Revista Eletrônica

TAPERÁ AERODESIGN

Volume 3 – Número 1 - 2023

Ada Rogato, a Rainha da Aviação Brasileira

Luiz Eduardo Miranda José Rodrigues
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
luizaerodesign@gmail.com

Resumo

O presente artigo apresenta um breve relato sobre a vida de Ada Leda Rogato, abordando a sua trajetória e o legado deixado para as futuras gerações femininas que dedicaram sua vida profissional para a aviação.

Palavras-chave

História da Aviação, Mulheres Aviadoras, Ada Leda Rogato.

1 – Introdução

Ada Rogato nasceu em São Paulo no dia 22 de dezembro de 1920 e foi uma das pioneiras da aviação no Brasil. Foi a primeira mulher a obter licença como paraquedista, a primeira a pilotar um planador, além de também possuir o brevê em avião.



Figura 1 – Brevê de paraquedista em 1942.

Também se destacou por suas acrobacias aéreas e foi a primeira piloto agrícola do país. Voando em aeronaves de pequeno porte, e ao contrário de outras famosas aviadoras sempre

sozinha, sua fama nacional e internacional cresceu a partir da década de 1950, graças à ousadia cada vez maior de suas proezas, que fizeram dela:

a) A primeira piloto brasileira a atravessar os Andes, em 1950;

b) A única aviadora do mundo, até 1951, a cobrir uma extensão de 51064 km em voo solitário pelas três Américas, chegando até o Alasca;

c) A primeira a atingir o aeroporto de La Paz, na Bolívia, o mais alto do mundo até então (1952), com um avião de apenas 90 HP, feito inédito na história da aviação boliviana;

d) O primeiro piloto, homem ou mulher, a cruzar a selva amazônica, na época o temido "inferno verde", em um pequeno avião, sem rádio, em voo solitário (1956);

e) A primeira aviadora a chegar sozinha à Terra do Fogo, no extremo sul do nosso continente (1960).

Quando o pára-quedismo como atividade esportiva começava a ganhar seus primeiros adeptos no Brasil, a audaciosa Ada se tornou campeã da modalidade (brasileira em 1943 e paulista em 1948), ano em que também iniciou suas atividades como piloto agrícola; e aproveitou seu reide de 1950 por quatro países sul-americanos para demonstrações em paraquedas, tornando-se assim a primeira mulher a saltar no Paraguai e no Chile.

2 - Biografia

Filha única do casal Maria Rosa e Guglielmo Rogato, Ada recebeu dos pais, imigrantes italianos, a mesma educação dada à maioria das moças da época, além do colégio, aulas de piano e pintura, mas sua ambição ia além, queria aprender a voar. E não abandonou sua meta mesmo quando seus pais se separaram e ela teve de ajudar a mãe não só nas atividades domésticas como em bordados e trabalhos artesanais para se sustentar.



Figura 2 – Ada e a aeronave paulistinha.

Conseguiu juntar dinheiro suficiente para as aulas que lhe possibilitaram tirar em 1935 o primeiro brevê feminino de voo a vela e, no ano seguinte, a primeira licença concedida pelo Aeroclube de São Paulo a uma mulher para pilotar avião. Um curso de paraquedismo feito no Campo de Marte em 1941 lhe garantiu o primeiro certificado de paraquedista concedido a uma brasileira.

Adepta incondicional da aviação esportiva, Ada passou desde então a usar suas habilidades para divulgar a aviação, com suas acrobacias aéreas e seus saltos de paraquedas, ajudava a atrair público para os eventos aviatórios organizados tanto nas capitais como nos recém fundados aeroclubes do interior de São Paulo e de outros Estados. Durante a Segunda Guerra Mundial, realizou voluntariamente 213 voos de patrulhamento aéreo do litoral paulista. E em 1948, quando as autoridades decidiram dar combate aéreo à broca do café, praga que ameaçava as plantações do nosso principal produto de exportação na época, ela aceitou o desafio de cumprir a tarefa que a transformou em pioneira do polvilhamento aéreo no Brasil.

