

Santos-Dumont e a solução do voo dirigido: releituras e interpretações da imagem pública de um inventor

Santos-Dumont and solution of flight navigation: readings and interpretations of the public image of the inventor

HENRIQUE LINS DE BARROS

Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas | CBPF

RENATO VILELA OLIVEIRA DE SOUZA

Universidade Federal do Rio de Janeiro | HCTE-UFRJ

RESUMO Este artigo analisa as repercussões da imagem de Santos-Dumont na Europa e Estados Unidos, entre 1898 e 1904. Neste contexto, a pesquisa tem como objetivo estudar a construção de uma imagem pública nos jornais da época, assim como refletir sobre as diferentes leituras e interpretações das experiências de Santos-Dumont e seus dirigíveis. A análise deste material oferece uma rica oportunidade de estudar a construção da imagem de Santos-Dumont e suas modificações nos diferentes cenários envolvidos, demonstrando como o processo incluiu tensões e conflitos nas diversas faces do mesmo personagem, seja como *herói*, *avonauta*, *cientista* ou *aventureiro*.

Palavras-chave Santos-Dumont – história da aviação – imagem

ABSTRACT *This paper analyzes Santos-Dumont's reputation in Europe and the United States of America between 1898 and 1904. The research intends to study the development of his public image based on newspapers published in his day. It also presents distinct readings and explanations about his experiences with airships. The investigation offers an opportunity to understand the Brazilian entrepreneur's career, fame and public image as they unfolded across several countries. It also demonstrates the tensions and conflicts in the diverse aspects of this same personality: the hero, the avonaut, the scientist and the adventurer.*

Key words Santos-Dumont – aviation historian – image

Primeiras crônicas

As primeiras referências em jornais estrangeiros ao nome de Santos-Dumont remontam ao final do século XIX, ainda em 1898. Antes de ser conhecido como balonista, Santos-Dumont já conduzia automóveis e seu nome já era mencionado nas colunas esportivas que começavam a se tornar parte integrante dos jornais. Um amigo desta época, Agenor Barbosa, descreve o jovem Santos-Dumont: “a sua ideia fixou-se-lhe então na aviação desde quando os

motores à explosão começaram a ter êxito. Até aí, era um simples esportista, de proezas áreas em balões e depois um automobilista imprudente [...] que corria desabaladamente, pela manhã, pelas avenidas do Bosque de Bolonha.” E, comentando o tempo em que Santos-Dumont estudou em Brighton, Inglaterra (1894), Barbosa comenta: “Aluno pouco aplicado, ou melhor, nada estudioso e, desde aí, revelando-se, em tudo, de gênio inventivo.”.¹

Em 1898, após um período de aprendizagem na arte do balão livre, Santos-Dumont construiu o seu próprio balão, o *Brasil*, com pouco mais de 110 metros cúbicos de hidrogênio. Revolucionou a técnica de construção usando a seda japonesa, reduzindo o lastro e o peso da barquilha. O *Brasil* era o menor balão até então construído e despertava interesse por parte de outros inventores e dos próprios construtores, Lachambre e Machuron. Pequenas colunas especializadas e crônicas noticiaram a experiência de forma descritiva. Colunas, como “Aérostation”,² que era publicada por jornais de grande circulação, relatavam as experiências e as atividades realizadas por ele.

No mesmo ano, Santos-Dumont iniciou a construção de um balão dirigível. Desde o início de suas atividades, optou pela simplicidade. No dia 18 de setembro, realizou sua primeira tentativa de voo com o dirigível N-1. Contudo, o aparelho foi jogado de encontro às árvores do Parque da Aclimação, no bosque de Bolonha. Em uma segunda tentativa, em 20 de setembro, Santos-Dumont decolou na presença de 2 mil espectadores, atingiu uma altura de cerca de 400 metros, manobrou com destreza, mas na descida uma falha em uma das válvulas do invólucro fez o dirigível perder a rigidez e cair.³

Sua queda foi noticiada, bem como várias das inovações incorporadas por ele ao dirigível. A ideia de um dirigível com um motor à gasolina despertou o interesse da revista americana *Scientific American*,⁵ que publicou extenso artigo ilustrado. Estavam expostos os elementos centrais da aeronave, principalmente o sistema de escape do motor que diminuía os riscos de explosão.

As quedas chamavam a atenção de jornais de grande circulação, como *Le Progrès* e *Le Echo de Paris*. O N-1 era novo em tudo: uma solução revolucionária para o motor e para a suspensão da *barquilha*⁶ – com intuito de obter redução de peso. Um novo sistema eficiente de direção despertava o interesse geral. O uso de um motor leve, invenção do próprio Santos-Dumont, e a redução radical do peso foram os elementos aos quais os jornais da época deram destaque.⁷

Em 1899, Santos-Dumont constrói dois novos aparelhos. O dirigível N-2, muito semelhante ao anterior, cai logo no primeiro ensaio. Já o dirigível N-3 era um projeto totalmente novo. Seu invólucro era inflado com gás de iluminação, mais barato e que apresentava um risco menor de explosão. Com um formato menos alongado, ele pretendia evitar que o invólucro dobrasse durante o voo como ocorrera com os seus dirigíveis anteriores. Em 13 de novembro, voou com o N-3, partindo do Parque de Aerostação de Vaugirard, rumando para a Torre Eiffel, contornando o monumento. Em seguida, retornou, dirigindo-se ao Parc des Princes e finalmente pousando em Bagatelle. Depois, voou quase diariamente com o N-3, deixando claro que possuía controle da aeronave e demonstrando a todos que o seu invento era útil e seguro.⁸

Durante o ano de 1899, os artigos publicados demonstravam um interesse maior sobre os inventos de Santos-Dumont. Os jornais *Le Figaro* e *La Matin* foram alguns dos principais periódicos que já faziam referência a Santos-Dumont, não apenas como esportista, mas como inventor. A descrição dos dirigíveis e as quedas eram relatadas com destaque nos textos, porém ainda não se tinha um detalhamento maior sobre a pessoa de Santos-Dumont.



Figura 1 Um exemplo dos primeiros artigos referentes a Santos-Dumont descrevendo os eventos de 18 e 20 de setembro de 1898⁴

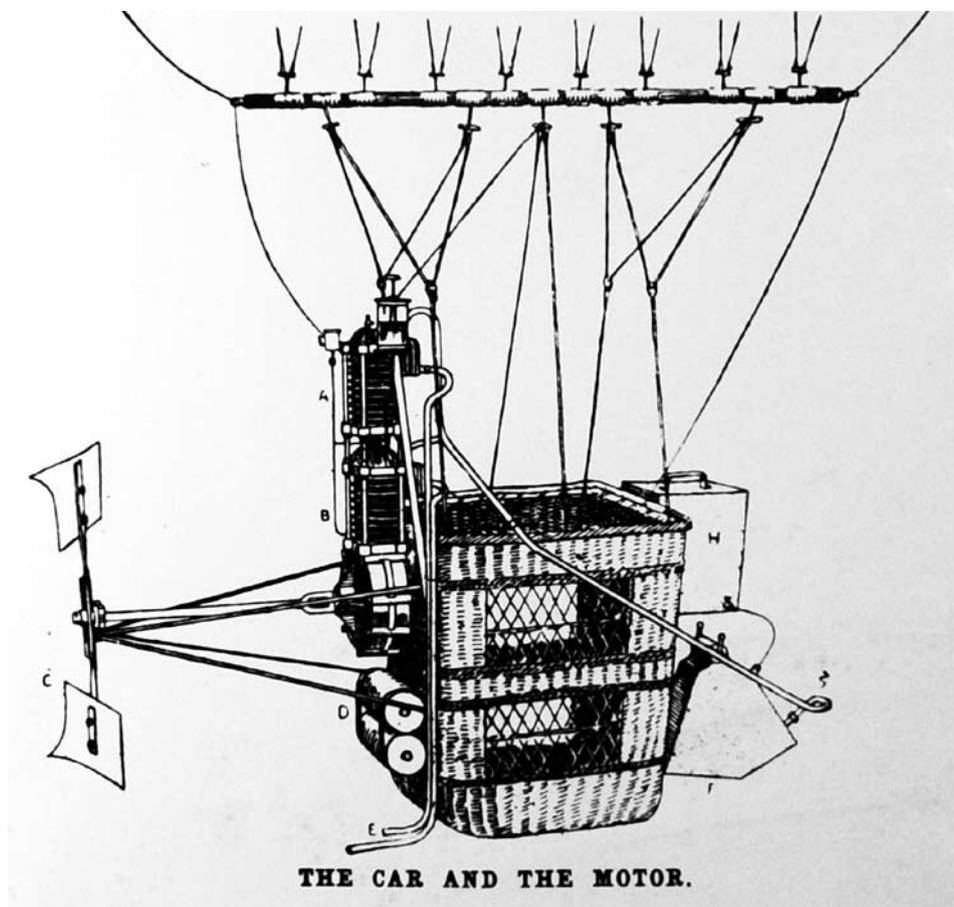


Figura 2 Ilustração publicada pela revista *Scientific American* em 1898 fazendo alusão ao sistema propulsor: hélice, motor com dois cilindros justapostos, tanque de petróleo e de óleo, e barquilha

Prêmio Deutsch

O ano de 1900 despertou uma incrível onda de otimismo. Em Paris, foram organizadas comemorações pela passagem do século e estavam previstos vários eventos. Entre estes, destacam-se a Feira Internacional de Inovações Técnicas, que se realizou no mesmo período dos Jogos Olímpicos, e a Exposição Universal. Tal feira internacional colocava em evidência um pouco de tudo o que fora produzido até aquele momento e daria uma visão da criatividade e ciência do século XIX.⁹

Além desses eventos de grande repercussão, ocorreria também o Primeiro Congresso Internacional de Aeronáutica, onde estariam reunidos os principais praticantes do balonismo. Santos-Dumont construiu um novo dirigível, o N-4, e o apresentou a membros da comissão do Congresso Internacional de Aeronáutica. O N-4 era um projeto diferente, tinha uma forma mais alongada do que o anterior, era maior e com um motor mais potente. Usava lastro líquido pela primeira vez na aerostação. Para reduzir o peso, Santos-Dumont ia sentado em um selim de bicicleta.¹⁰

Neste clima de competição, foi lançado pelo milionário e empresário da indústria petrolífera Deutsch de La Meurthe um prêmio de 100 mil francos para o aeronauta que fosse capaz de realizar um voo em um circuito fechado previamente estabelecido de 11 km em 30 minutos (que correspondia a um voo saindo do Parque de Aerostação de Saint Cloud, contornando a Torre Eiffel e voltando ao ponto de partida). O voo deveria ser anunciado com antecedência, tinha que ser público e ser acompanhado por uma comissão científica do Aeroclube da França.

