

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

BRUNO CÉSAR BRULON SOARES

**O peso da leveza:
A invenção de Alberto Santos Dumont**

Niterói, RJ

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

BRUNO CÉSAR BRULON SOARES

**O peso da leveza:
A invenção de Alberto Santos Dumont**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal Fluminense, como requisito à obtenção do título de Doutor em História.

Setor temático: História Contemporânea II

Orientadora:

Prof.^a Dr.^a Rachel Soihet

Niterói, RJ

2019

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

S676p Soares, Bruno César Brulon
O peso da leveza : A invenção de Alberto Santos Dumont /
Bruno César Brulon Soares ; Rachel Soihet, orientadora.
Niterói, 2019.
485 f. : il.

Tese (doutorado)-Universidade Federal Fluminense, Niterói,
2019.

DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGH.2019.d.05657195728>

1. História. 2. Masculinidade. 3. Homossexualidade. 4.
Biografia. 5. Produção intelectual. I. Soihet, Rachel,
orientadora. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de
História. III. Título.

CDD -

**O peso da leveza:
A invenção de Alberto Santos Dumont**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal Fluminense, como requisito à obtenção do título de Doutor em História.

Banca Examinadora

Prof^a. Orientadora Dr^a. Rachel Soihet
PPGH - Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dr^a. Gizlene Neder
PPGH - Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dr^a. Karla Guilherme Carloni
PPGH - Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dr^a. Joana Maria Pedro
PPGH – Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Peter Fry
PPGSA - Universidade Federal do Rio de Janeiro

Niterói, RJ, 2019

*Aos meus avôs e ao meu pai,
Jean Santos, Edenésio e Edson
Que me ensinaram sobre a masculinidade*

*A Alberto Santos Dumont,
Que me ensinou o que eu podia fazer com ela*

Agradecimentos

Uma tese é o resultado de um trabalho de pesquisa e de um trabalho de vida, que revela tanto sobre o investigado quanto sobre o investigador. Esta pesquisa, em sua pretensão biográfica, diz tanto sobre a vida do biografado quanto apresenta traços de uma autoanálise da vida do próprio biógrafo ao longo dos anos em que o trabalho foi concebido. Logo, ela se deve a todos os que apontaram caminhos fundamentais para o desenvolvimento do trabalho de pesquisa, e também àquelas e àqueles que me ajudaram a enxergar na minha própria vida a inspiração para interpretar Alberto Santos Dumont.

Em primeiro lugar, agradeço à professora Rachel Soihet, orientadora incansável e meticulosa, que guiou este trabalho com a medida certa entre o rigor e o afeto, fazendo de sua biblioteca e escritório o meu lugar de pesquisa e desabafo nos momentos em que mais necessitei. Às professoras do Programa de Pós-Graduação em História da UFF, Gizlene Neder e Karla Carloni, que acreditaram no potencial do projeto e cujas sugestões ajudaram a construir esta tese desde os seus fundamentos. Na França, devo ao professor e pesquisador Régis Revenin, do *Centre de Recherche sur les liens sociaux* (CERLIS) da Universidade Paris Descartes, a indicação dos arquivos sobre a história da homossexualidade entre os séculos XIX e XX. A Renaud Chantraine, pesquisador do *Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée* (MUCEM), agradeço pelas longas discussões sobre a queerização dos arquivos e dos museus, que me abriu os olhos a uma crítica necessária às fontes aqui utilizadas. Às alunas e professoras do Grupo de Pesquisa em Museologia Experimental e Imagem (MEI), que acompanharam a minha trajetória de pesquisa e me formaram como um pesquisador crítico, *queer* e decolonial ao longo desses quatro anos. Às professoras, pesquisadoras e amigas Monique Magaldi, Marcela Sanches e Silvilene Moraes, pela generosa partilha de ideias e pelo apoio ao longo de tempos incertos em que os afetos sinceros são a nossa ancoragem vital. À Camila Bessa pelo carinho e pelos conselhos generosos. A Hugo por manter o meu coração repleto do seu amor; e a Lúcia por manter a minha mente sã.

Como toda pesquisa científica desenvolvida no Brasil, o acesso às instituições e a disposição de seus funcionários é tão fundamental quanto os anseios de um pesquisador. No Rio de Janeiro, agradeço aos funcionários e gestores da Biblioteca Nacional e do Arquivo Nacional; do Museu Casa de Santos-Dumont, em Petrópolis; aos funcionários do Museu

Aeroespacial (MUSAL) do Campo dos Afonsos e principalmente aos museólogos, historiadores e arquivistas da Seção do Arquivo Histórico (SARQ) da Força Aérea Brasileira (FAB) e do Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC); em São Paulo, agradeço aos arquivistas e historiadores do Serviço de Documentação Histórica e Iconografia do Museu Paulista; em Minas Gerais, aos funcionários da Fundação Casa de Cabangu, aos museólogos e historiadores do Museu da Inconfidência, em Ouro Preto, e em particular à museóloga Janine Ojeda pelas valiosas indicações de documentos sobre a infância de Santos Dumont. Na França, aos funcionários e gestores da Biblioteca Nacional, da *Bibliothèque Historique de la Ville de Paris*, da *Bibliothèque Forney* e dos *Archives de Police de Paris*; ao *Musée D'Orsay* por conceder o direito de uso de algumas das imagens apresentadas na pesquisa.

Aos órgãos de fomento à pesquisa e à pós-graduação no Brasil, ao CNPq e à Capes, pelos investimentos que permitiram que eu tivesse uma formação de excelência no país.

Às universidades públicas brasileiras, lugares do livre pensar, que permitem a crítica sobre o passado, a resistência no presente e a esperança em um futuro mais democrático e inclusivo.

FLUTUA

“Eles não vão vencer
Nada há de ser em vão
Antes dessa noite acabar
Dance comigo a nossa canção
E flutua, flutua
Ninguém vai poder, querer nos dizer como amar
E flutua, flutua
Ninguém vai poder, querer nos dizer como amar
[...]
Um novo tempo há de vencer
Pra que a gente possa florescer
E, baby, amar, amar sem temer
Eles não vão vencer”

(Johnny Hooker, 2017)

“Eu olho para o futuro com esperança.
Por ora, eu fui mais longe do que qualquer outro ao seu encontro.”

(Alberto Santos Dumont, *Dans l'air*, 1904, p.22)¹

¹ No original em francês: “Je regarde vers l’Avenir avec espérance. Pour le moment, je suis allé à sa rencontre plus loin que personne. » (Tradução nossa).

**O peso da leveza:
A invenção de Alberto Santos Dumont**

RESUMO: A tese apresenta a biografia histórica de Alberto Santos Dumont (1873-1932), baseada na ideia de que a trajetória de uma vida, para ser escrita, requer a compreensão dos regimes de valor que levaram à sua invenção sucessiva no tempo. A análise parte das representações produzidas do inventor brasileiro, em vida e após a sua morte, para restituir essa personagem da história e da memória nacional de seus movimentos incertos, entre a paixão e a razão, que o guiaram até chegar aos nossos dias. Evitando as dicotomias e denunciando a dissimulação historiográfica que opõe homens e mulheres, heterossexuais e homossexuais, a pesquisa propõe lançar um olhar *queer* sobre o Santos Dumont que pouco conhecemos, visto que suas apropriações em biografias no Brasil têm adquirido teor ufanista e militarizado, ignorando os seus aspectos mais humanos em nome da imagem de um herói heterossexualizado e masculinista. A partir da enunciação biográfica de Alberto Santos Dumont, esta tese tem o objetivo de esboçar uma teoria dos regimes normativos que produzem, na história contemporânea, sujeitos inclassificáveis, demonstrando que para estes sujeitos existirem socialmente e para fazerem suas escolhas individuais devem, ao longo da duração de uma vida, se submeter aos ajustamentos culturais de suas identidades no interior desses mesmos regimes. Escapando a uma história normativa e binária, na qual Santos Dumont só poderia se contar como hétero ou homossexual, optamos pela dúvida e pela incerteza que contribuem para corroer os alicerces dos regimes de masculinidade que produzem os nossos mitos nacionais. Contrariando o regime historiográfico normativo, apresenta-se uma história feita por meio da apropriação crítica do passado, composta por ficções, silêncios e interrogações, para abrir o debate sobre a escrita de uma história *queer*.

Palavras-chave: História. Gênero. Alberto Santos Dumont. Masculinidade. Homossexualidade.

**The weight of lightness:
The invention of Alberto Santos Dumont**

ABSTRACT: The thesis presents the historical biography of Alberto Santos Dumont (1873-1932), based on the notion that writing a life trajectory requires an understanding of the regimes of value that have determined its successive invention throughout time. The analysis is founded in the representations of this Brazilian inventor, produced in life and after his death, aiming to reconstitute this character of national history and memory of his uncertain movements, between passion and reason, which have guided him towards our present days. Avoiding dichotomies and denouncing the historiographic dissimulation that opposes men and women, heterosexuals and homosexuals, the research proposes a queer look at Santos Dumont as we know him. His appropriations in Brazilian biographies over the years have acquired a patriotic and militarized content, ignoring his most human aspects in detriment of the image of a heterosexual and masculinist hero. From the biographical narrative of Alberto Santos Dumont, this thesis aims to outline a theory of the normative regimes that produce, in contemporary history, unclassifiable subjects, demonstrating that for these subjects to exist socially and to make their individual choices, they must be constantly submitted to the cultural adjustments of their identities within those same regimes. By escaping a normative and binary history, in which Santos Dumont could only be narrated either as a hetero or a homosexual man, we opted for the doubt and the uncertainty that help to undermine the foundations of the regimes of masculinity that produce our national myths. Contradicting the normative historiographical regime, an alternative history presents itself through the critical appropriation of the past, made up of fictions, silences and interrogations that open the debate on writing a queer history.

Keywords: History. Gender. Alberto Santos Dumont. Masculinity. Homosexuality.

**Le poids de la légèreté :
L'invention d'Alberto Santos Dumont**

RÉSUMÉ : La thèse présente la biographie historique d'Alberto Santos Dumont (1873-1932), fondée sur l'idée que la trajectoire d'une vie, pour être écrite, nécessite une compréhension des régimes de valeur qui ont conduit à son invention successive dans le temps. L'analyse part des représentations de l'inventeur brésilien, pendant la vie et après sa mort, pour restituer ce personnage de l'histoire et de la mémoire nationales de ses mouvements incertains, entre la passion et la raison qui lui ont dirigé vers notre époque. Pour éviter les dichotomies et dénonçant la dissimulation historiographique qui oppose hommes et femmes, hétérosexuels et homosexuels, la recherche propose de lancer un regard *queer* sur le Santos Dumont inconnu, car ses appropriations dans les biographies brésiliennes ont acquis un contenu forcément ufaniste et militarisé, ignorant ses aspects les plus humains pour privilégier l'image d'un héros hétérosexuel et masculiniste. À partir de l'énonciation biographique d'Alberto Santos Dumont, cette thèse vise à esquisser une théorie des régimes normatifs qui produisent, dans l'histoire contemporaine, des sujets inclassables, démontrant que pour que ces sujets existent socialement et qu'ils fassent leurs choix individuels, ils doivent, pendant leurs vies, être soumis aux ajustements culturels de leurs identités au sein de ces mêmes régimes. Pour échapper à une histoire normative et binaire dans laquelle Santos Dumont ne pouvait se considérer que comme hétéro ou homosexuel, nous avons choisi pour le doute et l'incertitude qui contribuent à éroder les fondements des régimes de masculinité qui produisent nos mythes nationaux. Contrairement au régime historiographique normatif, s'est présentée une histoire faite à travers l'appropriation critique du passé, configurée par de fictions, de silences et d'interrogations, pour ouvrir le débat sur l'écriture d'une histoire *queer*.

Mots-clés : Histoire. Genre. Alberto Santos Dumont. Masculinité. Homosexualité.

O peso da leveza: A invenção de Alberto Santos Dumont

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO: inventar Santos Dumont	1
PARTE I: ELEVAÇÃO	
CAPÍTULO 1	
Das Minas Gerais em direção às nuvens: heranças de família e da infância no Brasil	28
1.1 Heranças da família, legados da tradição	30
1.2 O casamento como modelo: laços de família e as normas do <i>amor</i>	40
1.3 Dirigindo o seu destino: brinquedos de meninos e o exercício da masculinidade	49
1.4 Família burguesa, família vigilante	58
1.5 Educação e virilidade: aprendizados do domínio de si e o preceito do “ensino livre”	63
1.6 Em direção às nuvens: imaginação e transgressão	70
CAPÍTULO 2	
<i>Fazer-se “um homem”</i>: ensaios para o voo controlado	75
2.1 A descoberta de Paris	79
2.2 Aprendendo a viver nas nuvens	89
2.3 O <i>Aéro-Club</i> da França	96
2.4 Um destino acidentado	104
2.5 O homem-máquina	117
2.6 O Prêmio Deutsch	130
2.7 A consagração de um homem: “ <i>um brinde a Santos-Dumont!</i> ”	143
PARTE II: PLANAGEM	
CAPÍTULO 3	
Em busca do amor: performances de um dândi equilibrista	155
3.1 Retorno à infância e à família vigilante	158
3.2 Amor, uma herança normalizadora	164

3.3 Masculino feminino: um dândi equilibrista	172
3.4 A arte de viver no armário	181
3.5 A “coqueluche dos parisienses”	197
3.6 Amores possíveis: a heteronormatividade no passado e no presente	207
3.7 Amores indizíveis: segredos do “doce viver”	214
3.8 O amor a Deus e à razão	227
CAPÍTULO 4:	
Mais pesado que o ar: um herói deslocado na iminência da guerra	236
4.1 O culto às máquinas	242
4.2 Um mistério internacional	246
4.3 Um herói sem pátria	256
4.4 A ave de rapina	263
4.5 A vitória do mais pesado	276
4.6 <i>Demoiselle</i>	281
4.7 Masculinidade bélica	289
4.8 <i>Pathos</i> das altitudes	297
PARTE III: VOO VERTICAL	
CAPÍTULO 5:	
A última invenção: o martírio de um Ícaro sem asas	306
5.1 Do batismo à redenção	311
5.2 O reencontro com a Pátria	320
5.3 Um profeta da aviação	331
5.4 O fantasma do casamento	339
5.5 “Sofrer dos nervos”: uma patologia do indizível	350
5.6 A queda	364
5.7 A última invenção	373

CAPÍTULO 6	
A invenção de Santos Dumont: a vida após a morte de um mito nacional	382
6.1 <i>Erigir</i> Santos Dumont: o monumento a um anti-herói?	388
6.2 <i>Escrever</i> Santos Dumont: a narração de um mártir enfadonho	398
6.3 <i>Elevar</i> Santos Dumont: a sua sacralização sobre-humana	409
6.4 <i>Materializar</i> Santos Dumont: o gênero do patrimônio	415
6.5 <i>Herdar</i> Santos Dumont: entre a vida e a representação	427
CONSIDERAÇÕES: Santos Dumont e a História	435
Referências	446
Anexo	473

INTRODUÇÃO: inventar Santos Dumont

Para muitos de seus biógrafos, Alberto Santos Dumont nasceu no dia 23 de outubro de 1906. A invenção desse “inventor” se dá no dia do seu primeiro voo com a aeronave mais pesada que o ar, em Paris. Nas narrativas desses autores, cujo objetivo biográfico é o de glorificar o biografado no interior dos regimes normativos que em algum momento o rejeitaram, pouco importa compreender a sua infância e a juventude antes da glória. Suas conquistas são as do progresso na Europa que o reverenciou e seus feitos memoráveis devem ser lembrados no presente em nome de uma glória perdida da Nação onde ele nascera e que o recebera de volta na decadência do fim da vida.

Somos levados a supor, como ponto de partida para uma biografia histórica dessa personagem, que a vida e a morte de Santos Dumont foram muito mais complexas do que considera a maioria dos relatos biográficos. Ao longo de sua trajetória, o menino mineiro que se tornou um dos homens mais famosos do mundo, no início do século XX, e um mito nacional no Brasil, para além da conquista do céu de Paris e dos olhares da multidão cativa que o admirava, construiu para si uma imagem que desafiava não apenas as leis da gravidade, mas as normas de uma época de constrictões exacerbadas sobre as sexualidades e de alto grau de controle dos comportamentos associados ao gênero.

Ao mesmo tempo em que dependia da opinião de terceiros para se sentir legitimado como “homem”, o *Santos* – como era corriqueiramente chamado na França – zombava daqueles que o tentavam criticar com base em suas idiossincrasias. O aviador construiu a sua imagem de forma ambígua, escondendo e revelando, na medida geralmente calculada, os traços determinados de sua personalidade, às vezes para chamar a atenção, às vezes para se proteger dos olhares constantes aguçados por ele mesmo. De todo modo, sua vida poderia ser narrada a partir das sucessivas tentativas de controle sobre a imagem transmitida para o mundo e para o seu país de origem, onde um dia prometera a seu pai se tornar “um homem” e honrar o seu nome nos círculos masculinistas onde aprendera a viver e a voar. *Santos=Dumont*, como às vezes costumava assinar, cumpriu um destino que ele mesmo prescreveu para si. Moldou-se para as sociedades de sua época como o herói que seus admiradores desejavam ver, à distância, nas alturas, mas não deixou de expressar suas singularidades que constituíram, ao longo da vida, os traços de uma personalidade indomada, manifestados pela emoção e não só pela razão.

Entre essas duas esferas não polarizadas do indivíduo que se fez ator e autor de seu tempo e de sua própria narrativa encenada, diversos e variantes são os *Santos Dumonts* da história que nesta tese nos propomos contar enfrentando os desafios colocados pelo exercício biográfico. Como lembra Sabina Loriga, uma “pessoa moral” é composta de várias pessoas superpostas; o que significa dizer que o *eu* íntimo de uma personagem histórica muitas vezes escapa ao seu *eu* cotidiano, público e visível.² Aquilo que há de impronunciável numa vida humana é, portanto, deixado nas entrelinhas da história, ou varrido para debaixo do tapete da história dita oficial.

Desde que o indivíduo voltou a ocupar um lugar central nos estudos históricos, geralmente mais interessados pelos destinos coletivos, entrou em crise a figura do “herói”. A ênfase biográfica não está mais no “grande homem” (conceito este praticamente desprezado em muitos estudos históricos recentes), mas sim nos homens e mulheres comuns, de carne, osso e emoções. Tal ênfase está no centro dos objetivos dos estudos sobre cultura popular, dos trabalhos de história oral ou da história das mulheres.³ O primeiro a desenvolver estudos considerando a dignidade pessoal dos vencidos da história, as “vítimas do passado”, foi Edward P. Thompson, em oposição tanto ao marxismo ortodoxo quanto ao estruturalismo. Desde então, como lembra Loriga, a noção de experiência começou a erodir a de estrutura na historiografia contemporânea.

Nos anos 1970, é fundado, de forma expressiva e marcante, um ramo de estudos crítico ao sujeito masculino hegemônico da história. A partir da constatação da negação ou do esquecimento das mulheres na história, endossada pelo feminismo e sua articulação com o desenvolvimento da Antropologia e da História das Mentalidades, além dos estudos em História Social, configura-se um primeiro estágio de efervescência intelectual. As autoras que buscavam deflagrar uma consciência política sobre a construção de narrativas que naturalizavam o sujeito universal masculino tinham dois objetivos de base reflexiva: o de tornar as mulheres aparentes dentro de uma história pouco preocupada com a diferenciação sexual; e o de denunciar a opressão, a exploração e a dominação⁴ presentes na historiografia.

² LORIGA, Sabina. *O pequeno X: Da biografia à história*. Belo Horizonte: Autêntica, 2011. p.28.

³ Id. A biografia como problema. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998. p.2.

⁴ PERROT, Michèle; FARGE, Arlette; DAUPHIN, Cécile; KLAPISCH-ZUBER, Christiane; LAGRAVE, Rose-Marie; FRAISSE, Geneviève; SCHMITT-PANTEL, Pauline; RIPA, Yannick; PEZERAT, Pierrette; VOLDMAN, Danièle. Culture et pouvoir des femmes : essai d'historiographie. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 41^e année, N. 2, 1986. p.272.

Na década de 1980, os estudos de gênero⁵ rompem com a ênfase política das análises e conquistam o seu próprio espaço como campo do conhecimento, uma vez que uma parte dos estudos entende o gênero como um termo aparentemente neutro, desprovido de propósito ideológico imediato. A história das mulheres como campo específico de estudos, segundo apontou Joan Scott, iria emergir, nesta perspectiva, como uma evolução do feminismo e, em seguida, uma evolução para o gênero, isto é, da política para a história e para a análise historiográfica.⁶ Tal *demarche*, em alguns casos é percebida de maneira positiva como um “retorno” à história, enquanto outras interpretações negativas encaram essa transformação como um processo de “despolitização”.⁷

As autoras Rachel Soihet e Joana Maria Pedro afirmam que a fertilidade dos dias atuais contrasta, entretanto, com a trajetória difícil que a categoria de análise “gênero” enfrentou no campo historiográfico.⁸ Nas ciências humanas, a disciplina História é certamente a que mais tardiamente apropriou-se dessa categoria. Segundo as autoras, grande parte desse retardo se deveu ao caráter universal atribuído ao sujeito da história, representado pela categoria “homem”.⁹ Na historiografia dita “tradicional” acreditava-se que, ao falar dos homens, as mulheres estariam sendo igualmente contempladas, o que não correspondia à realidade. Por outro lado, também, não eram todos os homens que estavam representados nesse termo: em geral, a categoria se referia ao homem branco ocidental, *heterossexual* e *cisgênero*.

Assim, como suplemento da história dita “oficial” e hegemônica, a história das mulheres existiria enquanto uma adição ou substituição para o que está ausente ou incompleto, “acima e além do que já está inteiramente presente”.¹⁰ Desde que a historiografia moderna ocidental estabeleceu como sujeito o “homem branco” e heterossexual, todas as perspectivas variantes da história seriam confrontadas com o “dilema da diferença”. A construção de outros sujeitos e sujeitas em relação ao sujeito dominante se daria, então, em oposição a essa hegemonia, reificando-se na historiografia a comparação binária entre a norma e aqueles ou aquelas que se opõem a ela. Segundo a lógica binária, a necessidade metodológica da comparação introduzida na historiografia pressupunha que homens brancos deveriam ser comparados com homens não

⁵ Gênero, naquele contexto, entendido como a divisão “natural” dos sexos.

⁶ SCOTT, Joan. História das mulheres. In: BURKE, Peter. (org.). *A escrita da história*. Novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992. p.66-67.

⁷ Muitos daqueles que escrevem a história das mulheres consideram-se envolvidos em um esforço altamente político para desafiar “a autoridade dominante na profissão e na universidade, visando mudar a maneira como a história é escrita”. Ibidem, p. 67-68.

⁸ SOIHET, Rachel & PEDRO, Joana Maria. *Revista Brasileira de História*, Nº 54 vol. 27. São Paulo: ANPUH, jul.-dez, 2007, p.281-300.

⁹ SOIHET & PEDRO, loc. cit.

¹⁰ SCOTT, Joan. História das mulheres. In: BURKE, Peter. (org.). *A escrita da história*. Novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992. p.78.

brancos, ou que homens deveriam ser comparados com mulheres, e assim por diante, naturalizando os binarismos no discurso histórico. Tais comparações são mais comumente compreendidas como “categorias naturais” ou entidades separadas, mais do que como termos relacionais e, logo, socialmente construídos. Neste sentido, recentemente, a história das mulheres se coloca como princípio o questionamento da “prioridade relativa dada à ‘história do homem’,”¹¹ expondo a hierarquia de poder implícita em muitos dos relatos históricos.

Inevitavelmente, as distintas correntes da história das mulheres e da história das relações de gênero levaram os estudiosos a se perguntarem, desde então e nos diversos contextos de investigação, afinal, “que outros pontos de vista foram excluídos ou suprimidos?”¹² Progressivamente, com o desenvolvimento dos estudos no campo, a categoria de “gênero”, inicialmente usada para analisar a diferença entre os sexos, foi estendida à questão das diferenças dentro da diferença,¹³ o que contribui para “abalar” a oposição fixa entre homens e mulheres.

A desconstrução do binarismo nas relações de gênero foi acompanhada da própria desconstrução da hegemonia masculina na história nos estudos específicos da masculinidade que emergiram mais expressivamente nos anos 1990.¹⁴ O “homem” como categoria hegemônica passa a ser objeto de análises críticas que associam *masculinidade, poder e violência* nas estruturas normativas que a história contribui para produzir. Tal desconstrução crítica leva ao desenvolvimento do conceito de “masculinidade hegemônica”, introduzido nos estudos de gênero desde os anos 1980 e formalizado posteriormente por Raewyn Connell. Os novos debates sobre a masculinidade, que passa a ser compreendida como “configurações da prática”, não contradizem as abordagens discursivas sobre o gênero, como irá explicar a autora. Influenciadas pelo pós-estruturalismo foucaultiano, pelo pós-modernismo e pela psicologia discursiva, essas análises sugerem que os homens não estão permanentemente comprometidos com um padrão específico de masculinidade,¹⁵ sendo ela entendida como passível de negociação e barganha nas configurações da identidade de gênero.

As implicações normativas e, logo, políticas, envolvendo os usos das categorias “mulher” e “homem” na historiografia, ao ficarem cada vez mais evidentes, levantam o problema recorrente das macro-narrativas para compreender as identidades. Assim, o foco na

¹¹ SCOTT, Joan. História das mulheres. In: BURKE, Peter. (org.). *A escrita da história*. Novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992. p.80.

¹² Ibidem, p.77.

¹³ Ibidem, p.89.

¹⁴ Cf. CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995].

¹⁵ Ibidem, p.xviii-xix.

experiência subjetiva iria levar a uma relativização ainda mais profunda do próprio olhar das historiadoras para as diferenças, escapando do método comparativo, quando a *biografia* é revista como método histórico. Mas se a biografia deveria tentar exprimir a multiplicidade da experiência, e sendo a experiência humana tão múltipla e complexa, como dar conta de tal complexidade numa mesma narrativa? Esse desafio historiográfico levou Virginia Woolf a criticar o hábito dos biógrafos de “explicar seis ou sete ‘eus’, quando uma pessoa pode possuir milhares deles.”¹⁶ A passagem para o estudo da pessoa comum e múltipla foi sensivelmente agravada pela crítica nas ciências sociais ao conceito mesmo de identidade, ou por visões de autores dos estudos culturais que preconizam os processos de identificação, baseadas na tentativa de rearticular a relação entre sujeitos e práticas discursivas, dentro da via aberta por Michel Foucault.¹⁷

Esse autor introduziu nas ciências humanas uma nova perspectiva sobre as identidades ao propor, em sua *História da sexualidade I: a vontade de saber*,¹⁸ o entendimento da sexualidade como um dispositivo histórico do poder desenvolvido nas sociedades europeias modernas, que inseria o sexo em sistemas discursivos de utilidade e regulação social. Para Foucault, a importância para os processos sociais de normalização das invenções do século XIX, entre as quais encontra-se a “homossexualidade”, estava no fato de estas invenções permitirem mostrar que as identidades sociais são efeitos que decorrem da forma pela qual o conhecimento é organizado, e que tal produção social de identidades é “naturalizada” nos saberes dominantes.

Na medida em que, ainda no século XVII, as sociedades ditas burguesas testemunhavam uma “explosão discursiva” em torno do sexo, tem-se como consequência um esforço (linguístico e jurídico) para dominá-lo no plano real.¹⁹ Como aponta Foucault, novas regras de decência são estabelecidas para filtrar as palavras e controlar as enunciações. Assim, o projeto de “colocar o sexo em discurso” faz com que se definam de maneira bastante evidente as categorias que poderiam se pronunciar sob o controle do poder, produzindo, em contrapartida, identidades *indizíveis*.²⁰ Todo um modo de se portar quanto ao sexo nessas sociedades iria ser definido com base na repressão pela normatividade.

¹⁶ WOOLF (1982 [1928] apud LORIGA, 1998, p.245).

¹⁷ Cf. HALL, Stuart. Introduction. Who needs ‘identity’? In: HALL, Stuart & GAY, Paul du. *Questions of cultural identity*. London / Thousand Oaks / New Delhi: SAGE, 1996. pp.1-17.

¹⁸ Cf. FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I. A vontade de saber*. Rio de Janeiro: Graal, 1985 [1976].

¹⁹ Ibidem, p.21.

²⁰ O conceito do “indizível” tem o sentido do impronunciável, segundo Michael Pollak, mas que também significa o ininteligível na ordem do discurso. Cf. POLLAK, Michael. La gestion de l'indicible. *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 62-63, L'illusion biographique, juin 1986. pp. 30-53.

Sob a influência dos trabalhos de Foucault e, ainda, do método desconstrutivista introduzido por Jacques Derrida²¹ nas ciências sociais, desenvolve-se um campo de estudos – heterogêneos e variantes – que identificamos hoje como estudos *queer*. Tendo se delineado desde os anos 1990, a partir do encontro entre uma corrente dos estudos culturais nos Estados Unidos com o pós-estruturalismo francês, os estudos *queer* propiciaram a problematização das concepções clássicas de sujeito, identidade, agência e identificação. Foi com os trabalhos de Eve K. Sedgwick,²² David M. Halperin,²³ Judith Butler²⁴ e Michael Warner,²⁵ entre outros, que as análises sociais retomaram a proposta de Foucault, estudando a sexualidade como um dispositivo histórico de saber e poder nas sociedades modernas. Esses estudos, movidos pelo projeto político e epistemológico de denunciar a normatividade em diversos âmbitos, se caracterizam por considerar a inserção do sexo nos sistemas de unidade e regulação social.

Em linhas gerais, o alvo mais imediato da chamada teoria *queer* é a heteronormatividade da sociedade ocidental, que se refere ao dispositivo histórico mesmo da sexualidade, como previsto por Foucault, que tem a heterossexualidade como premissa. Trata-se de um conjunto de normas que fundamenta todos os regimes de normalidade que nos propomos a analisar. Porém, em seu sentido mais amplo, a crítica *queer* também se dirige à normalização e estabilidade propostas pela política de identidade do próprio movimento homossexual dominante. A crítica aos movimentos sociais identitários se pauta no reconhecimento das fraturas nos sujeitos históricos e no caráter efêmero, transitório e contextual das identidades preconizadas. Ou seja, *queer* se refere à toda *diferença inclassificável* que a historiografia deixa escapar por não comportar tais diferenças numa escrita da história baseada no normativo, no conhecido e no dominante da ordem social.

Para Judith Butler, o sujeito “homossexual” é levado a crescer e construir a sua identidade conhecendo intimamente a violência das normas de gênero. É a partir da vivência dessa violência normativa que diversos autores são levados a “desnaturalizar” o gênero e a romper com as suposições perversas sobre a heterossexualidade “natural” ou “presumida” que é informada pelos discursos acadêmicos ordinários sobre sexualidade.²⁶ A discussão

²¹ Cf. DERRIDA, Jacques. *Gramatologia*. São Paulo, Perspectiva, 2004.

²² Cf. SEDGWICK, Eve K. *Epistemology of the closet*. Berkeley: University of California Press, 1990.

²³ Cf. HALPERIN, David. *San Foucault. Para una hagiografía gay*. Córdoba: Cuadernos del Litoral, 2000 [1995].

²⁴ Cf. BUTLER, Judith. *Gender trouble. Feminism and the subversion of identity*. New York & London: Routledge, 2007 [1990].

²⁵ Cf. WARNER, Michael (dir.). *Fear of a Queer Planet. Queer Politics and Social Theory*. Minnesota: University of Minnesota Press, 1993.

²⁶ BUTLER, op. cit., p.xx-xxi.

estabelecida pela autora em *Gender Trouble* expõe a dimensão construída e performativa do gênero não precisamente como um exemplo de subversão.

Atualmente, os estudos que se pautam no ponto de vista *queer* se proliferaram nas ciências humanas e uma parte relevante das análises busca relativizar a “essência” presumida das categorias estabelecidas, explorando a sua performatividade e as múltiplas gradações identitárias que envolvem gênero, sexo e desejo para além da divisão binária entre “Homem” e “Mulher”. A perspectiva segundo a qual o gênero é performativo procurou mostrar que o que nós entendemos como a “essência interna do gênero” é fabricada por um conjunto de atos sustentados, postulada por meio da estilização do gênero no corpo.²⁷ A presente pesquisa parte do reconhecimento de uma “crise do gênero”, segundo apontada por Butler, que nos leva a entender o gênero enquanto uma categoria de análise que não pode ser vista como consolidada por meio da sexualidade normativa.²⁸ A crise, a que se refere a autora, se daria em função do reconhecimento pelas ciências sociais de contextos e identidades situacionais e transitórios, passíveis de serem explicados apenas segundo uma análise *queer*, por muito tempo inexistente dentre as análises sociológicas e nas narrativas históricas.

Para se pensar as limitações do gênero, como propõe a autora, é preciso estabelecer um nível de entendimento do terror e da ansiedade que alguém sofre ao “se tornar *gay*” nos diferentes momentos da história; o medo de perder o seu lugar no gênero ou de não saber quem ele ou ela será ao dormir com alguém do “mesmo” gênero. Este conflito que envolve desejo e identidade constitui uma certa crise na ontologia experienciada tanto no nível da sexualidade quanto no nível da linguagem. Tal perspectiva se torna mais evidente na medida em que consideramos as várias novas formas de gênero que emergiram a luz dos transgêneros e da transexualidade, da maternidade e paternidade lésbica e gay, das novas identidades “*butch*” e “*femme*”²⁹... Hoje é possível tratar essas categorias como existentes nas realidades sociais observadas pelas ciências sem caracterizá-las meramente como “desviantes” em relação à norma estabelecida para as expressões do gênero. Mas nem sempre foi assim ao longo da história recente, e o sofrimento causado nos indivíduos “fora das normas” do gênero, ou decorrente das formas impensadas da sua paixão, não foram comumente tomados como objeto da análise histórica.

²⁷ BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990). p.xv-xvi.

²⁸ Ibidem, p.xi.

²⁹ Ibidem, p.xi-xii.

Tais questões contemporâneas que se tornam visíveis e são problematizadas a partir do final do século XX seriam impensadas no início desse mesmo século e logo podem ajudar a entender a indefinição de identidades de gênero obscuras que a história interpretou como “assexuadas” ou simplesmente como “heterossexuais” de acordo com a matriz heterossexual dominante. Acompanhar os atores em seus processos de construção da identificação, com este ou aquele sistema de crenças ou regime de valores, se revela, portanto, mais produtivo do ponto de vista heurístico, numa história escrita segundo uma perspectiva *queer*. Tal abordagem, entretanto, não pode se limitar à análise das instituições e dos saberes que geram os regimes normativos responsáveis por moldar as identidades, como o fez Foucault, mas deve observar os atores em suas atuações nesses regimes. Neste sentido, nossa análise rompe com a oposição tradicionalmente aceita entre o *ethos* e o *pathos*, entre as normas baseadas na razão cartesiana e os impulsos da paixão.

É, pois, visando analisar a experiência individual na história, muito para além de compreender o sujeito da razão, que evocamos o conceito de *pathos* grego, termo que teria dado origem tanto a “paixão” quanto a “patologia”. O *pathos* pode ser associado ao sofrimento ou à morte, mas também à fruição de gozo e à libido.³⁰ Geralmente contraposto ao *ethos*, que se refere à ética, às normas e aos códigos morais de uma dada sociedade, o *pathos* diz respeito às emoções transformadoras do indivíduo. *Pathos* pode ser entendido como um “construto psicológico”,³¹ que remete às emoções inconscientes que por vezes determinam o conjunto de atuações dos atores; fala ao imaginário, aos afetos mais profundos, mas também às doenças psíquicas que definem uma trajetória. O *pathos* designa a experiência mesma daquilo que é vivido. Ambas expressões de origem grega, *pathos* e *ethos* se sobrepõem na configuração das ações e do comportamento dos indivíduos em sociedade.

Imerso nas normas de seu tempo e aprendendo desde a infância a jogar o jogo dos homens, Santos Dumont não viveu sem sofrimento – ou sem paixão. Apesar da narrativa baseada na razão que predomina em quase todas as suas biografias até o presente, aqui iremos restituí-lo de suas emoções, na medida do que nos permite o método histórico disponível.

A historiografia, por vezes, desconsidera aquilo que pode parecer óbvio, isto é, o fato de que olhar para a vida de uma pessoa, para a complexidade de uma trajetória individual, implica em reconhecer que as pessoas, ainda quando estão seguindo determinadas regras e respondendo a certos códigos de conduta aos quais se encontram submetidas, elas cometem

³⁰ Cf. CERQUEIRA FILHO, Gisálio. Sufoco nas alturas. Sobre Páramo, de Guimarães Rosa. *Passagens*. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 2, maio-agosto, 2013, pp.168-204.

³¹ *Ibidem*, p.173.

erros, mudam de opinião, sentem medo, se apaixonam, se desapaixonam, ficam nervosas, tristes, sofrem dos mais diversos males, sentem dores que não são físicas ou sequer diagnosticáveis, compensam suas dores dos mais diversos modos, se recuperam, voltam a amar e a sofrer...

Parece, segundo Loriga, que o estudo do passado continua, no presente, a privilegiar uma concepção aritmética do indivíduo, pré-psicanalítica e mesmo pré-dostoievskiana – concepção que, segundo a autora, não oferece à personagem humana senão uma alternativa: a de desempenhar o papel de um ser consciente e coerente ou então o de um peão no tabuleiro de xadrez da necessidade.³² Essa perspectiva, que de fato ainda povoa boa parte dos estudos históricos no presente, ignora a trajetória daqueles que romperam com destinos pré-estabelecidos ou burlaram as normas prescritas na ordem social. Considerando a complexidade das identidades que somos levados a imaginar como estáveis e lineares, recorrendo à ideia de “ilusão biográfica”³³ criticada por Pierre Bourdieu, e a multiplicidade de posições sociais e atuações de um mesmo indivíduo ao longo do tempo de uma vida humana, é legítimo perguntar, usando as palavras de Giovanni Levi: “é possível escrever a vida de um indivíduo?”³⁴

Alberto Santos Dumont se fez um homem, como queria seu pai e a sociedade em que estava inserido. Narrou a sua própria existência, suas conquistas e seu caráter segundo uma moral e um sentido de normalidade que ele conheceu desde muito cedo, em Cabangu, Minas Gerais, e depois na fazenda da família Dumont, em Ribeirão. Havia um longo caminho a ser percorrido até ganhar os ares da capital francesa e os olhos parisienses que se acostumaram com a sua presença próximo às nuvens. O brasileiro que chegou mais perto do sol foi também alguém que transgrediu as normas que pôde e se manteve fiel àquelas com as quais não podia romper.

Cerceado por um mundo moral que o atravessava, Santos Dumont construiu seu gênero ao mesmo tempo em que o teve construído. Sua sexualidade, um tabu historiográfico até os nossos dias, talvez fosse um mistério para ele mesmo. Num tempo em que o sexo não era para ser falado, suas práticas mais subversivas eram feitas para serem ocultas, qualquer transgressão era ao mesmo tempo um crime, um pecado e uma doença. É neste complexo contexto de interdições que se definia a noção, ainda pouco difundida, da “homossexualidade”, termo que começa a aparecer na passagem ao século XX.

³² LORIGA, Sabina. A biografia como problema. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998. p.245.

³³ Cf. BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. pp.183-191.

³⁴ LEVI, Giovanni. Los usos de la biografía. *Annales* 44 Année, No. 6, nov.-dic., 1989. p.140-141.

O dilema historiográfico pela definição da sexualidade de Santos Dumont parte, em primeiro lugar, do equívoco da unidade do “sexo”, buscando a sua descrição estática segundo as normas mediante as quais esse “uno” do sexo, inventado dentro de uma esfera de inteligibilidade cultural dos corpos, pode chegar a ser visível.³⁵ Para desconstruir tal unidade, primeiramente é preciso reconhecer que o normal e a normalidade são ficções sociais com efeitos performativos produzidos no interior de regimes discursivos específicos e culturalmente ajustados.

A historiografia, ela mesma produtora de normalidade e da unidade presumida do sexo, cria a história a partir da delimitação de fronteiras entre aqueles que serão incluídos como seus sujeitos dominantes e os excluídos de todos os “momentos” da temporalidade reconhecida. A escrita da história se dá, prioritariamente, por um “efeito de sedimentação”, segundo a expressão usada por Butler, que produz o “passado” como uma acumulação e um congelamento de certos elementos da história, ou “momentos” que, por atos de repetição, acabam se tornando indistinguíveis.³⁶ O passado se define, logo, tanto por aquilo que é aceito e digno de ser escrito, quanto pelo que foi colocado no exterior da fronteira historiográfica: o reprimido, o esquecido, o negado na construção histórica. Como personagem que desejou, ele mesmo, se escrever na história, Santos Dumont se ajustou aos papéis de gênero e à heteronormatividade do seu tempo para assim se inventar como um mito e um patrimônio, sem, contudo, precisar “se assumir” heterossexual.

Foi dissimulando o sexo e dissimulando-se a si mesmo que o Santos Dumont que conhecemos se fez visível para o mundo. Sua interpretação de si mesmo como um *homem* moderno foi a primeira que nos chega mediante o discurso do tempo, as repetições imaginárias de sua imagem dissimulada. Quem estamos vendo, afinal, nas imagens reproduzidas? É o homem ou sua sombra? É real ou encenação? É real e encenação? É real porque encenou-se.

O “homem” em Santos Dumont foi mais uma das invenções de Alberto, feita para se acreditar em sua razão investida no controle de si mesmo e numa sexualidade indefinida. Razão e paixão, controle e prazer, estavam presentes na personagem que nos chega, retransmitida nas interpretações historiográficas que só veem oposições binárias quando deviam se esforçar para desfazer o gênero desvelando as suas gradações.

³⁵ Sobre a noção da inteligibilidade cultural segundo a qual todos os corpos podem ser qualificados a partir de um regime de normalidade específico, ver BUTLER, Judith. *Bodies that matter. On the discursive limits of “sex”*. New York & London: Routledge, 1993. p.19.

³⁶ *Ibidem*, p.10.

No texto que segue nos apropriamos de uma escrita *queer* para lançar um olhar crítico sobre a história, propondo uma historiografia que rompe com a leitura binária das interpretações do gênero pelas personagens históricas. É com o propósito de repensar a si mesma que a historiografia contemporânea vem redirecionando cada vez mais o foco de sua reflexão para os próprios historiadores, como produtores dos mundos que criamos a partir do passado. Tendo por função reconstruir um mundo que nunca chegará a conhecer,³⁷ o historiador recria sentidos sobre o passado ao criar o seu passado em constante movimento – pois está em movimento o seu modo de olhar o passado e a si mesmo como intérprete desse passado. Em outras palavras, aquilo que se produz conscientemente como identidade homogênea e historicamente comprovável está, por sua vez, atrelado a construções inconscientes definidas por escolhas individuais e padrões sociais que nem sempre resultam em comportamentos aparentemente estáveis e inteligíveis. A interpretação do passado pelo historiador que se debruça sobre ele, se dá assim como num ato de autoridade, em que é o historiador ou a historiadora quem determina a estabilidade e a inteligibilidade das identidades estudadas.

O trabalho historiográfico tem por necessidade do método fazer de realidades desconhecidas, inteligíveis, estabelecendo alguns parâmetros incontornáveis para a interpretação dos documentos que irão sustentar essas realidades. Como observou Michel de Certeau, desde que a história eurocêntrica entrou em contato com o Novo Mundo – e com novas (ou antigas) epistemologias diferentes da sua – a historiografia teve que assegurar as condições de possibilidade para um discurso que estabelecesse “uma escala comum” em função da qual todas as histórias poderiam se situar, desde o Novo Mundo à antiguidade medieval.³⁸ Tal tentativa de estabelecer aquilo que Foucault denominou de uma “mesa comum”,³⁹ um lugar homogêneo e universal que permitisse uma compreensão dos “selvagens”, estava ligada a uma necessidade primordial da historiografia europeia desde o século XVII, que é a da possibilidade de pensar historicamente a diferença.

A vontade de objetividade que marcou a historiografia até os nossos dias – traduzida, por meio da *cronologia*, nas periodizações, nas construções identitárias modernas e na formulação de uma origem comum – teve início no princípio de autoridade Iluminista segundo o qual o presente estaria supostamente separado do passado, o que conferia ao historiador, trabalhando segundo um regime epistemológico específico, o poder sobre o saber e a verdade

³⁷ CERTEAU, Michel de. *História e psicanálise: entre ciência e ficção*. Belo Horizonte: Autêntica, 2016 [1987]. p.164.

³⁸ *Ibidem*, p.170.

³⁹ FOUCAULT (1966, p.10-15 apud CERTEAU, 2016, p.170).

do passado. Esse espaço organizado pela historiografia, é, portanto, não apenas dividido, ele é também hierarquizado. Somente pela identificação estrutural dessa separação que produz a hierarquização, tornando evidente a *dissimulação historiográfica* que localiza os sujeitos no tempo conformando suas identidades, que se poderá alcançar a desconstrução *queer* almejada na presente obra.

É na exata proporção em que a historiografia produz a história das mulheres, a história dos homossexuais, a história dos transgêneros, etc., que ela não apenas segrega grupos de pessoas em categorias historicamente dissimuladas como marginais – isto é, produzindo os subalternos – mas ela está também dissimulando e legitimando o sujeito hegemônico da história tradicional como o *único sujeito universal*, em relação ao qual todas e todos os *outros* podem ser classificados e narrados. A escrita, então, de Santos Dumont na presente tese, ao invés de tentar lançar um olhar sobre a homossexualidade ininteligível do aviador, se propõe a construir um olhar *queer* sobre o Santos Dumont que pouco conhecemos visto que suas apropriações em biografias no Brasil têm adquirido teor ufanista e militarizado, ignorando os seus aspectos mais humanos em nome da imagem de um herói heterossexualizado e masculinista.

A partir da enunciação biográfica de Alberto Santos Dumont, esta tese tem o objetivo de esboçar uma teoria dos regimes normativos que produzem, na história contemporânea, sujeitos inclassificáveis, demonstrando que para estes sujeitos existirem socialmente e para fazerem suas escolhas individuais devem, ao longo da duração de uma vida, se submeter aos ajustamentos culturais de suas identidades no interior desses mesmos regimes.

O entendimento dos distintos regimes de normalidade que compõem a história do gênero e da sexualidade, definindo os diferentes tempos da segregação e dominação, nos remete ao fato já constatado de que tais regimes – sendo o regime historiográfico um deles –, ajustados entre si, permitem à História e aos historiadores dominarem esse objeto abjeto que é o homossexual, ou qualquer indivíduo que não se ajusta às classificações normativas desafiando as fronteiras estabelecidas nesta disciplina para separar o normal do anormal. Olhar para essas fronteiras de maneira crítica é o desafio *queer* por excelência; o que quer dizer reconhecer em toda posição marginal e excluída dentro de um sistema dado, uma oportunidade para entender este mesmo sistema e depois desconstruí-lo. Somente assim se poderá resistir à violência fundadora de todos os regimes de verdade e de normalidade.

