposa de Minos, Pasífae, e um touro branco. (BULFINCH, 2002). O rei Minos descobriu, tempos depois, que Dédalo auxiliou sua esposa para prática do adultério. Dédalo foi aprisionado, ao lado do filho Ícaro, no Labirinto que havia construído para o Minotauro. Na prisão, Dédalo concluiu a mais ousada de suas criações: dois pares de asas com penas que caíam das aves que sobrevoavam o labirinto e

com cera produzida pelas abelhas. Junto do filho Ícaro, voou para o céu que lhes permitiu a fuga, a liberdade e o poder do homem de voar como os pássaros e como os deuses (BULFINCH, 2002). Ícaro, ao se ver livre, a percorrer um céu ilimitado, voa, apesar das advertências do pai, cada vez mais alto. Ao ter a cera que prendia as penas de suas asas derretidas pelo calor do sol, flutuou numa queda mortal, caindo no mar. Ícaro sofreu o castigo de não obedecer aos limites do caminho e Dédalo pagou o preço da liberdade com a perda do seu único filho (BULFINCH, 2002). Destarte, a saga humana pela liberdade transitou pelo desdobramento das formas de conhecimento e das narrativas míticas ao uso da razão. De acordo com Klotzel e Prieto (2013), em 1290 o monge inglês Roger Bacon (1220-1292) escreveu sobre os princípios sólidos das características do ar, como a água. Roger Bacon utilizou as contribuições de Arquimedes (287 a.C.-212 a.C.), descobridor da capacidade de objetos flutuarem em meio líquido. Assim, Bacon concluiu em seu estudo que se fosse possível construir uma máquina com determinadas características, esta seria suportada pelo ar assim como as embarcações eram suportadas pela água.

Séculos mais tarde, baseado nas ideias de Arquimedes e Bacon, Leonardo da Vinci (1452-1519) desenvolveu um protótipo de um helicóptero. Porém, o desenvolvimento tecnológico e científico da época não permitiu que Da Vinci realizasse o feito de ver sua invenção alçar voo. De acordo com Monteiro (2002), ornitóptero, como ficou conhecido, usava a madeira como matéria prima, o que o tornava descomodamente pesado para superar a força da gravidade. De acordo com a teoria de operação do invento de Leonardo da Vinci, se seu artefato em forma de parafuso fosse bem construído, feito de linho, recoberto com goma e girado rapidamente, o dito artefato em forma de parafuso iria “perfurar” o ar com sua espiral e subir alto. Bartolomeu de Gusmão (1685-1724) realizou o primeiro voo bem sucedido em um balão em 1709. Já em 1852, o dirigível foi inventado por Henri Giffard (1825-1882) realizando o feito de voar por 24 km na França usando um motor a vapor. O dirigível era uma máquina mais leve do que o ar e se diferenciava do balão porque podia ser controlado por meio do uso de lemes e de motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Outra personalidade histórica responsável por contribuir com a realização do ser humano desenvolver uma máquina capaz de alçar voo foi o inglês Emanuel Swedenborg (1688-1772). Em 1716 ele publicou o primeiro estudo sobre aviação com o título de “Rascunho de uma máquina para voar”. O estudo descrevia detalhadamente como era a máquina, mas ressaltava que existiam problemas que deveriam ser resolvidos com o desenvolvimento tecnológico das gerações futuras (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Segundo Klotzel e Prieto (2013), Swedenborg acreditava parecer mais fácil falar de uma máquina capaz de voar do que construir uma capaz de alçar voo. Seus estudos concluíram que o feito necessitava de maior quantidade de força do que o homem era capaz de gerar à época, e menos peso que existe em um corpo humano. Confiou que a ciência mecânica ajudaria com a construção de uma forte barra em espiral e, seguindo seu esboço, talvez conseguisse cumprir o que ele, à época, apenas conseguia descrever. Somente no final do século XVIII, em 1799, o inventor inglês George Cayley (1773-1857), desenhou uma máquina em que o piloto ficava dentro controlando sua direção. Os primeiros voos com esses planadores ocorreram em 1804, sem passageiros. Cayley trabalhou em seu invento por cinco décadas e foi o responsável pela descoberta de muitas das leis básicas de aerodinâmica, sendo o primeiro a descrever uma aeronave de asas fixas capaz de voar com a propulsão feita por motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Já no início do século XX, Alberto Santos Dumont (1873-1932) inaugurou a era pioneira da aviação sendo o primeiro a demonstrar publicamente seu voo em uma aeronave, o 14 Bis.

Suas construções basearam-se nos estudos que haviam sido feitos pelo que lhe antecederam. O voo ocorreu em Paris em 1906 e foi testemunhado pelo público e por autoridades da aviação (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Na mesma época os irmãos Wright realizavam seus voos, porém sem a presença do público, pois queriam evitar o roubo de informações que frustraria a vontade dos dois de patentear o avião. Apesar da falta de testemunhas de organizações da aviação, notícias publicadas em jornais de Ohio da época, confirmam que esses voos foram de fato realizados. No entanto, a aeronave dos irmãos Wright necessitava de catapulta e de vento em condições favoráveis para alçar voos, enquanto a de Santos Dumont decolava por conta própria e em condições variáveis de vento (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Assim, o brasileiro Alberto Santos-Dumont (1873-1932), foi reconhecido mundialmente como o inventor da máquina mais extraordinária da humanidade. O avião impulsionou alcançou patamares inimagináveis de importância e mudou forma de relacionamento entre povos. Santos Dumont (1873-1932) dedicou toda uma vida ao sonho de ver uma máquina mais pesada que o ar alçar voo com propulsão própria e por esse motivo é considerado o pai da aviação (GLOBO, 2006).

## CONCLUSÕES

O Sonho humano de voar pareceu inalcançável por muitos séculos. A perseverança de pessoas que deixaram seus nomes registrados na história da construção dessa que ficou marcada como uma das maiores invenções de todos os tempos, foi de fundamental importância para que a aviação existisse como se conhece atualmente. O avião passou a servir como meio de transporte de materiais e pessoas, bem como serviu como máquina de guerra. Com isso, a aviação comercial e, em seguida, a aviação civil, tomaram lugar de destaque nesse novo mercado de proporções mundiais. A era moderna traz consigo desafios para a indústria da aviação afim de que seja capaz de melhorar continuamente a máquina, proporcionando características que possibilitem segurança, conforto e confiabilidade ao usuário.

## ACKNOWLEDGMENTS

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional. Agradeço à Dra. Andrea Bittencourt pela paciência e por acreditar que a pesquisa era possível. Agradeço ao M. Sc. Fernando César Louzada por enxergar em mim o mesmo amor que lhe é característico pelo tema da aviação.

## REFERENCES

- Bulfinch, T (2002). *O Livro de Ouro da Mitologia (a idade da fábula): história de deuses e heróis*. 26. Ed. Rio de Janeiro: Ediouro Publicações.
- Globo, O (2006). *100 Anos de Aviação Civil Comercial*. Disponível em: <https://infograficos.oglobo.globo.com/economia/100-anos-de-aviacao-comercial.html>. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.
- Klotzel, E.; Prieto, T (2013). *Almanaque do Avião*. 1. Ed. São Paulo: Panda Books.
- Monteiro, R. F (2002). *Aviação: Construindo a sua história*. 1. Ed. Goiânia: UCG.
- Silva, E. L.; Menezes, E. M (2005). *Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação*. 4. Ed. Florianópolis: UFSC.