O prêmio Deutsch foi um divisor na história do voo. Tratava-se de uma demonstração de que era possível dirigir uma aeronave em um trajeto preestabelecido e em um tempo limitado. O aeronauta teria que conseguir voar tanto com vento a favor quanto com vento contra. O modelo do concurso acabou sendo copiado em outros eventos posteriores.

A questão da dirigibilidade de balões já era antiga. Desde os primeiros balões livres que voaram ainda na década de 1780 que se lutava para obter o voo controlado. Inúmeras tentativas haviam sido realizadas sem sucesso. Em 1852, Henri Giffard conseguiu realizar um voo com um dirigível movido por um motor a vapor, sem, contudo, obter uma real dirigibilidade. Após o cerco de Paris pelas tropas prussianas em 1870, a necessidade de se ter um veículo aéreo capaz de realizar um voo controlado se mostrou de enorme interesse militar. De fato, com Paris cercada, a única forma de ultrapassar o exército inimigo foi através do ar com balões livres. Em 1872, o arquiteto naval francês Henri Dupuy de Lôme construiu um dirigível movido pela força humana. Na década de 1880, Gaston Tissandier e os militares franceses Charles Renard e Arthur Krebs construíram dirigíveis movidos por motores elétricos. Embora tenham conseguido algum controle, os voos foram insatisfatórios. Estava claro para os inventores que os motores a vapor ou elétricos eram pesados demais para o voo. Após a invenção dos primeiros motores à explosão, no início da década de 1890, pensou-se no uso aeronáutico deles, mas o risco de explosão desencorajava. Já próximo ao final do século, Herman Wölfert e David Schwarz experimentaram motores à explosão sem resultado satisfatório: Wölfert morreu na explosão e o dirigível de Schwarz acidentou-se e se perdeu. A demonstração deste último, porém, inspirou o conde Ferdinand Von Zeppelin, que iniciou a construção de um dirigível estruturado movido por motores à gasolina, mas até a virada do século XIX não tinha conseguido realizar a invenção do voo.¹¹

Era neste quadro que Santos-Dumont estava inserido. Os voos com seus quatro dirigíveis, embora modestos, eram bem mais do que o que já havia sido feito, e a solução dada por ele para acoplar um motor à explosão ao invólucro cheio de hidrogênio foi vista como um avanço significativo para a aerostação.

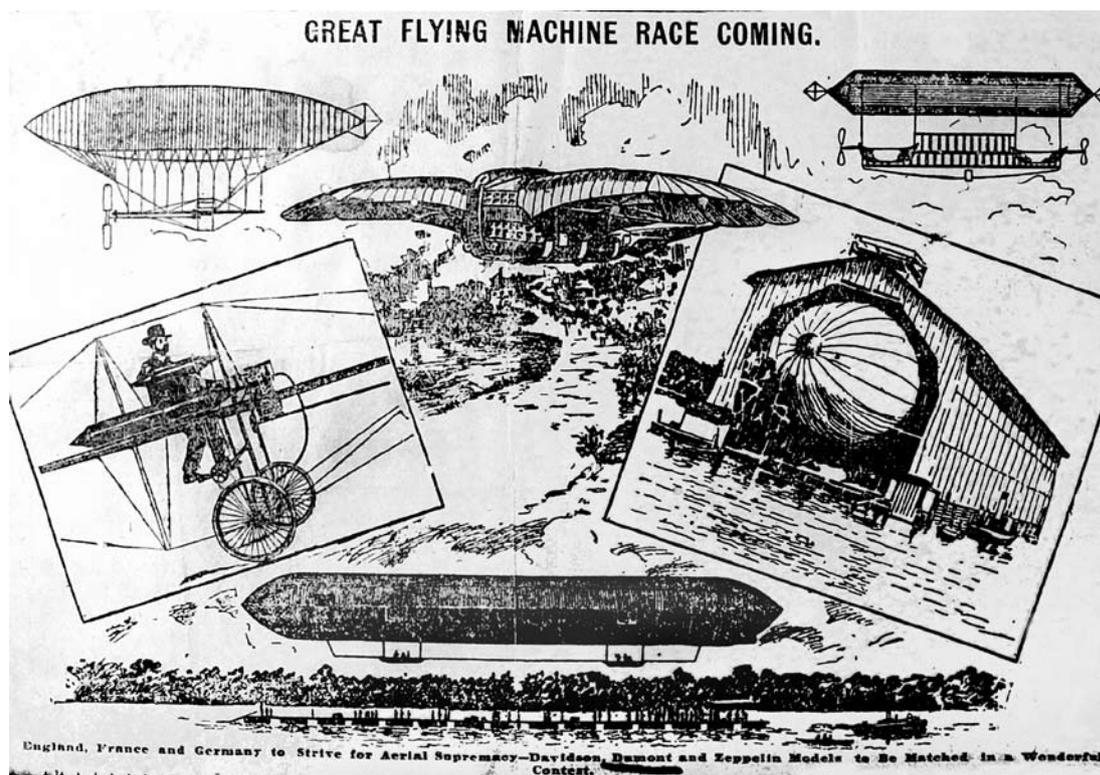


Figura 3 Ilustração publicada pela imprensa americana em 1900. Destacam-se os modelos de Davidson, Dumont e Zeppelin, respectivamente, com o seguinte texto: "Grande corrida de máquinas voadoras está vindo: alguns balonistas se inscreveram para o prêmio Deutsch, mas nenhum, exceto o brasileiro, havia conseguido qualquer voo. Inglaterra, França e Alemanha irão lutar pela supremacia aérea: modelos de Davidson, Dumont e Zeppelin serão comparados em um maravilhoso contexto."¹²

O N-4, porém, mostrou-se frágil e instável, embora tenha impressionado os membros do Congresso Internacional de Aeronáutica, em particular o Prof. Samuel Pierpont Langley, secretário-geral do Smithsonian Institute e um dos mais importantes precursores da aviação nos Estados Unidos. Santos-Dumont viu cair por água a possibilidade de disputar o prêmio Deutsch durante os eventos realizados em Paris.

Em 1901, Santos-Dumont projetou e construiu um novo dirigível, o N-5, para competir ao prêmio. Com o N-5, Santos-Dumont determinou a potência do motor, o volume do invólucro e o peso do aparelho necessários para um voo seguro em uma velocidade adequada para ganhar o prêmio Deutsch. Testou o dirigível e realizou importantes voos nos dias 12 e 13 de junho de 1901. Estes voos lançaram Santos-Dumont nas primeiras páginas dos principais jornais da época, tendo uma grande repercussão em toda a imprensa internacional.