A lógica desta operação, como sugere Butler, é, até certo ponto, psicanalítica, visto que a produção do excluído pelos regimes de verdade, “como a força de uma proibição, produz o

espectro de um retorno aterrador.”⁴⁰ De repente, os historiadores se deparam com a necessidade psicanalítica de se voltar aos objetos mais profundos e desconhecidos de seu inconsciente, trazendo o passado oculto para o presente. Então, sua normatização seguida de sua normalização como objeto epistêmico passível de entendimento nos leva do recalque – segundo o qual o oculto é reprimido – à afirmação dos oprimidos relegados à sua história ela mesma subalternizada.

Ao pensarmos a história pela chave dos estudos *queer*, para além de denunciar o lugar designado aos subalternos, somos confrontados com a necessidade de reformular por completo a escrita hegemônica que mantém a subalternidade – nas histórias minoritárias, histórias sociais, histórias sexuais, histórias indizíveis... Trata-se de um processo de reconstrução das pontes rompidas com o passado por meio da reavaliação das condições de sua produção no presente. Assim, mais do que a pergunta sobre quem a história pode escrever, se faz necessário perguntar: *quem escreve a história, afinal?*

Tal pergunta localiza o papel político do historiador diante de seus objetos de estudo, e somente poderemos nos libertar do olhar normalizador sobre o passado incompreensível ao nos reconhecermos também como atores desse passado construído no presente, assumindo a incompreensão como objeto reflexivo do próprio pensar histórico que deixa de produzir regimes de violência para se permitir desconhecer.

Com efeito, as biografias do presente, tanto as que impõem a heterossexualidade compulsória quanto as que consideram a sexualidade indefinida ou *homo-* ligada à personagem de Santos Dumont, partem das mesmas fontes históricas – com algumas variações – para tecer a história da sua sexualidade como um ponto fundamental para a manutenção do ufanismo em torno da figura do “pai da aviação”. Fato é que mesmo as fontes históricas apresentam interpretações antagônicas sobre a vida íntima de Santos Dumont e, por vezes, se contradizem.

No início do século XX, enquanto alguns jornais norte-americanos enfatizavam os seus traços femininos, outros apresentavam um Santos Dumont constantemente cercado por mulheres que o admiravam, ou envolvido em casos amorosos heterossexuais que geralmente não perduravam ou eram posteriormente negados pelo brasileiro.⁴¹ Sua personalidade ambígua

⁴⁰ BUTLER, Judith. *Bodies that matter*. On the discursive limits of “sex”. New York & London: Routledge, 1993. p.54.

⁴¹ Este foi o caso da suposta participação de Santos-Dumont no divórcio do empresário L. E. P. Smith e sua terceira esposa, noticiado pelo jornal norte-americano *New York Herald*, em 16 de janeiro de 1903. Dois dias depois que a notícia foi publicada, Santos-Dumont negou o seu envolvimento. Cf. SANTOS-DUMONT named in a divorce suit. *New York Herald*. 16 January, 1903, p.5.

para os padrões da época relegou à sua representação identitária uma confusão simbólica, posteriormente re-ajustada no discurso memorial.

No Brasil, o problema da ambiguidade aparente por meio de indefinições diante das categorias de “masculino” ou “feminino”, “racional” ou “passional”, “belicoso” ou “pacífico”, foi resolvido com a construção de um herói nacional atípico. Sua identidade fora aliada à identidade da Nação ao longo do período de militarização do país no século XX, sendo balizada por um paradoxo marcante do Brasil como o país de “uma gente pacífica” que “na batalha, ante o perigo, não fugimos e nada tememos.”⁴² No prelúdio da Primeira Guerra Mundial, Santos Dumont ofereceu seus aparelhos como arma de guerra ao governo francês, tendo posteriormente incentivado a militarização das Américas, mas morreu com um discurso pacifista que fez com que os brasileiros acreditassem em seu arrependimento genuíno por suas próprias invenções.

Para sobreviver como ídolo e herói, ele precisou ser ajustado ao arquétipo do brasileiro pacífico, mas preparado para a guerra; arquétipo este recuperado desde a Guerra do Paraguai, e usado na história contemporânea para conjugar características aparentemente contraditórias. Sendo este o tom assumido nas biografias existentes, o Brasil inventou Santos Dumont como herói e mártir da Nação, como extensão da sua pátria, que apesar de “amar tanto a paz,”⁴³ tendo a aviação como arma em potencial, estaria preparada para defender-se.

A elevação da imagem inventada baseada na ideia masculinista do herói, produzia críticas subsequentes ao Santos Dumont percebido negativamente como “uma criatura toda feita de sensibilidade.”⁴⁴ Assim, seu caráter heterossexual e até certo ponto viril, expresso em suas biografias, era construído na medida em que se realizava a assepsia das emoções. Hoje, o olhar microscópico de uma história *queer* pode questionar: como escrever Santos Dumont como o ser liminar, inclassificável que era numa história normativa?

Alberto Santos Dumont é um patrimônio e uma personagem, cuja vida, repleta de ambiguidades, desafia a historiografia sobre ele a se pensar a si mesma considerando que o Santos Dumont que chega aos nossos dias como patrimônio é, com efeito, uma personagem inventada desde o seu tempo por meio de diversas disputas sobre os fatos históricos que fizeram dele o “pai da aviação”, um “solteiro convicto”, um “conquistador nato”⁴⁵ ou, um “homem

⁴² VEADO, Wilson. *Santos Dumont* (O menino de Cabangu em Paris). [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.224.

⁴³ *Ibidem*, p.30.

⁴⁴ VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.63.

⁴⁵ DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont*. Novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. p.240.

feminino”.⁴⁶ Em grande parte dos relatos históricos ou nas biografias brasileiras são enfatizados traços constitutivos da sua masculinidade e heterossexualidade presumida. A mesma ênfase e parcialidade não se vê nas narrativas biográficas estrangeiras sobre ele. Até o presente sua sexualidade se mantém como um “mistério historiográfico” impossível de ser definida a partir das fontes disponíveis.

A presente pesquisa se propõe a discutir o gênero e a sexualidade de um herói nacional por meio de uma biografia que assume a construção discursiva da masculinidade como parte relevante da experiência de Santos Dumont. Não é tema desta pesquisa afirmar ou negar a suposta homossexualidade do aviador, ou a suposta heterossexualidade; pretendemos, outrossim, discutir a necessidade da imposição da heterossexualidade compulsória a essa personagem da história nacional e problematizar as interpretações mais comuns da sua identidade de gênero determinadas a partir do apagamento ou da negação de alguns dos traços característicos de sua personalidade.

A principal razão pela qual Santos Dumont aparece como alguém ambíguo na história se deve à limitação historiográfica em reconhecer a possibilidade de uma identidade que escape à construção binária de masculino/feminino que só existe no bojo de uma matriz heterossexual e masculinista, cuja limitação em dissociar sexualidade, gênero e desejo⁴⁷ produz uma cegueira identitária que poderia ser definida como uma patologia historiográfica. O que propomos é suplantar o desafio historiográfico de entender o gênero preso à matriz heterossexual, expondo os jogos de poder que levaram à construção de identidades “femininas” e “masculinas” para pensá-las de maneira relativa e performativa segundo uma historiografia *queer*.

A homossexualidade apareceu como uma das figuras da sexualidade quando foi transferida, segundo explicou Foucault, da prática da sodomia, para uma espécie de androgenia interior aos sujeitos, “um hermafroditismo da alma.”⁴⁸ Se a sodomia era percebida como um reincidente, o homossexual passa a ser uma espécie. Tudo se passa como se, em vez do silêncio habitual conferido à categoria do homossexual, fosse atribuído a ela um valor negativo cuja ênfase está sobre o “desvio” à norma estabelecida. A homossexualidade *largo sensu* existiu, evidentemente, antes da invenção e da difusão da palavra “homossexual” na segunda metade do século XIX, como atestam os seus estudiosos. Contudo, a homossexualidade *stricto sensu*,

⁴⁶ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003.

⁴⁷ Dissociação deflagrada por perspectivas críticas sobre as identidades de gênero como a apresentada por Butler. Cf. BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990).

⁴⁸ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p.44.

no sentido de sua classificação por meio de uma terminologia mais ou menos reconhecida, é definida, como uma das formas históricas que revestiram as relações sexuais e/ou afetivas entre homens, inscrevendo uma “identidade” sexual nova e específica “submetida ao poder discursivo da medicina, da polícia, da justiça e da Igreja.”⁴⁹

É importante observar, igualmente, que o conceito de “heterossexualidade” não possui sentido real até a segunda metade do século XIX. Este se expressava mais em termos de *gênero* do que de orientação sexual. No final do século XVIII, a relação matrimonial, como única relação possível pois visava a *reprodução* (de seres e de comportamentos), era o foco mais intenso das constrictões, e era ela que estava “sob estreita vigilância”. As outras formas de expressão da sexualidade, assim, permaneciam confusas e silenciadas – como aponta Foucault, o próprio status da “sodomia” era incerto. Os tribunais da época podiam condenar tanto a homossexualidade quanto a infidelidade, o casamento sem consentimento dos pais ou a “bestialidade”. Aquilo que era definido como “contra-a-natureza” era percebido como uma forma extrema do “contra-a-lei”.⁵⁰

A “heterossexualidade” se torna *de facto* uma norma social posteriormente, a qual poucos questionavam ao se estruturarem, de modo cada vez mais evidente, os discursos normativos sobre a sexualidade. Como aponta a historiografia específica,⁵¹ tanto a “heterossexualidade” quanto a homossexualidade são criações médicas do fim do século XIX, quando o último termo passa a ser usado para conceituar as práticas sexuais humanas consideradas *anormais*.

A disseminação de uma categoria desviante levou à vigilância permanente daqueles que nela se enquadravam. O sociólogo Gilberto Freyre, em *Ordem e progresso*, elencou um grupo de homens públicos que classificou “eugênicos” e “carcogênicos”.⁵² Entre os últimos, descritos como “geradores de porcarias”, foi incluído o nome de Santos Dumont. Na avaliação de Freyre, eugênicos eram os homens mais adequados à reprodução de bons “espécimes” da raça humana. Neste sentido, não se pode ignorar que enquanto se “inventariava” um patrimônio moderno brasileiro, se “vigiava” atentamente quem eram as personalidades que mereciam figurar entre

⁴⁹ REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.10.

⁵⁰ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I. A vontade de saber*. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p.38-39.

⁵¹ Cf. REVENIN, op. cit., p.25. Ver também KATZ, Jonathan Ned. *L’invention de l’hétérosexualité*. Paris : EPEL, 2001 [1995]; e, ainda, COUROUVE, Claude. *Vocabulaire de l’homosexualité masculine*. Paris : Payot, 1985, pp. 124-128.

⁵² FREYRE, Gilberto. *Ordem e progresso: processo de desintegração das sociedades patriarcal e semipatriarcal no Brasil sob o regime de trabalho livre, aspectos de um quase meio século de transição do trabalho escravo para o trabalho livre e da Monarquia para a República*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.

os heróis (heterossexuais) da Nação. Suas sexualidades estavam sendo avaliadas nesse processo de disputas memoriais por representação.

Especulando-se sobre qual é o Santos Dumont de nosso tempo, como produto de um Santos Dumont apropriado, re-apropriado e transmitido do momento de sua morte até as biografias mais recentes sobre ele, buscamos, por meio da pesquisa histórica, entender os pontos de articulação entre o Santos Dumont que viveu num mundo onde a homossexualidade como a conhecemos hoje não existia, e no qual a sua identidade sexual já era colocada em questão, e o Santos Dumont do discurso, cuja masculinidade é exacerbadamente enfatizada na construção de uma personagem cuja heterossexualidade não se permite questionar.

A noção de “apropriação” aqui adotada é, na obra de Roger Chartier, colocada no centro da abordagem da história cultural, tendo como foco as “práticas diferenciadas” e as “utilizações contrastadas”.⁵³ Tal perspectiva distancia-se do sentido dado por Michel Foucault à “apropriação social dos discursos” como um dos procedimentos fundamentais por meio dos quais esses discursos eram confiscados e submetidos, isto é, colocados fora do alcance daqueles cuja competência ou posição impedia o acesso.⁵⁴ Partimos do pensamento pós-estruturalista de Foucault para alcançar um método que nos permite vislumbrar os indivíduos e descrever as práticas que os constituem. Isto porque, uma biografia não poderia se manter apenas no âmbito do discurso, visto que o próprio biografado encenou a narrativa que desejou relegar à História, como iremos demonstrar na presente tese.

A abordagem da história cultural engendra na historiografia desde os anos 1980 um modo particular de se olhar para as relações sociais por meio da cultura, considerando os esquemas geradores das classificações e das percepções que são próprios de cada grupo. A definição de Chartier, contrariando outras visões sobre a história cultural,⁵⁵ propõe que os homens, como animais simbólicos, vivem de representações, e logo a história cultural seria a história social da cultura.⁵⁶ As representações, assim, nos informam sobre aqueles que as produzem, aqueles que as fazem circular e os que as consomem. É partindo de uma história social da cultura, e por meio das pistas e indícios que ela nos permite enxergar, que pretendemos alcançar o nível do indivíduo na trajetória biográfica de Alberto, em suas performances sociais, sexuais e políticas, as quais nos propomos a entender.

⁵³ CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural. Entre práticas e representações*. Algés: DIFEL, 2002. p.26.

⁵⁴ FOUCAULT (1971, p.45-47 apud CHARTIER, 2002, p.26).

⁵⁵ Ver, por exemplo, BURKE, Peter (org.). *A escrita da história, novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

⁵⁶ LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

Promovendo um outro olhar sobre a história das sociedades, a história cultural fez da micro-história um dos seus instrumentos mais eficazes para se escapar a uma visão desproblematizada das estruturas. No desenvolvimento da história ao longo do século XX, o método da micro-história, proposto nos anos 1970, notadamente por autores italianos, respondeu às críticas então direcionadas ao tempo longo das “mentalidades”,⁵⁷ introduzindo à dita história geral a distinção dos níveis de interpretação: o da situação vivida pelos atores, o das imagens e símbolos que eles acionam, conscientemente ou não; o das condições históricas da existência dessas pessoas na época em que seus discursos e seus comportamentos foram observados. Tais precauções, para o antropólogo Alban Bensa, impedem uma compreensão unívoca e estabelecem “extratos de significação” que, ainda que interpenetráveis entre si, conservam certa autonomia estrutural.⁵⁸

Com o “método indiciário”,⁵⁹ Carlo Ginzburg desenvolve uma preocupação com o detalhe que pretende remeter as propriedades de fenômenos fortemente individualizados às características gerais dos conjuntos nos quais eles se inscrevem. Na perspectiva indiciária, ao se recorrer a quadros sociais mais amplos para buscar entender o indizível nas trajetórias e atuações dos indivíduos, problemas que são sempre circunscritos e precisos podem ser resolvidos num contexto mais amplo, da história da cultura. Assim, os micro-historiadores transportaram os meios documentais e metodológicos de vincular um acontecimento histórico singular a sistemas mais abrangentes de dados e de significados. Os “fatos anedóticos” nos quais eles baseiam sua microanálise servem para confirmar ou contradizer aquilo que Foucault entendeu como o discurso, determinante sobre as ações dos sujeitos. Na perspectiva da micro-história, o pesquisador confronta palavra por palavra, gesto por gesto na performance dos atores, entendendo o que está dito em relação ao indizível em suas trajetórias por vezes incoerentes. Contudo, não resulta numa busca por coerência ou por biografias lineares, visto que o objetivo mesmo dessa forma de fazer história é a compreensão microssocial dos atores em seus contextos de atuação, entendendo a contradição, o inexplicável e o indizível como dados relevantes para a observação.

⁵⁷ Cf. LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história, novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992. pp.135-163.

⁵⁸ BENZA, Alban. Da micro-história a uma antropologia crítica. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p.45.

⁵⁹ Utilizado primeiramente no final do século XIX por Giovanni Morelli, historiador da arte que conseguiu identificar os pintores de quadros não assinados e distinguir obras originais de suas cópias, ao recuperar, no nível mais ínfimo, aquilo que, na maneira de pintar do artista, devia-se menos ao seu pertencimento a esta ou àquela escola e, logo, permitiam ir além das intenções declaradas do pintor e das suas referências estilísticas manifestas. Cf. *Ibidem*, p.42-43.

Pensando em termos de performance cultural⁶⁰ ou performatividade do gênero,⁶¹ a ideia de “invenção” pode ser usada para se referir à construção própria dos atores em cenários específicos de atuação, ou respondendo a regimes de normalidade parcialmente determinantes. A noção de “invenção” (*invention*) utilizada por Natalie Z. Davis é voluntariamente provocatória, como explica Ginzburg. No entanto, a narração construída pela autora em sua emblemática obra *O retorno de Martin Guerre*⁶² não é centrada na contraposição entre “verdadeiro” e “inventado”, mas, como aponta o autor, “na integração, sempre escrupulosamente assinalada, de ‘realidades’ e ‘possibilidades’.”⁶³

Considerando ser impossível alcançar a verdade biográfica, entendemos que o trabalho do biógrafo é o de lidar com as mentiras, com as anedotas, ligadas ao seu contexto. É de segredos, farsas e dissimulações que se constrói uma biografia. Logo, nos resta buscar saber como e por quê os atores construíram sua performance ao longo de uma vida – que, com efeito, são várias – mais do que tentar entender a verdade, por vezes inutilizável e imobilizadora, por trás das mentiras que nos interessam e com as quais podemos trabalhar.

O problema com a maioria dos trabalhos escritos sobre Santos Dumont começa com os documentos encontrados sobre ele, em grande parte, estritamente ligados aos seus inventos aeronáuticos e, de maneira mais ou menos meticulosa, selecionados pelo próprio inventor – de si, no caso aqui explicitado. Num de seus momentos de negação do presente para o futuro, em 1914, Santos Dumont, já doente, decide por incinerar grande parte dos seus documentos: cartas, diários, projetos, negados à consulta do historiador contemporâneo. O que nos restou para inventar a sua história foi o que ele mesmo, também um autor além de biografado, queria que ficasse. Resta ao olhar atento do biógrafo se questionar sobre aquilo que não está vendo.

Biografado em voo, mas não na terra, Santos Dumont é contado por meio de seus inventos aéreos. Sua vida é narrada de modo organizado pelo número de seus aparelhos e pelos prêmios recebidos, o que acostuma os seus biógrafos com aquilo que há de mais previsível e constante sobre ele. A maioria das obras perdem o fio da meada no momento em que o biografado decide deixar de voar – e então é o biógrafo que fica no ar...

⁶⁰ Cf. TURNER, Victor. *The Anthropology of Performance*. New York: PAJ Publications, 1988.

⁶¹ Termo derivado da teoria do ato do discurso do filósofo britânico J. L. Austin, no qual certos enunciados cerimoniais representam uma ação e exercem um poder vinculante. O termo foi adotado por Judith Butler para descrever a maneira pela qual o gênero é produzido como o efeito de um regime regulatório que exige a repetição ritualizada de formas específicas de conduta. Cf. BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990).

⁶² DAVIS, Natalie Zemon. *O retorno de Martin Guerre*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

⁶³ GINZBURG, Carlo. Provas e possibilidades (Pós-fácio a Natalie Zemon Davis, *O retorno de Martin Guerre*). In: _____. *O fio e os rastros: Verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 315.

É trabalhando com os rastros e suas possibilidades interpretativas que a micro-história se faz útil na escrita de uma história indizível. Com uma grande preocupação de “realismo”, a micro-história busca restituir a contemporaneidade do passado em toda a sua singularidade, desenvolvendo, o que Bensa chamou de um “comparativismo controlado” e, ao mesmo tempo, “concreto”.⁶⁴ Neste sentido, o voo do historiador consciente nunca deve perder o contato com a terra.

No centro das atenções do micro-historiador devem estar, portanto, as situações sociais precisas, às vezes propriamente excepcionais, que ele pode isolar e “descascar”. Assim, “o detalhe vale pelas fatias da realidade que revela, pelo peso das circunstâncias e das motivações que suporta, pela compreensão dos contextos.”⁶⁵ Embebida da antropologia para produzir interpretações sobre o social, a micro-história se furta de postular, como faz essa disciplina, uma homogeneidade do social sob a simples justaposição de suas observações, que, enfim, “esmaga os fatos, despoja-os de sua profundidade, de sua natureza contraditória.”⁶⁶

Indo ao encontro da metodologia aqui preconizada, alguns antropólogos contemporâneos irão criticar a sistemática de extração dos dados de seu contexto. Gregory Bateson, por exemplo, afirma que “o contexto é imanente às práticas,”⁶⁷ isto é, faz parte delas; e logo é impossível pensá-lo em termos de estrutura estática. Por contexto, entendemos configurações sociais mais ou menos estáveis mantidas por regimes de normalidade específicos. O “contexto” é formado pelos diferentes atores que se ajustam aos regimes vigentes para existirem *re-existindo* e resistindo. Neste sentido, ele não é contínuo nem coerente em sua duração, mas “habitado por múltiplas contradições e fraturas internas.”⁶⁸ Sendo assim, é possível assumir que um mesmo ator desempenha diferentes papéis em diferentes contextos, ou *joga* com a sua identidade dentro dos regimes de valor em que se encontra.

Como iremos observar na trajetória de Santos Dumont, os regimes normativos para os quais os atores atuam para poderem existir socialmente, tal como a língua ou a cultura, oferecem ao indivíduo um horizonte de possibilidades latentes, para Ginzburg, “uma jaula flexível e invisível dentro da qual se exercita a liberdade condicionada de cada um.”⁶⁹ Tal perspectiva, ainda que partindo da ideia de que os atores respondem a constrições discursivas, acrescenta à

⁶⁴ BENSA, Alban. Da micro-história a uma antropologia crítica. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p.41.

⁶⁵ Ibidem, p.45-46.

⁶⁶ BENSA, loc. cit.

⁶⁷ BATESON (1977, p.13 apud BENSA, 1998, p.46).

⁶⁸ BENSA, op. cit., p.46.

⁶⁹ GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 [1976]. p.20.

abordagem foucaultiana o fato de que os indivíduos atuantes, por meio de suas atuações, podem subverter as lógicas do discurso por meio de uma “tática”, que mobiliza para seus próprios fins a representação imposta, de modo que esta última é aceita, porém desviada contra a ordem que a produziu.⁷⁰ Em outras palavras, os indivíduos submetidos aos sistemas de dominação podem relativizar a norma e a normalização a partir da flexibilidade e inconstância de suas próprias identidades, resultando na transformação dos regimes mesmos em que estão inseridos.

Giovanni Levi chama a atenção para o fato de a micro-história estar sempre centralizada na busca por uma descrição mais realista do comportamento humano, “empregando um modelo de ação e conflito do comportamento” dos atores dentro dos regimes em que é reconhecida sua (relativa) liberdade, mas sem desconsiderar “as limitações dos sistemas normativos prescritivos e opressivos.”⁷¹ Para Levi,

[...] toda ação social é vista como o resultado de constantes negociação, manipulação, escolhas e decisões do indivíduo, diante de uma realidade normativa que, embora difusa, não obstante oferece muitas possibilidades de interpretações e liberdades pessoais.⁷²

Segundo Bensa, a dificuldade em se compreender as transformações sociais, que na sociologia do passado já foi resolvida com o objetivismo – que tinha como mérito, para Durkheim, o de “explicar os fatos sociais por outros fatos sociais” – só pode ser superada agora pelo recurso das noções de “estratégia” e de “trajetória”, que restituem a margem de manobra dos atores e permitem reconstruir seu sentido.⁷³ Os sujeitos se ajustam, e nem sempre se assujeitam, de modo que “a arte retórica liga a forma ao fundo, a natureza da narrativa ao seu contexto de enunciação e à identidade do narrador.”⁷⁴ A identidade desses sujeitos-atores é uma construção discursiva tanto quanto é uma performance do “eu” de dentro para fora, tanto consciente quanto inconsciente, nunca completamente involuntária pois o ator está inserido numa narrativa social à qual ele ou ela também contribui para construir, e, portanto, não se encontra meramente “assujeitado”.

Santos Dumont não foi um reflexo da sociedade em que viveu. Ele foi, apesar dela. E ele deixou de ser quando sucumbiu a ela. Os regimes discursivos não definem os sujeitos, tanto quanto não são as máscaras que vestem os atores, mas os atores que vestem as máscaras. São

⁷⁰ CHARTIER, Roger. Diferenças entre os sexos e a dominação simbólica (nota crítica). *Cadernos Pagu*, n. 4, 1995, p.41.

⁷¹ LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história, novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992. p.137.

⁷² LEVI, loc. cit.

⁷³ BENSA, Alban. Da micro-história a uma antropologia crítica. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p.49.

⁷⁴ *Ibidem*, p.52.

as pessoas incorporadas aos sistemas normativos que *atuam*, enfim. Neste sentido, não há roteiro pronto, pois as falas são escritas na medida em que a história avança, e o improvisado é um artifício ao qual se recorre com frequência, visto que os regimes do existir estão constantemente sendo alterados, por vezes adulterados, *traídos* para comportar outros indivíduos em sua “normalidade”.

Tal deslocamento proposto pela micro-história, da noção lógica de uma “sociedade” para o conjunto de relações sobrepostas que constituem os atores, promove, enfim, um outro deslocamento relevante: o da autoridade do cientista, conhecedor do “social”, para a autoridade dos indivíduos observados, que fazem o social por meio de suas próprias estratégias imprevisíveis. Foi Santos Dumont o primeiro autor a narrar *Santos=Dumont*. Não podemos iniciar esta narrativa sem reconhecer a sua autoria.

Para não perder de vista o indivíduo, o olhar do historiador não pode se furtar do contexto e das normas sociais em que ele está inserido, mas tampouco pode deixar que o contexto se torne a norma, apagando aquilo de mais relevante que a experiência individual tem a lhe acrescentar. Sobre um mesmo indivíduo, o tempo curto lhe dá a medida do seu existir no momento, mas o tempo da longa duração não deixa de agir ligando-o ao contexto mais amplo ao qual sua performance deve fazer sentido. Unir, então, os fios soltos do tempo, refazer constantemente a nossa relação com o passado revisando as partes que compõem a escrita da história, seria este o trabalho do micro-historiador:

Os estudos micro-históricos nos dão uma consciência aguda do tempo curto, aquele que os homens acionam efetivamente em suas vidas. Em troca, é também o peso do tempo longo que é desvendado, porque muitas das formas que os atores integram ao seu próprio presente se encontram em outras épocas e mesmo em outros lugares.⁷⁵

Em Santos Dumont, observamos simultaneamente a atuação do tempo longo, em seu peso inefável que o fez ser na estrutura e que o moldava em suas profundezas, gerando emoção e dor, enquanto era a atuação do tempo curto, das imediações de sua liberdade relativa conquistada na microscopia da vida cotidiana que lhe permitia ser no instante um ser livre. Foi na medida em que sacrificou o que possuía de mais íntimo para alcançar momentaneamente o voo livre, sentindo em vida *o peso da sua leveza*, que Alberto se inventou o Santos Dumont imortal.

⁷⁵ BENZA, Alban. Da micro-história a uma antropologia crítica. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p.62.

A presente tese não pretende escrever Santos Dumont buscando dar conta de todos os aspectos de uma vida inteira que não podemos narrar, mas subscrevê-lo em uma narrativa outra àquela que vem sendo escrita. O desafio de repartir uma vida em capítulos, sem que se assumisse o compromisso de traçar as etapas de sua existência, se traduziu, nas páginas que seguem, de acordo com a seguinte ordenação:

Na *parte I: Elevação*, o *Capítulo 1 – Das Minas Gerais em direção às nuvens: heranças de família e da infância no Brasil* trata do regime cultural, familiar e religioso dentro do qual Alberto foi criado, por seu pai e sua mãe, herdando as representações de gênero e os referenciais de família reproduzidos no final do século XIX no contexto de Minas Gerais. Buscamos, nesse capítulo, explorar a partir das fontes existentes e de uma análise da conjuntura histórica, as heranças incorporadas por meio da família, ou cultivadas pela fé ou, ainda, adquiridas por meio da educação, que teriam marcado a personalidade do Santos Dumont juvenil, dividido entre tradição e imaginação.

O *Capítulo 2 – Fazer-se “um homem”*: ensaios para o voo controlado narra a inserção de Santos Dumont na sociedade parisiense e a experimentação do voo controlado em seus balões. Sua entrada para o prestigioso *Aéro-Club de France* foi marcada por diversas controvérsias que justificam um processo de ajustamento da masculinidade aos regimes de normalidade da época, processo este do qual dependia a sua consagração como um *homem* moderno.

Na *parte II: Planagem*, o *Capítulo 3 – Em busca do amor: performances de um dândi equilibrista* aborda a relação do aeronauta brasileiro com sua fama e a imagem construída para ser aplaudida. Seu sucesso como aeronauta aceito para um clube masculino estava também atrelado a uma imagem controversa e marcada por idiossincrasias. Santos Dumont desafiou, ainda que por meio de sutilezas não despercebidas, as normas estabelecidas do gênero e causou controvérsia ao lançar um estilo próprio para ser consumido pela burguesia francesa.

No *Capítulo 4 – Mais pesado que o ar: um herói deslocado na iminência da guerra* tratamos das transformações na aeronáutica europeia nos anos que antecederam à Grande Guerra, e as transformações no próprio aeronauta e inventor que é desafiado a inventar o voo controlado com um aparelho mais pesado que o ar. A exaltação de uma masculinidade bélica e racional leva à incompreensão do papel desempenhado por Santos Dumont no contexto da guerra e o seu declínio tem início quando ele decide abandonar o país que primeiro o aclamou.

Na *parte III: Voo vertical*, o *Capítulo 5 – A última invenção: o martírio de um Ícaro sem asas* narra as diversas expressões do cuidado de si e as incongruências no comportamento de Santos Dumont em seus últimos dias no Brasil. O retorno para si mesmo revela uma doença “dos nervos” que leva o aeronauta a buscar a reclusão. As referências a um martírio aparente ligado à escolha pela introspecção espiritual permitem expor as múltiplas contradições que marcaram o último ato de sua performance para se eternizar como um mito patriótico.

O *Capítulo 6 – A invenção de Santos Dumont: a vida após a morte de um mito nacional* explora as representações de Santos Dumont a partir do momento de sua morte. Ao mesmo tempo em que nos debruçamos sobre a produção de memórias sobre Alberto Santos Dumont, nos propomos a investigar as condições de sua produção segundo o método da história cultural. As múltiplas apropriações do avião são então ajustadas a uma história possível, e sua memória masculinista materializa simultaneamente a imagem de um mártir, um mito e um herói nacional.

Buscando responder à pergunta anteriormente enunciada por Levi, podemos argumentar que uma vida só é passível de ser escrita a partir da evidenciação dos seus limites e possibilidades dentro dos regimes que a permitiram existir num tempo determinado. São as relações estabelecidas em vida, e aquelas que não se puderam estabelecer, que determinam as mediações por meio das quais uma vida passada é narrada no presente.

Partimos da premissa de que o Santos Dumont que chega aos nossos dias, escrito pela história e narrado em seus diversos relatos biográficos, é uma invenção dos próprios biógrafos – em sua maioria não historiadores. Propomos, então, uma outra invenção, talvez mais sincera, pois “construída pela atenta escuta das vozes do passado.”⁷⁶ Para compreender o Santos Dumont que nos chega, misterioso, incompleto e marcado por suas ambiguidades e aquelas dos seus escritores, é preciso buscar nas “pistas” deixadas os “rastros” de uma performance individual construída de forma coletiva pelo tempo, em suas múltiplas apropriações.

Por meio da decomposição de sua manipulação criativa, partindo do Santos Dumont inventado nos livros e nos museus, identificamos a sombra delineada à distância do Santos Dumont de carne e osso, de paixão e de razão. Assim como os grãos de café da fazenda onde cresceu o menino de Minas Gerais, cujo preparo maquinal ele acompanhava com minúcia e grande interesse, a invenção de Santos Dumont iria requerer múltiplos estágios de *manipulação*.

“Sabemos”, relata o jovem aeronauta em suas memórias precoces cuja minúcia é mecânica, “que os grãos de café negros, quando eles são verdes, são... vermelhos.”⁷⁷ E ele

⁷⁶ DAVIS, Natalie Zemon. *O retorno de Martin Guerre*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p.21.

⁷⁷ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.17.

explica: “correndo o risco de complicar as coisas, eu diria que eles têm o ar de cerejas.” Era assim que ele percebia os grãos do café quando eram colhidos, ao menos era assim que eles lhe pareciam em suas memórias da infância. Toda uma cadeia de transformação mecânica dos grãos – e dos elementos da memória daquele que os observou – daria continuidade ao processo que os levaria a se tornar homogêneos para o consumo como *mercadoria*.

“O café, sendo muito delicado, quer ser tratado com delicadeza,” observou o jovem Alberto. Partindo de tal metáfora, entendemos ser de fundamental importância, para que não percam a sua *essência imaginada*, que os grãos, assim como as lembranças que compõem um relato histórico, sejam manipulados com o devido cuidado maquinal: “Uma vez secas, as favas são elevadas por baldes de uma cadeia elevatória sem fim, e, para evitar todo perigo de incêndio, elas deslizam ao longo de uma calha inclinada, até uma outra construção, que é a das máquinas...”

Há, em seguida, uma seleção: “a primeira máquina é um ventilador no qual se encontram, num movimento de vai e vem, as peneiras dispostas de tal forma que deixam passar apenas as favas.” Na separação entre as partes mais pesadas e as mais leves, nenhum grão se perde no processo e “nenhuma impureza persiste”. No estágio seguinte, o descascador, um “instrumento de uma extrema fineza,” retira as cascas deixando expostos os grãos ainda todos misturados, indistintos. Conduzidas por um novo “elevador”, as favas descascadas são expostas a um ventilador, que remove as cascas pela ação do vento. Quando, enfim, as favas de café estão prontas, um último elevador as lança num “separador”. O café desliza através do tubo separador, as favas são, então, separadas por tamanho e por tipo: “a função do separador consiste então em separar as favas de acordo com graus convencionais de grossura.”⁷⁸ Abaixo se encontram, aguardando para a finalização do processo, as balanças e os homens prontos a ensacar o café selecionado. Aquilo que era *natural* e *bruto*, se torna, enfim, *produto* para exportação.

Esse processo mecânico e suas máquinas, elas mesmas produzidas por humanos, foram objeto de observação e os “brinquedos” que ocuparam a atenção de Alberto em sua liberdade relativa nas terras controladas por seu pai. Hoje, nesta narrativa histórica baseada não tanto em *provas* mas nos indícios de uma vida que se perde e se encontra em suas múltiplas manipulações, temos como ambição principal depurar os grãos que nos chegam já moídos, transformados pelo tempo que é feito de tantas narrações do passado, tentando assim

⁷⁸ A explicação de todo o processo, segundo ele o percebia e o compreendeu na vida adulta se encontra em SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.17-21.

demonstrar como se construiu, de forma mais ou menos mecânica, a representação daquele que conhecemos como Santos Dumont.

Método indiciário que tem como indícios as diversas etapas da construção de um gênio inventor e o pouco de sua humanidade, do *pathos*, ou da paixão, que restou dele em nossos dias. Fazer o processo inverso daquele que faz o maquinário no cafezal, transformar café moído em grão, para assim poder vislumbrar alguma *verdade* sobre a plantação enxergando não meramente o café, mas o ar de cerejas que Alberto um dia sentiu nele, é um pouco aquilo o que pretendemos na presente tese.

PARTE I

ELEVAÇÃO

CAPÍTULO 1

Das Minas Gerais em direção às nuvens: heranças de família e da infância no Brasil

“Um peixe navega. Se você deseja navegar: estude o peixe!”¹

(Alberto Santos Dumont, *Dans l'air*, 1904, p.6)

Antes do avião, nasceu Alberto. Em uma família que teve, ao todo, oito filhos, ele foi o último menino. Nasceu e foi criado em meio às tradições enraizadas em solo cultivado por seu pai e com a riqueza herdada pela mãe. Tudo fora arrumado para uma vida sem percalços. Os caminhos já haviam sido abertos pelas estradas de ferro construídas pelo pai. Seus irmãos e irmãs já criados lhe ajudaram a aprender a desbravar o mundo, deixando por sua conta apenas imaginá-lo como poderia ser, no futuro.

A maior parte de suas biografias tratam o Santos Dumont inventado no papel como um avião genial desde os seus primeiros anos de vida. Ele mesmo, ao romancear os anos da infância no Brasil, em suas memórias publicadas em 1904, tentou narrar em detalhes a observação do céu onde voavam os pássaros como uma tendência natural de um avião nato:

Durante as longas tardes ensolaradas do Brasil, embalado pelo zumbido dos insetos que pontuavam o grito distante de um pássaro, eu me deitava na sombra da varanda e contemplava o belo céu brasileiro onde os pássaros voam tão alto e tão facilmente com suas asas grandes abertas, onde as nuvens flutuam tão alegremente na pura luz do dia, e onde basta levantarmos os olhos para nos apaixonarmos pelo espaço livre.²

No ambiente recriado pela imaginação adulta do inventor, o perspicaz domínio dos ares já seria uma vocação e uma certeza a ser conquistada com o tempo, e que lhe traria a liberdade que a terra onde vivia na infância não podia dar. Para o Santos Dumont inventado no papel, o avião que se tornara já existia na imaginação infantil do menino audacioso e solitário que nunca tinha visto sequer um balão a gás.

¹ No original em francês: « Un poisson navigue. Vous voulez naviguer : étudiez le poisson ! »

² No original em francês : « Durant les longs après-midis ensoleillés du Brésil, bercé par le bourdonnement des insectes que ponctuait le cri lointain de quelque oiseau, je me couchais à l'ombre de la véranda, et je contemplais le beau ciel brésilien où les oiseaux volent si haut, montent si aisément sur leurs ailes grandes ouvertes, où les nuages flottent si gaiement dans la pure lumière du jour, et où l'on n'a qu'à lever les yeux pour devenir amoureux de l'espace libre. » (Tradução nossa.) SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.28.

A imaginação que cultivara, imaginação infantil e pautada na liberdade relativa que a família lhe pôde conceder, teve como suporte a esfera resguardada da casa dos Dumont. Modesta e ao mesmo tempo repleta de privilégios, a casa construída pelo patriarca permitia a Alberto explorar um mundo particular, miniatura do mundo real que ele viria a conquistar com sua audaciosa – porém, prudente pois controlada – imaginação.

Foi no universo do lar, entre as máquinas do pai e os ensinamentos maternos, que Alberto aprendeu que a razão e a paixão eram formas distintas, mas complementares, para se dominar o mundo. Compreender o mundo era preciso para poder conquistá-lo. Ao mesmo tempo, aquele mundo de religiosidades e tradições limitantes, para ser transformado, precisava ser *imaginado de uma outra maneira*.

Com quinze anos de idade, já vivendo em São Paulo, em 1888, Alberto se deparou com um balão pela primeira vez, sendo conduzido do mundo imaginário que criara para confrontar uma inventividade palpável que passaria a perseguir movido pela paixão juvenil. O encontro ocorreu numa feira, na qual um aeronauta iria cerimoniosamente realizar uma ascensão, e descer dos ares de paraquedas. O menino, nascido no interior das Minas Gerais, já conhecia bem a história dos Montgolfier³ e tinha notícias da euforia em torno da aeroestação que, dando continuidade a uma série de experiências com os balões na Europa, marcara significativamente os últimos anos do século XVIII e os primeiros do século XIX.⁴ Desde então, ele mesmo sonhava em voar. Mais tarde, Alberto confessara sua imaginação e certo desequilíbrio que faziam dele uma criança fora de padrão:

Essas imaginações, eu as guardava para mim mesmo. Nessa época, e no Brasil, falar de inventar uma máquina voadora, um balão dirigível, teria sido se apontar como um desequilibrado e um visionário. Os aeronautas que construíam balões esféricos eram considerados como audazes profissionais, não muito diferentes dos acrobatas e a ideia de que o filho de um agricultor sonhasse em lhes imitar, seria quase um pecado social.⁵

Mas esse acrobata da imaginação e da razão, que foi, um dia, Alberto, não nasceu um gênio; ele se tornou um aeronauta em meio a diversas quedas e mergulhos nas profundezas

³ Os irmãos Montgolfier, Joseph-Michel (1740-1810) e Jacques-Étienne (1745-1799) foram inventores franceses reconhecidos por construir o primeiro balão tripulado do mundo, cuja elevação ocorreu pela primeira vez em 5 de junho de 1783.

⁴ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.27.

⁵ No original em francês: « Ces imaginations, je les gardais pour moi. A cette époque, et au Brésil, parler d'inventer une machine volante, un ballon dirigeable, c'eût été se signaler comme un déséquilibré et un visionnaire. Des aéronautes montant des ballons sphériques étaient considérés comme de hardis professionnels, pas très différents des acrobates ; et que le fils d'un planteur songeât à devenir leur émule, c'eût été presque un péché social. » (Tradução nossa). Ibidem, p.28.

desconhecidas do seu próprio *eu*, para depois ser inventado, por ele mesmo e por outros, como gênio e herói nacional.

Ao mesmo tempo em que se inventou um gênio cuja inventividade não podia ser imaginada por outrem, imaginou-se um *homem* aos moldes de seu pai, dominou a si mesmo para dominar, depois, o seu voo. Domou o corpo e a alma, moldando, com a razão recebida como herança, o *pathos* que lhe guiou pelos caminhos mais sombrios e potentes do seu *eu*. O menino nunca crescera, mas se elevara aos ares como que por mágica ou acrobacia, vendo o mundo e a si mesmo de um outro ângulo, impensado por aqueles que desempenhavam seus papéis sociais sem questioná-los.

De fato, as acrobacias do gênero e a prática de sua masculinidade desde menino não se deram segundo os moldes que lhe foram impostos fosse pela religião, pela educação rígida ou por meio do ensino da razão como virtude masculina. Santos Dumont inventou para si a sua própria masculinidade, herdada e remodelada de acordo com os códigos de sua época e o *habitus* masculino, mas também de forma livre, indisciplinada pois negava as disciplinas do corpo e do espírito que vigoravam. Transgrediu escolhendo seu próprio caminho aéreo, mesmo sem romper com as normas do seu tempo ensinadas desde que se imaginou um menino, e se fizera um homem notável.

Assim, partiremos daquilo que é dado, herdado como bem, pela repetição das normas de conduta, pela manutenção do nome e de um legado, pela educação adquirida. As heranças recebidas por Alberto Santos Dumont representam, em grande parte, a construção do seu “eu” inventado moderno e permeado pela tradição, ao mesmo tempo em que se permitindo rompê-la. Por meio dos seus desvios, chegaremos então àquilo que Santos Dumont transformou – em si mesmo e no mundo em que viveu –; àquilo que o afetou e pelo que se deixou afetar, à sua emoção por detrás das invenções, às técnicas de si para além da mecânica do voar.

A imaginação livre e liberta que lhe ajudou a desenhar o seu destino nas nuvens foi, também, aquilo o que lhe permitiu transgredir. E é por meio da transgressão, elemento que a Modernidade fingiu inventar, que Alberto se fez *Santos Dumont*, mudando a si mesmo e ao seu mundo para recebê-lo transformado em mito, mártir e herói.

1.1 Heranças da família, legados da tradição

Primeiro, Santos Dumont foi feito Alberto, por sua mãe e por seu pai. Sua herança familiar mais óbvia provém do outro lado do Atlântico. É com o incentivo à imigração de membros da classe burguesa na Europa, que data desde o início do século XIX, com a vinda da

família real Portuguesa e de tantos outros nobres, que seus descendentes mais próximos chegaram ao Brasil. A terra de oportunidades que o Brasil se tornara vendia a ideia de que este era um lugar pronto para ser explorado gerando novas fortunas. Quando assume o trono em 1816, D. João VI incentiva a imigração, não apenas dos portugueses, mas também de franceses, espanhóis e ingleses. Seu intuito era o de tornar o Brasil atrativo, engendrando um novo cenário sociocultural por meio da circulação de conhecimento, a criação de teatros e bibliotecas, o estabelecimento de uma academia científica e literária nos trópicos.

Joaquim José dos Santos, um cirurgião português, casado com Emerenciana de Paula, também portuguesa, chegam ao Brasil em 1808, junto com a Corte Portuguesa e outros milhares de portugueses que vinham ajudar a fundar o Reino de Portugal no Brasil. O casal teve um filho, Francisco de Paula Santos, que se tornou comendador no Brasil e esposara Rozalina Francisca de Oliveira. Em primeiro de outubro de 1835, nascia, na cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, sua filha Francisca de Paula Santos, batizada, em 4 de janeiro do ano seguinte, na igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar,⁶ mesma em que se casaria anos depois.

François Honoré Félix Dumont, ou Francisco Honorato Felis Dumont, como seria chamado no Brasil, foi um ourives francês, nascido em Pantin, em 1806, casado com Eufrasie Françoise Honorée Dumont, ou Eufrásia Francisca Honorina Dumont, nascida em Bordeaux, em 1808. Os dois partem em direção ao Brasil, para a região do antigo Arraial do Tijuco, atualmente Diamantina, município de Minas Gerais, ainda no início do século XIX, possivelmente movidos pelo desenvolvimento da região, cuja razão principal era a descoberta de diamantes desde o século XVIII. O jovem casal chegou à região do atual distrito de Guinda, local de extração de diamantes, firmando residência atrás da Igreja de Santo Antônio, a cerca de sete quilômetros de Diamantina. Em Guinda, o casal teve três filhos: Félix, Alexandre e Henri Dumont, este último mais conhecido como “Henrique”. Nascido no dia 20 de julho de 1832, em Diamantina, e batizado no dia 30 do mesmo mês, na Catedral da Sé,⁷ Henrique Dumont não residiu por muito tempo na região, pois com a morte precoce de seu pai, em 1842, contou com o auxílio do padrinho, Fernando Murat, que o permitiu estudar e o levou à França a fim de obter a formação em engenharia na *École Centrale des Arts et Métiers*⁸ de Paris.

⁶ REGISTRO de batismo de Francisca. Livro de Assentos de Batismos de Libertos – 7º. Códice: 498. Período: 1834 a 1836. Fls. 14. Século XIX / 4 de janeiro de 1836. Arquivo Histórico da Paróquia de N.Sª do Pilar. Ouro Preto, Minas Gerais.

⁷ REGISTRO de batismo de Henrique. Século XIX / 30 de julho de 1832. Acervo da Arquidiocese de Diamantina. Diamantina, Minas Gerais.

⁸ Escola Central de Artes e Ofícios.