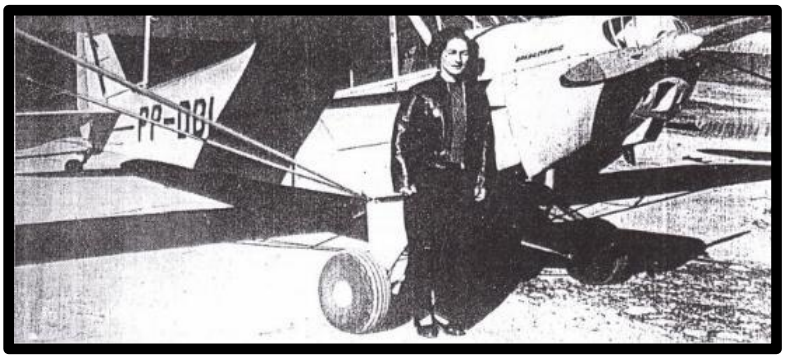


Figura 3 – Ada e o avião “Brasil” antes do reide pela três américas.

Discreta e persistente no preparo de seus voos, Ada agia da mesma forma em sua vida privada, mulher solteira e sem filhos, trabalhava para viver como funcionária pública estadual. Começou em 1940 como escriturária no Instituto Biológico, vinculado à Secretaria da Agricultura, e aposentou-se em 1980, como chefe de seção técnica da Secretaria de Esportes e Turismo. Na década de 1950, foi redatora de aviação da Revista dos Aviadores e da Magazine Velocidade.

Seu jeito modesto, no entanto, não a impediu de merecer da imprensa nacional e internacional inúmeros títulos por suas proezas, tais como "Milionária do Ar", "Águia Paulista", "Rainha do Céu do Brasil" e "Gaivota Solitária" (imprensa brasileira, anos 1950); e da revista chilena Margarita ganhou o apelido de "Condor dos Andes".

Entre centenas de troféus e condecorações, foi a primeira aviadora a receber no Brasil a Comenda Nacional do Mérito Aeronáutico, no grau de Cavaleiro, e ainda as Asas da Força Aérea Brasileira e o título de Piloto Honoris Causa da FAB; também no grau de Cavaleiro, recebeu na Bolívia a Condor dos Andes; no Chile, foi condecorada com a Bernardo O'Higgins no grau de Oficial e na Colômbia com as Asas da Força Aérea Colombiana, primeira entregue no país a uma aviadora.

Em 1954, recebeu da Federação Aeronáutica Internacional, sediada na França, o diploma Paul Tissandier por seus méritos na aviação.

Em 1956, Ada foi convidada a fazer parte da comissão organizadora das comemorações do cinquentenário do 1º Voo do 14-bis. Sua sugestão foi a realização de um reide por todos os Estados e Territórios brasileiros para homenagear e divulgar os feitos de Santos-Dumont. Nesta viagem, ela percorreu 25.057 km em 163 horas de voo, levando consigo não só material sobre a vida e obra do Pai da Aviação como também, a pedido das autoridades eclesiásticas, uma imagem de Nossa Senhora Aparecida em peregrinação aérea. O roteiro não se restringiu às capitais, com seu espírito aventureiro, a aviadora o estendeu a locais perdidos do interior, sobrevoando com seu minúsculo Cessna trechos quase inexplorados do Centro-Oeste, descendo em campos de pouso recém-abertos na mata e visitando várias aldeias indígenas. Foi mais uma vez pioneira ao atravessar sozinha e num pequeno avião a selva amazônica, incluindo o até hoje temeroso trecho Xingu-Cachimbo Jacareacanga.

Mesmo com todos esses louros, Ada ainda não estava satisfeita: após ter atingido o Círculo Ártico, o aeroporto mais alto e as profundezas da Amazônia, queria chegar também ao extremo sul do continente. E só encerrou sua série de grandes viagens quatro anos depois em 1960, quando se tornou a primeira piloto a chegar a Ushuaia, na Terra do Fogo (Argentina), a cidade mais austral do mundo, ainda a bordo do mesmo Cessna, chamado "Brasil". E só não foi mais longe nos anos seguintes por não ter conseguido obter um avião maior e mais potente.