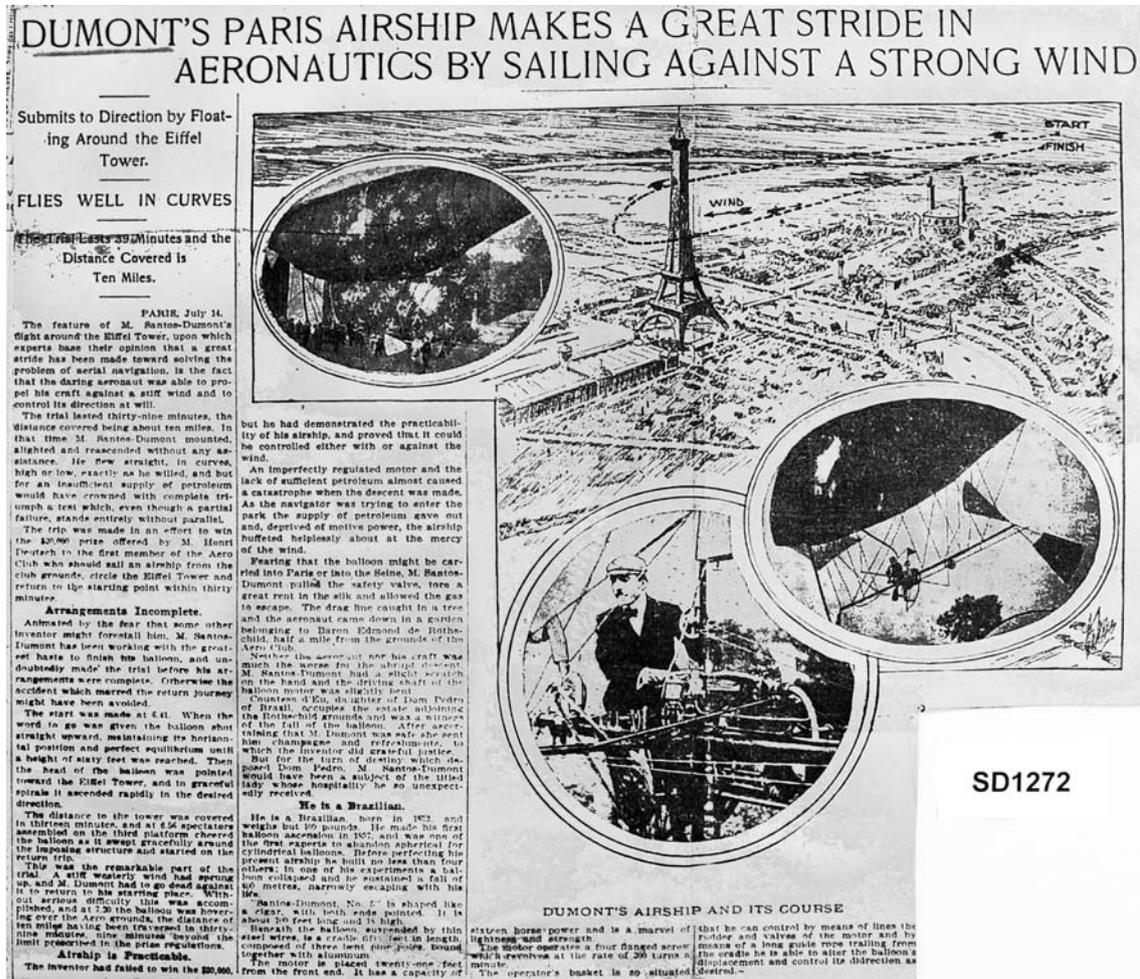


Figura 4¹³ Jornal da Filadélfia, EUA, publicou os voos de 12 e 13 de julho

O jornal turco *Le Moniteur Oriental*,¹⁴ editado em inglês, demonstrava o impacto das experiências de Santos-Dumont nos jornais franceses e ingleses destacando o heroísmo do brasileiro. Santos-Dumont, segundo o jornal londrino *Morning Post*,¹⁵ foi aclamado como um "herói francês com olhar britânico". Para editores, Santos-Dumont apresentava em sua "essência" virtudes britânicas, e sua ascendência francesa seria algo superficial.

A confusão em torno da nacionalidade era notória a ponto de um jornal londrino⁹ comentar que, apesar dos constantes erros, Santos-Dumont não era francês, mas brasileiro e pertencente a uma família tradicional de cafeicultores de São Paulo. Sua nacionalidade e biografia, assim como o propósito de suas invenções, foram interpretadas de forma diferenciada nos vários artigos publicados na época.

Em 8 de agosto de 1901, Santos-Dumont tentou novamente circular a Torre Eiffel, com o balão N-5. No entanto, problemas com a perda de gás e o cabo pendente¹⁷ levaram à queda no telhado do Hotel Trocadero, acidente que por pouco não acabou em uma tragédia maior. Imediatamente o brasileiro iniciou a construção de um novo modelo, o dirigível N-6, que ficou pronto em 22 dias. No momento em que Santos-Dumont planejava sua nova tentativa, os jornais noticiaram a mudança no regulamento do prêmio Deutsch. O aeroclube passou a exigir que o dirigível parasse ao final da prova e permanecesse em repouso.

Santos-Dumont posicionou-se contra a mudança de regulamento. E alimentou os debates nos jornais, afirmando que seus objetivos eram puramente científicos, que dedicava suas vitórias ao bem da aviação e declarava que abriria mão do prêmio de 100 mil francos. Pretendia doar o dinheiro: metade seria dada aos seus mecânicos e a outra metade seria distribuída entre os operários pobres de Paris.¹⁸

Após testar o seu novo dirigível, no dia 19 de outubro Santos-Dumont realizou um voo marcante não apenas pela dificuldade de controlar o dirigível, mas também pela dimensão pública que iria alcançar. Santos-Dumont conseguiu cruzar o ponto de chegada, mas não permaneceu em repouso. O brasileiro foi considerado vencedor pela opinião pública. Todavia, a relutância da comissão científica deixava claro que a vitória ainda não estava confirmada. A indefinição do aeroclube, que não se manifestava sobre o resultado da prova, polarizou a opinião pública.¹⁹

Os jornais ofereciam mais espaço à polêmica da suposta *injustiça* sofrida por Santos-Dumont do que a uma exposição dos argumentos que levaram a Comissão Científica do Aeroclube a mudar o regulamento. O artigo publicado por Emmanuel Aime, presidente do Aeroclube da França, em 23 de setembro 1901, na edição europeia do jornal *The New York Herald*²⁰ trazia uma nota em anexo com um resumo das abordagens feitas por diferentes jornais, demonstrando que Santos-Dumont tinha conquistado uma vitória moral e que era reconhecido como vencedor legítimo pela opinião pública.

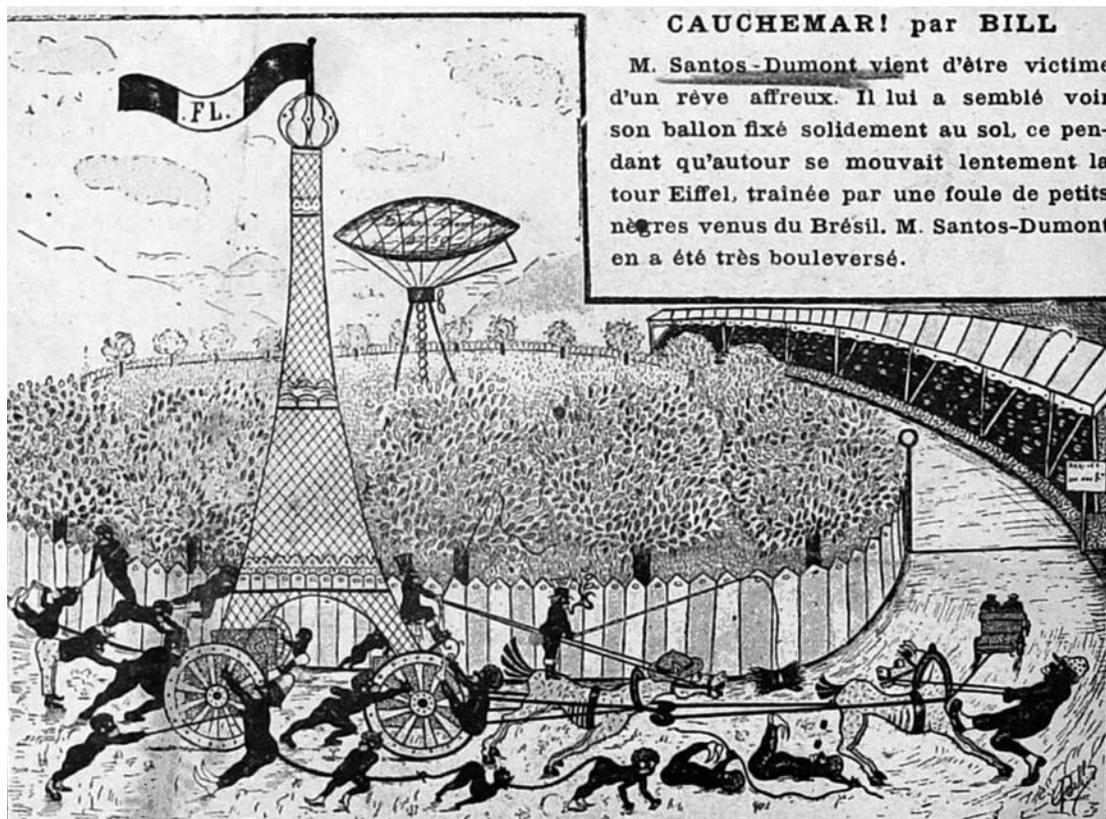


Figura 5 Caricatura publicada por um jornal parisiense demonstrando uma leitura satírica e diferente do artigo: “Senhor Santos-Dumont foi vítima de um sonho horrórico. Parecia-lhe ver seu balão fixado solidamente no solo, enquanto em torno dele se movia lentamente a Torre Eiffel, puxada por uma multidão de pequenos negros vindos do Brasil. Senhor Santos-Dumont estava muito aborrecido.”²¹

A questão só teve fim no dia 4 de novembro, em uma assembleia fechada. Os principais membros do Aeroclube da França realizaram uma votação e o resultado confirmou a vitória: 14 votos a favor e 9 contra. Santos-Dumont reagiu imediatamente e encaminhou um telegrama ao Aeroclube da França pedindo seu desligamento da instituição que ajudou a criar. Seu telegrama foi reproduzido pelo jornal *Le Petit Parisien*: “tenho a honra de apresentar o meu pedido de demissão irrevogável de membro do Aeroclube da França”.²²

Este momento foi determinante na construção da imagem de Santos-Dumont. Ele aparecia como um divulgador de uma nova forma de locomoção e de suas soluções. A fama alcançada e propagada pelos jornais mostrava-o como um inventor e um homem público com opiniões claras e independentes.

Por outro lado, o sucesso com dirigíveis também levava a uma exposição maior, trazendo uma série de questionamentos da opinião pública em relação à sua imagem. A identidade indefinida de Santos-Dumont, ora vista como francês, ora como brasileiro, apresentava-se multifacetada. Conforme crescia o espaço nos jornais, sua personalidade foi reconstruída de acordo com o imaginário cultural da época. Em muitos artigos, Santos-Dumont foi visto como um *herói*, que desafiava as adversidades e conquistava a glória a partir de fatos memoráveis, um exemplo de *modernidade* e *vanguarda*.²³

Por outro lado, após a vitória do prêmio Deutsch, a imagem do brasileiro como *herói* começou a ter uma dimensão própria. Ao mesmo tempo que os jornais noticiavam os elogios e honrarias dados a Santos-Dumont, noticiavam também as tensões e as desavenças que se formavam em torno do seu nome.