Henrique se formou em Engenharia Civil, em 1853, aos vinte e um anos de idade. Voltou ao Brasil e foi contratado como engenheiro da Província de Minas Gerais em 6 de maio de 1854.⁹ As obras de engenharia mais complexas realizadas na época tinham como base obras similares que já teriam sido desenvolvidas com sucesso na Europa. O exemplo europeu a guiar os engenheiros era, por vezes, citado, como no caso do estreitamento do leito do Rio das Velhas, com o fim de proteger as suas margens, que teve como base os trabalhos realizados anos antes nas costas de Flandres, na Holanda, nas margens do Reno, assim como em outros rios.¹⁰ O conhecimento adquirido na Europa, por meio de formação especializada, foi, portanto, o principal atributo que levou Henrique a conquistar o cargo.

Como engenheiro da Província, um dos seus primeiros encargos foi o exame das localidades para escolher sobre a melhor direção da Estrada da Ponte do Saramenha em direção à capital, Ouro Preto, produzindo plantas, nivelamentos e orçamentos tanto da estrada existente como da sua modificação proposta, visando um novo alinhamento seguindo as margens do córrego do Saramenha até a Ponte do Funil. Além de dar continuidade a esta obra, em 1855, realizou plantas e orçamentos das obras necessárias para a conclusão e segurança da cadeia de Ouro Preto assim como de outras construções; examinou várias obras na estrada de Cattas Altas de Noroega; realizou o orçamento das obras necessárias para a conclusão dos salões da cadeia de Ouro Preto; examinou o Pontilhão construído na praia daquela capital, assegurando os complementos necessários para a segurança da obra; projetou o dito do excesso de obras feitas na Estrada de D. Vicencia; projetou e levantou informação sobre a ponte no Rio Paraopeba no município do Bomfim; fez o orçamento dos concertos da estrada entre Mariana e Camargos; realizou o alinhamento, a planta e o orçamento das obras feitas na ponte do Gambá sobre o rio Doce; projetou a estrada entre Cattas Altas e Santa Barbara; examinou a estrada entre Itabira e o Itambé; projetou a estrada de São Sebastião ao Gama e Boa Vista em Mariana; entre outros trabalhos.¹¹

⁹ Ele iria receber a quantia de 2.400\$000 contos de réis, anualmente, sendo metade desta quantia considerada como gratificação. Quantia esta, que era mediana entre aquelas pagas aos engenheiros dessa mesma província (que variava, em 1854, entre 3.200\$000 e 1:200&000 reis). RELATORIO ao Illm. e Exm. Senhor Doutor Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, muito digno Presidente desta Provincia apresentou, ao passar-lhe a Administração. Ouro Preto, Typographia do Bom Senso, 6 de nov. 1854, 24 p. p.14.

¹⁰ RELATORIO que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na abertura da sessão ordinaria de 1856, o conselheiro Herculano Ferreira Penna, presidente da mesma provincia. Anexo n. 2. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1856. 22 p. p.2-3.

¹¹ RELATORIO que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na 2.a sessão ordinaria da 10.a legislatura de 1855 o presidente da provincia, Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 25 de março de 1855. 46 p. p.31-32.

Em 1857, ainda trabalhando como engenheiro à serviço da Província de Minas Gerais, Henrique Dumont passa a ocupar a função de Adjunto do Inspetor Geral das Obras Públicas.¹² Ele, então, coordenava grandes construções, tendo na época a seu serviço um Feitor que comandava cerca de quarenta escravos africanos designados para os diversos trabalhos. No mesmo ano, foi encarregado de projetar e orçar a Estrada do Funil, importante obra para a Província, que incluía a construção de um canal duplo sobre o Córrego Seco. Nesse ano, ainda, ele é incumbido de apresentar a planta e o orçamento para a construção da Ponte sobre o Rio das Velhas em Santa Rita, propondo outros consertos a serem feitos em pontes sobre o mesmo rio. Além de atuar em diversas obras na capital, o engenheiro também desenvolveu trabalhos em outras cidades da Província, como Barra Mansa, Sabará e Queluz. Em 1859, Dumont chega ao posto de Engenheiro de 1ª classe, no quadro do pessoal efetivo da Repartição de Obras Públicas da Província de Minas Gerais¹³. Em 1860, trabalhou no alinhamento da Estrada de Três Pontas até a Freguesia do Carmo da Candeira; examinou e emitiu Relatório sobre a Estrada do Bom Jardim;¹⁴ atuou em obras de encanamento de água potável em várias cidades...

Enquanto ainda trabalhava para a Província, em 6 de setembro de 1856, na Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, em Ouro Preto, Henrique contraiu casamento com a ouro-pretana Francisca de Paula Santos,¹⁵ de quem se sabe ter sido filha do comendador industrial Francisco de Paula Santos, e não muito mais nos revelam os documentos disponíveis.

Seus feitos, possivelmente, foram aqueles de uma mãe religiosa e reclusa ao lar. Sobre ela, o que se conta está baseado, em sua maior parte, em suposições, considerando as atividades de que se ocupavam as mulheres mineiras de uma certa classe na criação dos filhos e na administração do lar na segunda metade do século. Podemos supor que o seu esmaecimento na história tantas vezes contada do filho mais novo é um sintoma da própria sociedade em que viveram ou da sociedade que narrou Santos Dumont décadas depois. Certamente, a ausência de informações concretas sobre a mãe do herói nacional decorre do papel mesmo desempenhado

¹² RELATORIO que o Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos apresentou no acto de passar-lhe a Administração da Província de Minas Geraes. 12 de nov. 1857, Ouro-Preto, Minas Gerais (Província), Vice-Presidente (Joaquim Delfino Ribeiro da Luz), Typographia Provincial. Repartição das Obras Públicas, 47p. p.19.

¹³ RELATORIO que ao Illm.º e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos (Presidente da Provincia de Minas Geraes) apresentou no acto de passar-lhe a Administração em 21 de Setembro de 1859, o 1º Vice-Presidente Illm. e Exm. Sr. Dr. Joaquim Delfins Ribeiro da Luz. Typographia Provincial, 1859. 26 p. p.14.

¹⁴ RELATORIO que ao Illm.º e Exm. Sr. Commendador Manoel Teixeira de Souza (2º Vice-Presidente da Provincia de Minas Geraes) apresentou no acto de passar-lhe a Administração em 22 de Abril de 1860, o Conselheiro Carlos Carneiro de Campos. Typographia Provincial, 1860. 60 p. p.50.

¹⁵ REGISTRO de casamento. Livro de Registro Paroquial. Assentos de Casamentos. Códice: 509. Período: 1834 a 1865. Fls. 93v/94. Henrique Dumont e Francisca Paula Santos. Século XIX / 6 de setembro de 1856. Arquivo Histórico da Paróquia de N.Sª do Pilar. Ouro Preto, Minas Gerais.

pela mulher na sociedade patriarcal do século XIX no Brasil, principalmente quando inserida na instituição do casamento.

Em linhas gerais, não se pode ignorar que em países católicos ou protestantes, a defesa do casamento e da vida familiar esteve associada, desde o século XVI, à apologia do patriarcalismo e da sociabilidade conjugal. Esses dispositivos sociais funcionavam como instrumentos de controle, segundo o “modelo monárquico de família,” divulgado pelos religiosos modernos e, ainda, pelos poderes reais, “ambos empenhados em purificar a massa de fiéis, subordinando-a ao Estado e aos poderes eclesiásticos nos mínimos detalhes do cotidiano.”¹⁶ Nessa estrutura, um papel específico seria atribuído à mulher, na responsabilidade pela manutenção do lar e da família.

O “estado” de casamento, como demonstrou Michel Foucault, teria o sentido de uma forma de vida específica na cultura ocidental, uma existência compartilhada, considerando o vínculo pessoal e a disposição de interdependência dos parceiros.¹⁷ A reflexão moral sobre a boa conduta no casamento, a partir dos princípios da “casa” e de suas necessidades intrínsecas definiria, assim, a maneira pela qual o homem pode constituir-se enquanto sujeito moral na relação de conjugalidade – considerando igualmente a dependência da esposa e a dor da sua ausência.¹⁸ No caso do Brasil, sob a influência de Portugal, desde o período colonial a Igreja católica se apropriou da mentalidade patriarcal explorando relações de dominação que presidiam as relações de gênero e controlavam os comportamentos de homens e mulheres.

A Igreja reforça e normatiza esses papéis por meio dos dogmas e normas religiosos, que, notadamente na sociedade mineira até o século XIX, conduziam o comportamento das mulheres contribuindo para construir o arquétipo da “esposa” e da “mãe”, como figura apagada na relação conjugal, mas, ainda assim, a principal responsável pela manutenção da moral da família pela religião. O sentido do “casamento perfeito” ou da “perfeita casada” já vinha sendo prescrito por um conjunto de valores definido a partir da teologia moral dos séculos XVI e XVII que, como demonstrou Gizlene Neder, com “a revivificação do casamento como sacramento produz efeitos de dominação e controle da condição feminina.”¹⁹ O trabalho do gênero, colocado em prática a partir da atribuição de rígidos papéis definidos pela fé ao homem e à mulher, passa a organizar a vida doméstica com base em oposições binárias, cujas obrigações deviam ser

¹⁶ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.111.

¹⁷ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade 3*. O cuidado de si. Rio de Janeiro / São Paulo: Paz & Terra, 2014 [1984]. p.101-102.

¹⁸ Cf. *Ibidem*, p.103-105.

¹⁹ NEDER, Gizlene. “Casamento perfeito”, cultura religiosa e sentimentos políticos. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, vol. 8, n. 1, janeiro-abril, 2016. p.5.

transmitidas para os filhos e filhas. O contexto em que se estruturou a família de Alberto seria particularmente marcado por tais valores moralizantes.

A ação religiosa em Minas Gerais desde o Setecentos foi profundamente marcada, como aponta Luiz Carlos Villalta, pelo espírito da Reforma Católica, cujas origens remontam ao final da Idade Média na Europa e que tinha como preocupação central aproximar a Igreja de seus fiéis.²⁰ A *salvação da alma*, mediante uma direção firme pela fé, era uma questão que ainda permeava os imaginários religiosos nas Minas Gerais da segunda metade do século XIX. Nas famílias mineiras *tradicionais*, a ligação com a fé católica e a proximidade com a Igreja constituía, ainda, uma forma de adquirir certo *status social*, correlata a valores religiosos que orientavam a sociedade, suas leis e privilégios. Esse prestígio religioso, principalmente presente nas classes mais elevadas, coincidia com o descrédito popular em relação à sua dignidade religiosa.²¹

A relação entre a “família” burguesa – *distinta*, por pertencer a uma certa classe econômica, social e moral – e a Igreja representava, logo, uma das características mais marcantes de algumas famílias brasileiras desde a Colônia, e ainda durante o Império. Com o objetivo de romper com as solidariedades comunitárias, extirpar os costumes “profanos” que as legitimavam à margem dos valores oficiais e isolar os indivíduos em face do Poder, o laço “sagrado” da família conjugal, “microcélula da nação e do ecúmeno cristão”, como descreve Ronaldo Vainfas,²² pretendia a conversão de cada pai em “monarca” e “sacerdote”, atuando como um braço do poder, centrado evidentemente em uma estrutura patriarcal, misógina e heteronormativa, visando instrumentalizar as comunidades incutindo-lhes o zelo pela “nova” pastoral.

Patriarcalismo e família conjugal, portanto, jamais se excluiriam na estratégia veiculada pelas Reformas e pelos Estados europeus, que se disseminaram no Brasil a partir da colonização. Nos países fiéis à Igreja, a propaganda da família, inerente à pastoral tridentina desenvolveu-se, segundo Vainfas,²³ por meio do reforço ao direito canônico-romano, do sermão dos padres e moralistas e, sobretudo, de sumas e manuais de confissão. O vasto inventário das culpas organizado nesses textos implicava certa hierarquia e uma ordem familiar

²⁰ VILLALTA, Luiz Carlos. Introdução. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas 2*. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.19.

²¹ Id. A Igreja, a sociedade e o clero. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas 2*. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.31.

²² VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.111.

²³ *Ibidem*, p.112.

que, de um lado, “isolava” os núcleos conjugais da coletividade, privatizando-os e individualizando-os, e de outro estabelecia direitos e deveres recíprocos para todos os familiares.

Não se pode deixar de enfatizar o caráter obviamente misógino dessa “monarquia patriarcal de direito divino”, ou seja, a moderna família conjugal da Contra-Reforma.²⁴ Progressivamente, essa misoginia antiga, enraizada na cultura ocidental, transbordaria os limites do saber erudito e invadiria a cultura popular.²⁵ Mas era certamente na classe burguesa que estava o seu principal foco e ponto de ressonância para construir “exemplos” de relações familiares a serem seguidas.

Segundo a tradição herdada, a prescrição do casamento, de meados do século XVI em diante, para a quase totalidade dos moralistas espanhóis e portugueses, era defendida com base no reforço da autoridade patriarcal e na arquitetura da sujeição das esposas, estas últimas sempre suspeitas de trair, desonrar e arruinar os maridos.²⁶ Cabia ao homem a responsabilidade da escolha, o que tornava o casamento, do ponto de vista masculino, um empreendimento racional e um investimento para o futuro. A mulher, por sua vez, seria a provedora e receptora de um “amor” que não inspirasse senão a ordem familiar, numa troca racional que tornava o matrimônio inteiramente asséptico.²⁷ Desde que a característica sacramental do casamento foi reafirmada com força pelo Concílio de Trento, a cerimônia do matrimônio passa a ser vista como a oficialização de um contrato que, como apontado por Alain Corbin, constitui um ato religioso, momento de uma aliança que confere uma espiritualidade própria às pessoas casadas.²⁸ Para o autor, durante séculos, a união entre esposos era percebida tal qual àquela que une o Cristo à sua Igreja.

O princípio religioso que sustentava o casamento e promovia a organização social por meio das famílias mononucleares era, então, transmitido com a finalidade do controle social pautado na figura masculina como autoridade soberana no estabelecimento da ordem. Como explicita ainda Vainfas, não se podia ignorar o poder monárquico inerente ao *pater familias* desde o século XVII, o que fica claro nas palavras de Martim Afonso de Miranda:

²⁴ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.112.

²⁵ A mulher, nessas sociedades, era “patrimônio” e responsabilidade dos homens, como se pode atestar em diversos cantos e poesias misóginas presentes na tradição da Península Ibérica como legado dos romanos e mouros, e que seriam, a partir do século XVI, substituídos pelo discurso dos moralistas inspirados na tradição “clássica” e no receituário escolástico, almejando submeter as mulheres ao julgo dos senhores. Cf. *Ibidem*, p.112-113.

²⁶ *Ibidem*, p.113.

²⁷ DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.28-29.

²⁸ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.318.

Todo o pai de família que tem súditos a quem governe, filhos a quem doutrine [...], e *mulher a quem como tal trate* [...], deve-lhes ministrar justiça de tal maneira que assim cumpram e guardem o que pelos tais lhes for mandado, como se fosse um juiz rigoroso, sob pena de que, quando o não fizerem na referida conformidade, fiquem obrigados a toda a ira, temor e desfavor que o tal *Ministro, Senhor, Pai ou marido com ele usar*.²⁹

No final do Império e passagem à República, no Brasil, a família patriarcal iria preservar a crença religiosa e monárquica na autoridade do pai. Sem dúvida as famílias que se constituíram já no final do século XIX, guiadas pela fé católica e organizadas por costumes burgueses que reconheciam o paternalismo e a misoginia como regra, obedeciam à ordem eclesiástica socialmente estabelecida e culturalmente fundada. Como já é consensual na historiografia de Minas Gerais até o século XIX, as cerimônias religiosas e as diversas práticas ligadas à Igreja Católica são formas exemplares do convívio social e de sociabilidade nessa Província.³⁰ O poder da religião na família Santos Dumont, ainda que não fosse característica evidente em Henrique, tendo sido este patriarca guiado pela razão antes de qualquer coisa, não pode ser ignorado na conduta do filho, em seu comportamento cotidiano e nas diversas formas de pequenas superstições que marcaram Alberto ao longo da vida. Traço de sua personalidade que lhe teria sido transmitido por Francisca, sua mãe.

Henrique e Francisca tiveram oito filhos no total: Henrique, Maria Rosalina, Virgínia, Luiz, Gabriela, Alberto, Sofia e Francisca. A família mononuclear viria a ser o centro de virtude e moral sustentada economicamente por um grande patrimônio construído pela figura do patriarca, um engenheiro, empreendedor e “senhor” do café no Brasil imperial.

Nas últimas décadas do século XIX, ao mesmo tempo em que parecia evidente o potencial para a prosperidade, a Província de Minas Gerais se via diante de um impasse. Em 1871, Minas chega a ser a Província mais populosa do império. Contudo, como evidenciado em diversos relatórios do governo referente às obras públicas, os meios para vencer as distâncias eram considerados o único obstáculo para alcançar o progresso e a prosperidade que devia vir com a indústria e a atividade agrícola. Ao mesmo tempo em que era uma constatação do governo a falta de estradas, de rodagem ou de ferro, que facilitassem o transporte e as

²⁹ VELOSO, 1986, p.263 apud VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.119. Grifos do autor.

³⁰ BOSCHI, Caio César. Irmandades, religiosidade e sociabilidade. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.59.

comunicações na região,³¹ estimava-se o grande aumento de rendas provenientes da animação do comércio a partir das melhorias nas vias públicas.

Após trabalhar por alguns anos como engenheiro da Província, Henrique Dumont, ainda em vias de construir o seu patrimônio familiar, recebe, em 1867, a encomenda do governador Saldanha Marinho da construção, em Sabará, da Ponte Grande sobre o Rio das Velhas, uma ponte com estrutura de alto padrão técnico e estético³² pela qual ele receberia 77:333\$000 contos de reis,³³ que lhe foram pagos em três prestações até 1870, quando o contrato ainda estava em vigor. Além da ponte, da qual se ocupou ao longo de três anos, Henrique se dedicou à navegação no Rio das Velhas, este um assunto de grande importância para a Província, visto que a sua comunicação com o Rio São Francisco constituía uma “fonte de riqueza e progresso consideráveis” para o Império.³⁴ Nesse projeto de importância destacável para a região, chegou a projetar e colocar em funcionamento uma embarcação a vapor nesse Rio, que foi batizada de vapor *Saldanha Marinho*, ganhando o nome do governador que encomendara a sua construção e tendo sido a primeira a concluir a navegação até o São Francisco.

A partir de 1869, a maior parte dos recursos da Província destinados às obras públicas seriam investidos na construção de vias que se ligassem à Estrada de ferro Dom Pedro II,³⁵ esta se prolongando por todo interior alcançando até as proximidades do Rio das Velhas, cujas obras de reparo do leito permitindo a navegação mais rápida de embarcações se encontravam em estágio avançado, apesar de diversos percalços. O desafio para os governantes e engenheiros era fazer com que a estrada cruzasse os rios que cortavam o território da Província. Nesse período, no final da década de 1860, foram projetadas e executadas obras de construção de estradas acompanhando a direção da estrada de ferro. O governo vislumbrava “uma perfeita

³¹ RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 2 de março de 1871 pelo presidente, o illm. e exm. sr. doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1871. 477 BN. 142 p. p.51.

³² DUMONT, Henrique. *Relatório* que apresentou ao Exm. Sr. Vice-Presidente da Província de Minas Gerais Dr. Elias Pinto de Carvalho por ocasião de lhe passar a administração em 30 de junho de 1867, o conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, presidente da mesma província. Rio de Janeiro, 1867. Documento pertencente ao Arquivo Público Mineiro/SEC MG.

³³ RELATÓRIO 1867, Província de Minas Gerais. Presidente Saldanha Marinho. Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 30 de junho de 1867. 99 p. p.75.

³⁴ RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, dr. José Maria Corrêa de Sáe Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870. 475 BN. 43p. p.34.

³⁵ A Estrada de ferro de D. Pedro II, abrindo caminhos para o norte até Porto Novo do Cunha e para o sul até o Porto da Cachoeira ou Guaratinguetá, e seguindo para quase o meio do território da Província, percorrendo-a de leste a oeste traçou um plano de viação de grande avanço para a região, restando apenas o encargo de se dirigir para ela as suas estradas existentes. RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 2 de março de 1871 pelo presidente, o illm. e exm. sr. doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1871. 477 BN. 142 p. p.58.

rede de comunicações”³⁶ por meio da construção de novas estradas ou de reformas nas vias existentes, considerando o relativo atraso se comparada a outras regiões do país. Nesse momento, Henrique Dumont já não aceitava as pequenas obras e serviços menores de antes e chegou a recusar à Província a encomenda do projeto para a construção de uma estrada ligando Queluz ao arraial do Rio de Pedras por não concordar com as condições do contrato estabelecidas, o que os relatores do governo consideraram um “desinteresse natural”³⁷ de sua parte pelos concursos das novas obras que surgiam.

Alguns anos haviam sido dedicados às obras no Rio das Velhas, grande esperança para o governo da condução de embarcações até o São Francisco e seus afluentes. Após verificar-se, com o vapor *Saldanha Marinho*, de que a navegação era possível, outras obras deviam ser realizadas de modo a remover os obstáculos ainda presentes.³⁸ A desobstrução desse rio visando a comunicação com o rio São Francisco era considerada parte integrante da construção da Estrada de ferro Dom Pedro II, prolongando o comércio de mercadorias na região por vias antes inavegáveis. Um avanço considerável para a economia da Província; mas particularmente para o enriquecimento individual de Henrique Dumont, como se iria provar nos anos seguintes.

Alberto Santos Dumont nasceu em 20 de julho de 1873, provavelmente na casa modesta que construíra seu pai em Cabangu, pequeno lugarejo localizado na parada de João Aires, que praticamente não constituía uma cidade, sendo por algum tempo habitado apenas por aquela família. A casa ocupada por Henrique e Francisca, além de seus outros cinco filhos, era morada provisória que permitia ao engenheiro acompanhar as obras de ligação à estrada de ferro. Em uma cidade em que eles eram praticamente os únicos habitantes, a vida familiar se construiu em isolamento.

Como indicam as diversas recusas de pequenos projetos encomendados pela Província, em dado momento Henrique Dumont já não se mostrava satisfeito com a profissão de engenheiro das Minas Gerais. Talvez aquele ofício não lhe desse os meios que esperava para manter sua família e acumular fortuna. Fora por incentivo do sogro, o comendador Francisco de Paula Santos, que em mais de um momento, enquanto ainda atuava como engenheiro da Província, Henrique buscou outros meios de se sustentar. Em sociedade com Francisco, chegou

³⁶ RELATORIO que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou no acto da abertura da sessão ordinaria de 1870 o vice-presidente, dr. Agostinho José Ferreira Bretas. Ouro Preto, Typographia Provincial, 1870. 476 BN. p.9.

³⁷ RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, dr. José Maria Corrêa de Sáe Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870. 475 BN. 43p. p.35-36.

³⁸ Cf. RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 2 de março de 1871 pelo presidente, o illm. e exm. sr. doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1871. 477 BN. 142p.

a comprar do Governo Imperial a Fazenda Jaguara, nas proximidades do Rio das Velhas, perto de Sabará. No entanto, ali não alcançou bons resultados e passou a dedicar-se à exploração das matas, a fim de fornecer madeira para as obras das minas de Morro Velho.

Foi após concluir as obras de ligação da Estrada Dom Pedro II que o sogro, pai de Francisca, lhe ofereceu a administração de uma fazenda de café próxima a Valença, no Estado do Rio de Janeiro. Lá Henrique pôde, de fato, dar início à vida de empresário de terras e foi em Valença onde nasceram suas duas filhas caçulas, Sofia e Francisca, quando Alberto estava ainda com três anos de idade.

Mais tarde, seria justamente graças à estrada de ferro, com a conclusão das obras em sua extensão até o Rio das Velhas já no final dos anos 1870, que se faria possível a exportação sistemática de produtos agrícolas da região.³⁹ Henrique, tendo participado das obras nesse trecho, conhecia dos seus benefícios e soube identificar uma oportunidade para o empreendimento na produção e exportação do café. Fora no final da mesma década, com a morte do sogro e o recebimento da herança pela esposa Francisca, que comprou uma fazenda no interior de São Paulo, para onde se mudaria com a família e construiria sua fortuna.

As heranças de família que conduziram a trajetória e as narrativas de Santos Dumont se apresentam em proporções desiguais. A figura do pai, lembrada com centralidade na maior parte das biografias do *herói* brasileiro e à qual o próprio Santos Dumont exaltava, se contrapõe ao apagamento da mãe, sequer mencionada por ele em seus relatos e esmaecida na figura de uma mulher reclusa e melancólica, como descrita por alguns dos biógrafos do inventor. Há heranças – não se poderia negar – dessa mãe que fora apagada da história e da memória de Santos Dumont. As constrictões marcadas pela fé religiosa, a vida de superstições aparentes e o peso do amor tradicional entre homem e mulher podem ser as mais evidentes delas.

1.2 O casamento como modelo: laços de família e as normas do *amor*

Alberto Santos Dumont, herdeiro de uma tradição, nasceu em 20 de julho de 1873, segundo consta em sua certidão de batismo, filho legítimo de Dr. Henrique Dumont e de D. Francisca Dumont, tendo sido batizado no dia 20 de fevereiro de 1877, na Matriz de Santa Theresa de Valença, no estado do Rio de Janeiro, junto com a irmã mais nova, Sofia, esta última

³⁹ FALLA que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 24.a legislatura em 2 de agosto de 1883. Ouro Preto, Tipographia do Liberal Mineiro, 1883. 490 BN, p. 39.

nascida em 2 de maio de 1875.⁴⁰ Teve como padrinhos, seu tio materno, Dr. José Augusto de Paula Santos e D. Maria Eugênia Pinto Coelho da Rocha;⁴¹ segundo as convenções da Igreja Católica, eram os responsáveis por lhe transmitir os dogmas da religião. Nascido em tradição católica, Alberto aprenderia desde muito cedo, por meio da experiência dos pais como modelo a se seguir, as normas do *amor* e do *não amor* que sustentavam o casamento.

Ao longo de toda a vida do casal e principalmente depois de terem deixado a reclusão na casa de Cabangu, a família Santos Dumont teria mantido o contato com a religião e as normas estabelecidas pela Igreja, seguidas mais rigorosamente pela parte de Francisca, cuja inserção nos dogmas católicos estava atrelada a sua descendência portuguesa. Como mostram diversos estudos, na América portuguesa o casamento moderno, isto é, a instituição social que produz a família, se vê sustentada simultaneamente pela Igreja, pelo Estado e, particularmente a partir do século XIX também pela medicina. Esse casamento do qual nos referimos e ao qual aderiram Francisca e Henrique, se baseia na troca recíproca de funções entre os cônjuges exercidas por meio do desempenho de papéis bem delineados para o homem e para a mulher.

No casamento, o papel da esposa não podia ser mais evidente, fosse ele disseminado pelas prescrições religiosas, pelas normas estabelecidas pelas instituições do Estado, pelo julgamento popular ou mesmo pela condenação de todo comportamento desviante. Como era preconizado pelas normas disseminadas da cultura europeia, a mulher rica na família burguesa do século XIX, como descreve Jacques Donzelot, desempenhava funções de controle assumindo o papel de “missionária” no domínio das obras pias.⁴² No seio do casal, a esposa devia amar o seu companheiro, “como fazem as boas, virtuosas e bem procedidas mulheres de qualidade”, segundo explicava um juiz eclesiástico em pleno século XVIII. A tradição portuguesa interpretava o casamento como uma tarefa a ser suportada, mas a indissolubilidade do matrimônio, estabelecida pela doutrina da Igreja Católica, era o principal argumento usado a favor de uma escolha cuidadosa visando ao futuro de obrigações em detrimento do entusiasmo presente ditado pelo interesse físico ou pelo “amor-paixão”.

O casamento, para Mary Del Priore, era um “negócio para a vida toda” e a noção recentemente inventada do amor romântico e do casamento movido pela paixão eram concepções severamente combatidas. Funcionando como um contrato civil antes de se tornar

⁴⁰ REGISTRO de Batismo de Alberto Santos Dumont e Sofia Santos Dumont. 20 de fevereiro de 1877. Livro de Registros de Batizados da Igreja Matriz de Santa Theresa D’Ávila. Freguesia de Santa Theresa de Valença. Diocese de Valença RJ, volume 1, folha 41.

⁴¹ Os documentos da época distinguem os homens com o Dr. de doutor, e as mulheres, que não era doutoras, apenas com o D. de Dona.

⁴² DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. 209p. p.4.

sacramento – o que só ocorre na Europa em meados do século XII – o casamento tem por finalidade básica a transmissão do patrimônio, sendo sua origem, como demonstram diversos estudos, fruto de acordos familiares e não da escolha pessoal do cônjuge. Neste sentido, a garantia de igualdade era fundamental para impedir a dispersão de fortunas acumuladas.⁴³

O casamento e os sentimentos entre os casados deviam ser, portanto, objeto de uma “educação dos sentidos”.⁴⁴ As formas de “amor” concebíveis e aceitas eram as do amor movido pela razão e não pela paixão. Tais “amores possíveis” eram discursivamente prescritos e como demonstrou Foucault no seu primeiro volume de *História da Sexualidade*, faziam parte de um “regime de poder-saber-prazer” que sustenta e organiza nas sociedades modernas e contemporâneas o discurso sobre a sexualidade que se configurou desde o século XVII a partir de certos instrumentos de repressão.⁴⁵ A repressão discursiva, assim, funcionou na época moderna como uma “condenação ao desaparecimento” ou “injunção ao silêncio”⁴⁶ que leva à constatação de que, aquilo que não pode ser representado nas categorias conhecidas da sexualidade humana (e do gênero) não existe, de fato. Aquilo que não existe no âmbito dos discursos sobre o sexo, logo, não pode se manifestar como desejo nos sujeitos.

Com efeito, no caso brasileiro, desde o princípio da colonização, as atitudes poligâmicas e concubinárias, condenadas pelo discurso religioso bem como legalmente pela Inquisição, não se davam sem culpa. Por mais “libertinos” que fossem os portugueses recém-chegados, nem por isso se mostraram desdenhosos diante das interdições eclesiásticas e da noção de “pecado”. Embora pecassem, não o faziam sem crise de consciência, “portadores do sentimento de culpa que a Igreja insistia em difundir entre a massa de fiéis.”⁴⁷ A culpa dos infiéis, fortemente disseminada pela Igreja no período da colonização, permeou a mentalidade daqueles que viviam sob os seus auspícios até muitos anos depois. Entre os pecados mortais não estavam apenas a poligamia e o concubinato, tampouco se resumiam aos pecados da carne, pois também se pecava em pensamento.

Em reação à repressão discursiva, todo um universo a parte de transgressões libidinosas iria se construir simbolicamente e na prática. Como testemunham obras como as de Gilberto Freyre, que afirma “a opulência de palavrões e gestos obscenos” acerca do “domínio do

⁴³ A importância dessa questão se reflete no século XVIII, como aponta Del Priore, quando na reforma da legislação sobre o casamento de nobres levado a efeito pelo marquês de Pombal em Portugal se reforça a autoridade paterna para impedir os casamentos desiguais. DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.27.

⁴⁴ Cf. FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Ibidem, p. 10.

⁴⁷ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.52.

erotismo grosso” característicos da cultura popular masculina dos portugueses,⁴⁸ muitas das conversas entre homens da Colônia do século XVI parecem indicar essa atmosfera de galhofa, escárnio e folgança, típica das moralidades masculinas da Península e que também se reproduziriam nas colônias. Bem-humoradas ou coléricas, “as blasfêmias eram muitas vezes a expressão de uma religiosidade popular insatisfeita com a distância e a frieza de dogmas ou ritos oficiais.”⁴⁹ Se dentro de casa os maridos se restringiam a se portar como provedores racionais, na rua muitos deles permitiam-se romper discursivamente com a ordem estabelecida, zombando dos símbolos e ritos cultivados com fervor por muitas de suas mulheres. Providos de tais permissões sutis de transgressão da norma, por meio do ambiente jocoso que a rua podia oferecer aos homens, esses maridos exerciam de certo modo sua soberania, demonstrando estar no topo da hierarquia estabelecida pelo patriarcado.

Enquanto isso, o lugar da mulher era na Igreja ou no universo doméstico de cuidados do lar. Quando solteira, lhe restava apenas esperar para que fosse eleita para o matrimônio, sem que tivesse nenhum controle sobre tal escolha que era responsabilidade do pai e do marido. A mulher, na equação racional do matrimônio, era por vezes temida, ou representada como um instrumento de pecado visto que a vontade individual feminina ameaçava o equilíbrio de forças que mantinha essa instituição. Nos mais diversos relatos e contos populares, desde o Antigo Regime na Europa, retratava-se o horror à mulher dominadora no quadro do casamento.⁵⁰ Decorria deste retrato amplamente disseminado as restrições que se impunham ao desejo. No casamento e entre as pessoas castas, o desejo sexual constituía direito exclusivo do homem, cabendo às esposas a submissão e a virtude. O esforço de adestramento dos afetos, dos amores e da sexualidade, sobretudo no que dizia respeito à mulher, afinava-se, logo, com os objetivos do Estado Moderno e da Igreja,⁵¹ tendo por finalidade tornar a relação entre os sexos mais próxima do ideal da sociedade católica, evitando as infrações e desvios que pudessem perturbar uma certa ordem dominante, e controlando os corpos por meio dos instrumentos mais poderosos de que se dispunha – a religião constituindo o principal deles.

O trabalho do gênero no interior dos lares fazia das mulheres uma mão-de-obra indispensável para a manutenção da vida da família. A mulher perfeita para o casamento devia se conformar às necessidades do marido e às dos filhos, sendo esperado que ela desempenhasse vários comportamentos sociais atribuídos ao seu gênero, tais como o recato, a parcimônia, e

⁴⁸ FREYRE, 1973, p.250-251 apud VAINFAS, 1989, p.57.

⁴⁹ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.59.

⁵⁰ DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.24.

⁵¹ *Ibidem*, p.30-31.

sobretudo o trabalho dedicado ao governo do lar – sendo a mulher a primeira a acordar e a última a ir dormir.⁵²

Inseridos num sistema de gênero que buscava controlar sexo, desejo e amor de forma mais explícita por meio da Igreja e seus dogmas, Henrique e Francisca se submeteram à única forma de amor moderno possível para a época e as circunstâncias de seu casamento, que ocorrera na Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, em Ouro Preto, capital da Província. O matrimônio, instituição de grande importância para a elite branca da época, era um contrato social fundamental, como demonstrou Mary Del Priore, por meio do qual muitas famílias de origem estrangeira passavam a ter acesso às famílias tradicionais estabelecidas no Brasil.⁵³ Para Henrique Dumont, recém-chegado da França e sem fortuna nos trópicos, um casamento com a filha de um importante comendador e empreendedor de terras nascido ali era um bom negócio. Como homem de negócios movido pela razão, era certamente a figura do sogro que lhe atraía em primeiro lugar, e depois a da esposa, que devia ser casta, religiosa e resiliente para poder contrair matrimônio.

Mais do que tudo isso, não se pode esquecer que, sendo Francisca filha de uma família abastada, esta, como todas as jovens moças na sua mesma classe social, pagava a escolha do marido com o dote. A mulher, no contrato do casamento, fornecia por meio do dote, uma contribuição que devia compensar o custo de sua manutenção e a de seus filhos.⁵⁴ O dote era um mecanismo de compra de uma certa posição social, de modo que uma mulher sem dote nestas sociedades patriarcais permanecia, como diria Donzelot, “fora do jogo”, na dependência doméstica de sua família ou de quem quisesse fazer uso dela. Depois de pago com o dote, o casamento adquirido era para as mulheres uma rotina intensa de trabalhos domésticos não remunerados, por meio dos quais ela continuava a pagar a sua dívida eterna, como queria o sacramento do casamento, permanecendo agradecida por ter sido eleita.

Não que as mulheres fossem completamente submissas nessas relações com os maridos; elas eram representadas desse modo. Submetidas a um sistema de dominação masculina, essas mulheres também faziam uso de seus trabalhos no interior da casa para controlar os maridos que exerciam seu privilégio e autonomia no exterior. Tendo o interior da casa como o seu domínio reservado, as mulheres casadas estabeleciam relações de codependência de modo a assegurar a manutenção do *status* social adquirido pelo dote. Desapareciam da história, pois

⁵² NEDER, Gizlene. “Casamento perfeito”, cultura religiosa e sentimentos políticos. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, vol. 8, n. 1, janeiro-abril, 2016. p.8.

⁵³ DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.157.

⁵⁴ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p.38.

não existiam nos registros tradicionais da família, a não ser como a sombra dos maridos. No entanto ainda podemos lê-las nas entrelinhas.

O casamento por interesse era a melhor forma de conformar os desejos e estabelecer o domínio de si, em ambas as partes. Este não envolvia gostos pessoais e se consolida entre as elites pautado na escolha do patriarca. Em geral, as esposas eram escolhidas na mesma paróquia, família ou vizinhança. Nos ritos sociais que serviam para organizar tais relações, era o homem quem podia olhar livremente em busca de sua dama. O poder desempenhado pela Igreja, em sua ação suprema como instância de sociabilidades e tendo na missa um importante local de encontro entre os casais, desenhava os lugares a serem ocupados por homens e mulheres no casamento. A força da fé determinava a eternidade e o ascetismo do matrimônio, colocando como valores femininos supremos a pureza inspirada na figura da Virgem Maria. Ao homem, cabia idolatrá-la em sua virtude e dedicação.

Como consequência, o amor proveniente desse culto à figura feminina idealizada constituía-se como fruto de uma “emoção da alma”, opondo-se naturalmente à agitação do desejo da carne. O século XIX foi povoado pela literatura romântica e marcado particularmente por sua circulação entre homens e mulheres. Segundo aponta Del Priore, é o romance *A moreninha*, de Joaquim Manuel de Macedo, que introduz na literatura brasileira, em 1844, o amor romântico, importado da França.⁵⁵ Ao aproximar a relação amorosa de um estado divino da alma, esses romances modernos prescreviam uma forma de amar e não apenas descreviam o comportamento de rapazes e moças enamorados.

Nesse sistema jurídico-religioso e também cultural, para muitos daqueles que aprendiam as formas previstas e prescritas de amor e de casamento segundo a lógica binária dominante, a virgindade e a continência seriam preferíveis à sexualidade conjugal, que, por sua vez, seria melhor que a incontinência. Como solução para o controle dos desejos desenfreados e dos comportamentos não castos, a Igreja criara “um tipo de sexualidade útil, lícita e protegida”⁵⁶ evitando condenar ao pecado mortal a maioria das pessoas que almejasse o *amor*. Segundo esse sistema, toda a atividade sexual extraconjugal e com outro fim que não a procriação era condenada, perseguida e subliminarmente ensinada como expressões de um *não amor*, que devia ser evitado por meio dos dispositivos de controle desenvolvidos no interior dos regimes de normalidade da época.

⁵⁵ DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.128.

⁵⁶ *Ibidem*, p.31.

É com a família moderna, como demonstrou Donzelot, que inventa-se, na Europa a partir do século XVIII, um conjunto de técnicas que traduzem um tipo de repressão policial⁵⁷ – mais discursiva do que física, como pensara Foucault – destinada a controlar os corpos e mesmo as técnicas de si. A família era o instrumento por meio do qual os sujeitos modernos estabeleceriam o controle de si, isto é, controle do seu desejo. Por meio de um princípio biopolítico, portanto, a família funcionaria como o principal antídoto às formas desviantes do amor, servindo para regular todas as coisas relativas à sociedade, sob os auspícios do Estado. No que concerne à “família” como aprendida na experiência de Alberto, seus preceitos foram seguidos sob a tutela patriarcal de Henrique Dumont, tendo esta funcionado como núcleo de proteção moral contra as diversas ameaças sociais aos bons costumes e à ordem instituída.

Na sociedade mineira, desde o período colonial, imperava a mestiçagem, os índices de filhos ilegítimos eram altos, assim como a participação numérica da população negra e mulata nas relações familiares. A escravidão facilitava as ilicitudes sexuais, favorecendo os abusos das escravas pelos senhores, levando-as a prostituírem-se, criando todo tipo de empecilhos para a constituição de famílias pensadas como legítimas pelos escravos, ainda que isso não constituísse um obstáculo intransponível.⁵⁸ Assim, a sujeição dos cativos pelos senhores muitas vezes levava à flexibilização da ordem social e ao desrespeito das regras morais, seja pelos primeiros, seja entre os últimos, enquanto, ainda, a mestiçagem no plano cultural conduzia à incorporação de elementos e valores culturais que se opunham ou se diferenciavam dos cristãos. Até o século XIX, a Igreja e a instituição sagrada do casamento atuavam como instrumentos apaziguadores e de aculturação.

Como podemos ler em relatório apresentado à Província de Minas Gerais, em 1857, tratando da moralidade dos escravos negros nas fazendas de café, o Estado Imperial prescreve:

Quanto às africanas, que também vieram fazendo parte d’aqueles 120 [africanos enviados para a província em 1851 pelo Governo Imperial], acham-se algumas no Jardim Botânico ocupadas na colheita da brota do chá, e em outros serviços acomodadas às suas forças e sexo, e duas no Hospital da Santa Casa desta Capital.

Era minha intenção promover o casamento das que a isso se resolvessem com os africanos da mesma condição, e depois distribuir esses casais pelos diversos Estabelecimentos de Caridade da Província, com o que

⁵⁷ Tal “ciência da polícia” consiste em regular todas as coisas relativas ao estado presente da sociedade, “em consolidá-la, melhorá-la e em agir de forma que tudo concorra para a felicidade dos membros que a constituem”, como demonstrou Donzelot. DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. 209p. p.12.

⁵⁸ VILLALTA, Luiz Carlos. A Igreja, a sociedade e o clero. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.36.

não só se conseguiria auxilia-los vantajosamente, como fomentar por meio dos laços de família a conveniente moralidade destes indivíduos.⁵⁹

As diversas práticas de não amor que povoavam o Império, por mais que fossem silenciadas, não passavam despercebidas. Concubinato, relações inter-raciais e sodomia eram alguns dos pecados que a Igreja e as leis tentavam prevenir, estabelecendo a família patriarcal como o modelo exemplar a ser seguido por todos. A noção de “sodomia”, veiculada ao discurso religioso desde a Inquisição quando era definida como “o pecado da carne contra a natureza,”⁶⁰ servia ainda para indicar uma reprovação generalizada do sexo “fora dos padrões” estabelecidos pelo cristianismo.⁶¹ Com o passar do tempo, e até chegar aos séculos XVIII e XIX ainda como uma categoria popular para se referir a formas genéricas e antinaturais de não amor, a sodomia perdeu o significado mais específico que marcava sua origem, confundindo-se em inúmeros textos com a ideia de luxúria e com a ampla noção de fornicação que marcavam os bastidores da Colônia e do Império no Brasil.

Ao largo de tudo isso, estava a família Santos Dumont, que desempenhava o papel de família “legítima” tanto segundo as regras do Estado quanto os códigos morais estabelecidos pela Igreja. Nessas famílias onde as normas sociais pareciam ser seguidas se consagrava um “ideal de civilidade que dissimulava ou travestia a realidade íntima do sentimento dos indivíduos,”⁶² o que levava a cada um de seus membros a viver uma tensão entre o parecer e o ser, conferindo, assim, mais importância ao visível.⁶³ Essa tensão transmitida pela religião seria percebida tardiamente no comportamento de Santos Dumont, quando ele mesmo buscou

⁵⁹ RELATORIO que o Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos apresentou no acto de passar-lhe a Administração da Província de Minas Geraes. 12 de nov. 1857, Ouro-Preto, Minas Gerais (Província), Vice-Presidente (Joaquim Delfino Ribeiro da Luz), Typographia Provincial. Repartição das Obras Públicas, 47p. u256. p.21.

⁶⁰ A sodomia era um ato condenável pelo Ofício da Sagrada Inquisição instalado em Portugal em 1553, assim como segundo o código penal português, que se aplicou no Brasil ao longo de todo o período colonial. No século XVI, a noção imprecisa da “sodomia” se referia, em grande parte, às relações homossexuais masculinas, ora significando especificamente a cópula anal com ejaculação *intra vas*, ora aludindo a certos hábitos homoeróticos em que tão importantes quanto o coito anal consumado eram a frequência das relações, o gosto pelo sexo proibido e inclassificável e a consciência do praticante em face desses prazeres. Para um histórico mais detalhado sobre a definição do termo ver COUROUVE, Claude. Vocabulaire de l’homosexualité masculine. Paris : Payot, 1985, pp. 124-128.

⁶¹ Até mesmo a cópula conjugal, que na altura do século XII se transformaria em obrigação dos casais e símbolo da união corpórea entre Cristo e a Igreja, por séculos foi vista com extrema má vontade pelos teólogos, sempre prontos a recomendar a abstinência sexual para os esposos ou a condená-los, como São Jerônimo, em caso de ardor excessivo. VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.145.

⁶² REVEL, 1991, p.186-194 apud VILLALTA, 2007, p.36-37.

⁶³ As diversas regras estabelecidas pelos livros sacros para os clérigos em seus comportamentos, ao promulgarem a “obrigação de viver virtuosa, e exemplarmente”, veem-se valorizando as aparências e a imagem construída por meio de uma contínua teatralização dos modos de ser e de viver religiosamente. VILLALTA, loc. cit.

representar os papéis socialmente aceitos, sobretudo aqueles aprendidos com o pai, e encenados no ambiente doméstico.

Com a ampla circulação das ideias sobre as relações entre os gêneros e os sexos, tanto por meio dos sermões religiosos quanto pela literatura romântica do século XIX, o homem dessa época já conhecia o seu papel. O despotismo, antes privilégio dos monarcas, passa a ser do marido, dentro de casa.⁶⁴ A mulher, por sua vez, nascera para agradar, ser mãe e desenvolver um tipo de pudor natural. Na maioria das prescrições médicas voltadas para as famílias, nessa época, a mãe era afirmada como aquela detentora de um direito natural e “mais verdadeiro do que o pai” à submissão dos filhos, devido à sua necessidade como mulher e como mãe.⁶⁵ Tal autoridade conferida à mulher pela medicina promovia a figura da mãe conferindo-lhe um certo *status* social no universo doméstico.

É, portanto, baseado num sistema de exclusão de uns e aprovação de outros que se constituía o antigo regime de alianças e filiações que permeou a história das famílias no Brasil. O casamento e a família se perpetuavam assim como “determinação daqueles e daquelas a quem seria destinada a perpetuação do patrimônio”⁶⁶ mas também a perpetuação de papéis bem definidos do gênero, desempenhados para manter a ordem das relações sociais regidas pelo Estado. A autoridade do pai perante os filhos, a subordinação da mãe à figura do patriarca, o papel político da família mononuclear ganham, nesta passagem à República, dimensões de importância até então inédita reproduzindo na vida social cotidiana resquícios de uma teologia política.⁶⁷ Como demonstrou Donzelot, esse regime de alianças, recebido da tradição europeia, não procurava coincidir com as práticas sexuais nessas sociedades, mas, ao contrário, estabelecia-se por uma distância calculada em relação a essas práticas. Tal separação, entre o sexual e o familiar, estabeleceu as formas de reprodução do gênero baseadas na supressão do desejo, e tendo a razão como seu pilar fundamental.