Como membro da comissão do cinquentenário do 14-bis, a aviadora passou posteriormente a fazer parte da Fundação Santos-Dumont (FSD), destinada a cuidar do acervo do inventor e apoiar o desenvolvimento da aeronáutica. Como dirigente dessa entidade da qual foi sucessivamente conselheira, secretária e presidente, Ada recepcionava os visitantes mais ilustres do Museu da Aeronáutica da FSD (o primeiro da América do Sul), ao qual doou o seu "Brasil". Entre esses visitantes, contam-se vários astronautas norte-americanos incluindo Neil Armstrong, que, antes de se tornar o primeiro homem a pisar na Lua, conheceu ali a aviadora e seu avião e a elogiou por

suas façanhas. Ao morrer em 1986, Ada ainda era diretora do Museu que abrigava o seu inseparável "Brasil".



Figura 4 – Ada e o avião “Brasil” no acervo do museu da aeronáutica de São Paulo.

O Museu da Aeronáutica da cidade de São Paulo ocupava 5000m², em dois pavimentos do Pavilhão Governador Lucas Nogueira Garcez, no Parque do Ibirapuera.

As suas instalações incluíam auditório para filmes, palestras e conferências, sala-cofre blindada para peças valiosas e biblioteca.

O seu acervo reunia aviões, motores, peças originais, maquetes em escala e outros objetos ligados à história da aviação.

O museu foi criado em 1959 pela Fundação Santos Dumont, homenageando o inventor do avião.

Poucos anos após a morte de Ada Rogato, o museu foi fechado e seu acervo se dispersou ao ser removido do espaço que ocupava no Parque Ibirapuera, em São Paulo.

Com isso, a aviadora foi aos poucos sendo quase totalmente esquecida e apagada da memória nacional. Em 2000, os Correios se lembraram dela ao lançar, sob o tema "Mulheres Aviadoras", um carimbo postal e um selo comemorativo dos 50 anos do primeiro sobrevoo dos Andes por Ada com seu "Brasileirinho", um avião CAP-4 de apenas 65 HP. Desde então, as únicas referências públicas à brava piloto estão numa praça de São Paulo, e numa rua de Ribeirão Preto (SP) que levam seu nome.

3 – O Reide das Três Américas

Em 27 de novembro de 1951 chegava em São Paulo a aviadora Ada Rogato, que há quase sete meses vinha realizando um Reide pelas três Américas.



Figura 5 – O Trajeto Desenvolvido por Ada Rogato no reide das três américas.

O único objetivo desse feito foi estabelecer laços mais fortes de amizade entre o Brasil e outros países do centro sul e norte americano. Todavia, Ada conseguiu muito mais, e ela é a única aviadora brasileira que através de um voo extraordinário conseguiu mostrar pelas Américas o valor, o arrojo, o espírito patriótico do piloto brasileiro. Sem dúvida, Ada Rogato soube fazer com que os demais países Sul Centro Norte Americano reconhecessem que o Brasil era um dos mais elevados expoentes da aeronáutica civil.

Para se chegar a essas conclusões, basta uma pesquisa a vários recortes de jornais e revistas da época, onde foram comentados em todos os países por onde ela passou, o feito da aviadora brasileira.

Prova de coragem e arrojo. O voo de Ada Rogato pelas três américas foi sem dúvida uma asseveração do valor da aeronauta brasileira.

O avião que Ada Rogato realizou seu último voo, era um pequeno monoplano marca Cessna de asa alta, equipamento com motor continental de 90 HP com hélice metálica de passo fixo. Internamente esse Cessna possuía acomodações para duas pessoas, seu painel de instrumentos era o mais elementar para o voo, e, mesmo assim, apesar de ter aparelhamentos

paupérrimos, Ada Rogato efetuou um voo de mais de 50.000 quilômetros pelas três Américas regressando sã e salva e coberta de glórias.