Contudo, longe do Aeroclube da França, Santos-Dumont começava uma nova fase de sua trajetória pública. A vitória conturbada e os problemas que envolveram a confirmação do prêmio demonstraram que sua imagem, como um símbolo de sucesso inventivo e pessoal, não era uma unanimidade. Apesar da grande repercussão de suas experiências, o dirigível N-6 ainda tinha que provar que era capaz de vencer rajadas de ventos e, principalmente, que possuía um mínimo de segurança. O papel da comissão científica, mesmo sendo um grupo reduzido, tinha um propósito de *corpo institucional*,²⁴ funcionando, mesmo que precariamente, como uma comunidade em que Santos-Dumont encontrava seus pares, e com eles o inventor dialogava. Com o afastamento do Aeroclube da França, ele não deixava de contar com esta base.

245

A construção da imagem pública de Santos-Dumont no contexto anglo-americano

Após a vitória em Paris, Santos-Dumont recebe várias menções honrosas e convites, e seu nome ganha espaço nos grupos mais seletos na Europa. Quando é comunicado pelo presidente do aeroclube, Marques de Dion, que receberá um cheque no valor do prêmio, Santos-Dumont responde que isso é indiferente, ao que o presidente solicita que ele soletre o nome “para que não haja dúvidas”.²⁵ Em 15 de novembro, recebe do presidente Campos Salles telegrama comunicando que o Congresso Federal havia concedido o prêmio de 100 contos de réis, segundo proposta do deputado maranhense e pioneiro da aeronáutica Augusto Severo.²⁶ Nesta ocasião, anuncia que já está construindo um novo dirigível, o N-7, com dois motores de 45 CV, comprimento de 30 m e largura de invólucro de 5 metros.²⁷ Ainda em 1901, visita a Inglaterra, onde discutiu o futuro da navegação aérea com os membros do Aeroclube da Inglaterra.

Em janeiro de 1902, são noticiadas as dificuldades em fazer a doação de metade do prêmio Deutsch aos operários pobres de Paris.²⁸ Em fevereiro de 1902, esteve em Monte Carlo, na Baía de Mônaco, onde foi recebido pela elite da aristocracia local e teve o apoio das autoridades locais para a construção de um hangar e de uma usina de hidrogênio no bulevar La Condomine.²⁹ As portas de dez toneladas de correr do seu hangar, as maiores até então construídas, foram projetadas pelo inventor, e a construção foi supervisionada pelos engenheiros de *His Serene Highness Prince Albert*.³⁰

Alguns motivos, além do clima e do apoio das autoridades locais, levaram Santos-Dumont ao principado, uma vez que esta cidade oferecia uma oportunidade de testar seu invento em condições mais adversas, como voos

litorâneos. O apoio financeiro oferecido pelo príncipe Albert atenuava os pesados custos de construção de um hangar para abrigar os dirigíveis.

A popularidade de Santos-Dumont era crescente e, em 24 de janeiro, visita a imperatriz Eugênia, viúva de Napoleão III.³¹ Em retribuição, a imperatriz irá visitá-lo em seu hangar em fevereiro e manifestará interesse pelas experiências aéreas.³² Neste clima, Santos-Dumont anuncia a sua intenção de fazer um voo atravessando o Mediterrâneo no dia 26 de janeiro, antes mesmo de iniciar seus voos sobre a Baía de Mônaco.³³

Depois de algumas semanas de preparativos e finalização do hangar e da usina de hidrogênio, Santos-Dumont estava de volta aos ares. Em 29 de janeiro, ele realizou sua primeira ascensão na Baía de Mônaco, e voltou a voar mais três vezes, nos dias 10, 12 e 13 de fevereiro de 1902, sendo que no último dia foi vítima de um acidente que levou à queda o dirigível N-6.³⁴

De Mônaco, Santos-Dumont seguiu novamente para Londres, onde foi homenageado. Começava um período controverso, em que a imagem do inventor brasileiro foi alvo de alguns dos seus mais severos testes. Em um curto espaço de tempo, Santos-Dumont viajou diversas vezes entre Londres e Nova York, mas mantendo sua base de construção e elaboração dos dirigíveis em Paris.³⁵

Em janeiro, a revista *La Mode Française*³⁶ publica uma breve nota intitulada “Le mariage de M Santos Dumont”, na qual o inventor teria comentado que é mais difícil dirigir uma mulher que um balão. O articulista M. Dangeau termina a nota com um breve comentário: “o que não é dizer pouco”.³⁷ No início de fevereiro, sai a notícia de que a americana Edna Powers está noiva de Santos-Dumont e que o casamento se realizará em breve.³⁸

Nesta fase, Santos-Dumont assumia uma postura de grande apelo público, porém ainda não conseguira criar um consenso sobre sua imagem. Era reconhecido na França como um inventor que recusava auxílios financeiros e que doava os prêmios. Porém, quando esteve nos Estados Unidos, modificou sua atuação pública. Em entrevista para um jornal local,³⁹ demonstrou interesse em aceitar parcerias e buscar possíveis patrocinadores. Essas contradições em torno da postura de Santos-Dumont fizeram com que sua imagem ganhasse feições conflituosas. Do ponto de vista tecnológico, os dirigíveis construídos por Santos-Dumont ainda eram a última palavra em matéria de aeronáutica. Porém, no campo social, a fala e a imagem de Santos-Dumont estavam envoltas em contradições.

Em 4 de março de 1902, Santos-Dumont chegou a Londres a convite de seus companheiros aeronautas britânicos. A Inglaterra parecia prometer a mesma recepção calorosa que tivera em Mônaco. O jornal *Daily Chronicle* deu o tom para os outros periódicos que noticiaram a recepção narrando seus planos e divulgando suas entrevistas. Santos-Dumont pretendia fazer uma exposição do dirigível N-6 no Palácio de Cristal. O Aeroclube Britânico aceitava a proposta de construir um aeródromo próximo ao campo de polo do Palácio de Cristal. E, conforme tinha sido divulgado por Santos-Dumont, ele retribuiria a construção do hangar com alguns voos pela cidade.⁴⁰ Enquanto os ingleses construíam o hangar, Santos-Dumont foi a Nova York com o propósito de divulgar seus dirigíveis e negociar os termos de um concurso aéreo que seria realizado em St. Louis em 1903.⁴¹

Em Washington, foi recebido pelo presidente Theodore Roosevelt. Após sua chegada aos Estados Unidos, Miss Alice, filha do presidente americano, manifestou o interesse em viajar no balão de Santos-Dumont. Para surpresa de todos, ela teve o consentimento de seu pai e do inventor.⁴² Um ponto de destaque durante a visita aos Estados Unidos foi o encontro dele com o inventor Thomas Edison. Em Nova Jersey, os dois inventores encontraram-se acompanhados por jornalistas que não tardaram em notificar o teor da conversa entre as duas celebridades. Os jornalistas procuraram expor todos os ângulos do encontro entre o “Mago da Eletricidade” e o “Rei do Ar”, conforme fora noticiado pelo artigo trazido no *New York Journal*.⁴³ Em um tom mais crítico, Thomas Edison afirmava que a questão da dirigibilidade aérea ainda não tinha sido solucionada. Santos-Dumont havia dado um grande passo neste sentido, mas a construção de uma máquina capaz de vencer os ventos e que tivesse uma viabilidade comercial ainda estava para ser apresentada. Edison, em tom de pouca hospitalidade, disse que a solução de uma máquina voadora ocorreria quando fosse possível diminuir o tamanho. Santos-Dumont respondeu que trabalhava neste sentido e Edison complementou: “Sim, isto está certo, mas faça ainda menor. Você está fazendo bem, mas levará um longo tempo para fazer uma coisa comercialmente viável.

Quando você conseguir fazer as partes do balão menores e menores até que elas sejam tão pequenas que não serão visíveis nem com um microscópio, então você terá conseguido. Terá resolvido o problema.”⁴⁴ Já Santos-Dumont, em seu relato, disse que Edison afirmou: “o senhor fez bem em escolher o motor a petróleo: é o único em que pode pensar o aeronauta no estado atual da indústria: motores elétricos, tais como são notadamente [...], não podem conduzir ao mesmo resultado. Por isso é que os irmãos Tissander desistiram”.⁴⁵

A preocupação comercial que tanto se fez presente na entrevista com Edison colocava em dúvida a praticidade dos dirigíveis. Mesmo tendo voado, para alguns críticos o aparelho parecia frágil. Sua limitação de distância percorrida possivelmente dificultaria a construção de dirigíveis capazes de transportar um número de pessoas comercialmente viável. Segundo o inventor americano, ainda havia questões a serem estudadas no que tange aos motores à gasolina. Apesar dos avanços, ainda era necessário o desenvolvimento de motores mais leves e com melhores desempenhos, para aumentar a autonomia dos dirigíveis.⁴⁶

Após algumas semanas de viagem, Santos-Dumont embarca para Europa, fazendo escala em Paris, onde toma conhecimento do acidente fatal de Augusto Severo e o suicídio de sua mãe. Ainda em Paris, supervisiona a finalização do seu novo modelo, o dirigível N-7, idealizado para competir em St. Louis, e embarca para Londres, onde retoma os preparativos para a exposição do dirigível N-6. Na noite de 27 de maio de 1902, dois dos seus operários esvaziaram o balão e, para protegê-lo, envolveram-no em uma lona e o levaram para dentro do novo hangar. No dia seguinte, Santos-Dumont verifica que a seda próxima à válvula de entrada tinha vários furos.