Tal estrutura do gênero foi constantemente reproduzida e exaltada nas biografias mais tradicionais de Alberto Santos Dumont. Naquelas em que se faz menção à sua infância, sua mãe, Francisca, e as irmãs geralmente desempenham papéis secundários ou sequer são mencionadas, sendo a primeira referida de forma tutelar como “Dona Francisca dos Santos Dumont”,⁶⁸ ou, ainda “D. Chiquinha”,⁶⁹ sem que seja necessário dizer quem ela foi. Em

⁶⁴ DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. p.122.

⁶⁵ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p.25.

⁶⁶ *Ibidem*, p.28.

⁶⁷ Cf. SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011.

⁶⁸ VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.6.

⁶⁹ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.27.

algumas das narrativas em que é mencionado o seu nome, Francisca é descrita de forma genérica como “muito religiosa” e detentora de “um olhar algo pensativo, no qual pairava uma sombra de melancolia.”⁷⁰ Ao exaltarem, em contrapartida, a figura de Henrique Dumont, seus feitos e sua influência inegável sobre Alberto, estas obras reproduzem e reafirmam a estrutura patriarcal que aqui nos propomos a denunciar e que não contribui para a compressão da identidade dessa personagem, ela mesma idealizada dentro de uma estrutura binária obsoleta, mesmo em sua época, utilizada para explicar uma história hegemônica.

Assim como Alberto, todos os seus irmãos e irmãs tinham o modelo de casamento como contrato a se seguir. O irmão mais velho, Henrique Santos Dumont, primeiro a se casar, esposara Amália Ferreira de Camargo, que por sua vez era filha de Joaquim Ferreira de Camargo Andrade, primeiro barão de Ibitinga, cafeicultor e político de São Paulo. Não por acaso – ou, dito de outro modo, seguindo o modelo de casamento como contrato – suas três irmãs mais velhas, Maria Rosalina, Virgínia e Gabriela casaram-se com os três irmãos da família Andrade Villares, respectivamente Eduardo, Guilherme e Carlos. Estes nascidos em tradicional família portuguesa, eles mesmos portugueses de nascença, buscavam fazer fortuna como cafeicultores no Brasil. O segundo irmão, Luiz Dumont, cafeicultor de relevo como o pai, esposara Adalgisa Uchôa. Entre as irmãs mais novas, Sofia teve morte precoce, e foi a única a não chegar a se casar. Francisca Santos Dumont, a mais nova, casou-se com Ricardo Severo da Fonseca Costa, engenheiro e arqueólogo português de renome no Brasil.

Diferentemente de seus irmãos e irmãs, Alberto escolheria outro destino, burlando as regras e se recusando a participar do teatro de gênero que lhe reservava o casamento, visto em sua época como o único destino natural para um herdeiro. Buscava liberdade – isto era evidente em seus próprios relatos. Liberdade esta que as constrições jurídico-religiosas de um casamento não poderiam lhe dar. Aprendera bem na escola do gênero ao observar o pai e a mãe. Preferiu escolher pelo controle de si. Nunca, nos documentos disponíveis, deu indícios de qualquer arrependimento.

1.3 Dirigindo o seu destino: brinquedos de meninos e o exercício da masculinidade

Tendo passado os seus primeiros anos da infância na casa de Cabangu, da qual poucas lembranças guardou na vida adulta, e cuja reclusão não lhe permitira experimentar mais do que a vida familiar, aos três anos de idade, Alberto, junto a toda sua família, mudou-se para a

⁷⁰ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.19.

fazenda adquirida pelo avô materno, no Rio de Janeiro. Ali Henrique Dumont pôde explorar novas possibilidades de investimento em terras mais férteis do que as que habitavam antes nas proximidades do Rio das Velhas. Com a herança deixada pelo sogro após sua morte e vendendo algumas de suas propriedades, em 1879, Henrique pôde adquirir terras mais amplas no estado de São Paulo, transferindo sua família novamente, dessa vez para a Fazenda Arindeúá, em Ribeirão Preto, esta que passaria a se chamar a Fazenda Dumont. Ali Henrique Dumont encontraria os meios para iniciar o empreendimento que lhe traria fortuna e definiria o seu destino e o dos filhos. Um novo começo para a família era também o início de uma nova relação com o mundo para seu filho mais novo.

Em poucos anos, o engenheiro que se tornava um empreendedor e, nas palavras do filho, o “protótipo do fazendeiro audacioso,”⁷¹ conquistava a sua parte do mundo, desbravando terras e abrindo caminhos para o progresso num país com grande potencial para a agricultura. Seu mérito estava, sobretudo, em aplicar recursos técnicos modernos para a época à lavoura cafeeira. Construiu seu próprio sistema de máquinas para a produção do café e uma estrada de ferro particular para o transporte dos grãos. Trabalhando com escravos e com a mão-de-obra de imigrantes europeus – que pouco a pouco se tornaria mais comum – numa das maiores fazendas de café do país, Henrique Dumont passou a ser reconhecido pela imprensa como o “Rei do Café”.⁷²

Foi na propriedade desse fazendeiro exemplar e à luz do seu exemplo, que seu filho mais novo aprendeu a desbravar o mundo – inventado e controlado pelo pai dentro dos limites de uma das maiores fazendas cafeeiras do país. Naquele ambiente maquinal, a liberdade que Henrique concedia ao caçula, este ainda ligado ao universo do lar ao mesmo tempo em que se aventurava pelas plantações de café, era limitada por um ambiente altamente controlado, recluso, porém terreno fértil para a imaginação infantil.

Em seu relato da infância, Santos Dumont conta que aos sete anos ele já tinha permissão para conduzir locomotivas de rodas largas utilizadas nos campos de trabalho da propriedade de seu pai; aos doze anos conquistara o seu lugar nos veículos dos trens Baldwin, utilizados para o transporte do café verde, ao longo das sessenta milhas de via férrea que percorriam a plantação. Enquanto seu pai e irmãos preferiam percorrer as longas distâncias da propriedade a cavalo, para averiguar o cuidado dos cafezais e como andava a colheita, o filho mais novo

⁷¹ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.62.

⁷² O PAI da aviação. *Gazeta de Notícias*, Ano 68, N. 250, domingo, 25 de outubro de 1942, Rio de Janeiro, p.7.

preferia se manter “salvo na fábrica e brincar com as máquinas de café.”⁷³ Como consequência da exploração do espaço da fazenda, Alberto pôde construir um mundo imaginário próprio de jogos e descobertas dentro do mundo agrário que havia construído seu pai.

“Todas as máquinas da qual eu falo, e aqueles que forneciam a força motriz, foram os brinquedos da minha infância,”⁷⁴ afirmou Santos Dumont na vida adulta. Todo o processo da extração, seleção e produção do café lhe era familiar, e Alberto rapidamente teria aprendido a ciência de dominar as máquinas que observara, consertando-as quando preciso, desconstruindo-as em todas as suas partes. Um mundo movido pela razão fora organizado por Henrique, que, como extensão da casa da família, introduzia os filhos numa engenharia que os levava a participar da construção do mundo ao mesmo tempo em que eram construídos por ele. Engenheiro, como no sentido explicitado por Gilberto Freyre, o pai de Alberto trabalhava para inventar um mundo maquinal próprio, aplicando conhecimentos científicos na criação de estruturas que estariam “a serviço do homem”, e que, ao mesmo tempo levavam ao “ajustamento do homem físico” moldando-o em sua mecânica e nas formas de convivência social.⁷⁵

A noção de um mundo mecânico movido pela razão e onde pouco lugar podia haver para a emoção e outras expressões da fraqueza passional estavam na base, com efeito, do universo masculino como fora pensado e praticado por Henrique Dumont. Na educação dos meninos, em contraposição às restrições estabelecidas no universo escolar justificadas pela religião e pela noção imprecisa de “pecado” – marcante sobretudo no ensino no Brasil do final do século XIX – a razão podia se traduzir numa via de autodidatismo e de certa insubordinação às normas religiosas para os rapazes. Se não era a escola a responsável por ensinar uma consciência racional ao filho, então caberia ao pai este papel.

Dos três filhos que tivera Henrique Dumont, é inegável a influência paterna em suas trajetórias individuais e definição profissional. Henrique Santos Dumont, o mais velho, seguiu os passos do pai, formando-se em engenharia na França e se tornando um grande empresário de terras no Brasil; Luiz Santos Dumont também se formou engenheiro na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, passando a atuar na plantação de café e administrando grandes propriedades agrícolas em São Paulo. Alberto seguiria um caminho diferente, mas não menos marcado pela

⁷³ No original em francês, Santos-Dumont afirma “je préférais me sauver à l’usine et jouer avec les machines à café”. SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l’air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.14.

⁷⁴ No original, « les jouets de mon enfance ». Ibidem, p.21.

⁷⁵ FREYRE, Gilberto. *Homens, engenharias e rumos sociais*. Rio de Janeiro: Record, 1987. p.9-10.

influência do pai, que lhe indicaria os caminhos do estudo da física e da mecânica, como meios de dominar a técnica pela razão.

Em geral, os estudos sobre a construção da masculinidade indicam o papel dos pais como primordial para o desenvolvimento da criança à homem, pois é sob o olhar do outro que se opera o aprendizado do gênero. Como afirma Anne-Marie Sohn, em seu trabalho sobre a construção da masculinidade na França do século XIX, são os pais próximos que ajudam na superação do medo inerente aos não iniciados em todos os ritos de passagem. Eles protegem da adversidade e inculcam, uns nos outros, as virtudes cardinais da juventude masculina, a começar pela solidariedade.⁷⁶ No entanto, Alberto não teve muitos amigos, sobretudo na infância. Fora criado em isolamento, vendo, à certa distância, a exibição de um modelo de masculinidade por seus irmãos mais velhos, mas que estava fora do seu convívio imediato, ao contrário do das irmãs que tinham idades mais próximas e permaneciam mais tempo no interior do lar.

Mas o aprendizado dos papéis a serem desempenhados socialmente na vida adulta também se dá por meio dos brinquedos – para os meninos, comumente, espadas, tambores e bolas; para as meninas bonecas, cestos e pedaços de pano – que lhes permitiam imitar as ocupações dos adultos.⁷⁷ Nascido em uma família burguesa abastada, não se pode dizer que Alberto não teve acesso aos brinquedos tradicionais de menino. Mas tendo se mantido longe da escola até os dez anos de idade, suas brincadeiras eram em geral as mais solitárias, o que permitia espaço para a imaginação criativa.

A partir do exemplo do pai e dos irmãos ele teria inventado a sua própria maneira de brincar, de acordo com as normas do gênero que lhe foram ensinadas, diante das intrigantes máquinas e locomotivas da fazenda de café. No universo do lar, Alberto, caracterizado como “um solitário e um sonhador,”⁷⁸ na maioria dos relatos não era descrito como uma criança alegre.⁷⁹ Mas tinha, desde muito cedo, os seus prazeres de menino. Conta-se que um dia, aos sete anos de idade, ganhou um banco de madeira onde teria instalado uma aparelhagem completa de papelão com serras e rodas minúsculas movidas por um moinho de vento em miniatura, que teria sido a sua primeira invenção.⁸⁰ Segundo os mesmos relatos, era ele quem

⁷⁶ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.327.

⁷⁷ JABLONKA, Ivan. A infância ou a “viagem rumo à virilidade”. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.39.

⁷⁸ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.15-16.

⁷⁹ DE ALMEIDA, Heloisa Lentz. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, A Noite Ilustrada, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941. p.3.

⁸⁰ Ibidem, p.3-4.

consertava a máquina de costura da mãe, e remendava as bonecas das irmãs quando perdiam braços ou pernas. Seu olhar livre sobre os objetos não estava condicionado pelas amarras do gênero, sendo as suas brincadeiras de menino marcadas igualmente pela imaginação e pelo uso da razão.

“Ser homem”, no sentido do *cultivo* de uma masculinidade, requer exemplos dos “bons princípios”. E quais eram os exemplos mais próximos disponíveis a Alberto? Certamente o de seu pai e irmãos, que ao longo de sua infância passaram a maior parte do tempo trabalhando nas fazendas onde ele crescera. Seus interesses díspares, contudo, não lhe facilitavam muitas formas de sociabilidade masculina naquele universo. Talvez fosse mais próximo de alguns trabalhadores do que dos irmãos mais velhos, que já eram adolescentes quando Alberto tinha apenas seis anos. Seria o pai, de forma mais evidente em seus relatos, o principal exemplo idealizado a ser tomado por Alberto, responsável por inculcar nele, ainda na infância, os princípios de obediência, de educação e de deferência, necessários a todos os rapazes.

Henrique Dumont demonstrou a capacidade do homem de sua época em, a partir de um certo conhecimento científico e técnico, construir ele mesmo a própria estrada que lhe traria sua fortuna. Essa tendência do homem que domina o seu mundo e o dos outros por meio da ciência aprendida e dos princípios da razão é sem dúvida a maior herança deixada por Henrique ao seu filho mais novo; herança esta que o levou a acreditar no controle do mundo e no controle de si mesmo como a principal atribuição masculina que devia seguir na vida adulta.

O que defendemos, assim, é que a infância de Alberto, e as brincadeiras que lhe foram autorizadas no espaço de liberdades controladas em que se viu inserido, levaram-no a conduzir o seu próprio destino de forma autônoma, mas ainda assim sujeitando-se, em certa medida, às leis impostas para a construção de sua masculinidade como herdeiro numa estrutura patriarcal.

O modelo do pai como principal instrutor da masculinidade nas famílias do final do século XIX se vê marcado, no caso do Brasil, por uma dupla moral. Se por um lado os pais eram aqueles que tinham o direito à correção e a domesticação masculina, por outro, eles educavam com a indulgência, partindo do princípio de que os homens podem errar mais do que as mulheres, visto que os excessos se justificam em sua natureza viril. Na maioria das pesquisas, a influência das mães sobre a educação dos filhos no século XIX é mais difícil de se recuperar do que aquela exercida pelos pais. Como já demonstrado, as esposas são obrigadas a se apagar diante do chefe de família. As mães, assim, são levadas a respeitar as prerrogativas masculinas no interior do lar, e, portanto, acabam por reforçar a indulgência dos pais.⁸¹ Colocando limites

⁸¹ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.355.

nos excessos dos filhos, as mulheres também não deslegitimam nem a força nem a violência. Elas confortam essa dupla moral.

Na passagem para o século XX, as imagens da paternidade, mesclavam a identificação com uma divindade, do Pai do Antigo Testamento, onnipresente, benfeitor e fundador de uma ordem, àquela de uma autoridade protetora, do chefe de família grave e austero, responsável pela transmissão dos valores patrimoniais e culturais que asseguravam a inserção da criança na sociedade da sua época.⁸² Ao longo da maior parte do século XIX, ao homem era conferido o papel do provedor, o que lhe assegurava, “pela lei da Igreja e do direito natural,” a posição de “cabeça do casal”.⁸³ Tendo a sua justificação religiosa aceita, a autoridade patriarcal exercia-se preferencialmente sobre os filhos homens, futuros herdeiros do esforço dos pais. Tal autoridade funcionava como um eficiente mecanismo de articulação da família com o Estado e a Igreja.

Conforme emergia o século da razão e da ciência, declinava a imagem do pai sagrado, predominando o seu papel cívico na construção de *cidadãos*. Muitos dos pais, tocados pelo discurso da razão proveniente do Iluminismo, apresentam aos filhos certas proposições que encorajam os jovens, por exemplo, à contestação dos exercícios de culto,⁸⁴ por vezes até mesmo zombando da religião adotada pelas mães e filhas – estas não introduzidas no universo racional. Um movimento expressivo contrário ao culto religioso nas escolas floresce na França de meados do século XIX, tendo seu apogeu sob o Império liberal,⁸⁵ movido em grande parte pelos pais.⁸⁶ Não se pode esquecer de ter sido esse o momento em que Henrique Dumont, ele mesmo estudante, estava em Paris, como aluno da *École Centrale des Arts et Métiers*. A influência do pensamento em prol do ensino laico era, portanto, inevitável.

Na inserção dos meninos à vida adulta, o culto às divindades preconizado no universo doméstico onde a religião tinha sua maior entrada devia ser suprimido em nome do culto à razão e à ciência. Este valor iluminista estava na base dos ensinamentos que permitiam a inculcação da “moderação” no comportamento das crianças. Em diversos manuais europeus para a educação de meninos, *fantasia* e *razão* eram constantemente contrapostas, recomendando-se a repressão dos desejos.⁸⁷ Considerava-se que um pouco de fantasia se fazia necessário nas

⁸² DEL PRIORE, Mary. Pais de ontem: transformações da paternidade no século XIX. In: DEL PRIORE, Mary & AMANTINO, Marcia (orgs.). *História dos homens no Brasil*. São Paulo: UNESP, 2013. p.153-155.

⁸³ *Ibidem*, p.161.

⁸⁴ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.358-359.

⁸⁵ Segundo Império francês, de caráter liberal, que durou de 1863 a 1870.

⁸⁶ SOHN, op. cit., p.359-360.

⁸⁷ VILLENEUVE, Joanna Rousseau de. *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*. Lisboa: Na Officina Ferreyriana, 1767. p.41.

brincadeiras infantis, mas era da razão que os meninos mais necessitavam para disciplinar o comportamento e se inserirem no domínio dos homens.

Não se pode negar, contudo, que as leis de um domínio de si que passava pelo domínio dos desejos e, notadamente, das sexualidades, já estavam prescritas muito antes do século XIX, pela Igreja e baseadas nos princípios da fé cristã. Ao mesmo tempo em que preconizavam a virtude da razão, os manuais de ensino no século XVIII ainda depositavam na religião o principal meio de se inculcar disciplina e domínio de si. Segundo recomendação do manual disseminado a partir de 1767, intitulado *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*:

Ensinai-lhe o culto, que a Deus se deve; as orações, que há de dirigir-lhe; como há de louvar seu bendito nome; e para o instruíres com o exemplo, atenta, e devota rezai com ele, e na postura a mais reverente; pois falando assim a seus olhos, é que podereis persuadir o seu entendimento.⁸⁸

Ao afirmar que “a temperança, e o trabalho são os verdadeiros médicos do homem,”⁸⁹ o manual, em língua Portuguesa, destinado a disciplinar meninos deixa claro um dos objetivos centrais da educação doméstica dos séculos XVIII e XIX: o controle dos desejos como meio de se alcançar o domínio de si. Trata-se de ensinar os limites da manifestação da virilidade segundo os códigos de bons costumes que fundam o modelo moderno de masculinidade. A via primordial para o ensino desses códigos, no século XVIII, ainda era a da religião, que seria progressivamente suprimida nos domínios masculinos e depois nas escolas pelo predomínio da razão iluminista no século seguinte.

É buscando explicar o princípio da religião no controle dos corpos e na repressão dos desejos que Foucault demonstra como, na moral cristã do comportamento sexual prescrito para os homens, a sujeição assumirá a forma não de um saber-fazer, mas de um reconhecimento da lei e de uma obediência à autoridade pastoral. Neste sentido, não é tanto “a dominação perfeita de si por si no exercício de uma atividade de tipo viril que caracterizará o sujeito moral, mas a renúncia de si, e uma pureza cujo modelo deve ser procurado do lado da virgindade.”⁹⁰ Foucault irá recorrer então ao conceito grego de *temperança* – que, de certo modo persiste nas normas mais recentes da masculinidade – visando expor um modo de domínio de si que não assume necessariamente a forma de uma obediência a um sistema de leis ou a uma codificação de

⁸⁸ VILLENEUVE, Joanna Rousseau de. *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*. Lisboa: Na Officina Ferreyriana, 1767. p.56.

⁸⁹ *Ibidem*, p.93.

⁹⁰ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II. O uso dos prazeres*. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.107.

comportamentos, e que tampouco é um princípio de anulação dos prazeres.⁹¹ Ela resulta, segundo prevê a tradição grega antiga, na liberdade do sujeito em relação à verdade.

Tal concepção do domínio de si na conformação dos padrões de masculinidade seria reinterpretada primeiro pela Igreja e depois, com o advento da ciência, pelo paradigma racional. “De todas as faculdades do homem a razão, que podemos considerar como um composto de todas as mais, é a que se desenvolve mais dificilmente, e mais tarde,”⁹² informava *A aia vigilante*, definindo a razão como faculdade eminentemente masculina. É por meio da razão que o homem estabelece o domínio de si para exercer o domínio dos outros. A masculinidade, então, devia se manifestar por um tipo de domínio de si que implicava em suplantar a emoção pela razão, suprimindo os sentimentos e o *pathos*. No século XIX, era interdito a um homem de gemer ou de chorar.⁹³ Em consequência, os homens faziam uso da jocosidade e das piadas como um modo menor de constranger uns aos outros, sem expor o *pathos* socialmente a não ser em situações extremas.

Ser um homem, na passagem do século XIX para o XX, era, portanto, apresentar uma boa figura em toda ocasião e ocultar as feridas íntimas. Coragem, bravura e honra eram os valores mais evidentes ligados à masculinidade que, ainda nesse período, devia ser provada por meio dos duelos.⁹⁴ Com a passar dos anos, até o início do século XX, as demonstrações da masculinidade por meio de atos de violência caem em desuso, e uma nova forma de demonstrar o controle de si, por meio da provação da honra pela negação à violência e pela prática da negociação,⁹⁵ se torna pouco a pouco mais comum. Vê-se a busca por um sentido contemporâneo de temperança, retomado possivelmente na passagem para o século XX,⁹⁶ que iria moldar sensivelmente o comportamento masculino até os nossos dias.

Nesta moral de homens feita para os homens, a elaboração de si como sujeito moral consiste em instaurar, de si para consigo, uma estrutura de virilidade: “é sendo homem em relação a si que se poderá controlar e dominar a atividade de homem que se exerce em relação

⁹¹ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II. O uso dos prazeres*. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.69.

⁹² VILLENEUVE, Joanna Rousseau de. *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*. Lisboa: Na Officina Ferreyriana, 1767. p.55.

⁹³ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.98.

⁹⁴ Sobre a tradição dos duelos que persistem no século XIX, ver a obra SOHN, op. cit.

⁹⁵ Ibidem, p.114-115.

⁹⁶ Entre o final do século XIX e os primeiros anos do XX, uma passagem é observada em diversos estudos históricos, de uma masculinidade ofensiva a uma masculinidade dominada ou controlada, pois mais comedida. As autoras que estudam o período, referem-se a diversos signos capazes de apontar para tal mudança, sendo a recusa à violência e a refuta à querela um dos mais evidentes deles. Ver SOHN, op. cit., pp. 389-439; ver também DEL PRIORE, Mary. Pais de ontem: transformações da paternidade no século XIX. In: DEL PRIORE, Mary & AMANTINO, Marcia (orgs.). *História dos homens no Brasil*. São Paulo: UNESP, 2013. pp.153-184.

aos outros na prática sexual.”⁹⁷ É esta condição de “virilidade ética” que constitui o sujeito de acordo com um modelo de “virilidade social”, em exercício pleno pois controlador da sua “virilidade sexual”,⁹⁸ que define o homem moderado para os gregos e em parte até a Contemporaneidade. Para Foucault, no uso dos seus prazeres, o homem precisa ser viril em relação a si próprio, tal como se é masculino no papel social. A temperança, em seu sentido pleno, é uma virtude masculina.

O fato de a temperança ser de estrutura essencialmente viril e masculina tem uma outra consequência, simétrica e inversa da precedente, isto é, a de que a *intemperança* decorre de uma passividade que a aproxima à feminilidade.⁹⁹ A intemperança associada a um estado de fraqueza e submissão, nos leva a falar em intempéries referindo-nos aos obstáculos da vida aos quais estamos suscetíveis e os que devemos suplantar. Tal característica forjada desde a Antiguidade, herdada pelos modernos, nos leva a identificar como negativo um traço feminino que fere a masculinidade prescrita pela moral desde então elaborada. Na prática desta masculinidade, para ser mais forte do que si mesmo o homem carece de uma atitude viril para consigo, de modo que o homem de prazeres e de desejos incontroláveis, o homem do não domínio (*akrasia*) ou da intemperança (*akolasia*) é um homem que se poderia dizer feminino, e a seu respeito ainda mais essencialmente do que em relação aos outros.¹⁰⁰

Observamos que a reflexão moral dos gregos sobre o comportamento sexual não procurou justificar interdições, mas estilizar uma liberdade: aquela que o homem “livre” exerce sobre si mesmo na sua atividade.¹⁰¹ Tudo se passa como se a masculinidade devesse ser aprendida como um tipo de *tékhne*,¹⁰² no termo recuperado por Foucault, que seria uma engenharia de si, na forma de um saber específico que permitiria a um homem governar os outros apesar das suas fraquezas, e competir com seus rivais como se fosse um igual. Essa *engenharia de si* que é a masculinidade aprendida desde a infância funciona como uma forma particular de “ocupar-se consigo mesmo” que está na base das brincadeiras e dos brinquedos

⁹⁷ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.97.

⁹⁸ Ibidem, p.97-98.

⁹⁹ Ibidem, p.99.

¹⁰⁰ FOUCAULT, loc. cit.

¹⁰¹ Ibidem, p.113.

¹⁰² Na obra de Foucault o autor faz referência ao termo como *tékhne*, como utilizado em Heráclito, e *technē*, como aparece em textos de Platão. Os dois termos têm relação com o *logos*, que passa, na Modernidade, a ter o sentido reduzido de razão. O termo *tékhne*, que teria dado origem a “técnica”, deriva do radical *tíkto*, que no grego significa “produzir”, mas também pode ter o sentido de “procriar”. Cf. Id. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. pp.34-37; ver também HEIDEGGER, Martin. *Heráclito*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1998. p. 213.

dos meninos.¹⁰³ Tal masculinidade está vinculada a um exercício do poder sobre si mesmo e sobre os outros que leva à liberdade; em outras palavras, para um homem se provar socialmente como *homem*, é preciso triunfar sobre si mesmo antes de poder triunfar sobre os seus rivais.¹⁰⁴ É possível que Santos Dumont não tivesse conhecido tal sentido de liberdade, tendo recebido uma educação estritamente cristã, em um país cuja moral católica era marcante na formação dos sujeitos. Todavia, aprendera que o “ser homem” preconizado pelo pai tinha a ver com uma certa autonomia em dirigir ele mesmo o seu próprio destino. Não se pode ignorar um traço comum aos homens da família Dumont de construírem a sua própria fortuna e nome por seus próprios meios: o avô paterno tinha um negócio de pedras preciosas; o materno era comendador e proprietário de terras; o pai, Henrique, calçou na engenharia os caminhos para construir fortuna se tornando o “Rei do Café”.

A arte de dominar a si mesmo, de domar a fantasia pela razão, de dirigir o seu próprio destino fazendo jus a uma identidade imposta discursivamente e herdada na tradição familiar desde as brincadeiras da infância até o teatro do gênero na vida adulta, pode nunca ter sido plenamente aprendida por Santos Dumont. O que se vê, em sua trajetória marcada por oscilações entre a razão e a paixão, é o domínio de um modo outro de liberdade pela técnica de se viver fora da realidade que lhe fora imposta, buscando, a sua maneira, ser um *homem* livre.

1.4 Família burguesa, família vigilante

As famílias burguesas, reprodutoras dos modelos de gênero enraizados nas sociedades marcadas pelo pátrio-poder, traçam, em torno da criança, um cordão sanitário que delimita seu campo de desenvolvimento: “no interior desse perímetro o desenvolvimento do seu corpo e de seu espírito será encorajado por todas as contribuições da psicopedagogia postas a seu serviço e controlado por uma vigilância discreta.”¹⁰⁵ Em sua ilusão de liberdade, enunciada no relato romântico da infância, Alberto deixa de perceber os olhos que o vigiavam. Mas seus passos,

¹⁰³ Na imposição dos padrões de gênero das sociedades ditas ocidentais, os comportamentos de meninas e meninos são moldados com brinquedos que reproduzem técnicas com finalidades distintas, para não dizer antagônicas. Enquanto os brinquedos destinados aos meninos ensinam um tipo de comportamento voltado para a “cultura de si”, reproduzindo a mecânica dos automóveis, por exemplo, ou a racionalidade das máquinas como a virtude do próprio homem moderno, os brinquedos destinados às meninas reproduzem as atividades domésticas que ligam o universo da mulher à servidão da família e do patriarca: as bonecas ensinam a maternidade como função *natural*, as máquinas de costura ou o fogão ensinam a menina à servir ao marido e aos filhos.

¹⁰⁴ FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.42.

¹⁰⁵ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. 209p. p.48.

sob o controle patriarcal, foram demarcados por modelos bem concebidos do que significava ser homem e de como se portar na sociedade que o recebera mais tarde.

Alberto nasceu no interior de um regime de normalidade que seria apenas o primeiro do qual faria parte ao longo da vida: a família burguesa do século XIX. Do berço engenhosamente construído para produzir herdeiros de um patriarcado abastado, ele foi cuidado para ser um homem com distinção na sociedade em que vivera. No recanto da casa da família, primeiro em Cabangu e depois em Ribeirão, aprenderia a se portar socialmente e a dominar os seus instintos, que se rebelariam desde muito cedo.

Na maior parte da infância, Alberto desfrutou de um ambiente feminino. Eram a mãe e as irmãs de idades mais próximas à sua quem dividiam com ele o espaço do lar pela maior parte do tempo livre que tinha. Quando já tinha idade o bastante, o filho caçula escolhia as suas próprias aventuras, diferentes daquelas dos irmãos mais velhos. Ele imaginava uma fazenda outra àquela vivenciada pelos irmãos – eles mesmos futuros engenheiros e cafeicultores como o pai. Alberto se atraía pelas máquinas, mas também desfrutava dos livros e aprendera a ler na companhia das irmãs, que, entre outras coisas, o ensinaram a se portar diante de meninas.

Há de se imaginar que as normas morais e religiosas inculcadas nos filhos, no seio da família nuclear, provinham da mãe. Francisca Dumont era católica, frequentava a igreja e cuidava dos estudos dos filhos e da administração da casa. Não há indícios de que tinham muitos funcionários – certamente não os tinham em Cabangu. O marido passava a maior parte do tempo na fazenda ou viajando a trabalho. Podemos supor que aquela beata ouro-pretense transmitira aos filhos as normas sociais necessárias para prepara-los ao casamento e a uma vida *normal*.

Tais normas de comportamento, como se pode pensar, incluíam as regras referentes à sexualidade dos meninos e das meninas, considerando suas diferenças óbvias numa sociedade regida pela divisão binária de sexo e gênero, e pela heterossexualidade compulsória. Nas famílias burguesas do final do século XIX, na Europa e também no Brasil, a sexualidade ainda é vista como um assunto de família, que passa a ser pouco a pouco interpretada como uma questão médica. No caso principalmente dos meninos, as normas de comportamento ao longo daquele século iriam prever um cuidado especial dos pais com a masturbação. Uma “cruzada antimasturbatória”, como caracteriza Foucault, iria se voltar primordialmente às crianças e adolescentes das classes burguesas.¹⁰⁶ É no seio das famílias burguesas, e extensivamente nas escolas, que a repressão à masturbação se expressaria como uma forma de repressão ao corpo do prazer, exaltando-se, em contrapartida, o corpo produtivo das crianças.

¹⁰⁶ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001].

Uma criança burguesa devia ser cuidada, primeiramente para sobreviver, e, em segundo lugar, educada para integrar como um corpo produtivo (lê-se *re-produtivo*, heterossexual, cisgênero, sem qualquer sinal de doença que pudesse se associar à um “distúrbio” sexual ou degenerativo). Com a preocupação exacerbada sobre a sexualidade das crianças, a família colocava em prática toda uma dramaturgia envolvendo suas camas, seus lençóis, a supervisão das crianças a noite, com os abajures, com as aproximações silenciosas “na ponta do pé,”¹⁰⁷ com a vigilância dos cheiros, das manchas nos lençóis, estes cuidadosamente inspecionados; dramaturgia que configurava um grande corpo a corpo pais-filhos, característico da família vigilante da época moderna.

O que estava sendo constituído nesse momento, segundo Foucault, era um núcleo restrito, duro, substancial, corporal, exclusivo e afetivo do modelo de família-célula que temos até hoje como dominante. Nela, o espaço afetivo e o espaço sexual, são inteiramente saturados pelas relações diretas entre pais e filhos. É a partir da valorização do corpo vigiado da criança, da manifestação do autoerotismo pela masturbação, que as fronteiras entre a família nuclear e o universo social exterior iriam se erguer de forma mais sólida no século XIX, tornando a repressão mais eficaz – e conseqüentemente isolando o universo familiar da sociedade mais ampla.

Do ponto de vista médico, a sexualidade iria se tornar objeto de confissão e objeto do discurso. Há, neste momento, um processo de medicalização interna da família e da relação entre pais e filhos, associada à um silêncio da sexualidade nas fronteiras familiares.¹⁰⁸ A figura da mãe-vigilante assume um papel central, ainda que silencioso, no interior da célula, sendo ela a responsável por disseminar a moral e ao mesmo tempo quem compartilhava de conhecimentos médicos elementares. Para impedir a masturbação na intimidade reclusa do lar, a mãe tem o papel de ser o agente transmissor do saber médico.

Nesta perseguição ao sexo de meninos e meninas, os métodos de prevenção da época eram variados. Como materialidade da repressão no século XIX, Foucault recupera o célebre cinto de Jalade-Laffont, que teria sido utilizado por décadas a fio, na França, como um tipo de corpete de metal para meninos, que devia ser aplicado no baixo-ventre, tendo uma espécie de tubo de metal, com alguns pequenos furos na ponta para urinar, aveludado no interior, e que era trancado a cadeado por uma semana inteira. Uma vez por semana, “na presença dos pais, abre-

¹⁰⁷ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.214.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p.218.

se o cadeado e limpa-se o garoto.”¹⁰⁹ Diversas outras técnicas foram utilizadas no mesmo período para prevenir os meninos da masturbação.¹¹⁰

Para além da violência física, o discurso antimasturbatório que percorreu as normas preconizadas pelas famílias burguesas no século XIX previa um mínimo de moralização que levava à culpabilização das crianças¹¹¹ pelos “pecados” ou doenças que poderiam ser produzidos com o manuseio do próprio corpo. A partir da repressão cotidiana, muito mais pela mãe do que pelo pai indulgente, a criança burguesa aprendia que era ela a responsável, ao longo de toda a sua vida, pelas doenças que podia vir a adquirir e pela sua própria morte,¹¹² que estavam ligadas a um código de comportamento muito restritivo. Esse controle dos corpos, associado à inculcação da culpa e à repressão dos desejos desviantes seria produtor de uma norma a ser seguida rigidamente por esses indivíduos na vida adulta, quando os pais já não estavam, mas o discurso sobre o sexo se mantinha interiorizado nos sujeitos e expressos em suas performances sociais.

Essa família medicalizada que servia de modelo para os pais do século XIX no Brasil tinha como tarefa se encarregar substancialmente do corpo da criança, que já no final do século XVIII estava se tornando um importante desafio ao controle do Estado. Com normas um pouco menos rígidas do que aquelas aplicadas à sexualidade infantil na Europa, o contexto brasileiro veria se construir um discurso médico não menos preocupado com a vigilância familiar para a formação física, moral e intelectual das crianças. Na medicina do Brasil oitocentista, não bastava que uma criança tivesse boa saúde física, era necessário que ela também fosse isenta de vícios e males morais,¹¹³ o que seria assegurado pelo cuidado familiar. Segundo prescrito pelo médico Sulpício G. Barroso, em 1853, eram hábitos característicos do onanista, do masturbador, a presença de objetos sob o colchão, a dificuldade para realizar exercícios físicos

¹⁰⁹ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.219.

¹¹⁰ Um cirurgião francês como Lallemand propunha colocar uma sonda permanente na uretra dos meninos. Para esse mesmo médico, a acupuntura, isto é, a colocação de agulhas nas regiões genitais, também era um método usual. Além disso, podia-se recorrer aos meios químicos, como o drástico remédio inventado por Larrey, cirurgião de Napoleão, que propunha uma solução de bicarbonato a ser injetada na uretra dos meninos, amarrando solidamente o pênis na base, mantendo a solução na uretra sem que atingisse a bexiga. A substância provocava lesões que levavam vários dias ou até semanas para cicatrizar, impedindo que o menino se masturbasse durante esse período. FOUCAULT, loc. cit.

¹¹¹ *Ibidem*, p.206.

¹¹² Como narra Foucault, a antiga pergunta “O que você fez com seu corpo?” passa a ser substituída pela pergunta “O que você fez com sua mão?”. Cultiva-se assim a responsabilidade do doente para com sua doença, passando-se do regime geral para a masturbação em particular. E, logo, a responsabilidade sexual, que até o século XVIII era atribuída apenas às doenças venéreas, passa a ser estendida a todas as doenças pela medicina do século XIX. *Ibidem*, p.210.

¹¹³ Cf. OLIVEIRA, Cristiane. A emergência histórica da sexualidade infantil no Brasil. *Revista EPOS*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, julho-dezembro de 2011. n.p.

e fraqueza, além da tristeza e da indiferença ao trabalho e ao estudo.¹¹⁴ Esses “sintomas” deviam alertar os pais para a prática da masturbação e eram apontados como indícios de possíveis doenças futuras.

Na tese do médico mineiro Antenor Augusto Ribeiro Guimarães, defendida no Rio de Janeiro, em novembro de 1858, o onanismo (ou a masturbação) é percebido como um risco constante à saúde dos meninos, e era associado à “pederastia”, predominante, segundo este médico, nos colégios da época. Tais vícios tão prejudiciais à saúde e à moralidade, deviam ser prevenidos por meio da vigilância constante dos gestos que podiam incitar a sexualidade prematura, visto que a sua ação “produz a perturbação e fraqueza do corpo inteiro,” sendo, logo, tarefa dos pais “retardar a época da puberdade para ambos os sexos, e defender o aparelho sexual de quaisquer excitações.”¹¹⁵ No ambiente do lar – recomenda Ribeiro Guimarães – “será a voz de um pai, de uma mãe, de um mestre ou muitas vezes de um médico discreto, manifestando horror e desprezo por um vício que enerva o corpo e a alma, que só poderá salvar a infância deste execrável hábito.”

Muito provavelmente, a liberdade controlada de que desfrutava Alberto na fazenda de seu pai era vigiada, desde o interior do lar até os momentos de imaginação solitária que ele descreve como marcantes da infância em Minas Gerais. Vale, ainda, recuperar um vínculo privilegiado nos relatos psiquiátricos de médicos como Heinrich Kaan, entre o instinto sexual e a imaginação. Segundo Foucault, é na imaginação que vão se manifestar os efeitos da desvinculação entre natureza e normalidade, sendo ela, a imaginação infantil, o principal transmissor de todas as “eficiências causais e patológicas do instinto sexual.”¹¹⁶ A imaginação, logo, motor do *pathos* e da sexualidade precoce, com o advento da psiquiatria nesse século, seria combatida necessariamente pela racionalidade da medicina.

Para Santos Dumont, a possível perseguição física que teria sofrido no ambiente doméstico da infância, comum aos lares burgueses de sua época, teria sido motivo suficiente para buscar ocupações fora da casa controlada pela mãe e pelas irmãs mais velhas – com quem não buscaria proximidade na vida adulta. Fugiu daquele e de outros regimes de normalidade que inculcavam as qualidades masculinas que ele refutou. Decidiu construir seu próprio caminho, não sem as condições que levava consigo na busca constante por se ver livre delas.

¹¹⁴ Cf. BARROSO, Sulpício Germiniano. *Breves considerações acerca do onanismo ou masturbação*. 1853. Tese (Doutorado) – Faculdade de Medicina da Bahia, Salvador, 1853.

¹¹⁵ RIBEIRO GUIMARÃES, Antenor Augusto. *A hygiene dos collegios*. 1858. Tese (Doutorado) – Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1858. p.46.

¹¹⁶ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.246.

1.5 Educação e virilidade: aprendizados do domínio de si e o preceito do “ensino livre”

Em grande parte, nas Minas Gerais católicas, a educação das crianças devia estar ligada, ainda nas últimas décadas do século XIX, à fé e ao sacerdócio, uma consequência de relações turvas entre Igreja e Estado no Brasil imperial. Contudo, tal influência primordial sobre as famílias mineiras iria se dissipar, ao menos em parte, no final de século, pela influência da medicina e pela emergência da razão, predominante sobretudo como valor masculino.

A escola, tanto quanto a família, funcionava – fosse por meio da religião fosse por seu papel cívico – como um instrumento do Estado para conduzir as crianças da infância à vida adulta em sociedade, produzindo prioritariamente homens a partir de uma educação viril.¹¹⁷ Como demonstrou Ivan Jablonka, o colégio, por meio do “ensinamento viril”, já assimilado numa fase moral da infância, tem a função de transmitir aos rapazes as qualidades e valores com os quais o adolescente deve confrontar-se para poder exercer, alguns anos mais tarde, o papel que se espera dele.¹¹⁸ Neste mesmo sentido, a moral cristã espera do menino que ele se mostre bom, correto, casto e submisso. Os “bons costumes” do colégio, a sobriedade, o levantar cedo, o desprezo do sibaritismo estão na base da construção dessa “virilidade cristã”.¹¹⁹

Até o início daquele século, uma “pedagogia do medo”,¹²⁰ influenciada pela Reforma, fazia parte do ensino baseado na religião. O aspecto pedagógico da repressão desenvolvida pela Inquisição e transplantada para os diversos contextos católicos, foi por muito tempo visível no caráter público dado às punições, estas tornadas exemplares.¹²¹ Tais formas de publicidade, destinavam-se a engendrar um código de conduta subentendido, por meio de uma cultura da vigilância que não existia apenas fora dos sujeitos, mas também em suas consciências e guiando as suas ações. Um *olho interno do poder*, diria Foucault, capaz de punir sem mesmo precisar fazer uso dos instrumentos oficiais.

¹¹⁷ Ver, por exemplo, entre os manuais franceses de educação do século XIX, FONSSAGRIVES, Jean-Baptiste. *L'Éducation physique des garçons: ou avis aux familles et aux instituteurs sur l'art de diriger leur santé et leur développement*. Paris : Delàgrave, 1870.

¹¹⁸ JABLONKA, Ivan. A infância ou a “viagem rumo à virilidade”. pp.37-73. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.44.

¹¹⁹ Segundo um discurso pronunciado em um colégio cristão francês, em 1899, ainda que os exercícios físicos contribuam para a formação do homem, “é na alma que reside a virilidade”. JACQUES, A.V. *La virilité de caractère et le Collège chrétien* – Discours prononcé à la distribution des prix. Nancy : Vagner, 1899, p.5-9.

¹²⁰ VILLALTA, Luiz Carlos. Introdução. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.20.

¹²¹ *Ibidem*, p.21.

Tal mecanismo de repressão interna dos sujeitos fomentado pela pastoral cristã está sem dúvida presente nos ensinamentos que Alberto recebera na infância. Em contrapartida, ele também aprendera o conhecimento influenciado pelas Luzes, cuja difusão em Minas se deu, sobretudo, a partir do último quartel do século XVIII.¹²² A razão iluminista trazida na forma de um movimento de ideias e de pensamento, tinha como principal objetivo explicar o mundo por um meio distinto daquele adotado pela religião. As Luzes colaboraram para um certo desencantamento do mundo, afirmando a capacidade do homem de controlar a natureza, os seus semelhantes e a si mesmo pela razão. Restringia-se, assim, a força da religião e das tradições sobre a vida social. Em prol do secularismo e da estabilidade dos Estados, as Luzes apresentaram uma compreensão laica do mundo dando maior autonomia ao homem em relação aos preceitos da Igreja e foi progressivamente associada ao universo masculino, daqueles que tinham o papel e a função de conhecer o mundo para poder domina-lo.

Ao longo dos seus primeiros dez anos de vida, Alberto recebeu seu aprendizado por intermédio da família. No ambiente feminino do lar, estava mais próximo da religião por influência da mãe e das irmãs. Foi alfabetizado pela irmã Virgínia, que era sete anos mais velha, e talvez, nesse universo povoado pelas mulheres da família, não houvesse distinção radical entre seus ensinamentos e aqueles transmitidos à irmã Sofia, de idade mais próxima à sua. Ao mesmo tempo, foram as máquinas e a influência do pai que o introduziram no mundo da razão, essencialmente masculino e secularizado.

No universo do lar, pouco a pouco a religião dava lugar às recomendações médicas que guiavam o trabalho das mães e criadas para com os filhos burgueses. Como ressalta Donzelot, entre as últimas décadas do século XVIII e o fim do século XIX, na Europa, os médicos elaboraram para as famílias burguesas uma série de livros sobre a criação, a educação e a medicação das crianças.¹²³ Esses trabalhos, como explica o autor, expunham simultaneamente uma doutrina médica e conselhos educativos. Já no século XIX, os textos médicos dirigidos às famílias mudam de tom e passam a se limitar a conselhos imperativos. Isso porque, nesse momento, os médicos já não dispõem de um discurso homogêneo, mas sim de um saber em plena atualização e mudança, de modo que estes são levados a separar tacitamente o registro dos preceitos sobre a higiene do registro da difusão de um saber.

¹²² VILLALTA, Luiz Carlos. Introdução. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. p.23.

¹²³ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p.22.

A medicina, até certo ponto tomando o lugar tradicionalmente desempenhado pela religião, prescreve, por assim dizer, a vida familiar e atua sobre os papéis de gênero. A esposa e mãe passa, então, a ser vista como “enfermeira” em potencial, auxiliando com o trabalho do médico, exercendo o papel de guardiã e “nutriz”, e sendo percebida, mais do que nunca, como uma necessidade para o bom funcionamento da família. No interior desse sistema, o princípio adotado seria aquele segundo o qual “o médico prescreve, a mãe executa.”¹²⁴ A utilização da família pelo médico, em alguns casos, podia substituir antigas estruturas de ensino, a disciplina religiosa, e o hábito do internato. Como atesta Donzelot,

Todos esses pequenos focos de luta se organizam em torno de um alvo estratégico: liberar ao máximo a criança de todas as condições, de tudo que entrave sua liberdade de movimentos, o exercício do corpo, de modo a facilitar o mais possível o crescimento de suas forças, protegê-la ao máximo dos contatos que possam feri-la (perigo físico) ou depravá-la (perigos morais, das histórias de fantasmas ao rapto sexual), portanto, de desviá-las da linha reta de seu desenvolvimento.¹²⁵

Assim, pouco a pouco no universo das famílias, mas também nas escolas do século XIX, a educação cristã iria encontrar o seu equivalente na moral laica. Com efeito, um dos primeiros traços dessa moral constituída no Ocidente, como chamou a atenção Foucault, é o de tratar-se de uma moral dos homens, pensada, escrita, ensinada por homens e dirigida a homens, evidentemente livres, e logo, trata-se de uma moral viril, onde as mulheres aparecem apenas a título de objeto.¹²⁶ É, nesse contexto, no século XIX, que a sexualidade adquire a sua dimensão didática e a noção de identidade sexual do indivíduo se torna um elemento fundamental da definição do seu ser.¹²⁷

A virilidade que se infunde às crianças, nesse século, como um meio para se alcançar a temperança, é medida e filtrada de seus elementos grosseiros, característicos da virilidade dos séculos anteriores, tais como a cólera, a agressividade e o duelo que se assemelha “ao mesmo tempo ao suicídio e ao homicídio.”¹²⁸ Nos códigos dessa virilidade racional, a belicosidade não é autorizada senão na perspectiva da revanche, princípio este que se comprova na ideia viril de que morrer pela pátria é “a sorte mais bela e mais digna de inveja.”¹²⁹

¹²⁴ FONSSAGRIVES, 1867 apud DONZELOT, 1986.