Figura 6 – Painel do Cessna “Brasil” avião utilizado no reide das três américas.

Durante todo o seu imenso trajeto o avião Cessna de Ada não manifestou menor defeito o que demonstra a perfeição e destreza do piloto. Este Reide extraordinário efetuado por Ada Rogato não contou com auxílio de nenhum piloto nacional ou estrangeiro, é necessário citar que o voo de Ada Rogato foi o único no gênero até hoje efetuado por um monomotor de baixa potência sem equipamentos necessários para navegação e o que é mais notável, viajando só e sem auxílio de qualquer piloto.

A valorosa aviadora chegou a São Paulo por volta das 14 horas do dia 27 de novembro de 1951, a bordo da mesma aeronave que efetuou seu longo voo pelas Américas, a aterrissagem foi realizada no Campo de Marte, onde ela estava sendo aguardada por autoridades civis, militares, aviadores, jornalistas, fotógrafos e pelo povo de São Paulo. Após o pouso a aviadora compareceu a uma recepção no cassino dos oficiais do parque da aeronáutica e um cortejo acompanhou Ada Rogato pelas ruas da cidade com a presença de motociclistas batedores da força especial de São Paulo. O trajeto foi pela Rua Voluntários da Pátria, Ponte das Bandeiras, Avenida Tiradentes, Ruas Brigadeiro Tobias e Senador Queiros, Avenida Conceição, Avenida São João, Rua Libero Badaró, Viaduto do Chá, Praça Ramos de Azevedo, Rua Conselheiro Crispiniano, e Avenida São João até a residência de Ada Rogato.

4 – Principais Títulos

Desde cedo Ada Rogato apaixonou-se pela aviação, pois, aos 16 anos, já estava habilitada, pelo Ministério da Aeronáutica, a pilotar aviões. Aos 30 anos, recebeu a Comenda Nacional de Mérito Aeronáutico, por ter sobrevoado duas vezes a Cordilheira dos Andes, pilotando um avião de pequena potência, fabricado no Brasil, e por já ter percorrido quatro países da América do Sul.

Em seguida, aos 31 anos, voou sozinha pelas três Américas, façanha que a inscreveu na história como a primeira aviadora do mundo a percorrer quilometragem tão vasta em voo solitário.

Durante sua carreira de aviadora foi condecorada com 35 medalhas de várias instituições e de diferentes países. Ada fez muitas façanhas no céu, realizando vários voos pioneiros, pilotando um avião de potência baixa, “Brasil”.

Ada Rogato Pertenceu a várias entidades nacionais e estrangeiras. Recebeu muitas condecorações, medalhas, diplomas e brevês, tais como:

Ordem do Mérito Militar; Ordem do Mérito Naval; Ordem do Mérito Aeronáutico; Medalha do Pacificador (Exército); Medalha do Mérito Santos Dumont; Ordem Condor dos Andes (Bolívia); Medalha Bernardo O`Higgins (Chile).

Sua vida é quase um mito a nos instigar a lutar por nossos sonhos, por mais ousados que sejam, e a confiar nos instrumentos e ferramentas que as circunstâncias nos oferecem.

5 – Considerações Finais

Este artigo apresentou um breve histórico sobre a história da brasileira Ada Leda Rogado, considerada por muitos a principal representante da aviação feminina do Brasil. Ao longo do texto foram abordadas uma breve biografia de Ada, os feitos magistrais por ela realizados em sua carreira de aviadora, além do legado deixado para as futuras gerações de mulheres que dedicaram e dedicam sua vida profissional para o setor aeronáutico.

6 - Referências

Bittencourt, Adalzira; A Mulher Paulista na História, Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1954.

Dumont, Cosme Degenar, Asas do Brasil: Uma História que Voa pelo Mundo, Editora de Cultura, São Paulo, 2004.

Pinheiro, Carlos dos Santos; Aviadoras Pioneiras, Rio de Janeiro, 2003.

Balthazar, Lucy Lúpia Pinel; Voo Proibido: Os apuros de uma pioneira, 2 ed. 2000.