Para a polícia, o fato de o invólucro ter sido encontrado danificado não caracterizava um atentado. Não estava descartada a hipótese de ter sido acidental. Nesta versão, o dano teria sido causado pelas dobras da seda que se prenderam no elo da válvula e rasgaram o invólucro. Porém, a hipótese de um acidente precisava ser analisada com maior rigor. A polícia chamou o balonista Stanley Spencer para uma avaliação do caso. O balonista confirmou a hipótese de acidente e acrescentou que a válvula poderia ter ocasionado os cortes em um tecido já desgastado pelo uso prolongado. Spencer se declarava surpreso em ver que a seda tinha se mantido inteira após tantas exposições e na queda na Baía de Mônaco. As diferentes temperaturas a que o invólucro estava sujeito poderiam ter enfraquecido o tecido.⁴⁷

247

Com o invólucro danificado, uma exibição de voo em solo britânico naquele momento era inviável. Ficava, além da suspeita de um atentado, uma lacuna em relação à imagem do brasileiro neste cenário. Apesar da ausência de uma premiação, o tema da dirigibilidade, trazido com a visita de Santos-Dumont, despertou o interesse dos aeronautas ingleses, fato que fica mais evidente ao final do ano de 1902, quando o próprio Stanley Spencer constrói um dirigível semelhante aos modelos apresentados por Santos-Dumont.

Para Santos-Dumont, só lhe restava Nova York. Nos Estados Unidos, um novo aeroclube tinha sido criado tendo como fundadores grandes inventores americanos. Homens como Thomas Edison, Alexander Graham Bell e Nikola Tesla poderiam, apesar das críticas, valorizar os trabalhos realizados por ele. Neste segundo contato com o contexto americano, começaram os problemas.⁴⁸

Santos-Dumont, em julho de 1902, anuncia que pretendia realizar uma série de voos em solo americano. Os jornais de cunho mais popular de Nova York competiam entre si para oferecer aos leitores manchetes de grande apelo, mas que muitas vezes passavam uma imagem deturpada da vida cotidiana de Santos-Dumont. Sua intimidade foi alvo de reportagens e até jornalistas viajaram para Paris, buscando mais informações sobre seu modo de vida e elementos mais íntimos. Uma investigação minuciosa foi conduzida sobre seus hábitos para que estas notícias fossem publicadas em matérias exclusivas. O jornal *New York Mail and Express* chegou a ponto de fazer um extenso relato das dependências do apartamento de Santos-Dumont em Paris.⁴⁹

Santos-Dumont era o assunto preferido dos cartunistas dos editoriais. Em um desenho no *Brooklyn Daily Express*,⁵⁰ o cartunista se perguntava se a invenção de Santos-Dumont não poderia ajudar a solucionar os problemas com o tráfego da ponte do Brooklyn. Os jornais publicaram uma ilustração com aeronaves circulando uma cabana de esqui no topo de uma montanha com o título “A futura casa de verão dos ricos”.



Figura 6 A futura casa de verão dos ricos⁵¹



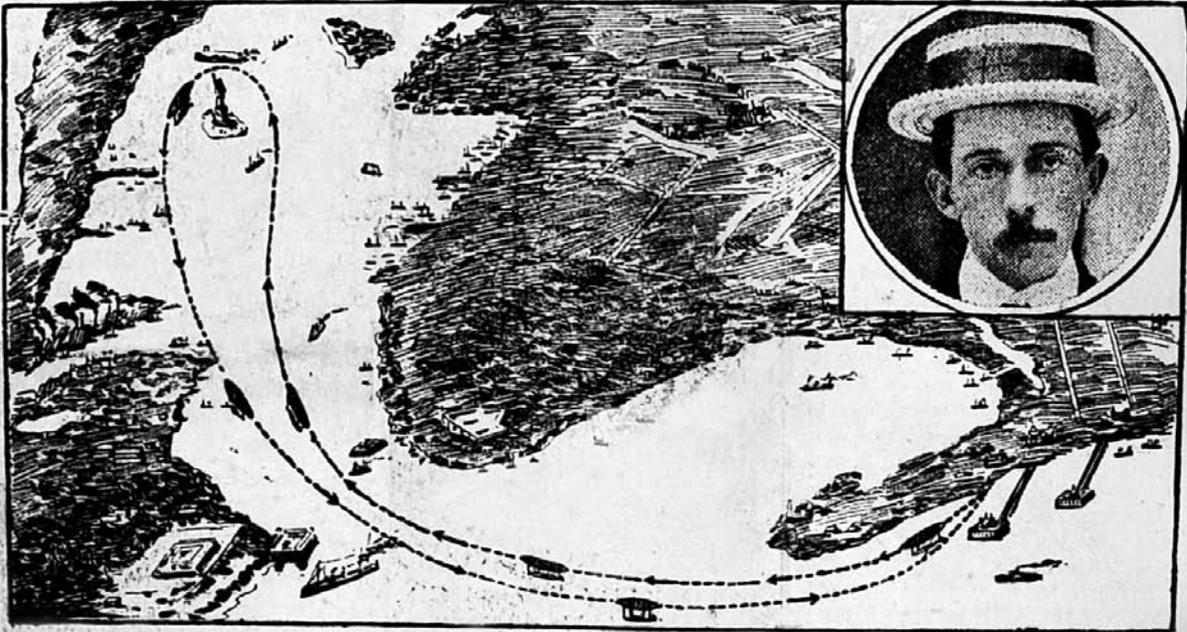
Nessas matérias, fica evidente a visão americana do francês, e toda a sorte de preconceitos nacionalistas aparecem: o francês cultiva hábitos que são estranhos ao modo de vida anglo-saxão; o francês tem comportamento “afetado”.⁵² Santos-Dumont é visto por americanos como um típico francês. Na América, Santos-Dumont intensificou sua vida social e não apresentou um pensamento comercial típico de um inventor empreendedor. Ele já não acompanhava mais com tanta atenção a rotina de sua oficina. Ao contrário da imagem de austeridade e obstinação que tinha passado na Europa, durante sua estada em Nova York tinha uma rotina repleta de compromissos públicos. O brasileiro, aos olhos dos leitores dos jornais americanos, apresentava-se com um homem “rico” e “excêntrico”. À medida que faltavam ações práticas como voos e concursos, a expectativa pública não foi encontrando um fundamento concreto para construir a imagem de um “inventor”.

O Aero clube da América já tinha divulgado um concurso que premiaria quem conseguisse contornar a Estátua da Liberdade partindo de Brighton Beach.⁵⁴ Os organizadores do evento declaravam que já estava disponível a quantia de 25 mil dólares para o vencedor. Santos-Dumont pretendia realizar uma exibição que não desapontaria o público americano. Porém, após marcar o voo, ele desistiu. Enquanto todos acreditavam que Santos-Dumont estava em um encontro com o embaixador brasileiro em Nova York, ele embarcou para a França em segredo, deixando a todos a pergunta: por que partira da América sem uma exibição do seu dirigível?

O jornal *Telegraph Press*⁵⁵ da Filadélfia demonstrava que os preparativos para o voo estavam adiantados. O artigo trazia entrevistas de Santos-Dumont, comentando os voos que pretendia realizar em pouco tempo. Porém, tais exhibições não foram executadas, e George Francis, presidente do Aero clube da América, declarou aos jornais que não encontrava explicação para a ausência de um voo e estranhava a falta de uma resposta do brasileiro.

Figura 7 Caricatura da edição europeia do jornal *The New York Herald*, publicada em 18 de setembro de 1901, com o seguinte texto: “Senhor Santos-Dumont ontem veio em minha direção girando a sua bengala e aparentemente perdido em um dia sonhando aventuras aéreas: toda Paris está ansiosa para ver a próxima viagem de balão do pequeno valente brasileiro.”⁵³

SANTOS-DUMONT WILL SOAR AT BRIGHTON BEACH BY JULY 4



Santos-Dumont and the Course Over Which He Will Fly.

SANTOS-DUMONT SAILS "IN DISGUST," HE SAYS

Leaves After Selling His First Airship, Alleging That the \$25,000 Prize for an Aerial Trip Was Not Forthcoming—Aero Club Surprised.



SANTOS-DUMONT LOOKING OUT INTO THE EMPIRE OF AIR WHICH HE DID NOT CONQUER.

Figura 8 Descrição do trajeto sugerido por Santos-Dumont⁵⁶

No final de 1902, Santos-Dumont deixou Nova York sem ter feito um voo sequer e criando um rastro de tensão sobre sua imagem. Apesar da aparente receptividade, Santos-Dumont encontrou um cenário bem diferente em comparação ao cenário europeu. A falta de uma comunidade constituída, tal como aquela formada no Aero clube da França, levou a uma exposição maior em torno da relevância da dirigibilidade dos balões e seu uso comercial. O que estava em foco nos principais jornais americanos e britânicos, além da imagem pessoal de Santos-Dumont, eram o propósito e significado social de suas invenções.

O dirigível N-8, pouco conhecido, que foi projetado logo após a entrega do modelo N-7, segundo o próprio Santos-Dumont, foi construído e vendido para Edward Boyce, membro do Aero clube da América.⁵⁸ O modelo que seria um ponto-chave em uma futura exibição nos Estados Unidos não foi conduzido por Santos-Dumont.

Figura 9 Reportagem no jornal *Telegraph Press*⁵⁷

O dirigível N-8 caiu próximo a Nova York. Era um dirigível semelhante ao N-6 e serviu de modelo para a construção de primeiro dirigível projetado por um americano.