¹²⁵ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p.24.

¹²⁶ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.29.

¹²⁷ Ver FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

¹²⁸ SICARD, 1888, p.163 apud JABLONKA, 2013, p.47.

¹²⁹ BONIFACE, C. *Éducation morale et pratique dans les écoles de garçons* – Pour le commencement de la classe (garçons), 200 lectures morales quotidiennes. Paris : Armand Colin, 1896. p.41-44.

É justamente na passagem do século XIX para o XX, na França, que a noção de cidadania e a iniciação política dos rapazes passa a ter mais relevância para a construção da masculinidade do que a iniciação à religião que marcara o século anterior.¹³⁰ A partir desse momento, os agnósticos não veem outra escolha que se voltar para os colégios públicos. O valor da laicidade no ensino e o cultivo da razão irão marcar alguns dos colégios nessa época, primeiro na França e, também, no Brasil. Passa a ser função das escolas, então, retirar a criança do universo religioso – e feminino – dos lares. Com este propósito, “a crença baseada na razão e a certeza de uma consciência esclarecida”¹³¹ se tornam princípios fundamentais da educação no final do XIX.

Com um propósito de secularização, o regime republicano implantado no Brasil a partir de 1889 pretendeu separar a Igreja do Estado – preceito presente na constituição de 1891, como demonstra estudo desenvolvido por Neder – fazendo vigorar a ideia suposta de um “ensino livre”. No entanto, a autora adverte que a presença da Igreja se manteve no Brasil republicano, onde a discussão sobre a educação ganhou o foro de uma nova “Questão Religiosa”.¹³² Como demonstra a historiadora, os militares que governaram o país nos primeiros anos da República, período em que Alberto era introduzido no ensino formal, “recepcionaram o positivismo (predominantemente em sua versão ortodoxa da Igreja Positivista do Brasil, mas não só).”¹³³ O que se percebe nas reformas educacionais implementadas a partir de então, é o fato de tanto os militares quanto os intelectuais positivistas daquele final de século proporem a pauta da modernização da sociedade brasileira por meio da Educação.

Este é o momento em que reformas nos ensinos secundário e superior no país iriam fazer predominar métodos pedagógicos e disciplinares com base nas ciências emergentes do final do século, e notadamente nas ciências naturais. Como observou Rui Barbosa, em 1882, era considerado “impossível formar uma nação laboriosa e produtiva sem que a educação higiênica do corpo acompanhe *pari passu*, desde o primeiro ensino até o limiar do ensino superior, o desenvolvimento do espírito.”¹³⁴ Os meninos, principalmente, eram então submetidos, entre outros métodos disciplinares, à educação física, que atuava sobre os corpos com o sentido de

¹³⁰ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.355-356.

¹³¹ Ibidem, p.358-359.

¹³² NEDER, Gizlene. Educação e secularização no Brasil: a “questão religiosa” no Brasil republicano (confrontações de pe. Leonel Franca, SJ com a educação escolanovista). In: NEDER, Gizlene; DA SILVA, Ana Paula Barcelos Ribeiro; DE SOUSA, Jessie Jane Vieira (org.). *Intolerância e cidadania*. Secularização, poder e cultura política. Rio de Janeiro: Autografia / FAPERJ, 2015. p.90.

¹³³ Ibidem, p.90-91.

¹³⁴ BARBOSA, Rui. *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. IX, Tomo I, 1882. Reforma do ensino secundário e superior. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde: Casa de Rui Barbosa, 1942. p.174-175.

higieniza-los, e para promover, indiretamente, a higienização da mente. Segundo, ainda, Rui Barbosa, influenciado pelos dogmas científicos da época, por meio da educação física nas escolas, o cérebro como “a sede do pensamento, evolve do organismo,” e o organismo depende da higiene “que fortalece os vigorosos e reconstitui os débeis.”¹³⁵

Com dez anos de idade, Alberto dos Santos Dumont – como passa, então, a assinar seu nome – seria introduzido ao sistema escolar, primeiro sendo matriculado na Escola Culto à Ciência, tradicional instituição de Campinas de teor positivista, muito em voga na época, fundada inicialmente como uma loja maçônica. Sua entrada nesta escola, pode nos revelar o fato de Henrique Dumont ter sido maçom, uma possibilidade não explorada nas narrativas conhecidas sobre Alberto, mas de grande relevância para compreender o conjunto de influências que marcaram a sua infância. No final dos oitocentos no Brasil, muitos positivistas eram maçons, conciliando um conjunto de crenças não conflitantes, como o culto à Ciência e a valorização da liberdade individual. Tendo escolhido as instituições que iriam educar seus filhos, Henrique introduziu Alberto numa escola maçônica e positivista com o propósito evidente de retirá-lo do ambiente religioso do lar conduzido pela mãe beata.

Em 1885, aos doze anos, foi matriculado no Instituto Kopke, instituição liberal, e posteriormente no Colégio Morton, ambas em São Paulo. Foi mandado a estudar no Rio de Janeiro, com apoio do padrinho de batismo e tio materno José Augusto de Paula Santos, onde frequentou o Colégio Menezes Vieira, localizado na Rua dos Inválidos. Retornara a sua província natal para concluir os preparatórios, chegando a se matricular na Escola de Minas de Outro Preto, principal estabelecimento de ensino da Província de Minas Gerais, mas onde teria estudado por pouco tempo, pois supostamente “não se sentiu bem, em virtude do severo regime disciplinar.”¹³⁶

Nunca foi um aluno brilhante, como indicam as poucas fontes e depoimentos disponíveis sobre sua vida escolar. A mudança de escolas em pouco intervalo de tempo e sua decisão posterior, na adolescência, pelo ensino informal, revelam uma recusa à subordinação disciplinar característica dos colégios tradicionais. Possivelmente, após se tornar um autodidata na infância, convivendo com as irmãs, desmontando as máquinas construídas por seu pai, dirigindo locomotivas e imaginando o seu próprio mundo racional longe do universo religioso da sociedade em que crescia, Alberto não tivera a disciplina necessária para se adaptar ao

¹³⁵ BARBOSA, Rui. *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. IX, Tomo I, 1882. Reforma do ensino secundário e superior. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde: Casa de Rui Barbosa, 1942. p.174-175.

¹³⁶ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.29-30.

sistema rígido de ensino positivista e supostamente “livre” destinado a formar os homens do início do século XX.

Como tecnologias do gênero,¹³⁷ as escolas constituíam um universo de violência física, assim como simbólica. Era comum, na época em que Alberto foi inserido no sistema de ensino formal, que os meninos fossem corrigidos com palmadas, ou, às vezes, utilizando-se do martinete ou do chicote.¹³⁸ Como aponta André Rauch, a escola, o liceu, e sobretudo o internato eram lugares dos homens.¹³⁹ Essas instituições serviam para tornar os rapazes “duros”, por meio da disciplina e eventualmente pela ausência das “comodidades” habituais à classe burguesa, tais como aquecedor ou a higiene dos corpos. Humilhações por meio da comparação com o dito “sexo frágil” das meninas faziam parte da rotina, condenando comportamentos que não fossem caracteristicamente viris. Segundo relata Jablonka, a educação militar é introduzida nos liceus parisienses no final dos anos 1860, instituindo outras formas de disciplinar os corpos – por meio, por exemplo, da ginástica e da já citada educação física, que se tornariam obrigatórias a partir desse período¹⁴⁰ e reproduzidas no Brasil do final daquele mesmo século.

Tendo o objetivo primordial de formar indivíduos dentro dos padrões do gênero, concebidos para a época, os colégios para meninos constituíam um teatro de observação privilegiada dos papéis desempenhados pela dialética da coragem e do medo na construção da identidade masculina.¹⁴¹ Para um não iniciado nesse jogo das identidades em que a masculinidade era constantemente colocada à prova, a experiência do colégio podia ser uma violência insuportável.

É, portanto, a todo um sistema de dominação dos corpos e da alma que Alberto se recusou, em certa medida, a se sujeitar, preferindo buscar aprendizado onde suas paixões de menino o conduziam, e sem precisar *provar*, na disciplina escolar de sua época, uma masculinidade por meio da subordinação. O “ser homem” preconizado pelo pai e alcançado pelo domínio de si e domínio da razão, teriam um sentido próprio em Santos Dumont, para além das convenções daquele século.

Em 5 de junho de 1889, Alberto prestou prova, em Ouro Preto, para o Curso Fundamental preparatório para as provas de acesso ao curso superior. No texto manuscrito pelo

¹³⁷ Cf. DE LAURETIS, Teresa. *Tecnologies of gender. Essays on theory, films and fiction*. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 1987.

¹³⁸ JABLONKA, Ivan. A infância ou a “viagem rumo à virilidade”. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.50.

¹³⁹ RAUCH, André. Tu seras un homme, mon fils ! Dossier. La virilité. *L'Histoire*, n. 297, 2005, p.37.

¹⁴⁰ JABLONKA, op. cit., p.52.

¹⁴¹ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.115.

jovem mineiro, ele descreve em suas minúcias geográficas o planeta terra, especificando com propriedade os diferentes continentes, oceanos e os meridianos.¹⁴² Tratava-se de um exercício para *comprovar* o domínio do mundo pelo domínio da razão preconizada pelas Luzes. Em sua descrição da Terra, Alberto usa termos exatos:

A superfície da terra é de 510.000.000 de quilômetros quadrados divididos em duas grandes partes; as terras e as águas. A superfície da primeira é de 135.000.000 de quilômetros quadrados divididos em 5 grandes divisões que são: Europa (10.000.000 de quilômetros quadrados), Ásia (43.000.000 de quilômetros quadrados), África (29.500.000 de quilômetros quadrados) estas três formam o antigo continente, América (42.000.000 de quilômetros quadrados) que também se chama novo continente e finalmente a Oceania (11.000.000 de quilômetros quadrados) também chamada novíssimo continente. [...] ¹⁴³

Em 3 de fevereiro de 1890, Alberto registrou-se na Escola de Minas¹⁴⁴ na mesma cidade. Ele pretendia fazer engenharia como os irmãos e o pai antes dele. Mas não chegou a frequentar por muito tempo, deixando Ouro Preto em setembro do mesmo ano. Nesse momento, o ensino superior em Minas Gerais já se via marcado pela racionalidade das Luzes, sem que houvesse perdido o rigor e a disciplina que a tradição religiosa o impunha tacitamente. Aquele jovem mineiro buscava, a partir de então, sua emancipação e uma forma de ensino não formal autodidata que daria asas para a imaginação como método.

Como vimos, a educação do século XIX esteve marcada pela dicotomia estabelecida pela filosofia das Luzes, que incentivara muitos a assumir posições contrárias à influência da Igreja, e a religiosidade ainda presente de forma contundente e com notável aderência no contexto escolar brasileiro. Ao longo de toda a vida, e em seus momentos mais dramáticos, Santos Dumont demonstraria a sua incerteza entre uma influência e outra. Construiria máquinas baseadas na física mais avançada e meticulosamente testadas, mas não deixava, depois de um certo ponto, de usar a medalha de São Bento no pulso e de seguir todo um código de superstições que lhe acompanharam ao longo da vida. Ainda que tenha sido a razão que lhe dera todos os meios para a conquista do ar, foi a paixão mediada pela espiritualidade cultivada desde a infância que lhe deu a fé necessária para voar.

¹⁴² PROVA feita por Santos Dumont para Escola de Minas, Ouro Preto (MG). Século XIX / 5 de junho de 1889. Acervo da Escola de Minas/UFOP. n.p.

¹⁴³ Ibidem.

¹⁴⁴ Escola de Minas de Ouro Preto; instituição de ensino superior de engenharia e arquitetura criada ainda no Império, em 1876, pelo cientista francês Claude Henri Gorceix a pedido de Dom Pedro II. Sendo considerada a primeira instituição de ensino a ensinar no país a pesquisa científica com base no empirismo, esta teria sido fundada por motivos ideológicos e não tanto econômicos, uma vez que não havia demanda para engenheiros de minas e geólogos numa economia predominantemente cafeeira. Cf. CARVALHO, José Murilo de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

1.6 Em direção às nuvens: imaginação e transgressão

A infância vivida por Alberto no regaço da fazenda foi um ensaio para voos mais altos e impensados. Aqueles aos quais ele se referiu como “os dias mais felizes da minha vida,”¹⁴⁵ quando teria se aventurado a construir com gravetos de palha os seus primeiros aeroplanos com propulsores feitos de pequenos pedaços de borracha, ou os seus efêmeros balões de papel de seda que ele teria feito subir ao céu a cada dia de São João, como relata em suas memórias inventadas, podem ter fomentado a imaginação necessária para a conquista de sua autonomia e relativa liberdade em relação aos cânones recebidos como herança.

Nesses dias – conta Santos Dumont, ainda – enquanto suas mãos podiam se ocupar da criação livre de seus primeiros experimentos mecânicos, sua mente era abastecida da criatividade de seu autor favorito. A literatura de Júlio Verne conduziu a imaginação de Alberto ao nível aéreo que ela pôde alcançar ainda na infância. Com o auxílio de Verne e suas concepções audaciosas, ele contemplava, sem jamais ter dúvidas, a mecânica e a ciência do futuro, medidas pela genialidade do autor que ele igualava a um semideus.¹⁴⁶

Com o capitão Nemo e seus companheiros, eu explorei as profundezas do Oceano em seu precursor submarino, o Nautilus. Com Philéas Fogg, eu dava a volta ao mundo em oitenta dias. Na Ilha de Helice e na Casa a vapor, minha fé de criança saldava com entusiasmo bem-vindo o triunfo definitivo do automobilismo que, naquele momento, não havia ainda um nome. Com Hector Servadoc, eu navegava no espaço.¹⁴⁷

O imaginário alimentado pela ficção, ainda que avivasse em Alberto a chama da paixão, não chegava a obscurecer a luz racional que não o permitia ignorar as limitações técnicas que o mundo real lhe impunha:

Algumas vezes, no verdor dos meus anos, acreditei na possibilidade de realização do que contava o fértil e genial romancista; momentos após, porém, despertava-se, em mim, o espírito prático, que via o peso absurdo do motor a vapor, o mais poderoso e leve que eu tinha visto. Naquele tempo, só conhecia o existente em nossa fazenda, que era de um aspecto e peso fantásticos; [...]. Fiquei, então, certo de que Júlio Verne era um grande romancista...¹⁴⁸

¹⁴⁵ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.26.

¹⁴⁶ Ibidem, p.26-27.

¹⁴⁷ No original em francês : « Avec le capitaine Némó et ses hôtes, j'explorais les profondeurs de l'Océan dans ce précurseur des sous-marins, le *Nautilus*. Avec Philéas Fogg, je faisais en quatre-vingts jours le tour du monde. Dans l'*Ile à hélice* et la *Maison à vapeur*, ma foi d'enfant saluait d'une enthousiaste bienvenue le triomphe définitif de l'automobilisme qui, à ce moment, n'avait pas encore un nom. Avec Hector Servadoc, je naviguais dans l'espace. » (Tradução nossa). Ibidem, p.27.

¹⁴⁸ Id. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.17-18.

A adolescência seria o momento em que a liberdade imaginada na infância deveria ser posta à prova. No século XIX, a fase da entrada para a vida adulta calcada no desenvolvimento escolar é marcada pelo o momento em que os rapazes tendem a expressar o desejo por autonomia da vida privada.¹⁴⁹ Estes começavam a ignorar limites para a obediência, tanto na vida de estudos ou de formação profissional quanto em relação à família. Instaura-se, assim, uma clivagem necessária, entre o princípio de pedagogia paterna e a separação entre vida familiar, trabalho e formação. O pai deixava de ser a única autoridade respeitável, e alguns jovens são movidos pelo ímpeto de buscar novas fontes de conhecimento.

Para Alberto dos Santos Dumont, em vias de se tornar um adulto, tendo deixado a casa dos pais para buscar formação no Rio de Janeiro, e depois abandonando as perspectivas de formação tradicional em engenharia nas Minas Gerais, a adolescência representou um momento de múltiplas rupturas, em meio às quais ele foi ao encontro, não pelo acaso mas certamente movido por sua inquietude juvenil, de um mundo avassalador de novas descobertas.

Num episódio que marcaria a trajetória de toda a família de maneira irreversível, em dezembro de 1890, Henrique Dumont sofre um grave acidente de charrete no trabalho nas fazendas de café, acarretando um quadro que possivelmente foi o resultado de um derrame cerebral. Alberto se depara com a nova realidade de seu pai e principal exemplo, agora parcialmente paralisado. Um ano mais tarde, quando o filho mais novo tinha já dezessete anos de idade, Henrique viaja com toda a família à Paris, em busca de tratamento.

Foi na cidade francesa, no ano de 1891, na véspera de partir de volta ao Brasil, numa visita com seu pai a uma exposição no *Palais de l'Industrie*,¹⁵⁰ que Alberto se espantara com o primeiro contato com um motor a petróleo, que ele descreveria como “muito compacto e leve.”¹⁵¹ O encontro com a técnica mais avançada que nem sua imaginação o fizera crer existir marcaria o destino daquele futuro aviador. Henrique não respondeu à admiração do filho com o mesmo entusiasmo, encerrando aquela visita com a resposta que Alberto registraria anos depois: “por hoje basta”.

Porém, àquele ponto já desiludido com a constatação de sua condição irreversível, o pai concederia ao filho mais novo, o único homem por se fazer na família, a possibilidade de voltar à França para acabar, enfim, os seus estudos. Naquela mesma noite, em jantar de família com

¹⁴⁹ Como observa Del Priore na sociabilidade juvenil nos cursos de direito ou medicina de Recife, Salvador e São Paulo. DEL PRIORE, Mary. Pais de ontem: transformações da paternidade no século XIX. In: DEL PRIORE, Mary & AMANTINO, Marcia (orgs.). *História dos homens no Brasil*. São Paulo: UNESP, 2013. p.168-169.

¹⁵⁰ Palácio da Indústria, construído em 1855 como um dos espaços destinados à Exposição Universal em Paris naquele ano.

¹⁵¹ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.19.

dois primos franceses de Henrique e seus antigos companheiros de escola, este pediu que eles acolhessem Alberto e que o protegessem.¹⁵² Possivelmente não estava convencido de que o filho teria o mesmo êxito que ele tivera em se formar numa escola tradicional. No entanto, já sabia, àquele ponto da vida, que Alberto também não tinha interesse em concluir seus estudos no Brasil.

Por um lado, foi a fuga do tradicionalismo religioso e dogmático do ensino no Brasil que fizera Alberto vislumbrar novas fontes de conhecimento, onde um dia havia encontrado seu pai. Por outro, ele se via movido por uma imaginação aguçada e potente que o fizera buscar na Modernidade e no progresso que se anunciavam na Europa os meios para participar, ele mesmo, da feitura do futuro que acreditava estar por vir. Tendo os meios para realizar o desejo do filho, e confrontado com sua própria finitude e impotência, Henrique confirma o perfil indulgente, característico dos pais da passagem do século, como já evocado.

Tal indulgência se lê muito frequentemente nos documentos da época em relação à rebeldia dos filhos contra os estudos e a escola, sobretudo entre as elites, mostrando-se os pais “sempre dispostos a dar razão aos seus filhos contra os mestres.”¹⁵³ Neste sentido, os pais de família, eles mesmos antigos estudantes do colégio, se mostram prontos a desculpar, ou até mesmo a encorajar os filhos nas suas tentativas de revolta contra a disciplina estabelecida pela escola. À decisão de Henrique pesava ainda o fato de reconhecer no filho as suas aptidões particulares, em tantos aspectos distinto dos irmãos já criados, *homens* e engenheiros como ele.

Era comum nas famílias mais abastadas do século XIX acomodar os filhos na vida adulta por meio de duas estruturas principais de enquadramento propiciadas pelos pais: o casamento como meio de se unir fortunas e garantir a continuidade familiar; e a profissão, a construção de carreiras, geralmente na mesma área de atuação dos pais. Para as filhas, cujo único destino concebível era o de ser esposa, estas eram motivo do endividamento de muitos pais visando constituir dotes para garantir, assim, bons casamentos. Aos filhos não podia faltar estudos, e era frequente o hábito de enviá-los à Europa para terem acesso às melhores escolas e faculdades.¹⁵⁴

Alberto fora o único filho de Henrique a não contrair casamento. Mas antes mesmo de negar tal instituição de reprodução dos papéis de gênero, ele se rebelara contra o estudo formal,

¹⁵² SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.19-20.

¹⁵³ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.339-340.

¹⁵⁴ DEL PRIORE, Mary. Pais de ontem: transformações da paternidade no século XIX. In: DEL PRIORE, Mary & AMANTINO, Marcia (orgs.). *História dos homens no Brasil*. São Paulo: UNESP, 2013. p.165-166.

deixando evidente que desejava fazer ele mesmo a sua própria formação, de maneira independente e livre das constrações institucionais do ensino às quais nunca se adaptara.

No retorno para o Brasil, mais uma concessão em direção à autonomia desejada lhe seria conferida pelo pai. Em uma manhã, do dia 11 de fevereiro de 1892, em São Paulo, Henrique convidou Alberto, agora com dezoito anos, para uma ida à cidade, dirigindo-se a um cartório de tabelião.¹⁵⁵ O pai mandou lavrar a escritura de emancipação, dando ao filho, além da liberdade, os meios financeiros para se formar e viver sem a sua dependência. Teria dito o pai a Alberto:

Vamos ver se você se faz um homem; prefiro que não se faça doutor; em Paris, com o auxílio dos nossos primos, você procurará um especialista em física, química e mecânica, eletricidade, etc., estude essas matérias e não se esqueça que o futuro do mundo está na mecânica. Você não precisa pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessário para viver...¹⁵⁶

Se foram essas as palavras exatas de Henrique ao filho antes de partir para a Europa, não podemos saber ao certo. Mas foi assim que se lembrou Santos Dumont nos anos que se seguiram, e ele fez delas diretrizes para a sua formação como *homem* na ausência do pai. O herdeiro emancipado não olhou para trás ao se ver livre das amarras que o prendiam às tradições e papéis pré-concebidos que a sociedade brasileira lhe reservava. Em Paris, Alberto vislumbrava a liberdade que o mundo moderno podia lhe oferecer acrescida dos meios para progredir em direção a uma profissão que o século XIX ainda não havia inventado. Entretanto, as amarras simbólicas do “ser homem” num país de forte tradição religiosa e os laços familiares que o prendiam ao Brasil nunca o deixariam.

Henrique Dumont sucumbe à doença que se agravava com o tempo e morre, no Rio de Janeiro, em 30 de agosto de 1892, sem ver seu filho se tornar um homem. Sem ter cumprido o destino lançado pelo pai, Alberto travaria, para o resto da vida, uma luta interminável consigo mesmo para provar o êxito no desafio lançado pelo pai antes de livrá-lo de sua tutela.

Como revelam as recorrentes referências à figura tutelar do pai em suas memórias, este permaneceria um exemplo constante, moldando a sua identidade e dirigindo as ações do filho nos anos de sua vida adulta. Principal fonte do pensamento racional que permitiu a Santos Dumont dominar a mecânica e conquistar o ar, Henrique também ensinou o domínio de si como traço fundamental de um *habitus* masculino que permitiria a Alberto ser um homem para si e para os outros.

¹⁵⁵ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.21.

¹⁵⁶ *Ibidem*, p.21.

A imaginação livre do audacioso menino de Minas Gerais, por outro lado, também jamais se perderia. Foi graças a este traço marcante de sua personalidade juvenil que Alberto vislumbrou para si um caminho sem precedentes, imprevisto nos códigos sociais de sua época e impensado para a maioria dos rapazes nascidos em famílias burguesas tradicionais e religiosas. Liberdade essa que nasce no momento em que sua mente acrobática dá o primeiro salto quando se depara, ainda no Brasil, com um balão.

Na família burguesa, o herdeiro perpetua em suas atitudes a personalidade do defunto retomando, ao mesmo tempo, todos os seus bens, e arcando com a responsabilidade de todas as suas dívidas.¹⁵⁷ Foi, de fato, sob a tutela do pai e inspirado em seu exemplo que Alberto Santos Dumont buscou se fazer “homem”, das Luzes e dos ares, decidindo construir ele mesmo os instrumentos para a sua realização profissional impensada. Assim como os irmãos mais velhos, havia um peso da tradição e da masculinidade que ele devia carregar, que marcaria a sua identidade ao longo da vida. No entanto, também desfrutava de certa leveza sendo o filho mais novo numa família de herdeiros que permitiu a Alberto trilhar o seu próprio caminho em direção às nuvens.

¹⁵⁷ DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p.47-48.

CAPÍTULO 2

Fazer-se “um homem”: ensaios para o voo controlado

“[...] vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se você se faz um homem; [...]”¹

(Henrique Dumont para Alberto, em 1892).

“...alguns quilos de areia bastam para restituir ao indivíduo o domínio da altitude.”²

(Alberto Santos Dumont, *Os meus balões*, 1904, p.43).

O voo em um balão, para que dure, necessita do controle da altitude pelo aeronauta que deve medir o momento exato de se desfazer dos sacos de areia, chamados de lastro, o que permite ao aeróstato tornar-se mais leve, voltando a subir. Uma vez no ar, com a altitude controlada, o balão leva o aeronauta a se desligar da terra, esquecendo-se do seu próprio ser, terrestre e racional, para atravessar as nuvens em golpes infinitos no desbravamento de si mesmo nas alturas.

É preciso perder para reganhar o controle. A lição que Santos Dumont aprendera com seus primeiros balões pode ser metáfora para a sua vida. A cada voo, a cada queda ou aterrissagem, ele aprendia sobre a leveza necessária para equilibrar o seu peso. Poucas gramas faziam a diferença. O controle dos mais leves que o ar, os primeiros aparelhos desenvolvidos por Santos Dumont, dependia do controle da técnica pela razão e do controle de si mesmo, como parte inseparável de suas invenções.

O inventor conta, como quem narra um sonho vívido, a experiência do primeiro voo num balão, em 1897, na Paris que ele começava a descobrir das alturas. A partida se deu do Parque de Aerostação de Vaugirard, no balão desenvolvido pelo senhor Lachambre, que rapidamente estava cheio de gás e preparado para se elevar, às 11 horas da manhã. O jovem brasileiro segurava em suas mãos um saco de lastro, aguardando pelo sinal do senhor Machuron, que o conduziria naquele voo inicial, para soltá-lo no momento exato da partida.

“Larguem tudo!”, ordenou Machuron para que fossem liberadas as cordas que seguravam aquele aeróstato. No mesmo instante, o vento parou de soprar, “como se o ar em

¹ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.21.

² Id. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.43.

volta de nós se tivesse imobilizado”³, relatou Santos Dumont. No interior do cesto do balão, era como se eles fossem o próprio ar que os atravessava e os movia em direção ao céu. O movimento imperceptível cria uma “ilusão absoluta”, fazendo com que os aeronautas acreditassem, naquele instante, que “não é o balão que se move, mas que é a terra que foge dele e se abaixa”. O universo imaginado se prolonga sob seus pés e escapa ao olhar: “Aldeias e bosques, prados e castelos desfilavam como quadros movediços, em cima dos quais os apitos das locomotivas desferiam notas agudas e longínquas”⁴, lembrava o menino de Minas Gerais. “As pessoas apresentavam o aspecto de formigas caminhando sobre linhas brancas, as estradas; as filas de casas assemelhavam-se a brinquedos de criança.”

Naquele instante o mundo era seu. Ele podia brincar com ele, como teria desejado desde a fazenda de café onde cresceu e sonhou. O mundo, enfim, parecia passível de ser controlado, dominado, pois ele mesmo se podia dominar deixando de sentir momentaneamente o seu próprio peso na leveza do balão. As casas e locomotivas eram menores do que ele. O balão, aparentemente imóvel, servia para dar perspectiva ao homem-pássaro.

Mas quem era esse jovem que se faria um homem ao desbravar os ares e conquistar os olhos do público francês, num espetáculo que ele mesmo inventara? Para os especialistas do ainda pouco explorado campo da aeronáutica, na França, na virada para o século XX, Alberto Santos Dumont tinha características físicas tão raras quanto o talento que demonstrava para voar: “uma agilidade de pássaro, pé de alpinista, mão de mecânico, tudo reunido num peso de 50 quilos.”⁵

Seu físico, porém, não estava separado de suas características morais. Nas palavras do especialista e amigo Emmanuel Aimé, “um homem deve ser organizado de uma forma especial, no físico e na moral, para conduzir sozinho um balão dirigível.”⁶ O *Santos-Dumont* que os franceses exaltavam no início do novo século devia demonstrar o caráter de um *verdadeiro homem*, compreendido, como veremos, como um ser guiado pela razão e definido pelo domínio de si e de suas emoções.

Neste capítulo nos propomos a olhar para as experiências aéreas que consagraram, na Paris moderna e para o mundo, esse brasileiro, acompanhadas de sua invenção como um “homem” distinto e aceito socialmente nos regimes de masculinidade instaurados. Seus voos serão mecanicamente pensados ao mesmo tempo em que Santos Dumont construía a sua

³ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.39-40.

⁴ Ibidem, p.40.

⁵ AIMÉ, Emmanuel. Alberto Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.72.

⁶ No original em francês: « Un homme doit être organisé d'une façon spéciale au physique et au moral pour conduire seul un ballon dirigeable ». (Tradução nossa.) Ibidem, p.79.

imagem pública, tendo como maior desafio o controle de si, o domínio de suas emoções, para se alcançar o equilíbrio necessário para voar e para ser. O domínio do *pathos*, sua redução e condução pela razão, fazem desse aeronauta equilibrado um “homem” assim reconhecido e admirado na Paris do século XX. Mas é nos momentos em que se deixa guiar pela emoção que poderemos expor, nesta narrativa histórica, o seu *eu* vulnerável, as suas contradições internas, as insatisfações com o mundo e com si mesmo. Com os pés sobre a terra e o coração no ar, Santos Dumont é um ser guiado por emoção e razão. Desses dois elementos humanos – aqui não entendidos como opostos, mas complementares – constitui-se a sua identidade masculina e a sua virilidade.

Ao longo da juventude, a arte de inventar para Santos Dumont esteve indissociável do *inventar-se* – como ator que produz uma atuação dentro de determinados regimes normativos. À sua atuação ligava-se a dominação dos prazeres, ou a arte de praticar a sexualidade, no sentido pensado por Foucault, que deve modular-se em consideração daquele que o usa e de acordo com o estatuto que é o seu. Aqui, podemos recuperar o conceito de *temperança* grega, comumente representada entre as qualidades que pertencem ou deviam pertencer, de modo privilegiado, àqueles que têm uma posição, estatuto e responsabilidade na cidade.⁷ É a virtude que sustenta a virilidade entre os gregos e pode nos ajudar a compreender os códigos viris que levaram a uma identidade masculina aceita e elevada em tempos ditos modernos.

Na batalha que Santos Dumont tem para travar consigo mesmo, a vitória a obter ou a derrota que se corre o risco de sofrer são processos e acontecimentos que têm lugar de si para consigo. Os adversários que o indivíduo deve combater não estão apenas nele ou muito perto dele, mas são parte dele próprio. As partes de si que devem ser combatidas, como apontava Foucault, são definidas teoricamente de indivíduo para indivíduo, como partes da alma que deveriam respeitar uma certa relação hierárquica segundo o aprendizado pelo corpo dos códigos de moralidade herdados pelo sujeito. Tudo se passa, no interior do indivíduo, ou em seu inconsciente, como se fosse estabelecida uma relação de forças entre duas partes da alma, uma que é melhor e outra menos boa, uma constante e outra inconstante, uma aceita e outra refutada, e é a primeira, construída socialmente como a representação do sujeito que fala, que determina a sua condição vitoriosa sobre a segunda.

Para o sujeito que luta contra si mesmo, e atua como uma representação de si que deseja construir, opondo a parte aceita àquela que deseja suprimir, a vitória almejada, a “mais gloriosa”, é aquela que se obtém “sobre si próprio”; enquanto a condição a “mais vergonhosa”,

⁷ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.73.

a derrota “a mais desprezível”, consiste em ser vencido por si mesmo nesta luta interna.⁸ Assim, para os gregos, na ordem dos prazeres, a virtude não é concebida como um estado de integridade, mas como uma relação de dominação, uma relação de controle.⁹ Segundo essa concepção, o indivíduo, para se constituir como sujeito virtuoso e moderado no uso que faz dos seus prazeres, deve instaurar uma relação consigo que é do tipo “dominação-obediência”, “direção-submissão” ou “domínio-docilidade”, que se diferenciaria logicamente de como acontece em época posterior na espiritualidade cristã, em que se estabelece uma relação de tipo “explicação-renúncia” ou “interpretação-purificação”.¹⁰

Vemos em Santos Dumont tanto a renúncia quanto a dominação de si por si mesmo. Carregou ao longo de toda a vida a influência do catolicismo em que foi criado, preconizado por sua mãe nos hábitos cotidianos; mas recebera de seu pai, como único caminho possível para se tornar um homem, a herança da razão sobre a emoção. O domínio de si estava atrelado a uma promessa da infância no momento em que se emancipou. Devia ir à Paris para *se fazer um homem*, o que quer dizer “mestre de si mesmo” e das suas emoções, moderado e equilibrado, “soberano” no que diz respeito à soberania do poder exercido sobre si.

Na estabilidade dos balões ele encontraria a ensaio necessário para dirigir a própria vida. Naquele final de manhã, na primeira experiência, ao lado de Machuron, Santos Dumont ainda sentia a fascinação do espetáculo de atravessar as nuvens, sem se atentar completamente para a sua mecânica meticulosa. Precisaria de muitas quedas – das quais pouco tratam os seus biógrafos, mas que nesta análise apresentam relevância – para inscrever no próprio corpo a prudência necessária que o tornaria um vitorioso.

De repente, o resfriar do gás no balão construído pelo senhor Lachambre provocou uma descida, a princípio lenta. Para reagir, Santos Dumont e Machuron se desfizeram do lastro. O balão se tornara mais leve na medida em que perdia areia. Voltavam a subir acima das nuvens. Santos Dumont já não via mais o chão. Ao mesmo tempo que livre, não havia nenhum meio de determinar que rumo tomar; era preciso descer novamente. Naquela altitude, diria o aeronauta neófito, “poderíamos avançar com a velocidade de um furacão sem nos darmos conta.”¹¹

⁸ PLATÃO (s.d., 626 d-e apud FOUCAULT, 1994, p.82).

⁹ Na definição da temperança, seja nos termos de Platão, Xenofonte, Diógenes, Antifonte ou Aristóteles, aparecem os termos “dominar os desejos e os prazeres”, “exercer sobre eles o poder”, “dirigi-los” (*kratein, archein*). FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d’Água, 1994 [1984]. p.83.

¹⁰ FOUCAULT, loc. cit.

¹¹ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l’air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.41.

2.1 A descoberta de Paris

Desde que chegara a Paris pela primeira vez, em 1891, aos dezessete anos de idade, acompanhado da família, Alberto acreditava que a terra onde seu pai se educou como engenheiro na *École Centrale* representava “a própria grandeza e o progresso”.¹² Era, afinal, aquela a Paris de suas leituras juvenis onde havia sido lançado aos ares o primeiro balão de hidrogênio com motor a vapor, ainda no final do século anterior.

Desconhecendo os reais avanços do progresso na cidade moderna, aos dezoito anos, o jovem afirmava para si mesmo: “Eu vou a Paris ver coisas novas – balões dirigíveis e automóveis!”¹³ Na primeira ocasião em que pôde se desvencilhar de sua família,¹⁴ após desembarcar na *Gare d’Orléans*, ele partiu a explorar a cidade que até então existia apenas em sua fértil imaginação. A Paris do final do século alimentava a promessa moderna de um adolescente imaginativo recém-chegado do Brasil. No seu primeiro dia, Santos Dumont visitou a Torre Eiffel, construída havia apenas dois anos para a Exposição de Paris em 1889, a feira mundial que celebrara o centenário da Revolução francesa e os avanços da industrialização. A Torre, construída por Gustave Eiffel, era, em si, um símbolo da modernidade industrial que marcara aquela capital ao longo do século XIX e representava o acelerado “progresso da mente humana”¹⁵ característico da classe burguesa da época. O fato de ser aquela a construção de maior altitude no mundo inteiro naquele momento confirmava para a burguesia internacional a promessa de ser ali o berço da Modernidade.

Nessa Paris moderna, apesar dos avanços visíveis, muitas contradições eram, então, aparentes. Enquanto os meios de transporte sobre o solo podiam ter maravilhado aquele jovem brasileiro desacostumado com a mobilidade que a nova cidade oferecia, os aparelhos aéreos não apresentavam o avanço que ele idealizara. Nas ruas viam-se as primeiras bicicletas produzidas em série, com pneus de borracha muito diferentes das rodas de madeira, as quais Alberto se acostumara a ver no Brasil. As bicicletas davam à cidade francesa um movimento inexistente em cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo na mesma época, e contribuíram para a emancipação feminina quando as mulheres demandaram a mesma mobilidade que os homens, insistindo por pedalarem de calças (culotes) pela primeira vez.¹⁶ Os primeiros carros

¹² SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l’air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.29.

¹³ *Ibidem*, p.30.

¹⁴ Segundo afirma ele mesmo, em SANTOS-DUMONT, loc. cit.

¹⁵ GAY, Peter. *A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud*. A educação dos sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p.42.

¹⁶ Cf. SILVERMAN, Debora Leah. *Art Nouveau in Fin-de-Siècle France : Politics, Psychology, and Style*. Berkeley, Ca: University of California Press, 1989.

motorizados percorriam as *boulevards* a uma velocidade de menos de quinze quilômetros por hora, causando a comoção dos pedestres.

Nas palavras proféticas de Júlio Verne, no final do século XIX, quando antecipara as transformações avassaladoras do progresso aliado à ciência na Paris do século XX, a cidade de Luís XV se veria atravessada de linhas férreas, completamente integrada da *Rive gauche* à *droite*, formando a malha metropolitana imaginada pelo romancista em sua *Paris no século XX*,¹⁷ publicada em 1863 e provavelmente conhecida por Alberto antes mesmo de sua chegada à capital francesa. A obra associava os valores de rentabilidade financeira da sociedade à eficácia tecnológica, apresentando uma Paris em que os meios de transporte eram o sinal mais evidente do progresso sustentado por valores heroicos e estéticos. Tal imagem antecipatória induziria em Santos Dumont um encantamento pela técnica e pela ciência que fora despertado nos livros, mas certamente incentivado pelo pai em sua engenhosidade mecânica transmitida ao filho. Não é improvável, então, que aquele jovem tenha se desapontado ao contrastar a Paris dos livros de Verne com aquela que vislumbrou pela primeira vez ainda na adolescência. Apesar das novas tecnologias que o cercavam por todos os lados, Santos Dumont descobria, com espanto, que ainda não havia sido inventado um balão dirigível; que os balões existentes eram apenas os esféricos aos moldes daquele desenvolvido em 1783. O avanço da dirigibilidade aérea ainda estava por se alcançar.

Obstinado a realizar um voo controlado em um balão, Santos Dumont consultou um aeronauta profissional, descoberto num anuário da cidade, que, ao ouvir seus planos, o considerou demasiado jovem e questionou a sua coragem para realizar tal proeza. O brasileiro afirmava a sua determinação e coragem, de modo a convencê-lo a realizar uma curta ascensão, de não mais que duas horas. No entanto, o aeronauta cobrou 1.200 francos pela experiência, fazendo-o responsável ainda por todo perjúrio e pelos eventuais custos dos danos que poderiam ocorrer do momento da decolagem até a aterrissagem. Ainda não emancipado, o jovem Alberto refletiu sobre a grande soma para uma única ascensão e se perguntou sobre como poderia justificar a sua família uma despesa daquelas. Chegou à conclusão de que devia renunciar, ao menos por aquele momento, ao seu desejo de voar em um balão. Aquele dilema, entre a responsabilidade cultivada por seu pai e seu espírito aventureiro, encontrou refúgio num esporte um pouco menos audacioso: o automobilismo.

Em 1891, os automóveis eram ainda raros em Paris. A França, no final do século, era o primeiro país que os produzia, muito antes dos Estados Unidos e da Inglaterra. Santos Dumont

¹⁷ VERNE, Jules. Paris au XXe siècle. Paris : Hachette et le Cherche midi Éditeur, 1863.

comprou a sua primeira máquina na usina de Valentigney, um Peugeot com a força de três cavalos e meio. Apenas dois automóveis daquela linha haviam sido produzidos em 1891, e o adolescente de dezoito anos se tornava dono de um deles. Tratava-se de uma grande extravagância para a época. Não havia ainda nenhum tipo de licença para automóveis, tampouco um exame para o motorista. O presente comprado com a anuência do pai indulgente tinha a função de incentivar o filho caçula em seu interesse pela mecânica, mas acabava se tornando um objeto de luxo para aquele herdeiro sem qualquer objetivo definido àquela altura da vida. Dirigindo seu Peugeot pela cidade, Alberto não escapava aos olhares dos mais numerosos curiosos:

Quando conduzíamos a nova invenção pelas ruas da capital, era às custas de nosso risco e perigos. Tal era o interesse que ela provocava que eu não podia estacionar nas praças como a *Opéra*, com receio de levantar a multidão e parar a circulação.¹⁸

Tornando-se um grande entusiasta do automóvel, Alberto passou a estudar seu funcionamento, o motor, sua ação recíproca, realizando todos os cuidados e reparos na sua máquina recém adquirida. Quando, em sete meses, sua família retorna ao Brasil, ele decide levar consigo o seu Peugeot, o primeiro automóvel de motor a explosão a entrar no país. O automóvel, a mais nova distração trazida por Alberto ao seu país natal, teria servido apenas de objeto de estudo enquanto ele se mantinha distante do progresso que chegava mais rápido na Europa. Não há notícia do uso dado ao automóvel de Alberto no Brasil. Especula-se que ele o teria deixado em São Paulo com o irmão mais velho, Henrique, quando voltara a Paris naquele mesmo ano, emancipado, em busca de outras novidades.

No Brasil, quando a saúde de seu pai se tornava mais frágil, todas as providências foram tomadas por aquele patriarca para dividir a sua herança. A Fazenda Dumont foi vendida, sendo um terço da fortuna mantido com Henrique e Francisca, e os outros dois terços repartidos entre os filhos.¹⁹ Alberto era o único menor de idade e, logo, a decisão por emancipá-lo era decorrente da divisão precoce dos bens familiares. A promessa de “se fazer um homem” estava atrelada à impossibilidade do pai de continuar a acompanhar a sua entrada na vida adulta. Os próximos passos deveriam ser dados por conta própria, e Henrique não estaria mais ali para guiá-lo.

¹⁸ “Quand nous conduisions la nouvelle invention par les rues de la capitale, c’était à nos risques et périls. Tel était l’intérêt qu’elle provoquait que je ne pouvais stopper sur des places comme celle de l’Opéra, dans la crainte d’amasser la foule et d’arrêter la circulation.” SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l’air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.32.

¹⁹ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont. L’obsédé de l’aviation*. Paris: Éditions de Trévis, 1964 [1962]. p.32.

Em agosto de 1892, a família Santos Dumont embarcava novamente para Portugal, tendo Paris como destino. No Porto, visitam as irmãs Maria, Gabriela e Virgínia, que lá moravam após o casamento. Mas Henrique não se sentiu bem o bastante para continuar a viagem e preferiram voltar para o Brasil, enquanto Alberto seguiria viagem para a França. A família Santos Dumont aporta no Rio de Janeiro em 23 de agosto de 1892,²⁰ mas Henrique não resiste e vem a falecer alguns dias depois, naquela cidade, fazendo com que o filho mais novo passasse o seu luto do outro lado do Oceano. É possível que a perda do pai tenha levado Alberto a não querer voltar a viver no Brasil.

Em Paris, ainda obcecado pelo sonho de voar, volta a procurar outros profissionais que insistiam em lhe cobrar quantias extravagantes para a menor ascensão possível. A atitude, segundo Santos Dumont, era sempre a mesma. Faziam do voo em balão um perigo e uma dificuldade, que colocava em risco tanto o corpo quanto os bens. Contrariado por aqueles que ele julgava quererem “guardar o balonismo para eles, como um segredo de Estado,”²¹ o jovem Alberto, que aprendia nesse momento a ouvir “não” pela primeira vez, não teve outra saída a não ser comprar um novo automóvel.

Naquele momento, estavam em voga os triciclos automóveis, que foram eleitos por Santos Dumont por não causarem grandes acidentes. Tendo retornado à França como um jovem independente e com muito dinheiro para gastar, enquanto procurava por instrução por conta própria, alimentava o interesse pelo esporte recém-descoberto naquela capital. Seu entusiasmo prudente o levou a instituir, pela primeira vez em Paris, corridas de moto-triciclos. Com certa frequência, o brasileiro alugava o velódromo do *Parc des Princes*, nos arredores da cidade, para oferecer ao público parisiense uma corrida com direito a premiações.²² Não bastava para Santos Dumont ser o único a estar envolvido na atividade automobilística, ele queria frequentemente compartilhar a sua paixão, que pouco a pouco se tornava uma paixão tipicamente masculina, produzindo admiradores na mesma velocidade em que produzia rivais.

Sua inserção num mundo de masculinidades em negociação – visto que o automobilismo ainda não estava estabelecido como um esporte de homens – não acompanhou a expressão pública de sua sexualidade como em outros rapazes que faziam questão de se mostrar viris por meio do sexo. Se, nas palavras de seu pai, “Vamos ver se você se faz um homem; [...]”²³, poderia haver preocupação quanto ao desinteresse do filho pelo sexo oposto,

²⁰ MOVIMENTO do porto. Entradas no dia 23. *Jornal do Brazil*, anno 2, n. 236, 24 de agosto de 1892. p.3.

²¹ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.32.

²² Ibidem, p.35.

²³ Id. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.21.

provavelmente não foi este o sentido que Alberto atribui a elas. Com efeito, em sua juventude na França, e, depois, na vida adulta, nunca tentou provar uma heterossexualidade que, nestes termos, ainda não havia sido inventada.