Não demorou muito para que um aeronauta americano viesse a público para preencher a lacuna deixada pela publicidade criada em torno dos voos de Santos-Dumont. Em 9 de abril de 1902, o pioneiro balonista americano Leo Stevens construiu um dirigível e tentou levantar voo da praia de Manhattan. Porém, após subir 21 metros de altura, o motor não se manteve ligado, entrando em pane logo após o início do voo.⁵⁹ Em 1º de setembro, Boyce voando o dirigível N-8 realiza o voo em Manhattan, Nova York, junto com o dirigível *Pegasus* de Leo Stevens. Leo Stevens pretendia partir de uma praia da ilha de Manhattan e realizar uma série de voos, trajeto este que tinha sido proposto por Santos-Dumont alguns meses antes. Porém, o dirigível não foi capaz de se sustentar por muito tempo. As demonstrações de Edward Boyce e de Leo Stevens foram noticiadas pelos jornais. Stevens é considerado o primeiro americano a conduzir um dirigível. A comparação com Santos-Dumont foi inevitável. Os artigos que noticiaram o experimento afirmavam que Leo Stevens tinha feito um voo memorável com seu dirigível “tipo Santos-Dumont”.⁶⁰

O dirigível N-9: um sonho ao alcance de todos

Os primeiros meses de 1903 passaram sem maiores eventos no campo da navegação aérea. Foi um momento de reconstrução da imagem de Santos-Dumont perante o público francês e reaproximação do cenário europeu. De volta à França, Santos-Dumont encontrava-se mais isolado do que quando tinha saído de Paris há dois anos. As referências a Santos-Dumont estavam voltadas para o estilo de vida emblemático que o brasileiro demonstrava. Com seu novo modelo de dirigível, N-9, ágil e leve, de 330 metros cúbicos e motor de 3 HP, o inventor surpreendia a todos com demonstrações inesperadas. Este modelo tinha como objetivo renovar as expectativas e também responder às críticas da época.⁶¹

250

Em revistas semanais de caráter ilustrativo, Santos-Dumont aparecia como uma figura “única”, que surpreendia seus convidados com jantares servidos em mesas suspensas a dois metros do chão, conforme noticiou um jornal americano com a matéria intitulada: “A dinner in the air”.⁶² Estas notícias estavam longe dos artigos descritivos e direcionados à questão da dirigibilidade que foram publicados sobre os dirigíveis N-4, N-5 e N-6 durante o prêmio Deutsch.

Em junho de 1903, Santos-Dumont realizou várias demonstrações com o seu N-9: primeiro voo noturno, primeira vez que uma criança voou em dirigível, primeira mulher a pilotar. No dia 11 de julho, um grupo de oficiais do Exército francês ficou impressionado quando Santos-Dumont desceu de seu dirigível e foi ao restaurante La Grande Cascade, no Bosque de Bolonha, em Paris. Admirados com a facilidade aparente que Santos-Dumont conduzia seu aeróstato, os militares acabaram por convidar Santos-Dumont para participar da parada militar durante as comemorações cívicas que se realizariam em breve.⁶³

No dia 14 de julho, dia nacional francês, com o N-9 sobrevoou as tropas e fez pequenas evoluções no término do evento. A revista *Scientific American*⁶⁴ publicou um artigo demonstrando esta aproximação entre Santos-Dumont e o Departamento de Guerra francês. Após uma carta enviada por Santos-Dumont ao chefe do Departamento de Guerra, uma comissão de oficiais franceses foi até as instalações de Santos-Dumont para analisar a viabilidade da utilização militar do dirigível. Os oficiais conheceram o mais novo modelo, o N-10, o maior dirigível construído por Santos-Dumont, com seu formato quase cilíndrico, com as extremidades arredondadas. O comprimento era de 50 metros e seu diâmetro de 8,5 metros. O volume do invólucro chegava a 2.010 metros cúbicos e o motor seria um Clement de 60 HP. No dia 19 de outubro de 1903, Santos-Dumont chegou a realizar alguns ensaios. Os membros da delegação militar que visitaram o hangar, dias após tais ensaios, declaravam a importância da aeronave, mas ainda assim seriam necessários mais testes.⁶⁵

A ideia de se usar um dirigível inflado com hidrogênio parecia potencialmente perigosa aos olhos de alguns membros desta delegação, muito embora ficasse evidente a evolução que Santos-Dumont propunha com seus dirigíveis. Para o

Departamento de Guerra francês, que já possuía uma divisão de balões em seus serviços, a praticidade dos dirigíveis era uma continuação da já consagrada função de observador avançado dos balões.⁶⁶

Os militares voltaram a se interessar pelo uso de dirigíveis. Na Europa, as relações entre os países já demonstravam uma escalada pela solução militar das tensões entre as potências que colonizavam a África. Começava o período da “Paz Armada”. Além das novas armas, foi adotado em quase todos os países o alistamento militar obrigatório. Neste contexto, a deflagração de uma guerra entre duas ou mais potências era uma possibilidade real. A indústria bélica aumentava seus recursos e incentivava a criação de novas tecnologias militares.⁶⁷

O governo francês incentivou várias indústrias a desenvolverem aparelhos maiores usando a mesma solução de Santos-Dumont. De fato, três anos depois, firmas como a Clément-Bayard, a Astra e a Zodiac estavam construindo dirigíveis para o Exército francês, para o governo da Rússia e para a Espanha. A demonstração prática do dirigível reacendia o debate do uso militar do dirigível.⁶⁸

Sem maiores eventos de relevância na Europa, Santos-Dumont retorna ao Brasil para uma breve temporada. Em meio às comemorações pelo Dia da Independência do Brasil, em 7 de setembro de 1903, o inventor desembarcou como herói, recebendo honras de chefe de Estado. Sua agenda foi lotada, assim como em outras viagens após a vitória do prêmio Deutsch. Logo ao desembarcar no Brasil, ele foi recebido pelo presidente Rodrigues Alves. Durante o mês de setembro, visitou várias cidades: Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, Belo Horizonte, Barbacena, Palmira e Juiz de Fora.⁶⁹

Ao longo desta estadia rápida, algumas vezes se levantaram indagações sobre o porquê de Santos-Dumont não realizar uma demonstração no Brasil. O inventor respondia que, mesmo que estivesse com seus dirigíveis, ainda assim seria impossível uma ascensão, já que não podia contar com a ajuda dos seus mecânicos, e muito menos com uma usina de produção de hidrogênio como tinha na França.⁷⁰

Feira mundial de St. Louis

Nos Estados Unidos, ainda em 1902, os jornais começavam a noticiar o lançamento do projeto de uma Feira Mundial em St. Louis, Missouri, que seria realizada em 1903 nos moldes da grande Exposição em Paris de 1900. Os organizadores, percebendo a agitação da questão da dirigibilidade e observando a repercussão do prêmio Deutsch, lançavam a proposta de se criar uma competição aeronáutica.

Santos-Dumont era tido como grande favorito na competição. O artigo publicado pela edição francesa do jornal *The New York Herald*,⁷¹ em 1902, já demonstrava o caráter internacional que os organizadores pretendiam alcançar. Santos-Dumont, como representante francês, era esperado, assim como outros membros de um seleto grupo de pioneiros que representariam as principais nações envolvidas com a questão da dirigibilidade. O balonista Joseph Brucker representava o construtor alemão Von Zeppelin. Os britânicos estavam representados por Stanley Spencer. Antes mesmo da realização das provas, um grupo de participantes foi convocado para definir o regulamento. Foram chamados o professor S. P. Langley e o especialista Octave Chanute para participarem como consultores do evento. Apesar dos preparativos e da grande expectativa que se criou em 1902, os organizadores decidiram adiar a feira por dois anos.

Em 1904, estavam programados grandes eventos, e a Feira Mundial de St. Louis ganhou um novo propósito. A data ofereceria uma maior visibilidade devido ao centenário da proclamação da Louisiana em território americano. A comemoração do centenário pretendia ser monumental, não apenas por sua exposição, mas também pelo valor simbólico do patriotismo dos Estados Unidos.⁷²

Os organizadores da feira estabeleceram os regulamentos para a competição que seria realizada no verão. O grande prêmio de 100 mil dólares seria dado a qualquer tipo de máquina voadora, seja mais pesada que o ar ou não, pilotada

ou não, que alcançasse o melhor tempo de voo em três demonstrações. Um percurso triangular de 16 quilômetros, conforme fora sugerido por Santos-Dumont dois anos antes, deveria ser percorrido na velocidade média de no mínimo 32 km/h. As demonstrações tinham o prazo máximo até o dia 30 de setembro, e o único pré-requisito para inscrição, além da taxa de inscrição de 250 dólares, era que o candidato deveria ter uma máquina que já tivesse feito um voo de ida e volta de cerca de 2 quilômetros ou mais.

Contudo, aos olhos de alguns candidatos, incluindo o próprio Santos-Dumont, o regulamento parecia severo em alguns pontos e vago em outros. A exigência de que os candidatos deveriam ter experiência prévia, isto é, seus aeroplanos ou dirigíveis deveriam já ter realizado um voo comprovado, eliminava muito dos candidatos. Poucos estavam em condição de fazer frente a tal pré-requisito. A premiação não separava voo pilotado de um planador lançado sem um condutor, fazendo com que os dirigíveis de Santos-Dumont competissem na mesma categoria dos planadores do professor Langley ou modelos reduzidos.

Em 12 de junho de 1904, Santos-Dumont chegou em Nova York com seu dirigível N-7, que estava pronto desde 1902, embarcando em seguida para St. Louis na última semana de junho. Ao chegar à cidade, o brasileiro aplicou uma camada extra de verniz na seda do invólucro. No dia seguinte, um dos operários verificou que o invólucro fora cortado em quatro locais diferentes. Como a seda havia sido dobrada, os cortes perfuraram as camadas mais externas e internas, somando 48 perfurações. Logo após o fato, começaram a surgir as indagações sobre as possíveis causas. Os funcionários da feira de imediato alegaram que tinham recomendado a Santos-Dumont que deixasse o caixote fechado, e que tivesse contratado seguranças extras. Por sua vez, Santos-Dumont contra-atacava acusando os responsáveis pela segurança de negligência, porque o vigia do segundo turno admitiu ter deixado o posto por duas vezes.

Carl Meyes, responsável pela organização da prova, foi o primeiro funcionário da feira a chegar ao hangar. "Para mim, os cortes foram feitos com um canivete grande sem fio com o único propósito perverso de destruir o balão. Posso consertá-lo, mas isso levaria provavelmente duas semanas." Para amenizar a tensão, Meyes ofereceu-se para reparar o invólucro às suas custas. Santos-Dumont recusou a proposta e declarou: "Se o professor Meyes consertar o invólucro, ele pode voar na aeronave, eu não arriscarei minha vida nela."⁷³

O clima tenso piorou quando o coronel Kingsburg, chefe do serviço de guardas responsável pela segurança da feira, apresentou um relatório sobre o fato. O documento não apenas atribuiu parte da culpa à displicência de Santos-Dumont em deixar o invólucro exposto, mas também fez acusações mais graves. Outra hipótese levantada pelo depoimento do coronel definia como suspeito um assistente de Santos-Dumont. O assistente poderia ter danificado o invólucro propositadamente. E, mais radical ainda, Santos-Dumont teria rasgado intencionalmente seu dirigível para evitar um possível fracasso na prova.⁷⁴ Santos-Dumont abandonou a competição e voltou para a França.

Com a saída de Santos-Dumont, um grupo de aviadores ascendia a possíveis ganhadores do prêmio principal. No primeiro time, estavam Hiram Maxim, August Greth, que representava o professor Langley, Leo Stevens, Stanely Spencer e Alexandre Barton. Apesar de Orville e Wilbur Wright terem anunciado que realizaram um voo em 17 de dezembro de 1903 com um aparelho mais pesado que o ar, eles não manifestaram interesse em participar da competição. Nos artigos que comentaram o evento, os nomes deles não foram citados. Os americanos com alguma possibilidade real de voo eram dois: August Greth, que tinha participado das experiências do professor Langley, e o americano Charles Stanley, que tinha construído um dirigível rígido.

Em 25 de outubro de 1904, a disputa terminou com a vitória de Augustus Knabenshue, que pilotava o dirigível *Califórnia Arrow*, construído por Thomas S. Baldwin. Sem qualquer experiência com dirigíveis, Knabenshue aceitou as instruções e se tornou a primeira pessoa a pilotar um dirigível com sucesso nos Estados Unidos. O *Califórnia Arrow* era uma cópia do dirigível N-9 de Santos-Dumont, pois apresentava todos os elementos estruturais e o mesmo sistema de controle inventados e aperfeiçoados pelo brasileiro.

Após a feira de St. Louis, Santos-Dumont, na França, vive em cenário mais complexo do que alguns anos antes. Em 1901, estava praticamente sozinho e seus dirigíveis eram únicos. Após quatro anos do primeiro voo dirigido, já existiam

outros construtores que se apropriavam de suas inovações. Em 1905, Santos-Dumont presencia as experiências de Gabriel Voisin, no rio Sena; neste experimento, um planador foi rebocado por uma lancha e, com isso, foi possível estimar a potência mínima necessária para se realizar um voo. Santos-Dumont começava a refletir sobre o voo a partir de um aparelho mais pesado que o ar, porém era um campo novo no qual ele tinha que recomeçar. Embora Santos-Dumont estivesse sempre presente no noticiário da imprensa, seu nome começava a aparecer associado a outros inventores. Apenas com o voo do 14 BIS e com novas experiências, a imagem se renovou.

Conclusão

Santos-Dumont teve suas atividades e voos extensamente expostos nos jornais que acompanhavam o seu trabalho. Suas experiências públicas resultaram em uma grande variedade de relatos e testemunhos, influenciando diretamente as interpretações de sua história de vida e construção de sua memória. Santos-Dumont foi retratado de diversas formas, seja como um inventor pioneiro, ou aventureiro, ou até mesmo como herói nacional. Todas essas faces se fundamentaram na percepção que o público apreendia a partir das suas imagens e declarações divulgadas em diferentes jornais e revistas.

De maneira geral, a imagem pública de Santos-Dumont apresentou um processo diversificado. Nos primeiros anos de sua atuação – 1897 a 1899 –, os artigos relatavam como, a partir de soluções simples, Santos-Dumont introduziu uma nova maneira de se compreender a dirigibilidade de aeronaves. Sua origem e biografia aparecem de forma complementar à questão que ele se propõe a resolver. Paralelamente à narrativa de suas experiências, por meio dos jornais de grande circulação, como *The New York Herald* e *Daily Messenger*, Santos-Dumont fazia declarações mais gerais a respeito do futuro da aeronavegação.

A partir dos voos de 12 e 13 de julho de 1901 com o N-5, a imagem de Santos-Dumont foi assumindo cada vez mais um papel central nos artigos publicados pelos principais jornais da França, Inglaterra e Estados Unidos.

Em 1901, com seu voo de 19 de outubro, Santos-Dumont foi visto como um homem de coragem e generosidade ímpar, pois abriu mão de respeitável quantia em prol de seus mecânicos e dos operários que haviam empenhado suas ferramentas. A demora do Aeroclube da França em reconhecer a vitória só serviu para polarizar ainda mais a opinião pública em defesa do inventor brasileiro. Ao mesmo tempo que os jornais noticiavam o impacto das experiências de Santos-Dumont, noticiavam também as tensões que se formavam em torno de seu nome. Logo após a vitória do prêmio Deutsch, observam-se dois momentos. Em um primeiro momento, formam-se um reconhecimento público do feito e a imagem de Santos-Dumont como *herói* e uma *biografia*.

Com o tempo, a imagem de Santos-Dumont incorporou um ideal de vanguarda. Em um segundo momento, o heroísmo incorporado à sua imagem deu lugar à figura de um personagem, de um espetáculo, levando à construção de um sujeito *alegórico*, como um *ser hipotético*.

Com o afastamento de Santos-Dumont do Aeroclube da França imediatamente após ter ganhado o prêmio Deutsch, ele buscou se aproximar do mundo de língua inglesa. Suas idas à Inglaterra não renderam o desejado. Ele não conseguiu realizar a demonstração com o seu dirigível, embora tivesse apoio da comunidade inglesa, como ocorreu em Mônaco. Com isso, sua imagem ficou um pouco comprometida.

Já a sua intenção de começar a abrir espaço nos Estados Unidos se mostrou frustrante em todos os aspectos. Recebido como “Rei dos Ares”, Santos-Dumont não recebeu a mesma acolhida que teve na Europa. Em matéria publicada no jornal de Chicago *Inter Ocean* no dia 20 de abril de 1902,⁷⁵ ele é descrito como tendo uma voz “baixa e estranhamente gentil, que pode de algum modo transmitir a ideia de feminilidade, a qual não podemos evitar, mas sentir, não importa quão frequentemente nos são lembrados os ousados festejos de coragem”.

Ao abandonar o território americano, após várias tentativas frustradas de conseguir um reconhecimento, Santos-Dumont reforça a imagem de um homem voluntarioso que está tentando vender o que não tem: um dirigível eficiente. A mentalidade comercial que dominava o discurso americano não viu nos inventos de Santos-Dumont um sentido prático.

Na França, Santos-Dumont foi visto como um brasileiro diferente: culto, educado e inventivo, que adotou rapidamente as formas de expressão dos franceses.⁷⁶ Tornou-se um francês, com os mesmos hábitos. Mas, em solo americano, este “francês”, foi visto com desconfiança, como eram vistos os franceses de nascimento: cheio de *trejeitos*, “cheio de vontades” e pouco prático. Com o tempo, sua imagem foi sendo reconstruída aos poucos – dândi, *sportsman*, pai da aviação –, mas a sua verdadeira contribuição como cientista ficou deixada de lado.

Notas e referências bibliográficas

Renato Vilela Oliveira de Souza é aluno de Doutorado do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia da UFRJ. Email: fnorrd@hotmail.com.

Os autores agradecem a colaboração de toda a equipe técnica do Centro de Documentação Histórica da Aeronáutica (CENDOC/Ministério da Defesa) pelo acesso ao acervo documental e liberação das imagens aqui publicadas.