Em Paris, certamente, descobriu as possibilidades do sexo num momento em que o embrião de uma “comunidade homossexual” começava a se tornar visível no espaço urbano moderno.²⁴ Como fruto da valorização dos saberes técnicos e científicos em detrimento das crenças religiosas que perdiam aderência, um mundo homossexual se configurava na Paris da chamada *Belle Époque*. Essa visibilidade sem precedentes e a reorganização dos homossexuais na cidade se deu devido a diversas transformações. A construção de grandes *boulevards* a partir da segunda metade do século XIX, a industrialização e a emergência de uma sociedade capitalista²⁵ seriam apenas algumas delas. A virada do século é marcada ainda pelas migrações intra e internacionais, pela transformação da população e suas consequências para a organização social das classes, das raças, dos sexos e das sexualidades, pelo desenvolvimento de movimentos de contestação social (anarquismos, feminismos, socialismos e sindicalismos), e ainda pelo despontar de uma economia do entretenimento e dos lazeres, pela secularização da sociedade, e enfim pela liberação dos costumes, do regime político e da imprensa dos anos 1880.²⁶ Santos Dumont iria se beneficiar, em sua juventude, de uma Paris liberta, em certa medida, dos entraves da tradição – e seria esta liberdade que ele iria sentir e praticar como *modernidade*.

Do ponto de vista arquitetural, artístico, literário ou musical, a *Belle Époque* parisiense se mostrava extremamente rica, tanto quanto no plano científico. É possível contar ao menos onze prêmios Nobel de ciências entre 1901 e 1914 e uma dúzia de movimentos picturais entre 1870 e 1918.²⁷ Há uma explosão dos espaços de entretenimento em Paris e estes se tornam uma verdadeira indústria. O cinema aparece em 1895; o teatro permanece na moda assim como as mais diversas manifestações culturais, entre os quais destacaram-se as Exposições universais do início do século XX.

Esse é o período da publicação das primeiras sínteses e análises psicanalíticas, psicológicas e sexológicas sobre a homossexualidade, assim como o momento em que se viram as primeiras afirmações homossexuais pelos seus direitos, as primeiras tomadas de consciência

²⁴ REVENIN, Régis. L'émergence d'un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, pp.74-86.

²⁵ Ibidem, p.75.

²⁶ REVENIN, loc. cit.

²⁷ Id. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L'Harmattan, 2005. p.15.

coletivas que dariam origem a tomadas de posição mais tardias.²⁸ Esse período na Paris moderna foi marcado pela passagem de uma homossexualidade masculina vivida de maneira individual – logo, menos visível – para uma homossexualidade “coletiva”,²⁹ permitindo a organização de grupos específicos, ou de *subculturas*, que começavam a reivindicar um lugar na ordem social estabelecida.

Ainda que a homossexualidade, na França, entre o final do século XIX e início do XX, não estivesse limitada à cidade de Paris,³⁰ a capital francesa, devido à sua população numerosa, seu urbanismo, oferecia o anonimato evocado por François Carlier,³¹ contando-se, em 1872, quase dois milhões de habitantes, e cerca de três milhões, quarenta anos mais tarde.³² Mas a Paris da *Belle Époque*, além de oferecer a possibilidade do anonimato, também oferecia lugares de sociabilidade homossexual.

A passagem, na Europa, de sociedades tradicionais para sociedades industrializadas, que caracterizou o período da *Belle Époque* parisiense, levou à constituição de sociabilidades homossexuais específicas, ligadas, notadamente, ao desenvolvimento de sociabilidades comerciais.³³ Decorre dessa transformação social, a criação de novos estabelecimentos comerciais muito diversos, para acolher os novos grupos cujas identidades se fazem visíveis: bailes e outros espaços de dança ao ar livre (*guinguettes*), bares, bistrôs de bairro, bordeis, cabarés, cafés, casas de banho, casas de prostituição masculina, “*meublés*” (tipo de quartos de hotéis, por vezes equipados de cozinhas, alugados por dia) e restaurantes... Estes se somavam aos lugares de encontro ao ar livre ou semifechados já existentes. Os estabelecimentos fechados conhecidos como *maisons closes*, destinados à prostituição de mulheres e homens a portas fechadas, relegaram à Paris o título de “capital dos prazeres”, perdurando desde a segunda

²⁸ REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.16.

²⁹ Ibidem, p.19.

³⁰ Segundo o médico Julien Chevalier (1860-1943), “seria um erro acreditar que ela [a pederastia] existe apenas em Paris”. CHEVALIER, Julien. *L’inversion sexuelle*. Paris: Masson, 1893. p.196. François Carlier afirma, sobre a mesma questão, que “existem pederastas por toda a França, [...] a província não tem nada a reclamar de Paris, uma vez que, se consultarmos os documentos estatísticos, veremos que a pederastia parisiense empresta aos departamentos a maior parte de seus agentes.” CARLIER, François. *Les deux prostitutions*. Paris : Dentu, 1887. pp. 441-450. Com efeito, como aponta Revenin, é possível inferir sobre a homossexualidade nas províncias francesas, que sua existência é silenciada em razão da hostilidade que ela suscita na população devido à reprovação social baseada na tradição, na religião, na família como valores predominantes até mais enfaticamente em outras regiões da França do que em Paris. REVENIN, op. cit., p.18.

³¹ CARLIER, François. *Les deux prostitutions*. Paris : Dentu, 1887.

³² Em 1911, Paris possuía 2.888.107 habitantes, tendo, em 1872, 1.851.792 no total. FIERRO, 1996, pp. 278-279 apud REVENIN, 2005, p.19.

³³ REVENIN, Régis. L’émergence d’un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, p.75-76.

metade do século XIX até o início do XX, e sendo extintos apenas após a Segunda Guerra, quando a prostituição é criminalizada na França.

A Paris das últimas décadas do século XIX, reformulada para ser moderna após as obras realizadas pelo prefeito Georges-Eugène Haussmann, terminadas no início dos anos 1870, apresentava grandes avenidas e iluminação pública, o que facilitava a repressão contra os homossexuais. Os lugares de encontro no espaço público são então substituídos por lugares privados ou semiprivados, o que levou à proliferação de estabelecimentos comerciais destinados especificamente ao público de homossexuais masculinos. Um vasto mundo homossexual começaria a se organizar, ficando impossível de ser ignorado até a última década do século.

Em seus anos de juventude, quando ainda era desconhecido da grande imprensa parisiense, Santos Dumont teria circulado com discrição e certa liberdade por esses espaços, se assim houvesse desejado. Há relatos indicando que ele teria vivido por um tempo, em 1897, no Hotel Powers, um hotel de estilo americano em Paris que era um lugar de encontros, por onde passavam muitos turistas americanos e europeus. Ali Alberto teria passado a maior parte do seu tempo como um jovem solitário,³⁴ mas sem deixar de fazer parte, ainda que de modo discreto, de uma vida agitada que constituía os ambientes sociais da Paris moderna. Com um amplo salão, o Hotel era um lugar onde turistas alemães se encontravam para dançar no inverno, e outras reuniões turísticas mais animadas ocorriam durante os meses de verão, tendo a sua sala para fumar como um espaço exclusivo para homens estrangeiros de posição reconhecida.

Mais tarde, o local onde firmara o seu primeiro endereço fixo, a avenida Champs-Élysées, se impunha, então, como o lugar ao ar livre “o mais homossexual” de toda a Paris antes da Primeira Guerra mundial.³⁵ Situada num *quartier* ocupado pela “grande burguesia”, a avenida onde morava Santos Dumont era um dos lugares favoritos da alta sociedade parisiense – o que tinha como consequência atrair um grande número de prostitutas em busca de ricos clientes. Além disso, a frequência intensa permitia que alguém se passasse facilmente despercebido, mais do que em qualquer outro lugar da cidade, ao mesmo tempo em que facilitava a busca por parceiros.

Ali, dia e noite uma vida homossexual agitada se desenrolava nos bosques, parques, jardins e nas praças, nas galerias e nas passagens, mas também estão incluídas as pequenas

³⁴ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

³⁵ REVENIN, Régis. L'émergence d'un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, p.77.

vielas e os cais escuros, as praças amplas e os *boulevards* claros, bem como os mictórios públicos, que eram muito frequentados, por, entre outras personalidades, o escritor Robert de Montesquiou (1855-1921), adepto dos jovens soldados, o qual inspirou, mais tarde, Marcel Proust (1871-1922) a criar o personagem do barão de Charlus.³⁶ Os mictórios da Champs-Élysées e aqueles dos seus arredores eram comumente frequentados pelos homossexuais parisienses. Por serem dotados de cabines individuais, os mictórios eram lugares de baixo risco de flagrantes pelo delito de atentado público ao pudor (previsto no artigo 330 do código penal francês), ou de incitação de menores à libertinagem (artigo 334).³⁷

É válido destacar que os mictórios para homens eram, em si, uma novidade e um privilégio. Os banheiros públicos constituíam uma invenção do início daquele século, e foram por pelo menos sessenta anos destinados apenas aos homens.³⁸ Ao romperem com a distinção entre o espaço público e o privado, os banheiros eram lugares de encontros homo-identitários, mesmo antes de existir a homossexualidade como categoria social. Funcionavam como poderosos operadores do gênero, sendo usados como instrumentos de vigilância e autovigilância – um lugar com espelhos que obriga a permanente verificação e o ajustamento de si, na medida em que o sujeito designa a si mesmo um gênero. No século XIX, os banheiros separados, e o advento do mictório masculino, já representavam “uma vã tentativa de preservar a pureza e a existência mesma da diferença sexual.”³⁹ Mas eram também, na prática, lugares de encontro e de produção da sociabilidade masculina.

Num contexto de identidades indefinidas, porém controladas, entre o visível e o invisível, a denúncia e o indizível, o medo da infâmia permeava a subcultura ligada à “pederastia”⁴⁰ parisiense, com maior peso entre as elites estabelecidas – que tinham mais a perder sendo expostas como transgressoras da ordem social que as sustentava. Uma

³⁶ REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.33-34.

³⁷ Id. L’émergence d’un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, p.83.

³⁸ Segundo afirma Sam Bourcier, as mulheres passam a ter acesso aos banheiros públicos apenas sessenta anos após os homens, rompendo com uma distinção entre o ambiente público e o privado que era destinada aos homens de todas as classes, sendo um privilégio o ato de poderem “mijar e cagar juntos” em uma ocupação notável do espaço público, nas palavras do autor. BOURCIER, Sam. *HOMO incorporated. Le triangle et la licorne qui pète*. Paris : Cambourakis, 2017. p.205.

³⁹ BOURCIER, loc. cit.

⁴⁰ Proveniente da palavra grega *paidrastês* (significa aquele “que ama os jovens meninos, os adolescentes”), formada por *pais*, *paidos* (“criança, jovem menino”) e de *erastes* (“que ama, amante, desejar”), o termo designa, assim, em sua origem, as relações – no sentido antigo – entre um adolescente ou um jovem rapaz e um adulto. Entretanto, como lembra Régis Revenin, a palavra é rara antes do século XIX quando ela se torna usual na França, sendo os termos “pederasta” (1584) e o seu substantivo “pederastia” (1580) os mais comuns para se referir aos homossexuais masculinos. REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.8.

racionalização das relações homossexuais, poderia ser definida, assim, nas palavras do sociólogo Michael Pollak, ao considerar que

[...] a separação do interesse sexual da procriação é preenchida pela definição mesma da homossexualidade. Mais ainda, o interdito da homossexualidade certamente reforçou e acelerou a separação da sexualidade das tendências afetivas. O interdito também contribuiu para submeter a vida homossexual a um cálculo racional. Toda atividade clandestina se limita a uma organização que minimiza os riscos ao mesmo tempo em que otimiza a eficácia. No caso da homossexualidade, ela leva ao isolamento do ato sexual no tempo e no espaço, à restrição a um mínimo de ritos de preparação do ato sexual, à dissolução da relação imediatamente após o ato, ao desenvolvimento de um sistema de comunicação que permite essa minimização dos investimentos ao mesmo tempo maximizando os rendimentos orgásticos. Não é de espantar que um mercado sexual livre de restrições “não sexuais” tenha se desenvolvido primeiramente nas sexualidades marginais relegadas à quase clandestinidade, e desde o início na homossexualidade.⁴¹

A liberdade da religião numa cidade secularizada associada à abertura de novos espaços de sociabilidade proporcionava a um estrangeiro vindo do Brasil experiências inimagináveis na antiga colônia. A descoberta de si como um ser moderno estava ligada à descoberta dos outros num mundo novo que Santos Dumont se propôs a desbravar sem ser visto, uma vez que a sua classe social e a disposição de recursos ainda o permitiam passar despercebido numa rede sexual clandestina. Herdeiro de aproximadamente o equivalente a meio milhão de dólares, dinheiro suficiente para se manter sem se preocupar em ganhar a vida, Santos Dumont usou sua liberdade para explorar o espaço público da capital francesa. As ruas e largas avenidas se tornariam suas aliadas nas experiências motorizadas que ocupavam a maior parte dos seus dias.

Revenin constata que a homossexualidade e a prostituição masculinas em Paris se situam, com algumas exceções, nos *quartiers* burgueses. Ao identificar os lugares tipicamente frequentados por homossexuais na Paris da *Belle Époque*, o autor irá ressaltar a existência de quatro cafés mistos, igualmente frequentados por homens e mulheres, homossexuais e heterossexuais, caracterizados como os grandes cafés da moda antes da Primeira Guerra

⁴¹ No original: “[...] la séparation de l'intérêt sexuel de la procréation, est remplie par la définition même de l'homosexualité. De plus, l'interdit de l'homosexualité a certainement renforcé et accéléré la séparation de la sexualité des tendances affectives. L'interdit a aussi contribué à soumettre la vie homosexuelle à un calcul rationnel. Toute activité clandestine est contrainte à une organisation qui minimise les risques tout en optimisant l'efficacité. Dans le cas de l'homosexualité, il en résulte l'isolement de l'acte sexuel dans le temps et dans l'espace, la restriction à un minimum des rites de préparation de l'acte sexuel, la dissolution de la relation immédiatement après l'acte, le développement d'un système de communication qui permette cette minimisation des investissements tout en maximisant les rendements orgasmiques. Il n'est pas étonnant qu'un marché sexuel affranchi des contraintes « non sexuelles » se soit développé d'abord dans les sexualités marginales reléguées dans la quasi-clandestinité, et tout d'abord dans l'homosexualité. » POLLAK, Michael. L'homosexualité masculine, ou le bonheur dans le ghetto ? In : Communications, 35, 1982. *Sexualités occidentales*. Contribution à l'histoire et à la sociologie de la sexualité. p.39.

Mundial: o *Café de Bade* (boulevard des Italiens), o *Grand Café* (boulevard de la Madeleine), o *Café de la Paix* (boulevard des Capucines) e o *Café des Ambassadeurs* (na avenida Champs-Élysées).⁴² Os dois últimos, comumente frequentados por Santos Dumont, não testemunham por si só uma transgressão, mas configuram espaços de contato entre o mundo burguês e a comunidade subterrânea que permeava toda aquela sociedade.

A modernidade que se inventava no século XIX, descoberta por Santos Dumont após se deparar com a Paris que se transformava, se via marcada por uma natureza cambiante particular ao seu tempo. Para Peter Gay, era a própria natureza das mudanças, e seu ritmo, que estava sendo alterada naquele século. O autor explica que esse é o momento em que as mudanças, desenfreadas, “se tornam muito mais rápidas e irresistíveis do que haviam sido no passado.”⁴³ Elas foram, ainda, acentuadamente irregulares. O choque entre o novo e o que estava estabelecido como tradição, coexistindo naquilo que se chamou de Modernidade, marcava os arranjos sociais, e tinha consequências visíveis, como nunca antes, para a manifestação social das diferenças de gênero, classe e sexualidade.

Uma rejeição ao novo irá contradizer o anseio coletivo pelo moderno. A visibilidade homossexual irá despertar na burguesia da época o temor da desordem social, diante da transgressão das barreiras que separavam as classes sociais. O espaço da cidade passa a ser mais do que nunca vigiado contra aqueles que ameaçam romper com os valores fundamentais da ordem social – isto é, a segmentação entre classes, a não mistura das raças e a diferenciação dos sexos.⁴⁴ Diante da ameaça da vigilância perpétua do seu comportamento, correndo o risco de manchar o nome de seu pai e o seu próprio, Santos Dumont teria escolhido ser visto tendo o controle dos seus atos, ao invés de se esconder da iluminação elétrica da Cidade Luz. Se em algum momento de sua juventude sucumbiu às transgressões do sexo que a cidade lhe oferecia, é certo que com a vida adulta tornara-se mais prudente. A vigilância social se tornava um peso cada vez mais consciente, e a limitação de experiências transgressoras estaria ligada ao desejo maior por aceitação na sociedade mesma responsável por criar as regras de conduta que ele deveria obedecer.

⁴² REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L'Harmattan, 2005. p.58.

⁴³ GAY, Peter. *A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud*. A educação dos sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p.43.

⁴⁴ REVENIN, Régis. L'émergence d'un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, p.80.

2.2 Aprendendo a viver nas nuvens

Aos dezoito anos de idade, órfão de pai e herdeiro de uma grande fortuna e de muitas recomendações, Alberto começou a levar a vida de estudante a sério em Paris. Sob a guarda provisória de seus primos, como era desejo de Henrique, ele aceita buscar estudos considerando a universidade como um caminho para sua formação. Possuía os meios para seguir os cursos, podendo se inscrever na Sorbonne ou em qualquer outra instituição de ensino da Europa. Chega a assistir a conferências isoladas em Paris e na Inglaterra, mas não se adapta ao ensino formal e pouco a pouco toma consciência da independência e liberdade que a fortuna em seu nome lhe conferia.

Decidido a se manter como um autodidata, Santos Dumont passa a buscar um professor independente para estabelecer um programa de estudos a seu gosto, de acordo com as preferências do jovem pelo estudo da engenharia e das ciências em geral, de forma mais livre do que o ensino formal lhe obrigava. Seus primos ajudaram colocando-o em contato com educadores desse tipo, sábios, aposentados desejosos de ganhar algum dinheiro dedicando parte de seu tempo ao jovem brasileiro. Mas, em geral, esses senhores ficavam desconcertados por esse adolescente de baixa estatura, que ainda parecia ter idade escolar, mas que os interrogava e os demitia rapidamente quando via que eles não lhe convinham.⁴⁵ Finalmente encontrou o senhor Garcia, de quem se sabe pouco, mas que foi um professor, de origem espanhola, considerado muito qualificado para lhe ensinar os assuntos pelos quais demonstrava interesse. Segundo Alberto, Garcia “sabia tudo”,⁴⁶ e com ele estudou por muitos anos.

No período em que se dedicou aos estudos, Santos Dumont não parece ter tido muitos amigos, em parte por não frequentar os estabelecimentos coletivos de educação formal; mesmo em relação aos primos parecia manter certa reserva. Ao mesmo tempo em que estudava, seguindo os programas estabelecidos pelo senhor Garcia, solicitados por ele mesmo para atender os seus desejos de entender a mecânica e a física, o jovem Alberto dava indícios de estar inserido num mundo paralelo que era somente seu – ou que era desconhecido da maioria das pessoas ao seu redor (e mesmo de seus biógrafos mais recentes). A oposição frequentemente encontrada entre a vida de estudos e do trabalho e a vida de lazer e divertimento na cidade é um traço comum das narrativas sobre ele.

Contudo, a partir das fontes disponíveis, não somos necessariamente levados a inferir que Santos Dumont tenha se dedicado exclusivamente aos estudos e, posteriormente, às suas

⁴⁵ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont. L'obsédé de l'aviation*. Paris: Éditions de Trévise, 1964 [1962]. p.34.

⁴⁶ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.22.

invenções, sem desfrutar dos prazeres que a Paris moderna tinha para lhe oferecer. Certamente, ele frequentara os teatros, os espetáculos musicais, a ópera e os cafés-concertos da cidade. Há inúmeros relatos sobre a sua presença assídua na noite de Paris. Logo, não iremos sustentar neste texto a oposição infundada entre o deleite e a seriedade com a qual levava o trabalho obstinado, que não contribui para a compreensão da personalidade de Santos Dumont. Ao contrário, podemos vislumbrar no tempo dedicado ao lazer, nas caminhadas diárias pelos bosques, na visita a exposições ou no prazer noturno, os momentos de liberdade em que Alberto encontrava sua inspiração inventiva.

Em geral, ele preferia os lugares da alta cultura, em vez de frequentar os bares e cafés onde iam comumente os estudantes da sua faixa etária. As óperas e os balés eram as atrações preferidas dos amantes da música, como Santos Dumont. Mas o gosto pela arte e pela música, no final do século, estava atrelado a um sentido de busca interna por inspiração e autoconhecimento que Santos Dumont também iria experimentar em suas ascensões. A introspecção era um tema comum à burguesia letrada do século XIX na Europa. Como demonstrou Peter Gay, nesse momento da história contemporânea muitos impulsos sociais iriam elevar a música secular “de mero entretenimento a um convite ao êxtase.”⁴⁷ Nesse momento, os concertos de música eram um instrumento das elites para escapar da cidade ruidosa. O silêncio passava a ser valorizado como um novo luxo burguês. Logo, aqueles que podiam pagar por alta cultura inventaram um meio de se distanciar da expressão desmedida das emoções aproximando-se de uma forma de “gratificação emocional controlada”.⁴⁸

Santos Dumont sabia que para fazer parte de uma certa classe burguesa reconhecida não bastava o dinheiro. Como um estrangeiro na sociedade parisiense da virada do século, ele devia educar os sentidos adquirindo um gosto refinado e uma *finesse* compartilhada por poucos. A busca por instrução nos temas de seu interesse foi, então, acompanhada por uma demanda por refinamento cultural. Seu programa de estudos lhe permitiu realizar diversas viagens, tendo passado estadias mais ou menos longas na Inglaterra, entre 1893 e 1894. Inscreveu-se na Universidade de Bristol como “estudante ocasional”, ou “ouvinte”, títulos que convinham ao seu método livre de estudo.⁴⁹ Nunca se destacou como um aluno disciplinado, mas tirou

⁴⁷ GAY, Peter. *The naked heart*. The bourgeois experience: Victoria to Freud. Volume IV. New York: Norton, 1996. p.12.

⁴⁸ GAY, loc. cit.

⁴⁹ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont*. L'obsédé de l'aviation. Paris: Éditions de Trévis, 1964 [1962]. p.38.

proveito dos seminários com temas técnicos e científicos que se adequavam ao método de estudos estabelecido por si mesmo.⁵⁰

Enquanto estudou e desfrutou dos prazeres que a Europa podia lhe oferecer, ele não avançou no sonho de voar. Por seis anos vivendo em Paris, nenhum voo havia sido realizado desde que chegara. Santos Dumont retorna ao Brasil em 1897, aportando no Rio de Janeiro no dia 5 de julho.⁵¹ Na distância da vida independente em Paris e de volta ao contexto restritivo de seu país natal, suas antigas pretensões aeronáuticas lhe pareciam inalcançáveis. Naquele ano, teria sido um livro escrito pelos balonistas Henri Lachambre⁵² e Alexis Machuron⁵³ que acabava de ser publicado, que o levaria a recuperar as esperanças deixadas na França de realizar a sua primeira ascensão. A travessia do oceano de volta ao sonho que o mundo moderno lhe prometia foi ocupada pela leitura de *Andrée – Au pôle Nord en ballon*, obra dos autores franceses que lhe voltaria a dar asas.

Motivado pela revelação do livro, que tomou como um manual, Alberto decidiu, ao chegar de volta em Paris, retomar as negociações para a realização de uma ascensão, agora deixando de lado os aeronautas para se dirigir aos construtores de balões. Ele buscou conhecer particularmente o próprio Lachambre, assim como o seu associado e sobrinho, o senhor Machuron, autores da obra que o inspirara. Quando perguntou a Lachambre sobre o preço de um pequeno passeio a balão no céu de Paris, sua resposta foi surpreendente: para uma ascensão de três ou quatro horas ele iria cobrar 250 francos, com todas as despesas pagas, incluindo o retorno do balão por meio de estrada de ferro. Rapidamente, o jovem abastado agendou a sua primeira ascensão.

Ao chegar cedo na aerostação de Vaugirard, o balão de 750 metros cúbicos se encontrava estendido sobre a grama. Lachambre deu uma ordem para que seus assistentes começassem a enchê-lo diante dos olhos do jovem, que descreveu aquela experiência como a de uma “ilusão absoluta”. Às onze horas tudo estava pronto para a partida. Pela primeira vez, aquele brasileiro atravessava as nuvens, sentindo seu corpo liberto dos entraves que a gravidade lhe impunha quando estava no chão. Depois da decolagem, os corpos suspensos no ar num

⁵⁰ Segundo relato do amigo Agenor Barbosa, Alberto teria estudado em Brighton em 1893, quando ambos se conheceram. Nesta experiência, o filho de Henrique teria se mostrado um “aluno pouco aplicado ou melhor, nada estudioso para as ‘teorias’.” BARBOSA, Agenor. Confidências sobre Santos-Dumont. In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56, p.171.

⁵¹ ENTRADAS no dia 5. *Jornal do Brasil*, anno VII, n. 187, 6 de julho de 1897. p.3.

⁵² Henri Lachambre (1846-1904) foi um fabricante de balões francês que vivia no subúrbio parisiense de Vaugirard, tendo participado de diversas experiências de voos em aeróstatos.

⁵³ Sobrinho de Henri Lachambre, Alexis Machuron (1872-1901) foi um balonista francês que participou como assistente do tio na construção de balões mas também na direção dos aeróstatos dirigíveis de Santos Dumont.

deslocamento controlado asseguravam aos dois homens no cesto a confiança naquela técnica moderna do voo livre. Lá em cima, quando alcançaram estabilidade, os aeronautas fizeram uma refeição, com direito a ovos, vitela e frango, além de champanhe, café e licor.⁵⁴ A vida nas alturas não podia ser menos luxuosa do que a sua existência terrestre. “Que salão de refeições ofereceria mais maravilhosa decoração?”,⁵⁵ indagava Santos Dumont.

O voo sem direção permitia aos aeronautas se surpreenderem com a exploração inesperada das nuvens. Devido ao calor do sol, a refeição foi interrompida por jatos de vapor gelado provenientes da ebulição das nuvens, que, segundo Alberto, pareciam fogos de artifício. De repente o balão havia sido envolto por uma neblina obscura, e o cesto se enchera da neve que caía espontaneamente. Por um instante era como se o balão houvesse escapado a toda gravidade e entrado num vácuo, sem nenhuma sustentação. Após alguns minutos uma nova queda, que foi amortecida pela liberação do lastro. Escapando das nuvens, Santos Dumont voltou a avistar o solo, há cerca de 300 metros de altura.

Quando a mudança de tempo começava a se anunciar e o balão perdia estabilidade, os aeronautas decidiram lançar a “*guide-rope*”, uma corda guia de cerca de 100 metros de comprimento, que passava a flutuar sob o cesto até tocar o chão. Ao mesmo tempo em que servia para permitir a aterrissagem, a *guide-rope* apresentava vários riscos. Ao se arrastar pelo solo, alterava sensivelmente o peso do balão; tocando as superfícies irregulares de campos, prados e colinas, atravessando estradas, casas, sebes e fios telegráficos, a corda podia acabar se embaraçando instantaneamente provocando a queda brusca do balão. Foi o que provocou a aterrissagem forçada daquele primeiro aeróstato que elevara Santos Dumont. Os aeronautas foram surpreendidos pela *guide-rope* que se agarrou a uma árvore provocando, em seguida, uma descida perigosa que não pôde ser evitada pela ausência de qualquer vestígio de lastro para aliviar o peso. Num instante incontável, o peso do balão e de seus tripulantes se tornava insustentável para se manter no ar. Foi o bastante para decidirem encerrar ali aquela experiência que seria apenas o começo de um voo muito mais alto para o brasileiro.

Após passar quase duas horas no ar, o aprendizado com aquele primeiro ensaio em um balão levaria Santos Dumont a acreditar na possibilidade de inovar o voo, ao projetar o seu próprio balão esférico. Tendo se instruído nas áreas da técnica e das ciências que lhe permitiam compreender bem a mecânica e a gravidade, até então investindo o seu dinheiro no esporte automotivo que ajudava a divulgar, ele estava obstinado a contribuir para a modernização do mundo que agora contemplara das alturas. Sua inventividade vinha acompanhada de uma dose

⁵⁴ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.41-42.

⁵⁵ SANTOS-DUMONT, loc. cit.

de presunção. Tal característica, como explica Gay, era marcante da classe burguesa do século XIX, diante do acelerado progresso de novos tempos, mas que não se via necessariamente acompanhada por uma acelerada “sabedoria”.⁵⁶ A “agitação” observada nesta classe provinha do confronto com o conjunto de mudanças das quais ela participava, e que levava alguns inovadores a subverter a ordem pública em grande parte do continente europeu. O que muda, com os inovadores do século XX, entretanto, é a invenção de uma *autoconfiança* – termo em si menos ofensivo – que funciona como um instrumento potente para manter essas classes em constante movimento. Como se vê na obstinação e autoconfiança apresentadas por Santos Dumont, é por meio dessas características que homens suficientemente instruídos ou bem situados nas sociedades da virada para o século XX na Europa se fizeram participar dos grandes benefícios do capitalismo, conseguindo “passar da passividade à ação,”⁵⁷ exercendo um certo domínio sobre o seu mundo.

Uma questão preponderante para Santos Dumont ao idealizar o seu primeiro balão era o desafio de suplantar o peso das grandes estruturas criadas até aquele momento. Nos balões esféricos existentes, como ele iria observar, nada era leve; nem o invólucro, nem a aparelhagem, nem os acessórios.⁵⁸ O conjunto das partes pesava no mínimo 30 quilos, nos menores dos aparelhos de voo existentes. Por esse motivo, foi surpreendente para o senhor Machuron quando aquele jovem inventor lhe propôs o projeto de um balão cujo invólucro, feito de seda japonesa, deveria pesar apenas 14 quilos, e o balão em toda sua estrutura, pouco mais de 20 quilos.

Santos Dumont conhecia bem a leveza do papel de seda e a sua resistência, preferindo o material originário do Japão em vez da seda chinesa mais comumente usada. No Brasil, os balões de papel eram difundidos entre as crianças nas festas juninas, funcionando como protótipos de máquinas de voo que possivelmente permitiram a Alberto um primeiro contato com aquele material. Os balões juninos, típicos nas festas populares em Portugal e no Brasil, eram originários dos festivais tradicionais chineses, das antigas lanternas de seda, ou balões de ar quente, feitos para serem leves, com o papel oleado preso a estruturas de bambu.⁵⁹ É improvável que os balões chineses tenham influenciado o primeiro balão com tripulante inventado na França pelos irmãos Montgolfier,⁶⁰ no final do século XVIII. No entanto, a suposta

⁵⁶ GAY, Peter. *A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud*. A educação dos sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p.42.

⁵⁷ *Ibidem*, p.42-43.

⁵⁸ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.49.

⁵⁹ Cf. NEEDHAM, Joseph. *Science and Civilisation in China: Volume 4, Physics and Physical Technology, Part 2, Mechanical Engineering*. Cambridge: Cambridge University Press, 1965.

⁶⁰ Joseph-Michel (1740-1810) e Jacques-Étienne (1745-1799), conhecidos, pelo sobrenome, como irmãos Montgolfier, foram irmãos inventores franceses que construíram o primeiro balão tripulado do mundo, o *Étienne*, que se elevou aos céus em 5 de junho de 1783, na França.

experiência precursora do padre Bartolomeu de Gusmão na corte de João VI, ao inventar um balão de papel cheio de ar quente, muito possivelmente se inspirara nas lamparinas chinesas ou nos balões das festas populares. Esses também estavam presentes no imaginário de Santos Dumont, ao propor que o papel de seda japonês sustentasse uma estrutura voadora num balão de 100 metros cúbicos, pesando cerca de 20 quilos.

O pequeno balão projetado pelo brasileiro, apesar da descrença expressa pelos senhores Lachambre e Machuron, devia provar a resistência da seda, como calculara Santos Dumont, se mostrando capaz de constituir uma estrutura estável para transportar os seus exatos 50 quilos, e mais 30 quilos de lastro. E foi nessas condições, e com este peso calculado, que Alberto Santos Dumont se elevou aos céus por conta própria pela primeira vez, num espetáculo ensaiado para um público de curiosos que o perseguiria dali em diante.

Na tarde do dia 4 de julho de 1898, diversos espectadores podiam ver sob a grama do *Jardin d'Acclimatation*, ao lado do balão cativo do senhor Lachambre, aparecer um aeróstato de dimensões minúsculas e completamente desconhecido do grande público afoito pelas últimas novidades. O pequeno aparelho que media pouco mais de seis metros de diâmetro, era cerca de três vezes menor que os menores balões comuns que transportavam uma pessoa.⁶¹ Em menos de uma hora o balão estava inflado, tomando a sua forma pequena, porém aparentemente segura. Era possível ver através do tecido fino a corda da válvula se balançar no interior, num movimento hipnótico para os olhos de alguém fascinado pela técnica da aerostação.

Às cinco horas em ponto, Santos Dumont se coloca no interior do cesto, cercado pelos olhares de um grande número de curiosos. Fosse qual fosse o resultado da experiência no pequeno balão, o brasileiro estava no centro das atenções. O senhor Lachambre e um assistente realizam a pesagem. O balão tinha cerca de 50 quilos com o lastro. Em meio aquele ritual ele seria batizado de “*Brazil*”. Conta Santos Dumont que a esposa do senhor Lachambre, enquanto todos se preparavam para a ascensão, teria se aproximado da aeronave e realizado ali mesmo o seu batismo, tornando-se ela a sua madrinha: “Você se chamará ‘*Brazil*’, seja feliz, voe nos ares e que Deus lhe proteja.”⁶² E, depois, escutou-se o conhecido “Larguem tudo”.

O “*Brazil*”⁶³ se elevou lentamente parecendo desacelerar de propósito para saudar os espectadores que o admiravam. Sua velocidade lenta criava um verdadeiro espetáculo para os olhos do público que pôde observar a experiência em todos os seus detalhes. Em seguida, o

⁶¹ SANTOS DUMONT. Une ascension au Jardin d'Acclimatation. *L'Aérophile*. Paris, 6^{ème} Année, n° 6-7-8, juin-juillet-août 1898. p.103.

⁶² Ibidem, p.104.

⁶³ O nome “Brazil” se vê com esta grafia mesmo nos escritos em francês.

balão alcançou a zona de vento sobre as árvores, se distanciando rapidamente na direção sudoeste. Sobre o *Bois de Boulogne*, ele atingiu 300 metros quando uma grande nuvem permeada por raios solares o fez sofrer uma brusca condensação que forçou uma descida. A queda continuou, até que o aeronauta se viu obrigado a se desfazer de pelo menos quatro quilos do lastro para evitar o choque com as árvores do bosque. O *Brazil* volta a subir de imediato até 1.100 metros do solo onde ele mantém o equilíbrio.

Segundo relatou a imprensa especializada da época, Santos Dumont volta a respirar aliviado e observa o céu esplêndido, a atmosfera límpida que o permite descobrir um vasto horizonte. Toda a cidade de Paris se estende diante dos seus olhos e abaixo dos seus pés, e milhares de ruídos formam um barulho ensurdecedor.⁶⁴ O balão atravessa o Sena na altura de Auteuil às 5:20h. Chega acima de Sceaux na altitude de 500 metros. Começa a descer lentamente, sofrendo novamente a influência da temperatura. Ele chega próximo à terra em Antony e a corda começa a se arrastar. Continua a flutuar no ar entre 60 e 80 metros de altura, até Longjumeau onde os habitantes, contra a vontade do aeronauta, se agarram à *guide-rope* estendida e o forçam a descer. Aquele espetáculo pouco comum chamava a atenção das pessoas que acenavam, gritavam e corriam acompanhando o aeróstato tentando, de algum modo, participar do voo que anunciava a chegada de novos tempos. Santos Dumont se livra de mais cinco quilos de lastro e ordena que soltem a corda do balão. Após seu tripulante quase perder a cabeça, o *Brazil*, mais leve, volta a se elevar rapidamente e chega a alcançar 2.100 metros onde volta a se manter equilibrado.

As peripécias da viagem abrem o apetite do aeronauta; ele conta que aproveita do momento para jantar, seguro de que os zombeteiros de antes não puxariam a sua corda àquela altura. O aeróstato se mantém “estacionado” no ar durante cerca de uma hora e meia entre 1800 e 2000 metros sem perder lastro. Às 8:00h ele começa a descer. Do alto, Alberto pode ver o pôr do sol enquanto a lua já aparece no horizonte do outro lado como uma bola de fogo do mais belo vermelho.⁶⁵ Delicadamente ela se torna pálida, o crepúsculo chega e sua face mais clara se mantém só, iluminando a superfície da terra.

Já eram 9:00h da noite quando Santos Dumont voava entre Étampes e Milly, atravessando a pequena cidade de Prunay, nos arredores de Paris. A noite ainda não havia caído por completo, e os habitantes locais seguiam o balão tentando alcançar a corda, mas o aeronauta conseguiu impedir, dando continuidade à rota intencionada.

⁶⁴ SANTOS DUMONT. Une ascension au Jardin d'Acclimatation. *L'Aérophile*. Paris, 6^{ème} Année, n° 6-7-8, juin-juillet-août 1898. p.104.

⁶⁵ Ibidem.

Às 9:40h, Santos Dumont observa as luzes de uma cidade desconhecida para onde o vento o conduzia. Consultando o mapa, ele descobre a cidade de Pithiviers. Ainda lhe restavam 15 quilos de lastro, o que significava que podia passar a noite viajando no balão. Todavia, precisava estar em Paris no dia seguinte. Assim, chegando no ponto mais próximo à Pithiviers, o aeronauta resolve abrir a válvula do balão quando já apontavam as 10:00h. Ele sente o gás escapar rapidamente. A descida é infalível. Não demorou para que o cesto tocasse o prado. O sonho de uma noite de pura leveza controlada chegava ao fim quando o aeronauta sentiu seus pés tocarem novamente a realidade terrena. Ao menos fora assim narrada aquela conquista do aeronauta brasileiro pelos homens que a documentaram. Mas a sua aventura aérea estava apenas começando.

2.3 O *Aéro-Club* da França

Após o primeiro voo público, Santos Dumont é apresentado ao povo francês como um brasileiro rico e desconhecido, de apenas 25 anos de idade e cerca de 50 quilos, que parecia estar disposto a contribuir para o progresso da aeronáutica.⁶⁶ E que dádiva era para a França moderna ter um estrangeiro dedicando-se à ciência ainda tão pouco desenvolvida da aerostação. Com baixa estatura e peso, aquele jovem corajoso tinha a estrutura necessária para fazer ascensões com seus minúsculos balões. Descrito pela imprensa do final do século como um *sportsman* de muita estima dedicado aos automóveis e às motocicletas, aquele brasileiro passa a adquirir certo renome quando o seu primeiro voo em um balão fora considerado o voo mais instrutivo para a França⁶⁷ desde a experiência célebre de Henri Giffard,⁶⁸ em setembro de 1852.

Enquanto se dedicava a entender o funcionamento dos balões e dos diversos tipos de motores existentes na época, explorando as possibilidades que lhe permitiriam a dirigibilidade inalcançada até então, o interesse pelo automobilismo persistia em paralelo. Santos Dumont associou seu nome a diversas competições de motocicletas, abertas ao público e a concorrentes variados, disseminando aquele esporte entre a burguesia francesa. Em julho de 1898, organizou, junto ao *Automobile-Club* da França, duas provas de motocicletas que ocorreram no velódromo do *Parc des Princes*. Ele mesmo oferecia os prêmios para cada uma das provas, que seriam de

⁶⁶ BESANÇON, G. Expériences du ballon dirigeable de M. de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 6^{ème} Année, n° 1-2-3, janvier-février-mars 1898. pp. 122-127.

⁶⁷ Ibidem, p.123.

⁶⁸ Experiência realizada no dia 24 de setembro de 1852, em Paris, numa máquina a vapor, quando Henri Giffard (1825-1882) faz uma ascensão bem-sucedida que indicaria para os franceses a possibilidade da dirigibilidade de balões.

600 libras ao total. Uma das provas de 10 quilômetros, com a final de 25 quilômetros, era destinada aos motoristas homens, e a segunda, uma prova de cinco quilômetros, era reservada às mulheres.⁶⁹ Como um esporte de elite, a seleção dos candidatos seria acirrada, e apenas dez concorrentes poderiam disputar cada uma das provas.

As motocicletas,⁷⁰ originadas da segunda metade do século, representaram na Europa um importante passo para a adesão das elites à mecânica dos meios de transporte aliada ao avanço da ciência moderna. Até então, os meios de transporte mais populares, como as bicicletas que povoavam toda Paris, estavam associados à classe trabalhadora. A comparação da anatomia do ciclista em plena atividade com a máquina e com o universo do trabalho se explica, neste sentido, pelo esforço muscular repetitivo num aparato feito por correias, pedais, rodas e hastes, o que remetia ao trabalho industrial das usinas, igualmente repetitivo⁷¹ e dependente dos corpos proletários. Mais associadas ao trabalho do que ao esporte, as bicicletas desafiavam a separação de classes na sociedade francesa na medida em que homens e mulheres passavam a admirar o ciclismo, tanto quanto a anatomia dos ciclistas.

A conotação sexual do movimento dos corpos era, neste caso, problemática por diversas razões. Segundo Christopher Thompson,⁷² a atração sexual das jovens burguesas pelos atletas de classes populares ameaçava a hierarquia social. Se, por um lado, a burguesia podia reconhecer como legítimas as ascensões sociais devidas a qualidades morais e intelectuais de certos indivíduos, ela não poderia admitir uma ascensão social realizada graças a atributos sexuais que desafiavam a ordem social instaurada. Contudo, o maior debate envolvendo o sexo e o ciclismo se travaria quando as mulheres, elas mesmas, passassem a usar a bicicleta como meio de transporte e como esporte. A mecânica dos corpos envolvida nesta prática seria rapidamente associada ao tabu da masturbação feminina, mobilizando a opinião pública no início do século XX contra o uso da bicicleta por moças que desejavam desfrutar desta prática de esporte e locomoção.⁷³

Com o automobilismo e as motocicletas, foi permitida a adesão de mulheres à nova prática esportiva em modalidades específicas. Uma nova conotação social seria conferida aos esportes em aparatos motorizados, destinados exclusivamente a uma elite com os meios para adquiri-los e para dominar a sua direção. No final do século XIX, as motocicletas ainda não

⁶⁹ MEYAN, Paul. Automobilisme. *Le Figaro*, 44^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 172, Paris, 21 juin 1898. p.5.

⁷⁰ Entre os automóveis da época, as motocicletas foram definidas pela Câmara sindical do Automóvel, naquele mesmo ano, como todo veículo que não ultrapassasse 250 quilos. MEYAN, Paul. Petites nouvelles. *Le Figaro*, 44^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 188, Paris, 7 juillet 1898. p.5.

⁷¹ THOMPSON, Christopher. Corps, sexe et bicyclette, *Les cahiers de médiologie*, 1998/1 (N° 5), p. 59-67. p.63.

⁷² Ibidem, p.65.

⁷³ Ibidem, p.65-66.

eram produzidas para o consumo de massa, e apenas alguns itens estavam disponíveis para serem comercializados. Os primeiros modelos com motor a petróleo, produzidos a partir de 1885, ofereciam maior segurança, o que fez com que diversos produtores de bicicletas adaptassem os seus *designs* inserindo motores de combustão interna. A produção em série se daria apenas em meados dos anos 1890, e no final dessa década se tornariam populares entre as elites diversos modelos específicos para homens ou para mulheres. Na prova lançada por Santos Dumont, em sua modalidade feminina, os automóveis Decauville seriam utilizados pela “facilidade de sua direção”, podendo ser confiados “até mesmo a crianças”, e por sua considerada “elegância”⁷⁴ que fazia deles um veículo em voga entre o sexo considerado como o mais frágil.

A intensão daquele espetáculo competitivo, envolvendo homens e mulheres, e que despertava cada vez mais a atenção do público burguês, era o de mostrar ao maior número de pessoas possível – mas, sobretudo, aos investidores – que os esportes motorizados podiam ser seguros e vir a produzir lucro. Naquele momento o destino da aerostação, como vislumbrava Santos Dumont, dependia de outros investidores como ele mesmo, interessados em incentivar o desenvolvimento da mecânica e das ciências que a sustentavam, sem poupar os custos envolvidos.

Desde suas primeiras experiências, Santos Dumont já havia se dado conta do elevado custo necessário para o desenvolvimento dos balões dirigíveis. A modernização mecânica de seus aparelhos dependeria de testes, muitas vezes fracassados, que elevavam os gastos com aquele empreendimento. Para ganhar o apoio dos investidores, ele devia, primeiro, ganhar aderência popular e o apoio da imprensa francesa. Ao tornar o voo em balões um espetáculo que devia ser visto por todos, Santos Dumont transformou o seu sonho individual no sonho da nação que passaria a exaltá-lo a cada elevação. No caminho tortuoso para a conquista do ar, ele conquistou, primeiramente, o coração dos franceses que o seguiam, por terra firme, a cada uma de suas ascensões.

Uma instituição destinada a apoiar nacionalmente a aeronáutica surgia naquele final de século, passando a desempenhar papel determinante na trajetória desse jovem empreendedor desprovido de qualquer apoio institucional. O *Aéro-Club* da França, criado em outubro de 1898, ano do primeiro voo de Santos Dumont, passaria a configurar a instância de consagração mais importante para os aeronautas experimentais de sua época. Originado a partir do *Automobile-Club*, fundado por sua vez em 1895, o *Aéro-Club* compartilhava do compromisso com o

⁷⁴ MEYAN, Paul. Petites nouvelles. *Le Figaro*, 44^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 188, Paris, 7 juillet 1898. p.5.

desenvolvimento da ciência moderna e da técnica, visando a “aerostação científica”⁷⁵ como instrumento de defesa e do progresso francês.

A cerimônia pomposa de seu “batismo do ar”,⁷⁶ contou com a presença de seus ilustres fundadores, o conde Albert de Dion,⁷⁷ que viria a ser o primeiro presidente do clube a partir de 1900; Henry Deutsch de La Meurthe⁷⁸ e Ernest Archdeacon,⁷⁹ dois dos mais ricos mecenas da aerostação na França; o marquês Wilfrid de Fonvielle,⁸⁰ o conde Henry de La Vaulx,⁸¹ além do renomado engenheiro Gustave Eiffel e do conde Henri de La Valette.⁸² Todos esses homens tinham em comum o fato de fazerem da aeronáutica uma paixão e um *hobby* levado a sério, ao qual possuíam os meios para se dedicar. Faziam parte de uma classe distinta e com poder material e simbólico para elevar o sonho francês do voo controlado ao patamar de um sonho nacional. A finalidade militar de suas intenções com o desenvolvimento da ciência aeronáutica na França nunca foi velada, e, portanto, esse “bem nacional” justificaria os investimentos de financiamento e os esforços individuais depositados no *Aéro-Club*. Santos Dumont, um dos únicos estrangeiros presentes na cerimônia inaugural, havia sido convidado para realizar uma ascensão simbólica marcando a efeméride.

Naquele dia 24 de outubro, o público era numeroso e entusiasta no gramado do *Jardin d'Acclimatation*. O céu estava calmo e a inauguração de um estabelecimento destinado a aclimatar os balões no seio da *high life* da França representava o anúncio de um futuro promissor. É o balão de Santos Dumont que dá início à festa, funcionando, naquela ocasião, como um aeróstato comum, não dirigível, e, portanto, deixando o seu motor na terra e se perdendo no céu. Sua partida era saudada freneticamente pelo público. Ele desceu, às 7:00h da noite, no departamento de Seine-et-Oise, em Viarmes, próximo de Chantilly.⁸³ A aterrissagem

⁷⁵ FONVIELLE, Wilfrid de. Histoire de l'aérostation scientifique. *L'Aérophile*. Paris, 5^{ème} Année, n° 1-2, janvier-février 1897. pp.1-3.

⁷⁶ ANCELLE, Paul. Le Baptême de “l'Aéro-Club”. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.4.

⁷⁷ Jules-Albert de Dion (1856-1946) foi um dos pioneiros da aerostação francesa, fazendo parte da geração de fundadores do *Aéro-Club* da França e sendo o seu primeiro presidente. Foi conde e depois marquês, a partir de 1901, com a morte de seu pai, Louis Albert Guillaume Joseph de Dion de Wandonne. Em sua carreira política na França foi reconhecido por posições conservadoras e por sua intransigência.

⁷⁸ Salomon Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919) foi um industrial e grande mecenas francês que se dedicou a investir recursos na aviação, tendo financiado a fundação do *Automobile Club* e do *Aéro-Club* da França, ambos na última década do século XIX.

⁷⁹ Ernest Archdeacon (1863-1950) foi um advogado de renome, de origem irlandesa, apaixonado pela aeronáutica, tendo se tornado um dos grandes mecenas das inovações da aviação na França. Junto a Henry Deutsch de la Meurthe, os dois mecenas fundaram o *Aéro-Club* da França em 1898, do qual ele se torna o seu vice-presidente.

⁸⁰ Wilfrid de Fonvielle (1824-1914) foi um marquês e aeronauta francês, jornalista e autor de numerosos artigos para revistas científicas especializadas desde o final do século XIX.

⁸¹ Henry François Joseph de la Vaulx (1870-1930) foi um aeronauta e explorador francês que também foi autor de romances de aventura. Pertencia à antiga família de cavalaria de duques da região de Bar e, depois, da Lorraine.

⁸² Henri de la Valette (1862-1932) foi um conde e engenheiro de minas francês, apaixonado pela aeronáutica. Foi vice-presidente fundador do *Aéro-Club* da França e membro condecorado da Legião de honra.

⁸³ ANCELLE, Paul. Le Baptême de “l'Aéro-Club”. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.4.

se deu por um capricho da corda que se emaranhou numa série de fios telegráficos que a força do vento não pôde romper. Outros aeronautas realizaram seus voos depois de Santos Dumont, entre os quais os já conhecidos Kriéger e Archdeacon, que realizaram elevações alguns minutos depois do brasileiro. Todos, dispersos em diferentes pontos dos arredores, voltaram à Paris de automóvel, depois de seus voos concluídos.

A abertura de novas arenas aéreas fazia parte de um projeto maior, dos preparativos da Exposição de 1900, de apresentar ao mundo a Paris moderna povoada por novas invenções. Como uma demonstração espetacular do avanço da tecnologia aeronáutica, os voos em balões tinham a função de entreter o público em um reconhecido teatro para os olhos, alimentando o patriotismo e o patriarcalismo notáveis naquela sociedade. Pouco a pouco um discurso masculino sobre a ciência iria servir de sustentação para uma atividade de homens, feita por homens e exclusivamente masculina, alavancada pela noção inventada de um heroísmo patriótico atrelado à coragem viril daquele que estava disposto a arriscar a vida pelo progresso:

O público que ama os balões, apesar do desdém da administração, terá infinito gosto pelos homens inteligentes e empreendedores que fazem *grandes sacrifícios* para lhes dar um espetáculo que suscita preocupações de uma natureza realmente interessante. Uma multidão simpática, cansada de ineptidões demonstradas por uma imprensa política caída num drible senil, vem a admirar *a coragem do inventor enérgico que luta*, como o senhor de Santos-Dumont, *arriscando a sua vida*, contra o mais indomável dos elementos!⁸⁴

A virtude da virilidade atribuída ao heroísmo preconizado pelo *Aéro-Club* da França fazia parte, no século XIX, de um sistema de representações de valores e de normas que se impunha como uma força incontestada dentro dos regimes normativos vigentes. Como um traço característico da sociedade francesa daquele século, a virilidade, segundo demonstrou Alain Corbin, viria a ser contestada como um valor hegemônico ao longo do século XX.⁸⁵ No entanto, não se pode deixar de considerar que os homens que constituíam o *Aéro-Club* eram homens do século XIX, com idades já avançadas se comparadas aos 25 anos de Santos Dumont no momento em que aquela instituição era criada. O sistema de valores aos quais aquele jovem teria que se ajustar ao perseguir a aerostação seria aquele de uma outra época que prescrevera

⁸⁴ No original: “Le public qui aime les ballons, en dépit des dédains de l’administration, saura un gré infini aux hommes intelligents et entreprenants qui font de grands sacrifices pour lui donner un spectacle qui engendre des préoccupations d’une nature réellement intéressante. Une foule sympathique, fatiguée des inepties débitées par une presse politique tombée dans un radotage sénile, viendra admirer le courage de l’inventeur énergique luttant, comme M. de Santos-Dumont au péril de sa vie, avec le plus indomptable des éléments !” (Tradução nossa). MONNIOT, Wilfrid. Un criterium de la navigation aérienne. *L’Aéroophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.31-32. Grifos nossos.

⁸⁵ CORBIN, Alain. Introdução. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. pp.7-12.

a superioridade do homem viril, cuja coragem e honra deviam ser constantemente comprovadas por meio do sacrifício e do saber-morrer por seus valores e pela pátria.

A transformação dos regimes normativos no seio das sociedades da Europa do século XIX se vê marcada pelo deslocamento do poder anteriormente conferido, de forma singular, ao soberano e pela emergência de novas formas de poder estabelecendo novas relações entre os sujeitos e os estados-nacionais.⁸⁶ Aquilo que Foucault denomina “poder disciplinar” e “biopoder” representam formas de governamentalidade que acompanham o fim do poder soberano, que está, segundo Santner, mais ou menos correlacionado com o fim efetivo da monarquia na Europa.⁸⁷ Essa passagem é marcada pela importância crescente das normas sociais e de sua ação sobre as vidas individuais, por meio de mecanismos de regulação contínua, que servem, em última instância, para normalizar os indivíduos e as sociedades.

Diversas tecnologias biopolíticas e do poder disciplinar irão ser inventadas e praticadas pelas sociedades modernas visando proteger a nova ordem estabelecida. As relações de poder produzidas não se referem mais ao corpo do rei, mas se veem dependentes dos corpos dos sujeitos que passam a ser individualizados e revalorados nessas mesmas relações. É neste sentido que concebemos a virilidade e a masculinidade como valores normativos reajustados em função das novas disposições do poder nas sociedades modernas, onde o corpo do homem masculino e viril conjuga a mais elevada representação do poder popular.

Enquanto sua sociedade se transformava, Santos Dumont herdava do meio em que passou a conviver graças à aerostação os valores de uma cultura da vitória, da busca pela glória, do heroísmo ligado à ambição, à fama, ao prestígio adquirido por meio de competições belicistas, da superioridade calcada na virilidade – valores estes que foram amalgamados à necessidade de se provar “um homem” como prescrevera seu pai.

A aeronáutica francesa caracterizava-se por vangloriar seus heróis como aqueles homens que consentiam sofrer e morrer pela pátria e pelo progresso, cujas vidas individuais tinham menos valor do que o destino coletivo, marcadas pela abnegação e pelo espírito de sacrifício.⁸⁸ Fora Napoleão Bonaparte quem fizera da honra uma verdadeira instituição na França moderna, criando, em 1802, a Legião da Honra,⁸⁹ existente até os dias de Santos Dumont em Paris. Com efeito, toda Paris era um tributo à honra e ao sacrifício masculinos: do Templo

⁸⁶ SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011. p.8.

⁸⁷ SANTNER, loc. cit.

⁸⁸ CORBIN, Alain. Introdução. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.11.

⁸⁹ A Ordem Nacional da Legião de Honra foi criada, na França, com a finalidade de recompensar os méritos eminentes militares ou civis à nação.

de Marte (*Invalides*) ao Templo da Glória (*La Madeleine*), à coluna do Grande Exército, ao Arco do Carrossel e ao Arco do Triunfo,⁹⁰ patrimônios que expressam heroísmo e devoção à pátria, monumentos à virilidade dos franceses combatentes.

Para os homens franceses da virada do século, o duelo constantemente travado era consigo mesmo – ainda que fosse frequente desafiarem-se uns aos outros em competições arriscadas em que a técnica e a ciência eram pretextos para a demonstração da bravura. Se o *Aéro-Club* representava uma instituição sem precedentes, com finalidade única e composta por homens dedicados a uma ciência que estava por se inventar, essa irmandade de cavalheiros cultivados repetia um padrão de instituições comprometidas com o processo de construção da Nação e da sociedade, marcado por um regime duplamente potente de virilidade e masculinidade característico daquela mesma sociedade.

É importante entender que virilidade e masculinidade não são sinônimos, em particular na sociedade francesa da virada do século quando novas identidades masculinas se apresentavam socialmente. Enquanto a masculinidade se define pela oposição à feminilidade, a virilidade se constrói como uma performance masculina específica, uma virtude elevada ligada ao domínio social e à superioridade associada à demonstração de poder viril. Alguns indivíduos, por exemplo, poderiam apresentar uma “falta” de virilidade sem colocar em dúvida sua “masculinidade”.⁹¹ No plano das técnicas de si, diferentemente da virilidade, a masculinidade não pode ser provada, ela é performada como uma qualidade inata dos sujeitos para consigo mesmos. Em Santos Dumont, masculinidade e virilidade tampouco se confundem. Foi considerado em muitas ocasiões como “feminino” pela imprensa da época,⁹² mas suas demonstrações de coragem e bravura inquestionáveis o tornavam “viril” nos meios masculinos em que passaria a ser aceito.

Como instituição destinada a uma atividade caracterizada como masculina e associada à provação heroica da virilidade, o *Aéro-Club* da França se configurou, em seus primeiros anos de existência, como um clube fechado de homens seletos, pertencentes a uma certa classe socialmente distinta. A escolha para fazer parte como membro do comitê de direção do clube se dava por indicação, e os membros estabelecidos costumavam apontar nomes que já faziam parte de sua rede de sociabilidade mais imediata.

⁹⁰ BERTAUD, Jean-Paul. A virilidade militar. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.218.

⁹¹ CORBIN, Alain. Introdução. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.10.

⁹² Como será mostrado no capítulo seguinte.

A partir do momento em que se tornou conhecido por seu voo inaugural, Santos Dumont começara a estabelecer relações com este clube, realizando desde pequenas doações, como a de um álbum de fotografias aeronáuticas que foi apresentado ao secretariado dessa organização em 1899,⁹³ até subvenções consideráveis aos prêmios lançados pelo *Aéro-Club*. Naquele mesmo ano, ele começaria a ser convidado para fazer parte de comissões específicas para o estabelecimento de competições e para a definição de regras concernentes aos prêmios oferecidos pelo clube, como a comissão da Copa dos Aeronautas, na qual ele mesmo competiria, o que indica a endogamia característica dessa instituição. Em 1900, o *Aéro-Club* constituiu o seu comitê de direção, do qual logo depois Santos Dumont se tornava membro. Em fevereiro de 1901, contudo, ele seria destituído de sua posição no interior do clube, alegando-se a necessidade de renovação de seus membros internos conforme o estatuto.⁹⁴ Havia, sem dúvida, motivos políticos por detrás dos processos de inclusão e exclusão de membros nessa instância controlada por uma elite esportiva e científica que se legitimava no mesmo ritmo em que legitimava a aeronáutica como uma área de interesses masculinos.

A demarcação de gênero evidente que delineava a composição do clube nos permite reconhecer nele um traço característico das instituições europeias de larga escala, tais como o Estado e as corporações nacionais. Neste sentido, as redes de sociabilidade constituídas com base nas relações internacionais, no desenvolvimento da ciência e do progresso, e na configuração do comércio exterior e dos mercados globais são, por herança, arenas para as políticas de gênero, de modo que podemos observar, como propôs Connell, a existência de uma “ordem mundial do gênero”,⁹⁵ ela mesma responsável por produzir relações políticas na França e no Brasil, que seriam definidoras da trajetória de Santos Dumont entre os dois países. O *Aéro-Club* seria uma via fundamental para a consagração de Alberto como o Santos-Dumont aceito e celebrado pelos franceses; mas essa instituição também viria a ser, paradoxalmente, um primeiro entrave para o seu reconhecimento na França.

Ao analisarmos as instituições entre as quais Santos Dumont transitou ao longo da vida, não se pode deixar de notar a posição dos homens dominantes no seu interior, num mundo demarcado pelo gênero. A dominância dos homens europeus, brancos, heterossexuais e cisgêneros nos campos da ciência, da política, do esporte e da vida militar não passa desapercibida quando nos propomos a olhar para o lugar da masculinidade (ou de múltiplas masculinidades) nessas esferas. Tal dominância se reflete nas relações de gênero na sociedade

⁹³ AÉRO-CLUB. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.48.

⁹⁴ AIMÉ, Emmanuel. Bulletin officiel de l'Aéro-Club. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 1, janvier 1901. p.26.

⁹⁵ CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.xxi.

mais ampla onde vivem os diversos atores que encenam suas identidades, jogando com as leis sexuais e do gênero e com as normas estabelecidas. Neste sentido, a própria ciência moderna, manipulada quase que exclusivamente por homens, servia para explicar e naturalizar o poder dos homens, testando suas hipóteses e seu ímpeto por generalizações que confirmam o seu controle do mundo investigado.⁹⁶ Assim, para enxergar as bases políticas daquilo que entendemos como *regimes de masculinidade* é preciso olhar para as práticas produzidas pelas instituições e seus atores, que geram normas prescritas e proscritas a partir de regimes de normalidade instaurados por meios discursivos e não discursivos – exercício que nos propomos a desenvolver ao longo deste capítulo.

No dia da inauguração do *Aéro-Club*, em meio à consagração de um clube masculino povoado pela aristocracia francesa, apenas uma moça, cujo nome não pôde ser revelado, entrou num cesto de balão. O mistério de seu nome se manteve para não a difamar. As famílias tradicionais não gostavam de revelar que suas filhas se colocavam a voar em um aeróstato, arriscando a vida por um momento de deleite ou de bravura. Aquela era uma atividade para os homens, que realizavam suas experiências em nome do progresso e pela pátria. Sobre a dama misteriosa, a imprensa apenas garantiu que ela era “charmosa”⁹⁷ (para os homens que a rodeavam), e nada se disse sobre o seu voo transgressor.

2.4 Um destino acidentado

No interior de regimes de masculinidade específicos, como aquele no qual buscava se legitimar Santos Dumont, os valores em jogo estabelecem relações desiguais mesmo entre aqueles que já estão aceitos. A noção de uma “masculinidade hegemônica” em relação à qual uma diversidade de formas de masculinidade são performadas, evidencia a estrutura de poder estabelecida e os diferentes tipos de relações de subordinação que irão se definir em torno dela. Para Connell, é fundamental reconhecer as relações de aliança, de dominação e de subordinação⁹⁸ que constituem as expressões da masculinidade nas diversas sociedades e em diferentes contextos históricos.

A política do gênero à qual Santos Dumont buscou se ajustar não se define, portanto, por uma forma fixa de masculinidade, mas por suas expressões variantes e as relações, práticas

⁹⁶ Cf. CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.7.

⁹⁷ ANCELLE, Paul. Le Baptême de “l’Aéro-Club”. *L’Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.5.

⁹⁸ CONNELL, op. cit., p.36-37.

e acordos que devem ser estabelecidos para definir quem está incluído e quem está excluído do regime dominante. Essa *masculinidade negociada* levaria o inventor, a estar constantemente se reinventado para alcançar os padrões normativos aceitos pelo grupo hegemônico dentro do qual ele almejava ser reconhecido como “homem” entre os outros homens que inventavam a aerostação científica. Para um estrangeiro de pouca idade e sexualidade questionada, a manifestação pública da virilidade, colocando sua coragem a prova e a vida em risco, permitiria a sua consagração social.

Após o sucesso da primeira ascensão, em 1898, Santos Dumont recomeçava novas experiências em Nice, no sul da França. Ele ainda estava se adequando à estrutura do balão que criara, antes mesmo de inserir o motor. A sua ideia era a de fazer testes sobre o mar com uma âncora-cone e uma *guide-rope* marinha, vários salva-vidas e a assistência de um barco a vapor. A prudência era uma de suas marcas nas experiências que seriam detalhadamente documentadas a partir de então, mas sua coragem seria desafiada em múltiplos acidentes. Diversas eram as questões publicamente levantadas e as dificuldades a serem suplantadas pelo jovem brasileiro. Mas sua dedicação e suas ideias inovadoras impressionavam a imprensa e os especialistas, enquanto seus espetáculos públicos e bastante visíveis encantavam os espectadores de todos os sexos.

Colocando em voga um tipo de duelo aéreo, jamais antes praticado, Santos Dumont tinha o hábito de desafiar seus rivais em apostas – o que já era comum entre os frequentadores do *Automobile-Club* – propondo ascensões arriscadas em seus balões. Em maio de 1898, propôs ao aeronauta Krièger uma dessas apostas, afirmando que faria um voo a bordo de seu balão dirigível saindo do *Bois de Boulogne* até a *Place de la Concorde*, e que aterrissaria na circunferência de um terraço. A proeza deveria ocorrer antes mesmo do dia 31 daquele mês.⁹⁹ Porém, após várias tentativas fracassadas, embora houvesse animado o público que o acompanhava, Santos Dumont não chegou a cumprir a aposta no prazo estipulado.

Com o mesmo caráter de provação de coragem, o automobilismo, o esporte com o qual Santos Dumont se fizera conhecer na França, adquirira, com a prática frequente das corridas de automóveis no início do século XX, o caráter competitivo e violento que o levaria a ser chamado de “tourada automotiva”.¹⁰⁰ Considerado por alguns como um espetáculo “inutilmente cruel”, as touradas seriam substituídas pelas corridas de automóveis com o incentivo de milionários dedicados ao mundo do esporte, como o senhor Henry Deutsch de La Meurthe. Esse renomado

⁹⁹ ANCELLE, Paul. Le pari de M. Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.69.

¹⁰⁰ Em francês, se diria “*tauromachie automobile*”. L'AUTOMOBILE et le taureau. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14721, Paris, 1 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

mecenas, no início do século, dedicou-se a diversas causas ligadas ao mundo esportivo, que incluíam, por exemplo, a substituição dos cavalos utilizados nas touradas, como modalidade que ele descreveria como “massacre de inocentes”,¹⁰¹ pelo uso dos motores à petróleo dos automóveis.

As touradas consistiam num jogo no qual o toureiro mede a sua valentia pela quantidade de sangue derramado. No entanto, o sangue derramado era o dos touros e cavalos, e não o dos próprios toureiros, que viam naquele “esporte” um ato heroico de demonstração da virilidade. O espetáculo envolvia velozes cavalos, para cansar os touros, os casacos vermelhos usados pelo toureiro, que cegavam momentaneamente o animal, bem como dardos para feri-lo, e somente quando estavam exaustos e debilitados era que o “matador”, o homem vestido de toureiro, se colocava em “risco” diante do touro ferido. Para o senhor Deutsch, como declarou ao jornal *Le Temps*, em outubro de 1901, não havia nenhuma demonstração de bravura naquele ato. “Por que não enfrentar a besta com esses novos canhões que são a honra de nossa artilharia?”,¹⁰² ele se perguntava ironicamente referindo-se aos automóveis. O ato covarde que ele descrevia serviu de justificativa para o novo investimento pelo progresso das máquinas, percebidas, então, como símbolo de uma nova virilidade, em que os pilotos estariam realmente se colocando em risco para provar a sua valentia.

Analogamente, os campeonatos inventados pelo *Aéro-Club* constituíram, nessa mesma época, oportunidades singulares de exibir a coragem viril a um público que cada vez mais crescia diante das ascensões que eram tão carismáticas quanto arriscadas. Em 12 de junho de 1899, a Copa dos Aeronautas proporcionou um campeonato de balões inédito, organizado junto à Aeroestação das Tuileries e pela *La France Automobile*, sociedade francesa de automobilismo. O prêmio simbólico consistia num objeto de arte ofertado pelo senhor Blum ao aeronauta que cumprisse a distância mais longa, do ponto de partida ao ponto de aterrissagem, sem escalas intermediárias.¹⁰³ O evento ocorreu diante de milhares de espectadores amontoados sobre o terraço da *Petite-Provence* onde eles se pressionavam em torno das barreiras que separavam o parque aeronáutico do *Jardin des Tuileries*, entre 5:00h e 7:00h da noite. O balão de Santos Dumont, nomeado de *O América*, foi o quinto a deixar a pista.

O vento soprava do Norte ao Nordeste; os balões atravessavam Paris do Norte ao Sul. A viagem mais curta foi a do balão *Volga*, que aterrissou às oito horas da noite, percorrendo 42 quilômetros. *O América* efetuou uma viagem estável, e Santos Dumont conseguiu manter o

¹⁰¹ L’AUTOMOBILE et le taureau. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14721, Paris, 1 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁰² Ibidem.

¹⁰³ CABALZAR, V. L’Aérostation aux Tuileries. *L’Aéroophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.82.

balão no ar por 21 horas e 25 minutos, sem tocar o solo mesmo com a corda, percorrendo um total de 332 quilômetros de distância. No entanto, apesar da elevação bem-sucedida, sem saber a direção que tomava, Santos Dumont voou para o Sul, por desconhecer a geografia francesa – como noticiaram alguns jornais¹⁰⁴ – tendo que provocar a sua descida até bem próximo à terra para perguntar onde estava. Segundo noticiou o jornal *Le Temps*,¹⁰⁵ ele encontrou um grupo de camponeses que o informaram sua localização, nos arredores da cidade de Felletin, onde chegara após as quase 22 horas de um voo sem rumo. Por fim, ele perdera o prêmio para o conde de La Vaulx, cujo balão percorreu 390 quilômetros, aterrissando às 7:40h da manhã.¹⁰⁶

A experimentação com diversos modelos de balões, grandes e pequenos, com técnicas e motores variados foi o que deu a Santos Dumont o reconhecimento inicial que merecera. No entanto, pela variedade de seus experimentos que refletiam um destemor louvado pelos franceses, seus voos iniciais ocasionaram uma série de acidentes quase fatais. Em Nice, numa manhã do dia 29 de março de 1899, Santos Dumont realizou uma tentativa de ascensão partindo da *Place Massena*, a bordo de um balão de 200 metros cúbicos inflado a gás. No alto mar, o barco torpedeiro *Flibustier* estava à sua disposição caso o aeróstato fosse levado nessa direção. Santos Dumont demorou cerca de uma hora esperando uma corrente de ar que o favorecesse. Ao meio dia, ele já estava voando em direção Oeste, a 2.600 metros, quando foi pego por um vento violento. Desceu 400 metros, até que o balão caiu num ciclone. Ao abrir completamente a válvula tentando retomar o controle do aeróstato e tendo a *guide-rope* voado pelos ares fazendo um assobio agudo por cima do cesto, o aeronauta percebeu que não seria capaz de realizar a aterrissagem. O aeróstato voltou a subir, por algum tempo, se perdendo em meio às nuvens, para novamente descer em plena floresta de Guignon, a dois quilômetros de Antibes. Nesta descida, inesperada, a âncora que ele havia girado não se prendeu e o balão foi violentamente arrastado pela tempestade através das árvores, por cerca de 600 ou 700 metros, sendo completamente destruído em vários pedaços. Santos Dumont sofreu choques violentos nos galhos de árvore e teve o rosto ferido.¹⁰⁷ Em seus relatos, ele mesmo reconheceu o risco em que se colocara:

Logo, como a descida não terminava, pude me dar conta da velocidade com que era carregado lateralmente. E mal percebia o perigo em que me encontrava. Empurrado a uma velocidade vertiginosa, esbarrando nos galhos de árvores, ameaçado a cada instante de uma morte horrível, joguei a âncora.

¹⁰⁴ Cf. LES FÊTES de Paris. *Le Temps*, 39^{ème} année, n. 13889, Paris, 16 juin 1899. [4 p.]. n.p.

¹⁰⁵ Ibidem.

¹⁰⁶ CABALZAR, V. L'Aérostation aux Tuileries. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. p.82.

¹⁰⁷ A. N. Une ascension de M. Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 8^{ème} Année, n° 1, janvier 1900. p.105-106.

[...] Com o rosto cheio de contusões e arranhões, a roupa em frangalhos, as costas amortecidas esperando o pior, eu nada podia fazer para me salvar.¹⁰⁸

Durante a queda, Santos Dumont desmaiou e foi encontrado por camponeses que o fitavam no momento em que despertara. Retornou a Nice para ser atendido por um médico, que o recomendou repouso. O jovem fez questão de descumprir as recomendações¹⁰⁹ para, em poucos dias, retomar os testes em seus balões buscando corrigir os erros cometidos. Sua obstinação publicamente reconhecida o levava a cometer sucessivas quedas, vividamente testemunhadas pelos espectadores cativos e amplamente noticiadas pela imprensa.

Seus voos frequentes nos protótipos iniciais – intitulados por ele de *Nº 1*, *Nº 2* e *Nº 3* – provavam ao público francês a sua incansável dedicação e a variabilidade das experiências refletiam uma constante atenção aos detalhes que o permitia adaptar os seus modelos efetuando, a cada elevação, voos com problemas diversos e com desempenhos inesperados. Em meio às suas numerosas e trágicas quedas, enquanto alguns jornais declaravam que a dirigibilidade já era um problema resolvido, outros julgavam que, ao contrário, o “Sr. Santos-Dumont, com pouca diferença de seus antecessores, não realiza, entretanto, qualquer progresso capital sob o ponto de vista da direção.”¹¹⁰

Enquanto o crivo científico o desafiava, seus sacrifícios quase fatais o levavam a ser exaltado pelo público comum. Era como se, ao colocar em risco o corpo, Santos Dumont elevasse a sua alma. Contudo, entre os homens da ciência aeronáutica, senhores do progresso de seu tempo, não bastava alcançar as nuvens para ser reconhecido. Após ele mesmo constatar que as primeiras experiências não o permitiam o controle completo de seus aparelhos, Santos Dumont sabia que a dirigibilidade em balão, até então inédita, era o que lhe daria a legitimidade almejada. Desde o final de 1898, ele começava a experimentar substituir a máquina a vapor, muito mais pesada, por um motor a petróleo produzido pela marca Dion-Bouton, inspirando-se em sua experiência com o automobilismo. O motor mais leve rendia maior velocidade e seria acoplado na traseira do balão permitindo um voo mais estável. Contudo, ao mesmo tempo em que buscava avanços importantes em seus aparelhos, Santos Dumont sabia que o apoio popular contribuía para sua consagração. Mesmo quando fracassava, e recebia críticas dos especialistas

¹⁰⁸ No original em francês: “Bientôt aussi, comme la descente ne s’arrêta plus, je pus me rendre compte de la vitesse avec laquelle j’étais emporté latéralement. Et j’apercevais à peine le danger, que j’y entrai. Roulé à une allure vertigineuse, battant les cimes des arbres, menacé à tout instant d’une mort terrible, je lançai mon ancre. [...] Le visage couvert de contusions et de déchirures, les vêtements arrachés du dos, meurtri, courbaturé, craignant le pire, je ne pouvais rien pour me sauver.” (Tradução nossa). SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l’air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.61-62.

¹⁰⁹ Como ele mesmo relata em SANTOS-DUMONT, op. cit., p.62.

¹¹⁰ HÉRICOURT, J. Le mois scientifique. Le problème de la direction des ballons. Les progrès de l’éclairage électrique. La Revue Hebdomadaire. Paris, 10^{ème} Année, 2^e Série, 5^e Année, Tome X, septembre 1901. p.531.

do *Aéro-Club*, o público de Paris se tornava mais sensível por seu empenho e espírito de sacrifício.

Seu *Nº 4* chamaria a atenção dos parisienses desde os primeiros testes realizados entre agosto e setembro de 1900. Com um formato radicalmente diferente dos protótipos anteriores e dimensões impensadas, assemelhando-se a uma lagarta gigante e amarela, o novo balão seria considerado a máquina mais complexa já manuseada pelo brasileiro audacioso. A estrutura era composta de dois motores a petróleo com a força de seis cavalos, colocados na frente do assento, de forma quase integrada ao corpo do aeronauta, espirrando faíscas, cinzas e óleo sobre seus ternos impecáveis, que ele insistia em usar, e que mandava lavar diariamente.¹¹¹ O balão se tornou seu mais novo objeto de fetiche, e durante todo o mês de agosto, antes de exibí-lo na Exposição Universal daquele ano, Santos Dumont realizava testes diários com o novo aparelho, enquanto o público o seguia desde sua garagem até as pequenas ascensões nunca realizadas com discrição.

A demonstração pública mais solene se deu no dia 19 de setembro, quando o *Nº 4* se elevou do Parque da Aerostação onde um hangar fora construído pelo *Aéro-Club* destinado a incentivar os testes em balões, em Saint-Cloud, nos arredores de Paris. Em um terreno de 10.000 metros quadrados, um gigantesco hangar guardava o dirigível de Santos Dumont, entre os outros que realizariam voos para uma plateia de autoridades. Naquele dia, as elevações aconteceriam na ocasião do Congresso internacional de Aeronáutica, que recebia grandes nomes de especialistas do mundo todo, interessados no progresso do voo controlado. Estava presente, além das autoridades do clube da França, o norte-americano Samuel Pierpont Langley, então diretor da *Smithsonian Institution* e considerado a principal autoridade no voo com o mais pesado que o ar (aeroplanos), ainda pouco explorado na Europa, onde o interesse por aeróstatos era predominante.

Ao lado dos profissionais mais antigos que faziam suas performances de costume, encontravam-se aqueles que foram descritos pelo jornal *Le Figaro* como uma “juventude dourada, musculosa e enérgica.”¹¹² Entre os novos aeronautas que prometiam o progresso estavam Jacques Faure,¹¹³ o conde de La Vaulx, Castillon de Saint-Victor¹¹⁴ e Santos Dumont.

¹¹¹ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.87-88.

¹¹² CORDAY, Michel. En ballon. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, Nº 269, Paris, 26 septembre 1900. p.2.

¹¹³ Jacques Faure (1904-1988) foi um oficial do Exército e esportista francês, que se destacou na prática da caça alpina e, mais tarde, na aeronáutica. Em paralelo à carreira militar, dedicou-se a diferentes modalidades esportivas, tendo participado dos Jogos Olímpicos de 1936.

¹¹⁴ Georges de Castillon de Saint-Victor (1870-1962) foi um conde, político e jesuíta francês que se dedicou também a aeronáutica, tendo realizado diversas ascensões em balões importantes no início do século XX.

A juventude aliada à virilidade era preconizada na época, visto que esses jovens “se consagravam ao esporte que exalta ao extremo as virtudes exigidas pelos outros exercícios físicos.”¹¹⁵ Todos eles haviam, de algum modo, provado a sua virilidade em atos de bravura; todos haviam disputado provas as mais árduas, de longas distâncias, e de considerável altitude.

Diante dos observadores comuns e especialistas, o imenso balão alongado de Santos Dumont era o que despertava maior curiosidade no público. Grandes expectativas eram depositadas naquela demonstração. Às 4:00h da tarde, no momento da decolagem, um acidente. Uma das paredes do leme se quebra e o aeronauta deve elevá-la completamente. Santos Dumont procede com facilidade, corrigindo o problema enquanto seu balão é mantido a uma altura de 20 metros do chão por cordas seguradas por seus ajudantes. Depois de ser solto, o aeróstato avança, por algumas tentativas de vencer o vento e desperta no público gritos de “bravo”.¹¹⁶ Após uma curta elevação, Santos Dumont, em sua descida, é felicitado pela plateia, entre a qual se encontravam diversos militares franceses, incluindo o comandante Renard,¹¹⁷ o conde de La Vaulx, o senhor Archdeacon, e outros.

O evento se encerrava com um jantar, seguido de uma programação noturna especialmente planejada pelo *Aéro-Club* e oferecida aos membros privilegiados do congresso com uma programação artística.¹¹⁸ Após muitas dúvidas levantadas sobre sua capacidade de manejar um balão tão complexo, os especialistas começavam a reconhecer as habilidades do brasileiro na aerostação, e a partir de então os jornais passariam a se referir a ele quase que universalmente como o “*intrépido Santos-Dumont*”.

Naquele mesmo ano de 1900, uma nova oportunidade se apresentaria para que Santos Dumont se consagrasse um homem da aviação aos olhos dos senhores que compunham o clube francês de aerostação. O principal assunto na imprensa era o grande prêmio que havia sido lançado pelo *Aéro-Club*, por iniciativa de Henry Deutsch, que oferecia o valor inédito de 100.000 francos ao aeronauta que, partindo do Parque da Aerostação de Saint-Cloud, contornasse a Torre Eiffel e voltasse a aterrissar em seu ponto de partida num intervalo de até 30 minutos.¹¹⁹ O prêmio, que ficou conhecido entre os franceses como o *Grand Prix*, ou o

¹¹⁵ CORDAY, Michel. En ballon. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 269, Paris, 26 septembre 1900. p.2.

¹¹⁶ LE CONGRÈS de l’Aéronautique. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 263, Paris, 20 septembre 1900. p.4.

¹¹⁷ Louis-Marie-Joseph-Charles-Clément Renard (1847-1905) foi um engenheiro e inventor francês tendo, como aeronauta, realizado um voo importante para a história da aerostação, com o balão *La France*, movido por um motor elétrico, em 9 de agosto de 1884. Charles Renard se torna coronel e diretor do centro aerostático militar de Chalais-Meudon, de onde expressaria críticas severas às conquistas de Santos Dumont e ao próprio *Aéro-Club* da França.

¹¹⁸ LE CONGRÈS de l’Aéronautique. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 263, Paris, 20 septembre 1900. p.4.

¹¹⁹ LE BALLON dirigeable de M. Santos-Dumont. *L’Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Année, N° 35, 27 juillet 1901. n.p.

Prêmio Deutsch, desafiava nos aeronautas, além da dirigibilidade, a velocidade promovida pelo motor, capaz de realizar um trajeto de 11 quilômetros em menos de meia hora. Desde então, Santos Dumont se empenhava em aprimorar os seus aparelhos, para que pudessem aguentar motores mais potentes e, conseqüentemente, mais pesados.

Seus esforços incansáveis eram sentidos no corpo, embora a mente continuasse engenhosamente a funcionar, como ele mesmo fazia questão de demonstrar. No inverno de 1900, após enfrentar as correntes de ar frio dentro de seu *Nº 4*, ele contraiu uma pneumonia¹²⁰ – considerada, pelos anais de medicina da época, uma doença de causas raras, talvez para alguém de sua classe social. Essa pneumonia “de luxo” teria que ser tratada nos ares de Monte Carlo, aonde o brasileiro foi levado de automóvel sobre a neve, tentando escapar do vento mistral. Privado de banhos de mar enquanto descansava na Côte d’Azur, Santos Dumont ocupou o seu tempo ocioso em um atelier de carpintaria, em Nice, onde construiu a estrutura em madeira de cerca de 50 quilos, desmontável, que seria a base para o seu balão *Nº 5* de formato elíptico e com maior potência que o anterior. O conjunto de vigas curvilíneas reunidas por juntas de alumínio, ligadas por braçadeiras em madeira e consolidada por uma trama de fios de piano, evocava a imagem de um casco de navio em construção. A estrutura, que poderia ser vista como um capricho de sua inquietude enferma, teria que ser taxada com uma tarifa máxima para objetos decorativos em seu transporte até Paris.¹²¹ Mesmo assim, Santos Dumont aproveitou a sua estadia no Sul para dar início à construção do novo balão.

Em Paris, meses depois, no dia 12 de julho de 1901, o balão já concluído seria colocado a prova numa tentativa de cumprir o trajeto estipulado pelo Prêmio Deutsch, nas condições estabelecidas pelo *Aéro-Club*. Após aguardar o tempo bom e com menos ventania, Santos Dumont escolheu realizar a ascensão naquele dia, ao nascer do sol, sendo o balão inflado de hidrogênio durante a madrugada, preparando-se para ser retirado do hangar puxado por uma equipe de trabalhadores coordenada pelo seu mecânico, o senhor Chapin.¹²² O ar estava calmo, e a bruma matinal se dissipava sobre o *Bois de Boulogne*, do outro lado do Sena. Santos Dumont se colocou dentro do cesto solenemente, no centro de todos os homens que passam a carregá-lo, fazendo com que uma marcha suave tivesse início. Aquela não seria uma ascensão oficial para o *Aéro-Club*, que demandava ser notificado na véspera de qualquer tentativa de se concorrer à prova. Logo, tudo se passava como num ensaio geral bem orquestrado pelo aeronauta.

¹²⁰ AIMÉ, Emmanuel. Alberto Santos-Dumont. *L’Aéroophile*. Paris, 9^{ème} Année, nº 4, avril 1901. p.81.

¹²¹ AIMÉ, loc. cit.

¹²² Id. Le Santos-Dumont nº 5. *L’Aéroophile*. Paris, 9^{ème} Année, nº 8, août 1901. p.184.

O balão *Nº 5* é colocado em movimento, sendo puxado pelas cordas. Atravessa o limite do Parque de Aerostação para cruzar o Sena pelo aqueduto de Avre e fazer com que se abrissem as portas do *Bois de Boulogne*. Ao longo do campo de corridas, adentrando o recinto como se estivesse em casa, Santos Dumont era recebido pelos empregados do Parque e alguns conhecidos que o seguiam. Era, nesse momento, as 4:00h da manhã. O guarda do campo de corridas dormia profundamente em seu elegante casebre atrás das arquibancadas, imperceptível. Os jardineiros também dormiam. Os soldados vindos de Versalhes cedidos para os preparativos da celebração do 14 de julho¹²³ dormiam, igualmente, em seus acampamentos; assim como os oficiais de polícia.

Apenas um galo da vizinhança, despertado desde a aurora, cantava incessantemente, mas sem despertar ninguém. Ao mesmo tempo, o barulho do estrondo do motor fez com que um vigia assustado gritasse “quem vem!”¹²⁴ ao acaso, olhando a sua volta, sem se dar ao trabalho de olhar para cima.

Santos Dumont, após arranhar levemente o solo com a ponta de sua *guide-rope*, para regular seu equilíbrio, plana então a mais de 100 metros, livrando-se do espaço controlado da cidade para entrar, flutuando, no Parque, enquanto o guarda se desperta para lhe pedir o impossível:

“Mostre-me a sua permissão.”

“É uma permissão presumida,” afirma um de seus empregados.

“Mostre-me mesmo assim” insiste o guarda.

“É Santos que está em seu cesto.”¹²⁵

Enquanto isso, o aeronauta já estava acima do certo e do errado; e, demonstrando um descaso prepotente, não estava preocupado com as normas estabelecidas no terreno sob os seus pés, já distanciado. Uma vez no interior do Parque, deu-se início à elevação. Sem perder um minuto sequer, o homem franzino no centro do cesto do balão ordena aos demais: “Larguem tudo”, e todos o obedeceram como se estivessem cumprindo um ritual.

Já no ar, ao repetir por dez vezes o percurso de Longchamp, Santos Dumont, em diversos momentos, parava o seu dirigível diante das arquibancadas vazias, em frente ao assento presidencial, como se realizasse o ensaio do espetáculo aéreo que ocorria na comemoração do

¹²³ Dia do feriado nacional francês em comemoração à queda da Bastilha.

¹²⁴ No original em francês consta “qui vive!”, grito comum de uma sentinela que escuta um barulho ou que vê uma pessoa. AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont nº 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, nº 8, août 1901. p.186.

¹²⁵ Ibidem, p.187.

14 de julho dentro de dois dias. Algumas fotografias eram tiradas, quando o sol começava a iluminar a cena esvaziada do público, mas ainda assim com alguns espectadores.

Tomando a sua rota, o aeronauta alcançou, por um momento, uma velocidade de 40 quilômetros por hora. Encorajado pelos resultados obtidos até então, ele procurava com os olhos pela Torre Eiffel, que havia desaparecido com a bruma que se acumulava no horizonte abaixo. Mesmo assim, Santos Dumont sabia a sua direção após os meses de espera para realizar tal percurso. Às 7:10h ele preparava, enfim, a sua subida em direção à Torre, mas após passados 10 minutos o balão, adentrando num nevoeiro, começa a descer sobre Paris.

A multidão que se acumulava à distância antecipava um acidente. O balão desaparecera de vista, até reemergir das nuvens como um submarino no oceano, despertando gritos de euforia. Era quase como se aquele espetáculo houvesse sido planejado, ensaiado em cada detalhe. O balão – ou o aeronauta em seu controle – corta a névoa com maior velocidade em direção ao público que o aguarda no Trocadéro. O barulho característico do motor já podia ser ouvido pela burguesia que observava, pacífica, de Auteuil e de Passy.¹²⁶

Às 8:13h, o balão se encontra a 150 metros de altitude, sobre o seu ponto de partida onde aterrissa às 8:16h. O percurso circunscrevendo a Torre havia durado uma hora e seis minutos no total.

O aeronauta explica que teve um acidente com o leme quando sobrevoava Paris. Uma das cordas de manobra havia se rompido, obrigando-o a fazer uma escala nos jardins do Trocadéro. Alguns homens se voluntariaram para mantê-lo próximo ao solo para que ele pudesse fazer o conserto necessário e retornar.¹²⁷ Em sua totalidade, as 10 voltas de Longchamp, a viagem à Puteaux, a viagem à Torre Eiffel e enfim a viagem de volta à Saint-Cloud que compuseram aquele ensaio, constituíram 13 viagens em balão dirigível, compondo uma distância de ao menos 45 quilômetros, efetuada, com as paradas necessárias, entre as 4:30h e as 8:47h da manhã.

Ao fim desse primeiro dia de testes, terminado cedo visto a hora de seu início, Santos Dumont se mostrava modestamente feliz. Ele detinha o recorde do número de viagens em um balão dirigível, o recorde do tempo total passado em um balão dirigível, o recorde da distância total percorrida em um balão dirigível e o recorde da altitude alcançada em qualquer balão. A imprensa especializada acompanhou o seu *Nº 5* anunciando o “recorde de records”.¹²⁸ Santos Dumont impressionava ao demonstrar que, aquele “mestre de seu equilíbrio e de sua direção”

¹²⁶ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.188.

¹²⁷ AIMÉ, loc. cit.

¹²⁸ AIMÉ, loc. cit.

podia, com um balão, escolher a sua altitude assim como escolhia a sua rota podendo se mover, à sua vontade, tanto num plano vertical como num plano horizontal.

Seu objetivo era o de mostrar ao público e aos especialistas que podia ganhar, enfim, o *Grand Prix* do *Aéro-Club*. Com este objetivo, agendou para o dia seguinte, o 13 de julho, a partir das 6:00h da manhã, o primeiro recorde de velocidade controlado por uma Comissão oficial.

À noite, o céu que antes estava claro começava a se encobrir subitamente, a partir da meia noite, até o nascer do dia. O tempo ideal do dia anterior não iria se repetir e aquela prova deveria se dar com o vento forte que as brumas prometiam àquele verdadeiro desafio do esporte aéreo. Às seis horas, um trepidar das folhas das árvores ao longo do Sena indicava o vento que vinha do Noroeste em direção Sudoeste. A névoa já encobria o monte do *Bois de Boulogne*. A Torre Eiffel dava sinal de aparecer discretamente no horizonte.

O balão deixa o seu hangar apenas às 6:20h, visto que o motor, devido às múltiplas provas da véspera, estava desgastado e demorou a dar a partida. Às 6:41h, sob o controle da Comissão científica que fora criada especialmente para supervisionar a prova e dar validação aos candidatos, o N° 5 deixa o solo do Parque da Aerostação mais uma vez.

Ao ruído descompassado das asas da hélice, o balão se eleva como um pássaro livre, enquanto o viajante busca por sua orientação. De imediato, o N° 5 realiza uma curva muito regular e se dirige diretamente à Torre Eiffel, parecendo obedecer bem à impulsão de seu mestre.¹²⁹ Um esquadrão de ciclistas, em alta velocidade, tenta persegui-lo por terra. Mas Santos Dumont já alcança 200 metros de altitude e nem mesmo os fotógrafos podem acompanhá-lo. A distância daqueles que se encontravam no Parque da Aerostação somada à bruma que se acumulava no horizonte tornam difícil para os olhos do público acompanhar o balão. Por um momento não se pode ver se ele realmente dobrava a Torre Eiffel; mas, segundo relatou Emmanuel Aimé, “todo mundo acreditava, de tão grande que era a confiança inspirada pelo valor do aeronauta e pelo valor de seu sistema.”¹³⁰

De longe, uma Comissão científica criada pelo *Aéro-Club* o observava para dar validade à prova. A Comissão era presidida pelo príncipe Roland Bonaparte,¹³¹ mecenas das ciências,

¹²⁹ Segundo descrito no suplemento *L'Instantané*, da *Revue Hebdomadaire*, em 27 de julho de 1901. LE BALLON dirigeable de M. Santos-Dumont. *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 35, 27 juillet 1901. n.p.

¹³⁰ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.191.

¹³¹ Roland Napoléon Bonaparte (1858-1924) foi o último descendente do sexo masculino de Lucien Bonaparte na França. Era geógrafo e botânico, tendo frequentado a Escola Militar Especial de Saint-Cyr, servindo como subtenente de infantaria. Teve que renunciar à carreira militar após a lei de 4 de junho de 1886, que vetava aos membros de uma família real francesa de servir o exército. Dedicou-se então a diferentes paixões, como a

antropólogo e político, ele era representante de uma nobreza que remontava a um tempo passado, porém ainda emblemático. Crente no desenvolvimento científico como via única ao progresso, Roland Bonaparte acreditava que “o mais belo triunfo” da ciência era o de “desenvolver e garantir a solidariedade e a liberdade humanas.”¹³² O príncipe conferia certo prestígio real e científico à Comissão, ao lado de nomes como o do próprio Henry Deutsch, fundador do prêmio e seu mecenas, além de Georges Besançon,¹³³ Henry de La Vaulx e Emmanuel Aimé,¹³⁴ este último ocupando a função de secretário do *Aéro-Club* e que acompanhava desde o dia anterior os testes realizados por Santos Dumont.