- 1 ORLANDI, José de Oliveira (org.). Confidências sobre Santos-Dumont. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*, v. 61, 1956. p. 171.
- 2 Aérostation, *La France*. Paris, 26 out. 1899. Jornais citados fazem parte do Acervo Santos-Dumont do Centro de Documentação Histórica da Aeronáutica (CENDOC/Ministério da Defesa), composto por inúmeros jornais e artigos originais do período de 1898 a 1904. A grande maioria deste material foi coletada seguindo as recomendações do próprio Santos-Dumont, por empresas de *clipping* em Nova York, Londres e Paris.
- 3 CENDOC, *Ascension mouvementée*. En *ballon dirigeable*. Acervo Santos-Dumont, SD1 096.
- 4 Idem.
- 5 CENDOC, *Scientific American*, 29 de outubro de 1898. Acervo Santos-Dumont, SD1 089.
- 6 Barquilha, que usada até os dias atuais, é a estrutura de madeira, em forma de cesto em que o balonista é transportado.
- 7 CENDOC, *Scientific American*, 29 de outubro de 1898. Acervo Santos-Dumont, SD1 089.
- 8 NICOLAOU, Stephane. *Les premiers dirigeables français*. Le Bourget: ETAL. Musée de l’Air et de l’Espace, 1997.
- 9 COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914. No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- 10 BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do voo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- 11 PETIT, Edmond. *Nouvelle histoire mondiale de l’aviation*. Paris: Librairie Hachette, 1973.
- 12 Em 4 de outubro de 1900, o jornal *Traveller*, de Boston, EUA, publicou uma ilustração com o título: *The Great Flying Machines Race Coming*, com as máquinas dos aeronautas mais famosos daquele momento. Foram retratados os principais modelos de representantes da França, Inglaterra e Alemanha. Acervo Santos-Dumont, Centro de Documentação Histórica da Aeronáutica, SD1 178.
- 13 CENDOC, Dumont’s Paris airship makes a great stripe in aeronautics by sailing against a strong win, *American*, Philadelphia. 19 de julho de 1901. Acervo Santos-Dumont, SD1 272.
- 14 CENDOC, M. Dumont, *Le Moniteur Oriental*. Acervo Santos-Dumont, SD2 184.
- 15 Idem.
- 16 CENDOC, Santos Dumont, the flying machine London. *The Iketch*, Londres, 24 de julho de 1901. Acervo Santos-Dumont, SDA 876.
- 17 Cabo que era lançado ao solo e utilizado para controlar o dirigível em baixas altitudes.
- 18 JORGE, Fernando. *As lutas, as glórias e o martírio de Santos-Dumont*. 4. ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 2003. p. 104.
- 19 BARROS, Henrique Lins de. *Desafio de voar*. Brasileiros e a conquista do ar. 1709 a 1914. São Paulo: Metalivros, 2006. p. 171.
- 20 CENDOC, How airship was wrecked. *The New York Herald*, Nova York, 23 de setembro 1901. Acervo Santos-Dumont, SD2 041.
- 21 CENDOC, Cauchemar. *Le bon vivant*. Acervo Santos-Dumont, SD2 339.
- 22 SANTOS-DUMONT, Alberto. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973. p. 71.
- 23 MUSA, Cláudia. Santos-Dumont e a conquista do ar: uma nova forma de ver o mundo. *Estudos Ibero-Americanos*, v. XXXI, n. 2, dez. 2005. p. 131.
- 24 MERTON, R. K. Os imperativos institucionais da ciência. In: DEUS, J. D. de (Org.). *A crítica da ciência: sociologia e ideologia da ciência*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1974.
- 25 CENDOC, M. Santos-Dumont et L’ Aero-Club. *Le Temps*, 10 de novembro de 1901. Acervo Santos-Dumont, SD2 238.
- 26 CENDOC, Le Santos-Dumont N-7. *Le Matin*, Paris, 20 de novembro de 1901. Acervo Santos-Dumont, SD2 258.
- 27 Idem.

- 28 A respeito desse evento, observam-se dois artigos do mesmo ano: *Le Française*, 8 de janeiro (SD3 023) e *La Presse*, 22 de janeiro (SD3 024). CENDOC, Acervo Santos-Dumont.
- 29 CENDOC, Airship Wreck: M. Dumont falls into the Bay of Monaco. *Daily Mail*, 15 de fevereiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 101.
- 30 CENDOC, Les Experiences de M. Santos-Dumont. *Le Petit Journal*, 11 de janeiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 031.
- 31 CENDOC, Les Expériences de M. Santos-Dumont. *Le Matin*, 25 de janeiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 042.
- 32 CENDOC, A third times Santos-Dumont circles over Bay of Monaco. *New York Journal*, 11 de fevereiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 091.
- 33 CENDOC, Dumont a Competitor. *Globe Demecratic*, St. Luis, 12 de janeiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 032.
- 34 CENDOC, Airship Wreck: M. Dumont falls into the Bay of Monaco. *Daily Mail*, 15 de fevereiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 101.
- 35 Santos-Dumont realizou, em um curto espaço de tempo, diversas viagens entre França, Inglaterra e Estado Unidos. Uma obra que demonstra este intenso trânsito é a cronologia feita pelo tenente-brigadeiro Néelson Freire Lavenère-Wanderley. A partir do acervo pessoal de Santos-Dumont, foram compiladas fontes e referências sobre o tema: LAVENÈRE-WANDERLEY, Néelson Freire. *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: INCAER, 1980.
- 36 CENDOC, Le mariage de M Santos Dumont. *La Mode Française*, janeiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 019.
- 37 Idem.
- 38 CENDOC, Santos-Dumont has a charming Idyl of the air *New York Journal*, Nova York, 7 de fevereiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 020.
- 39 CENDOC, Santos-Dumont forecast day or aerial navigation. *Saturday Evening*, Pittsburg, 12 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 200.
- 40 CENDOC, M. Dumont moves his headquarter to London. *The Daily Chronicle*, Londres, 3 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 045.
- 41 LAVENÈRE-WANDERLEY, Néelson. *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: INCAER, 1980.
- 42 CENDOC, *Journal d'Évreux*, 30 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 021.
- 43 CENDOC, Tom Edison's Airship talk with Santos-Dumont. *New York Journal*, Nova York. Acervo Santos-Dumont, SD3 206.
- 44 Idem.
- 45 SANTOS-DUMONT, Alberto. *Os meus balões*. Trad. de A. de Miranda Bastos. Brasília: Fundação Rondon, 1986. p. 107-108.
- 46 CENDOC, Tom Edison's Airship talk with Santos-Dumont. *New York Journal*, Nova York. Acervo Santos-Dumont, SD3 206.
- 47 CENDOC, Dumont Balloon. Palace authorities think the injuries accidents. *Morning Leads*, Londres, 31 de maio de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 275.
- 48 LAVENÈRE-WANDERLEY, Néelson. *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: INCAER, 1980.
- 49 Santos-Dumont knits and Sews. *New York Mail and Express*, Nova York, 19 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 234.
- 50 CENDOC, *Brooklyn Daily Express*, Nova York, 9 de março de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 148.
- 51 CEDONC, *New York Journal*, Nova York, 14 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 207.
- 52 O termo "afetado" teria um sentido similar ao estereótipo dos dândis, definido por Michelle Perrot como um homem público que protege sua individualidade por trás de uma máscara, ou imagem alegórica, repleta de adereços, trejeitos e um comportamento elitista. Para mais detalhes, ver: PÉROT, Michelle. À margem: solteiros e solitários. In: ARIÈS, Philippe; DUBY, Georges (Org.). *História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 296.
- 53 CENDOC, M Santos-Dumont, *The New York Herald*, Nova York, 18 de setembro de 1901. Acervo Santos-Dumont, SD2 024.
- 54 CENDOC, Santos-Dumont will soar at Brighton Beach by July 4. *New York Journal*, Nova York, 19 de junho de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 286.
- 55 CENDOC, Santos-Dumont sails "in disgust" he says. *Telegraph Press*, Nova York, 15 de agosto de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 310.
- 56 CENDOC, Santos-Dumont will soar at Brighton Beach by July 4. *New York Journal*, Nova York, 19 de junho de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 286.
- 57 Idem.
- 58 Rival airships in exciting race though the clouds. *The Evening Times*, Washington, 1 de outubro de 1902. Disponível em: <<http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84024441/1902-10-01/ed-1/>>. Acesso em: 11 set. 2011.
- 59 CENDOC, Leo Stevens and his big airship, which didn't sail at Manhattan beach because the motor wouldn't work. *The World*, 16 de setembro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 312.
- 60 Idem.
- 61 LAVENÈRE-WANDERLEY, Néelson. *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: INCAER, 1980.
- 62 CENDOC, A dinner in the air. *Telegraph New*, Londres, 12 de janeiro de 1903. Acervo Santos-Dumont, SD3 327.
- 63 JORGE, Fernando. *As lutas, as glórias e o martírio de Santos-Dumont*. 4. ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 2003.
- 64 CENDOC, Santos-Dumont's airships to use to by the French War Department. *Scientific American*, 24 de outubro de 1903. Acervo Santos-Dumont, SD3 419.
- 65 SANTOS-DUMONT, Alberto. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.
- 66 A respeito do uso de balões de hidrogênio nas guerras do século XIX, como a Guerra Civil Americana e a Guerra do Paraguai, destacam-se os relatos e fontes presentes na obra: LEVENÈRE-WANDERLEY, Néelson. *História geral da aeronáutica brasileira*. Dos primórdios até 1920. v. 1. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia Limitada; Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1988.
- 67 MOTTA, Márcia Maria Mendes. *A Primeira grande guerra*, in, O século XX: Tempo das Certezas. Organizador, Daniel Aarão Reis Filho, Jorge Ferreira, 3ª edi. Rio de Janeiro; Civilização Brasileira 2006. p. 236.
- 68 NICOLAOU, Stephane. *Santos-Dumont, dandy et génie de l'aéronautique*. Le Bourget: ETAL. Musée de l'Air et de l'Espace, 1997.
- 69 JORGE, Fernando. *As lutas, as glórias e o martírio de Santos-Dumont*. 4. ed. São Paulo; T. A. Queiroz, 2003. p. 149.

- 70 Idem, p. 150.
- 71 CENDOC, 100.000\$ for the best airship at the St. Louis Exposition. *The New York Herald*, Nova York, 12 de janeiro de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 012.
- 72 1904. *The Greatest Exposition*. St Louis: San'I F. Myerson Printing Co., 1999.
- 73 *The New York Times*, 30 jun. 1904. Disponível em: <<http://www.nytimes.com>>. Acesso em: 20 out. 2008.
- 74 Idem.
- 75 CENDOC, Why I believe the airship is a commercial certainty. *Inter Ocean*, Chicago, 20 de abril de 1902. Acervo Santos-Dumont, SD3 235.
- 76 BENICHO, Michel. *Alberto Santos-Dumont: la demoiselle et la mort*. Clichy: Editions Larivière, 2006. Colection Les Grands Figures de l'Aviation.

[Recebido em novembro de 2010, aprovado para publicação em junho de 2011]