Diversas fotografias eram tiradas, quando o sol começava a iluminar com maior intensidade aquela performance que produzia êxtase aliado a um sentimento de orgulho pelo progresso. Para o público comum o futuro parecera ter chegado. Para os cientistas, o voo era um momento de apreensão. Após 13 minutos desde sua elevação em Saint-Cloud, Santos Dumont chega à Torre Eiffel, cruzando-a sobre os olhos dos membros da Comissão que lá o aguardavam. O retorno, contra o vento, se prova mais difícil. O motor se mantém apenas com não mais que dois cilindros utilizáveis. A aeronave consegue atravessar a Torre cambaleando, mas o atraso se agrava a cada minuto contado no relógio de bolso do aeronauta.

Em Saint-Cloud, o público que o aguarda, a imprensa e os técnicos ficam impacientes enquanto veem a hélice parar por alguns instantes. A ansiedade transparece no olhar de cada um que acompanha precisamente o movimento calculado e a perda de controle momentânea pelo intrépido aeronauta.

De repente ele desaparece mais uma vez; o público já não o está vendo. Até que começam a chegar os testemunhos dos ciclistas que retornam à frente. Em seguida, surge das brumas o dirigível, que agora está se movendo contra o vento e começa a crescer nas retinas do público eufórico. Dá a impressão de uma “carcaça alada movendo-se com esforço em uma atmosfera pegajosa,”¹³⁵ como descreveu Aimé. O percurso não teria sido fácil. No trigésimo minuto, ele sobrevoava o porto em direção ao Parque, do outro lado do Sena.

geografia, a etnologia e a fotografia, além de se tornar membro do *Aéro-Club* da França, presidindo a comissão científica formada por esta instituição.

¹³² BONAPARTE, Roland. In: DELAPORTE, Yves. Le Prince Roland Bonaparte en Laponie. *L’Ethnographie*, 104, n° spécial, CXXX^e année, t. LXXXIV, 2, 1988. n.p.

¹³³ Charles Louis Georges Besançon (1866-1934) foi um dos pioneiros da aerostação na França, no final do século XIX, tendo sido um dos criadores do *Aéro-Club* e, passando a dirigir, como editor, a revista *L’Aérophile* criada em 1893 e que se tornou a revista oficial desse clube a partir de 1898.

¹³⁴ Emmanuel Aimé (1858-1940) foi um jornalista francês, autor de diversos artigos nos jornais *New York Herald*, *l’Auto*, *l’Aérophile*, entre outros. Foi o primeiro secretário e um dos fundadores do *Aéro-Club* da França, tendo recebido o título de Cavaleiro da Legião de Honra.

¹³⁵ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L’Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.191.

A Comissão declarava que o *Grand-Prix* não seria conquistado naquele momento, embora Santos Dumont houvesse alcançado um grande sucesso sendo o primeiro de todos os aeronautas a deixar um ponto designado para retornar ao ponto de partida. Durante os 10 minutos que se seguiram, enquanto o vento aumentava e a potência do motor enfraquecia, o balão se mantinha sob o controle do aeronauta apesar da grande resistência que encontrava para alcançar o seu destino.

Após uma luta terrível contra o vento que apresentava diversos impedimentos para sua aterrissagem, o balão se mantém à deriva sobre Longchamp, até que um novo golpe de vento brusco o lança em direção aos telhados do Castelo de Boulogne, mas com um audacioso golpe de corda a 150 metros de altura Santos Dumont consegue evitar o perigo iminente, rasgando um dos dois painéis costurados e fazendo com que o balão caísse como um pássaro ferido sendo amparado pelos galhos de uma castanheira na parte mais alta do Parque, na propriedade do barão Edmond de Rothschild, um filantropo milionário conhecido do brasileiro. O público se precipita temendo um grave acidente. Nesse momento, o relógio já marcava as 7:21h.¹³⁶ O aeronauta, tendo evitado o perigo e completado o percurso, se mostrava encantado com a sua própria performance, declarando, ele mesmo, que aquela era uma vitória.

Cercado pela imprensa, como um verdadeiro *sportsman* francês, do alto da castanheira, ele esvaziava uma lata de cerveja que o mordomo do castelo acabava de lhe passar por meio de uma corda lançada do cesto.¹³⁷ Não pareceu ter tido pressa para descer do alto da árvore em que se encontrava. Automóveis, bicicletas e charretes chegam sucessivamente ao local. Em cima da castanheira, Santos Dumont, sem ter sofrido qualquer mal aparente, aguarda pacientemente que ergam uma escada para permitir a sua descida. A multidão, então, o circunda e o felicita. Satisfeito com o resultado do voo, Santos Dumont se presta a uma entrevista coletiva, em que dá os mínimos detalhes das dificuldades superadas no percurso. Sobre aquela “conquista relativa”, ele afirma: “Eu não ganhei o prêmio Deutsch, fica para uma outra vez.” Estava decidido a fazer os ajustes necessários para uma nova tentativa. “E na próxima vez – em breve – eu terei êxito”¹³⁸, declarou por fim.

Uma surpresa agradável o aguardava, quando Santos Dumont finalmente retornou à terra firme. A princesa Isabel,¹³⁹ condessa d’Eu, confia que o estava acompanhando com

¹³⁶ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L’Aéroophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.192.

¹³⁷ AIMÉ, loc. cit.

¹³⁸ BALLON dirigeable de M. Santos-Dumont. *L’Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Année, N° 35, 27 juillet 1901. n.p.

¹³⁹ Conhecida como Isabel do Brasil, a princesa Isabel de Bourbon-Duas Sicílias e Bragança (1846-1921) foi a segunda filha do imperador Pedro II e da imperatriz Teresa Cristina das Duas Sicílias. Nascida no Rio de Janeiro,

grande interesse em seus testes e que ficaria feliz em recebê-lo em seu hotel, no número 7 da *boulevard de Boulogne*, para felicita-lo pelos repetidos sucessos. Enquanto o aguardava, enviou por meio de dois empregados um almoço com champanhe. Após honrar o almoço que lhe fora servido dentro do cesto do balão, Santos Dumont toma emprestado um paletó de um amigo e se dirige à recepção da princesa cuja ligação com a sua pátria natal era o que tinham em comum até aquele encontro.

Alguns dias mais tarde, de “sua mão delicada de mulher,” como relatado na revista *L’Aérophile*, Isabel oferece um presente cuja arte e sentido seriam característicos “do nosso sexo inferior”¹⁴⁰ – relatava Aimé, para o *Aéro-Club* – endereçando ao brasileiro a seguinte carta, escrita em português:

Senhor Santos-Dumont,
Eis uma medalha de S. Bento, padroeiro contra os acidentes.
Aceite-a, e traga-a ao relógio, carteira ou ao pescoço.
Envio-ha pensando em sua boa mãe, e pedindo a Deus que sempre o proteja e
o faça trabalhar para a glória de nossa pátria.
Cria em toda minha simpatia.¹⁴¹

Aquele ato de ternura e compaixão, considerado como *natural* a um “sexo inferior”, lembrava a Alberto o que havia de mais humano em seu corpo, tantas vezes colocado a prova como se fosse máquina, em busca de uma masculinidade imprudente, religando, enfim, o aeronauta às suas origens afetivas no Brasil. Nos anos que se seguiram, ele portou no pulso, como um pingente, a medalha de ouro, presente prestigioso que continha ao mesmo tempo o reconhecimento da fé, a preocupação com os sacrifícios que ele se impunha e a homenagem à figura materna na vida acidentada daquele *herói* maquinal.

2.5 O homem-máquina

Em 1901, o *Grand Prix* a ser atribuído ao aeronauta que completasse, dentro de meia hora, o trajeto de ida e volta do Parque da Aerostação à Torre Eiffel, se tornava objeto de disputa de diversos concorrentes e desafiava a obstinação do brasileiro que ainda buscava se provar socialmente naquele início de século. A partir das sucessivas tentativas de conquistar o prêmio do *Aéro-Club*, e, em diferentes momentos, contestando a elevada dificuldade do proposto,

ela era herdeira presuntiva do Império do Brasil e passara a viver na França com seu esposo, o conde D’Eu, desde que foi abolida a monarquia e proclamada a República em seu país natal.

¹⁴⁰ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L’Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.193.

¹⁴¹ Passagem descrita em AIMÉ, loc. cit.

Santos Dumont ganhava o apoio do público ao mesmo tempo em que avançava em direção ao controle mecânico do voo em seus balões.

O Prêmio Deutsch marcava, na França, o renascimento do balão dirigível. Mas mostrando-se contrário às regras estabelecidas pela Comissão científica do *Aéro-Club*, Santos Dumont contestava o tempo estipulado de 30 minutos, para um percurso que até então não havia sido cumprido por nenhum aeronauta. Os membros do *Aéro-Club* alegavam, em contrapartida, que o prêmio era uma motivação, que devia despertar a “paixão ardente”¹⁴² pela aeronáutica só comparável, com 50 anos de intervalo, àquela que movera Henry Giffard. No entanto, estava claro para Santos Dumont que a *paixão* pela conquista da dirigibilidade devia ser controlada pela razão investida na sua tecnologia do voar e na tecnologia de se apresentar para aquela elite que lhe colocava entraves para o seu reconhecimento.

Em 1 de abril de 1901, a Comissão científica, representada pela figura de Roland Bonaparte, atribuiu ao brasileiro oficialmente quatro mil francos como parte da recompensa pelo *Grand Prix*, considerando os trabalhos realizados por ele no ano 1900 na direção de balões.¹⁴³ Não tendo ganhado oficialmente o Prêmio Deutsch, Santos Dumont recusou a quantia inferior, fundando junto ao *Aéro-Club* um novo prêmio com aquele valor, que seria chamado de “Prêmio Santos-Dumont”. O novo prêmio, idealizado pelo brasileiro, deveria ser atribuído ao aeronauta, membro do *Aéro-Club*, que, entre 1 de maio e 1 de outubro daquele ano, partindo do Parque de Aerostação de Saint-Cloud, circulasse a Torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida dentro de qualquer tempo desde que sem tocar o chão em nenhum momento neste intervalo, percurso este que realizara anteriormente o brasileiro. Aquele ato de suposta generosidade, colocava Santos Dumont entre os principais doadores daquela instituição,¹⁴⁴ mas poderia muito claramente ser interpretado como uma provocação ao prêmio de Henry Deutsch.

Nos jornais da época, diversas e acaloradas opiniões e teorias eram emitidas sobre a mecânica do voo em balão. A questão da velocidade dos motores era um dos princípios mais discutidos, visto que para um balão se tornar dirigível era necessário, evidentemente, que sua velocidade fosse superior àquela do vento. Como nenhum balão havia provado ser possível manter tal quadro por todo o tempo de um voo – garantindo, assim, o controle do aeronauta sobre as intempéries da natureza – logo não havia dirigibilidade garantida. A dirigibilidade era,

¹⁴² AIMÉ, Emmanuel. Alberto Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.71.

¹⁴³ BULLETIN officiel de l'Aéro-Club. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.86.

¹⁴⁴ Entre os quais destacavam-se os nomes de Robert Lebaudy, o conde de Dion, e presidente do Aéro-Club; o conde de Castillon de Saint-Victor; Henry Deutsch de la Meurthe; André Legrand; o conde de Lapeurouse; o conde de Champeaux; Jacques Balsan; o conde Brunetta d'Usseaux; Emmanuel Aimé; Georges Besançon, e etc. BESANÇON, Georges. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.95.

então, considerada apenas “relativa” visto que, em situações de exigências medianas, em que só se esperava que os aerostatos superassem ventos leves, de dez metros por segundo, por exemplo, ela poderia ser alcançada sem que se precisasse lutar contra tempestades.

O debate em torno da estabilidade das aeronaves também rendia muitas linhas, sem nenhuma conclusão aparente: as vantagens e desvantagens de uma carcaça de alumínio; o uso de mais de um balão para dar equilíbrio à estrutura; a horizontalidade da aeronave realizando uma ligação rígida do balão à cesta de forma suficientemente resistente...¹⁴⁵ Diante de todos os desafios e soluções possíveis, a tarefa de Santos Dumont, nesta corrida contra o vento e contra o tempo, era a de superar tecnicamente os obstáculos enumerados e de fazê-lo antes de qualquer outro aeronauta.

No que dizia respeito ao motor, Santos Dumont apresentava um desempenho superior ao de qualquer outro concorrente, graças ao seu conhecimento adquirido da indústria dos automóveis. Sua aeronave utilizava um motor à petróleo, o que constituía um progresso notável em relação às outras de sua época. O motor à petróleo podia lhe garantir até 10 horas de marcha sem sobrecarregar o balão, sendo preferível, por exemplo, em comparação ao gerador de eletricidade que pesava 25 quilos por cavalo-hora, e que não tinha mais do que duas horas e meia de duração em plena potência.¹⁴⁶

Nesse momento de grandes invenções que marcavam o novo século, ao mesmo tempo em que Santos Dumont se desafiava a inventar um dirigível, a Sociedade dos Amigos das Ciências, na França, se debruçava sobre o desenvolvimento da iluminação artificial. De fato, a prática da iluminação elétrica não havia ainda obtido qualquer êxito razoável e não parecia ser possível desassociá-la da produção de calor à qual estava ligada, servindo à higiene bem como à economia doméstica.¹⁴⁷ A iluminação elétrica, atrelada ao discurso pelo progresso, estava, sem dúvida, associada ao controle social e à detenção dos meios tecnológicos modernos pelas elites. No entanto, a paixão pelo progresso da ciência que mobilizava a aristocracia e hipnotizava o público comum não necessariamente permitia ver que o que se anunciava como promissor era um mundo cujo controle maquinal se veria recluso nas mãos de poucos, e no qual a vigilância social podia ser alcançada e “vendida”, tendo a cidade Luz como vitrine, graças ao discurso universal por um futuro *moderno*.

¹⁴⁵ Cf. HÉRICOURT, J. Le mois scientifique. Le problème de la direction des ballons. Les progrès de l'éclairage électrique. La Revue Hebdomadaire. Paris, 10^{ème} Année, 2^e Série, 5^e Année, Tome X, septembre 1901. p.532-536.

¹⁴⁶ Ibidem, p.533.

¹⁴⁷ Ibidem, p.537.

Os avanços tecnológicos dessa época eram vistos como verdadeiras “dádivas” para o avanço das civilizações modernas. Tais “dádivas”, muitas vezes, funcionavam como “sacrifícios” em potencial levando muitos cientistas a colocar em risco a vida em nome do progresso científico. Esse era o momento em que os raios X eram inventados às custas da saúde de muitos médicos que se “doavam” ao avanço da tecnologia. Quando arriscava a sua vida para o progresso aeronáutico, Santos Dumont estava imbuído de um “espírito de auto-sacrifício”¹⁴⁸ muito comum em seu tempo, ainda que sua motivação não fosse inteiramente altruísta. Com efeito, ele gostava de ser um inventor e esperava deixar seu nome como legado, mas também gostava de ser um exibicionista e um mártir irreparável.

Estabeleceu para si uma rotina maquinal, entendendo que as pequenas evoluções de seus dirigíveis em laboratório, a partir das pesquisas que financiava, não poderiam se dar desacompanhadas da teoria, para além dos olhos do público. Ele soube, assim, buscar o equilíbrio de um *homem moderado*, expresso em seus modos de se portar bem como em suas horas de trabalho, fazendo “a teoria no inverno e a prática no verão, sonhar à noite e executar de dia, este era o método de Santos-Dumont.”¹⁴⁹

Como dizia Aristóteles, o moderado só deseja “aquilo que é prescrito pela razão íntegra” (*orthos logos*).¹⁵⁰ Para o homem grego, dominar os seus prazeres e submetê-los ao *logos* são uma e a mesma coisa. “Muito mestre de si”,¹⁵¹ como o descreveu Aimé, Santos Dumont controlava e cuidava do seu corpo com a mesma meticulosidade que cuidava de suas máquinas. Ele conhecia o seu peso e mantinha uma alimentação com regras criadas por si mesmo. Mas, como explica Foucault, nos gregos, não é apenas o corpo que está em causa.¹⁵² Tal medida constrictiva de si, o *regime* estabelecido por Santos Dumont, deve ser entendida não só na ordem corporal, mas também na ordem moral.

Inserido num contexto em que a razão, vinculada à ciência moderna que se desenvolvia, era percebida como a faculdade necessária para o domínio dos corpos, Santos Dumont, ao ser instruído na Europa, aprendera a reprimir os seus desejos, que deixavam de pertencer a si mesmo passando a ser “organizados” pelos regimes de valores aos quais ele se via submetido, ou aos quais ele devia se ajustar para sobreviver social e politicamente. Em sua análise

¹⁴⁸ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.77.

¹⁴⁹ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.196.

¹⁵⁰ ARISTÓTELES, s.d., 119 b apud FOUCAULT, 1994, p.100.

¹⁵¹ “Très maître de lui”, no original. AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.196.

¹⁵² FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.118.

psicanalítica da cultura europeia na passagem à dita *modernidade*, Marcuse afirma que a “civilização” serve para coagir os “instintos” dos sujeitos, ou seja, os “impulsos” primários do organismo humano, tanto em sua existência social quanto biológica. Essa coação seria, para o autor, a própria precondição do progresso.¹⁵³ Segundo ele, “se a ausência de repressão é o arquétipo de liberdade, então a civilização é a luta contra essa liberdade.”¹⁵⁴ Assim, a substituição do princípio de prazer pelo princípio de realidade seria o grande acontecimento traumático que marca a biografia de um homem moderno, submetido à razão e instruído para dominar os seus desejos e impulsos.

O empenho maquinal pelo desenvolvimento da aeronáutica na França, caracterizado como parte da *personalidade* de Santos Dumont, justificava-se, segundo os jornalistas mais íntimos, “por seu gosto inato pela mecânica e pela severa educação que era tradição em sua família”¹⁵⁵ – ambos equívocos flagrantes, possivelmente nutridos pelo próprio aeronauta, e presentes em muitas de suas interpretações biográficas. Não se pode pensar na razão, em Santos Dumont, como algo *inato*, uma vez evidenciados, ao longo de sua vida, os diversos dispositivos que o levaram a se enquadrar nos regimes normativos em que a razão era um valor soberano. A *École Centrale* pela qual passara seu pai era, de fato, reconhecida pelos “princípios do método científico” que teriam permitido à Henrique criar uma das maiores empresas agrícolas do mundo.¹⁵⁶ Esta fora a escola que cursara indiretamente Santos Dumont na infância. Aos doze anos, ele tinha como “brinquedos” verdadeiras locomotivas que ele mesmo conduzia sozinho, por seu prazer esportivo na propriedade da família. Herdeiro dessa razão, base da ciência e da masculinidade no mundo pós-Iluminismo, ele estava destinado a dedicar-se ao progresso na França, um ato louvável pelos franceses da época: “E, por um retorno justo, ao qual devemos agradecer, ele vem investir na França, com sua fortuna, a ciência que seu pai o legou e com a qual ele dedica a sua herança ao progresso da mais francesa das invenções.”¹⁵⁷

Observarmos, portanto, que aquilo que Santos Dumont fazia com o que recebera de seu pai, as liberdades e constrictões que moldaram sua personalidade ambígua, se manifestava física e moralmente em sua construção do gênero e no domínio da sexualidade, ambos aspectos impossíveis de serem pensados como fixos, mas ajustáveis aos regimes de normalidade dentro

¹⁵³ MARCUSE, Herbert. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.33.

¹⁵⁴ *Ibidem*, p.36.

¹⁵⁵ AIMÉ, Emmanuel. Alberto Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.85.

¹⁵⁶ AIMÉ, loc. cit.

¹⁵⁷ No original em francês: “Et par un juste retour, dont il faut lui savoir gré, il vient dépenser en France, avec sa fortune, la science que son père y a puisée et dont il consacre l'héritage aux progrès de la plus française des inventions ». (Tradução nossa). AIMÉ, op. cit., p.86.

dos quais ele se propunha a viver. Neste sentido, gênero e sexualidade se definem por uma série de *técnicas* de ajustamento, ou de circunstância, envolvendo a posição pessoal e as escolhas dos sujeitos nos diferentes momentos de uma vida. Nos diferentes regimes, poucas são as leis comuns que determinam aquilo que é conveniente fazer para existir socialmente. Para atuar como sujeito sexual, assim, um indivíduo precisa, mais do que um texto ou uma lei, de uma *tékhnè* ou uma “prática”, segundo Foucault, isto é, um *savoir-faire* que, tendo em conta os princípios gerais, guia a sua ação, de modo que, em tal forma de moral, o indivíduo se constitui como sujeito ético.¹⁵⁸

O que estava em voga em sua “paixão” pela aeronáutica era a noção de um prazer racional como um *prazer aceito*, pois, submetido ao *logos*. Tendo desenvolvido uma tecnologia para dominar a razão em si mesmo e em seus aparelhos, Santos Dumont submeteu-se a uma *tecnologia do gênero*, por meio da qual se faria um homem moderado e racional, para si e para os outros.

Neste sentido, o “cuidado” em relação a si mesmo e à própria imagem, devia de fato apoiar-se num saber recebido; implicava também uma atenção vigilante em relação a si.¹⁵⁹ Tal cuidado, que é físico e moral, é o que está na base de uma dieta dos prazeres, que resulta de uma certa inquietação em relação aos efeitos da atividade sexual e às consequências do ato sexual sobre o corpo do indivíduo. Neste sentido, como apontou Emmanuel Aimé, em 1901, “o valor do homem está de tal modo fundido ao valor do sistema,” que não se podia duvidar, nem por um instante, dos sucessos “duplamente merecidos de Santos-Dumont.”¹⁶⁰ Homem e máquina eram, então, considerados um só no discurso sobre a ciência praticada por Santos Dumont; e aquilo que ele possuía de mais íntimo e de humano devia ser tecnicamente transformado pelas máquinas que ele mesmo manuseava, ou publicamente sacrificado em nome da aerostação.

Nessa engenharia da máquina que é também engenharia dos corpos que caracterizou a invenção do corpo masculino na passagem ao século XX, o saber racional serve a toda técnica de manipulação de coisas mediada pelas máquinas, podendo entender-se por coisas até mesmo as partes ou os órgãos do corpo.¹⁶¹ Com esta função de atuar sobre o corpo e, em última

¹⁵⁸ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.74.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p.125.

¹⁶⁰ No original em francês: “A ce point de vue, la valeur de l’homme s’ajoute tellement à la valeur du système, que je ne doute pas un instant des succès doublement mérités de Santos-Dumont. » AIMÉ, Emmanuel. Alberto Santos-Dumont. *L’Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. p.85.

¹⁶¹ Sobre esta definição de engenharia que se estende ao corpo humano suscetível de ser reajustado pelas vias da mecânica, ver FREYRE, Gilberto. *Homens, engenharias e rumos sociais*. Rio de Janeiro: Record, 1987. p.12.

instância, de *produzir um corpo*, a máquina a motor transforma a relação do aeronauta consigo mesmo. O voo motorizado modifica a ordem corporal na medida em que desloca a eficácia do movimento do piloto que se concentra agora ao uso dos comandos, das alavancas e volantes, obrigando, assim, um “re-agenciamento completo dos diferentes elementos constitutivos do sistema homem-máquina.”¹⁶² O corpo do homem já não está sob o seu próprio controle quando ele se dedica a operar a máquina, e a mesma razão empregada em uma irá determinar o movimento do outro.

Nesse processo de produção de um corpo e produção do gênero,¹⁶³ qualquer forma de desejo, que não aquele maquinal, devia ser docilizado ou submetido à autoridade do *logos*,¹⁶⁴ da razão científica, de tal modo que o aeronauta – extremamente preocupado com a sua própria imagem – foi levado a regular o seu comportamento vislumbrando uma posição de soberania de si mesmo enquanto homem da ciência. Nesta luta, que é uma luta pela *verdade sobre si*, a alma é dominada pelo delírio do amor, ficando fora de si mesma sem, portanto, possuí-la. A relação da alma com a verdade é ao mesmo tempo aquilo que fundamenta o *Eros* no seu movimento, na sua força e intensidade e aquilo que “ajudando-o a desembaraçar-se de todo o prazer físico, lhe permite tornar-se o verdadeiro amor.”¹⁶⁵ Perdendo-se de si mesmo enquanto um corpo individual, suscetível a dores e prazeres, Santos Dumont continuou a colocar em prática a mecânica de um desejo mais elevado pela conquista da sua glória.

No dia 8 de agosto, às 6:12h da manhã, uma nova tentativa de vencer o Prêmio Deutsch. Após ter passado a noite no Pavilhão de Longchamp, Santos Dumont se preparava para mais uma prova, na presença da Comissão científica, representada por seu presidente, Roland Bonaparte, e assistida por Emmanuel Aimé, seu mais próximo apoiador e secretário daquela comissão, pelo senhor Georges Besançon, assumindo a função de cronometrar a prova, e diversos outros membros do *Aéro-Club* que ali estavam para assistir e também julgar o seu desempenho maquinal.

As condições atmosféricas, pelas quais o brasileiro aguardava nos últimos quinze dias, pareciam estar favoráveis. O céu estava “lavado” após uma semana de chuvas, afastadas pelo

¹⁶² ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l’invention de l’aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d’un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. pp.13-31. *Staps*, 87, 2010. p.20.

¹⁶³ Concordamos com Sam Bourcier ao afirmar que o gênero não se constrói socialmente, mas se *produz* e se *re-produz* por meio de um trabalho específico dos sujeitos. Cf. BOURCIER, Sam. *HOMO inc.orporated*. Le triangle et la licorne qui pète. Paris : Cambourakis, 2017.

¹⁶⁴ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d’Água, 1994 [1984]. p.101-102.

¹⁶⁵ *Ibidem*, p.103.

sol.¹⁶⁶ Algumas nuvens apenas se viam no sentido Leste, e um pouco de vento, com certa frequência, rompia com a calmaria daquela manhã. Do alto das colinas de Saint-Cloud, a Torre Eiffel emergia da bruma matinal. Cerca de duzentas pessoas já aguardavam ao longo do Parque, a pé, a cavalo ou de bicicletas, carruagem ou automóvel, antes mesmo que os jornais matinais anunciassem o evento do dia.

Demonstrando muita calma, Santos Dumont comandava a partida. O balão, como um pássaro gigante assustado pelo som dos aplausos que estouravam embaixo parecia hesitar por um instante e buscava a sua rota à direita e à esquerda, até que um sopro de vento o expele sobre o Sena na direção de Meudon.¹⁶⁷ Mas, rapidamente a rota é corrigida e ele se aponta em direção à Torre. À distância, o público no Parque da Aerostação o vê adquirir velocidade, prometendo que, enfim, o *Grand Prix* seria ganho no tempo estipulado. Contudo, um golpe de vento em sentido contrário ao balão o atinge de forma inesperada e este parece se desinflar bruscamente. De repente, sobre as fortificações de Paris, em direção à Muette, a hélice para de funcionar numa agitação desordenada de todo o sistema. Suas asas chegam a tocar as suspensões flutuantes do balão, que já estava em parte sem ar, e o aeronauta é forçado a parar o seu motor para que não atingisse diretamente a Torre. Sem outro meio de evitar o terrível acidente, ele se vê obrigado a se deixar cair sobre os telhados de um prédio no Trocadéro.¹⁶⁸

O aparelho se choca a 32 metros de altura, com um barulho de explosão, na cornija do *Grand Hôtel du Trocadéro*, na rua Alboni, às 6:30h. O balão fica dependurado sobre o pátio do hotel, a 15 metros de altura do chão, com o cesto caído quase que horizontalmente mas sustentado por uma viga de ferro que resistia surpreendentemente.¹⁶⁹ Pelo rasgo no balão, o hidrogênio escapou com uma detonação semelhante à de um fuzil e Santos Dumont se encontrava suspenso, há 6 metros do telhado, pendendo graças à seda que rompia em várias partes e os fios de aço finos que retinham o cesto. A posição era grave e um movimento em falso seria suficiente para ocasionar uma queda de 15 metros, possivelmente fatal. De um ponto de vista racional e objetivo, não havia “nada mais a fazer,” como diriam alguns de seus biógrafos muitos anos depois, “exceto orientar a operação de resgate.”¹⁷⁰ O aeronauta teria gritado por “ajuda!”. Ainda dependurado, pediu: “passe-me uma corda” – elaborando ele

¹⁶⁶ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.204.

¹⁶⁷ AIMÉ, loc. cit.

¹⁶⁸ Ibidem, p.205.

¹⁶⁹ AIMÉ, loc. cit.

¹⁷⁰ BARROS, Henrique Lins de. *Santos Dumont. O homem voa!* Rio de Janeiro: PETROBRAS / Núcleo de Estudos Superiores – NUSEG/UERJ, 2000. p.14.

mesmo o seu salvamento.¹⁷¹ Dois minutos depois, enquanto o público sobre o cais observava a cena comovente, um carpinteiro chamado Pinaud sobe sobre o telhado e lança na direção de Santos Dumont a corda demandada, permitindo a sua escalada, se apoiando com dificuldade contra a fachada, evitando as janelas estreitas do prédio.

Lá embaixo a plateia aplaudia, não a Santos Dumont, mas ao jovem carpinteiro que o salvara apoiado numa chaminé, fazendo o trabalho de um bombeiro. Dentro de alguns instantes, os bombeiros que de seu posto em Passy, do alto do observatório, assistiram à queda do balão, se apressaram ao salvamento do pequeno aeronauta que não passava despercebido, mas que já estava fora de perigo.

O N° 5 acabou sendo completamente destruído. No entanto, o motor sobrevivera, e para prová-lo o aeronauta terminou o espetáculo colocando-o para funcionar novamente, agora em terra firme, diante dos olhos e aplausos do público entusiasta.¹⁷² O acidente do dia 8 de agosto o marcou possivelmente mais do que os anteriores. Desde então, Santos Dumont não voaria mais em dias de número 8, e sequer construiria um aparelho com aquele número, o que indica a superstição como um traço marcante de sua personalidade, paradoxal, em certa medida, à razão que não era o seu único guia. Após o acidente, ele mostrara aos amigos a medalha de São Bento que levava no pulso, à qual atribuía a proteção por ter saído são e salvo do trágico evento que destruíra por inteiro o seu balão.¹⁷³

No suplemento ilustrado da *Revue Hebdomadaire*, no dia 24 de agosto, afirmava-se que o prêmio instituído pelo senhor Deutsch “havia quase custado a vida ao Sr. Santos-Dumont” e constatava ainda que “por milagre, um acidente mortal havia sido evitado.”¹⁷⁴ Apesar do momento de horror em que temera a morte, Santos Dumont não deixou de lucrar com aquele espetáculo heroico. Enquanto toda a imprensa falava de sua coragem, o brasileiro escreveu a seguinte carta ao comandante do regimento de bombeiros de Paris, em agradecimento ao seu salvamento, sem, entretanto, mencionar o carpinteiro que participara do resgate:

Senhor coronel,
Minha aterrissagem sobre os telhados de Paris, onde seus valentes bombeiros exercem com frequência sua coragem arriscando suas vidas, me permitiu apreciá-los em circunstâncias tão novas para eles quanto para mim mesmo. Permita-me dirigir-lhe os meus agradecimentos pela prova de generosidade descompromissada.

¹⁷¹ L'ACCIDENT DU “SANTOS-DUMONT”. *L'Instantané. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire*. Paris, 4^{ème} Année, N° 39, 24 août 1901. n.p.

¹⁷² AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.205.

¹⁷³ LE MÉDAILLE de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14670, Paris, 11 août 1901. [4 p.].

¹⁷⁴ L'ACCIDENT DU “SANTOS-DUMONT”. *L'Instantané. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire*. Paris, 4^{ème} Année, N° 39, 24 août 1901. n.p.

Felicitando-o por dirigir tais homens que possuem, em tal elevado grau, o sentimento do dever e o destemor, eu lhe suplico, Senhor Coronel, que aceite a expressão de minha admiração.
Santos-Dumont.¹⁷⁵

Para mostrar que não estava disposto a perder tempo, na noite desse mesmo acidente Santos Dumont encomendara um novo balão e anunciava que ele estaria pronto em 1 de setembro de 1901, isto é, garantindo que dentro de 22 dias ele recomeçaria seus testes aeronáuticos.

A partir desse momento, e com a publicidade do acidente, o brasileiro adquiriu a simpatia do público e da mídia impressa com a qual ele mantinha uma próxima relação, além da admiração do mundo *savant* que ele já vinha progressivamente conquistando. Sempre mantivera boas relações com a imprensa, cultivando alguns jornalistas e escritores como seus amigos mais próximos. Esse era o caso de Emmanuel Aimé, o primeiro membro do *Aéro-Club* a exaltar seus feitos, quando todos os demais se mantinham céticos.

O *Aéro-Club*, e principalmente o seu diretor, o marquês de Dion, questionaram publicamente e, por vezes, desqualificaram as tentativas de Santos Dumont de alcançar a dirigibilidade, preconizando as conquistas dos aeronautas franceses que se apresentavam como seus concorrentes. A ausência de imparcialidade do clube era sensível na imprensa. Quando, no dia 1 de agosto de 1901, Aimé foi destituído do cargo de secretário, o jornal *Le Temps* levantou suspeitas sobre os motivos, arriscando considerar a sua amizade com o brasileiro. O marquês de Dion, então, escreve ao jornal, dizendo que estava “espantado com todo o barulho na imprensa em torno do incidente E. Aimé.” O diretor do *Aéro-Club* acrescentava, devolvendo a provocação: “o mérito de nosso amigo Santos-Dumont não é nem atacado nem contestado por nós, e nós esperamos que ele possa resistir às manobras de pessoas que buscam isolá-lo ou monopolizá-lo para o seu maior lucro.”¹⁷⁶

Tendo desenvolvido seis balões dirigíveis ao longo de quatro anos, e administrando uma imagem pública meticulosa, Santos Dumont tinha mais facilidade de lidar com os jornalistas do que com os aristocratas e militares que compunham o *Aéro-Club* da França. Tentava manter a imagem de um homem distinto, que quase não tinha tempo para uma vida pessoal – o que

¹⁷⁵ No original em francês: “Monsieur le Colonel, Mon atterrissage sur les toits de Paris, où vos vaillants sapeurs-pompier exercent si souvent leur courage au péril de leur vie, m’a fourni l’occasion de les apprécier dans des circonstances aussi nouvelles pour eux que pour moi-même. Permettez-moi de vous adresser mes remerciements pour leur concours généreux et désintéressé.

En vous félicitant de commander à de tels hommes qui ont, à un si haut degré, le sentiment du devoir et le mépris du danger, je vous prie, Monsieur le Colonel, d’agréer l’expression de mon admiration. Santos-Dumont”. (Tradução nossa). AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L’Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.206-207.

¹⁷⁶ À L’AÉRO-Club. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14661, Paris, 2 août 1901. [4 p.]. n.p.

possivelmente o teria poupado de algumas amígdalas indesejadas. Seus poucos colegas do *Aéro-Club* atribuíam a seriedade e o trabalho incansável à educação que recebera da família no Brasil, e principalmente da disciplina atribuída à figura paterna de um engenheiro formando na França.¹⁷⁷ A disciplina era parte de sua personalidade e era vista como condição para o seu sucesso. Quando Aimé perguntou, em 1901, o “segredo” da direção de balões, Santos Dumont respondeu, simplesmente: “Se levantar de manhã.” E, em seguida, acrescentou: “E se deitar tarde.”¹⁷⁸

Ele gostava de afirmar que trabalhava por 17 horas ao dia, dentro das quais se dedicava, entre outras coisas, à volumosa correspondência e a abrir numerosos telegramas e cabogramas que chegavam, depois de um período de cerca de 10 meses, de todos os países do mundo, de alguns amigos, conhecidos e muitos desconhecidos, o que tornava absolutamente impossível responder a todos. Ciente de tudo o que lhe era escrito, ele apenas respondia em circunstâncias excepcionais, mas buscava se manter atento a tudo o que se dizia sobre ele.

O trabalho de pensar a mecânica e a construção mental que ele requeria tomava grande parte do seu tempo. Cada mudança o levava de volta aos seus papéis e novos cálculos matemáticos se faziam necessários para medir distâncias, pesos, velocidades... Assim, Santos Dumont demonstrava aos aeronautas da época que os trabalhos de gabinete, até então pouco valorizados, mesmo na aeronáutica, tinham utilidade fundamental e não podiam ser desconsiderados.

Igualmente cuidadoso com a teoria e a prática, Santos Dumont havia se investido pessoalmente em sua mecânica e em seu olhar estranhamente inovador, que o permitiu colocar a válvula de escapamento na parte traseira do balão e o motor na parte central do longo cesto; além disso, a mudança da estrutura dos mecanismos evitava o contato do gás com o fogo por uma distância suficiente. Era como se ele houvesse ouvido atentamente a todas as críticas e resolvido os principais problemas que os balões anteriores apresentavam.

Apesar das diversas críticas direcionadas aos seus primeiros balões, e sua leitura e escuta atentas a todas elas, Santos Dumont não desistia de se desafiar ele mesmo e de surpreender ao apresentar aos seus concorrentes e à imprensa modelos cada vez mais aptos ao voo dirigível. Sua vaidade inquestionável fazia da crítica, tanto quanto dos aplausos do público, uma importante – e por vezes dolorosa – motivação para seguir tentando controlar o voo. A cada queda, uma nova ideia para a próxima elevação; a cada crítica, uma oportunidade de resposta.

¹⁷⁷ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.207.

¹⁷⁸ AIMÉ, loc. cit.

Nos anos em Paris, quando ele se desafiava para desafiar os limites do progresso, nenhum dos questionamentos do seu sucesso ou do seu fracasso o fizeram parar de tentar.

O reconhecimento mais significativo, logo, começava a chegar de longe. Como era de costume neste período, boa parte de suas homenagens vinham do governo brasileiro. Em 1901, o Presidente da República, Campos Sales, solicitava ao congresso os créditos necessários para a criação, sob os serviços do Ministério da Guerra, de uma seção da aeronáutica para o encorajamento e a execução de projetos de navegação aérea por meio de incentivos do Estado.¹⁷⁹ Em 14 de agosto, Santos Dumont escreve ao Presidente da República, dirigindo os seus agradecimentos e a sua “simpatia pessoal” pelas honras recebidas. Na carta, ele afirmava:

Senhor Presidente,

[...]

Pensar que eu trabalho encorajado por vós, por nossa pátria comum, me dá a confiança de ter êxito, com a ajuda de Deus. Ao menos, eu pude colaborar, na medida das minhas forças, a uma obra a qual os aeronautas brasileiros, depois do ilustre Bartholomeu de Gusmão, disputaram o mérito e o ardor com os aeronautas franceses Montgolfier, o médico Charles e o engenheiro Henri Giffard, aos quais eu sou feliz de prestar homenagem nesta terra hospitaleira e generosa onde encontrei sinceros amigos [...].¹⁸⁰

Atendendo à disciplina que lhe era imposta por si mesmo, no dia 1 de setembro, como prometido, o *Nº 6* estava pronto. Como inovação, pela primeira vez um balão dirigível utilizava um lastro líquido. Dois reservatórios de cobre muito fino, comportando um total de 45 litros, eram cheios de água, e foram colocados entre as hélices e o motor podendo ser abertos e fechados a partir do cesto por meio de dois fios de aço.¹⁸¹ No dia 6 de setembro, Santos Dumont deu continuidade às suas experiências. Às 8:00h da manhã, em seu hangar em Saint-Cloud, ele achou que o tempo estava favorável, e deu sinal imediatamente para a partida. Após um curto passeio com a corda, ele girou com grande velocidade em direção à Longchamp. Já era próximo das 9:00h.

Depois de progredir um pouco de forma muito precisa acima do campo de corridas, Santos Dumont, do alto do cesto do balão, dizia aos seus amigos: “Tudo está bem!... Me esperem na cachoeira! Nós comeremos aperitivos juntos! Depois, eu voltarei, pois quero tentar, hoje mesmo, vencer o prêmio Deutsch!”¹⁸²

¹⁷⁹ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont nº 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, nº 8, août 1901. p.208.

¹⁸⁰ Ibidem, p.209.

¹⁸¹ Ibidem, p.212.

¹⁸² LA CONQUÊTE de l'air. L'aviateur Roze. Le « Santos-Dumont nº 6 ». *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, Nº 42, 14 septembre 1901. n.p.

De fato, 10 minutos passados, com uma precisão admirável, ele aterrissou diante da cachoeira, recebido por aplausos de uma centena de curiosos. Às dez horas, ele subia novamente no cesto para retornar à Saint-Cloud.

No entanto, havia ele calculado mal a sua subida, ou o vento o atingira de surpresa, mas fato é que a *guide-rope* acabou por agarrar-se nas árvores da propriedade Rothschild. Completamente impossibilitado de voltar a voar, o balão teve que ser arrastado por vários homens pela propriedade, deslocamento este que não se deu sem danos à estrutura. Por fim, Santos Dumont teve que retornar à garagem sendo o seu balão conduzido por cordas e com a ajuda de vários homens. Um “cortejo pitoresco”¹⁸³ se formou ao longo da rota até o *Bois*, visto, mais uma vez, se tratar de um espetáculo nada banal ter o imenso balão em forma de cigarro desfilando com delicadeza e graça em meio a uma pequena multidão de 200 ou 300 pessoas.

Impassível dentro do cesto, Santos Dumont dirigia a ordem e a marcha do cortejo. De repente, no meio da ponte de Suresnes, uma brusca parada. O condutor acabava de perceber os fios do trem elétrico que percorriam as margens do rio. Tais fios tiveram que ser colocados, por um esforço conjunto, bem próximo do solo para que se pudesse passar por cima com o balão. A manobra durou cerca de uma hora. O senhor Santos, como era chamado pelos franceses, junto ao seu balão, acabava por atravessar os fios sob aclamação de um público numeroso, entre os quais se fazia menção ao príncipe Roland Bonaparte, a Henry Deutsch e ao aeronauta Capazza.

Após atravessar os fios do trem elétrico e outra fiação telefônica que se colocavam no caminho entre a ponte de Suresnes e as garagens do *Aéro-Club*, o balão arrastado por cordas, e sob as ordens do aeronauta que não mais o pilotava, atravessou mais um obstáculo: os fios do trem cruzavam novamente a rota, agora a uma altura de pelo menos 5 metros. Era necessário recomençar uma nova manobra arriscada. Num dado momento, por precipitação ou por má interpretação do comando do aeronauta, todos os homens resolvem soltar as cordas. O *Nº 6*, livre de entraves, faz um salto de 100 metros no céu, e, conduzido por uma forte brisa, girou com toda velocidade em direção Sudeste.

Santos Dumont, sem hélice, sem leme – que fora partido durante o transporte da aeronave – não teve outro recurso a não ser abrir completamente as válvulas e permitir a queda inevitável que se seguiria. Por sorte, ele caiu precisamente sobre um banco de terra fofa que amorteceu o choque. A comoção daquele regresso era noticiada como uma vitória, ainda que atrasasse os planos do aeronauta de concorrer novamente ao Prêmio Deutsch.

¹⁸³ LA CONQUÊTE de l’air. L’aviateur Roze. Le « Santos-Dumont nº 6 ». *L’Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, Nº 42, 14 septembre 1901. n.p.

No mesmo dia, um de seus concorrentes, o aviador francês Roze, realizaria uma nova experiência. A disputa pela conquista do Prêmio se acirrava. Após três tentativas seguidas, Roze foi forçado a desistir sem sucesso até então.¹⁸⁴ Santos Dumont se mantinha, aos olhos do público e da imprensa que o exaltava, como a principal esperança para vencer o Prêmio demonstrando o controle maquinal necessário ao dirigir os seus balões.

2.6 O Prêmio Deutsch

No início de outubro de 1901, Santos Dumont esperava pelo primeiro dia de outono com tempo bom para realizar o voo que o permitiria circundar a Torre Eiffel, retornando ao seu ponto de partida no Parque de Saint-Cloud. Segundo o regulamento estabelecido para o Prêmio, a Comissão científica do *Aéro-Club* devia ser avisada com pelo menos 24 horas de antecedência sobre qualquer experiência para que fosse “oficial”. Sendo assim, aquele aeronauta decidiu – por precaução ou exagero – notificar a Comissão de um voo previsto para todos os dias da semana, regularmente sempre às 2:00h da tarde.¹⁸⁵ Após sucessivos informes inúteis ao longo de uma semana, finalmente no sábado, dia 19 de outubro, sua sorte parecia mudar quando o sol se erguia numa atmosfera calma. Com poucas nuvens, apenas uma brisa leve balançava as últimas folhas que restavam nas árvores, se mantendo assim por toda a manhã. Ao meio dia, entretanto, o sopro de vento se tornou mais forte, e no céu já se viam mais nuvens que mascaravam o sol persistente, chegando a provocar uma chuva suave.

Após algumas tentativas inúteis pela manhã, tendo que aguardar para realizar a ascensão oficial na presença da Comissão, Santos Dumont, ansioso, teria afirmado em desabafo para o jornal *Le Temps*: “Eu já não sei mais, realmente, se ainda vou poder sair.” Observando que as nuvens se mantinham altas e após telefonar para a Torre Eiffel sendo informado de que a velocidade do vento era de 4.5 metros por hora apenas, o jovem aeronauta decidiu bruscamente – como era seu hábito, segundo atestara o jornal¹⁸⁶ – a sair em seu balão reformado, o N° 6.

Os membros da Comissão o observavam por toda parte: o marquês de Dion, Henry Deutsch, que havia vindo desde Biarritz para assistir à experiência definitiva, além de De Fonvielle e Georges Besançon. A cada movimento do aeronauta a vigilância se fazia sentir. Cada decisão era uma sentença, e a Comissão do *Aéro-Club* não seria tolerante – sabia bem o

¹⁸⁴ LA CONQUÊTE de l'air. L'aviateur Roze. Le « Santos-Dumont n° 6 ». *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 42, 14 septembre 1901. n.p.

¹⁸⁵ AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁸⁶ Ibidem.

brasileiro. A decolagem vai bem, sob aclamação do público que o saudava, até que, naquela primeira tentativa, o balão realiza uma queda inesperada caindo por cima das árvores e tendo a *guide-rope* enroscada numa casa. O público pensou que fosse o fim, mas Santos Dumont manteve a calma e obstinação. “Isso não foi nada,” afirmou ele com segurança. “Irei me certificar de novo do meu peso e partirei mais uma vez. Agora mesmo eu tombei como se tivesse quarenta quilos a mais, de repente.”¹⁸⁷

O peso foi verificado. O equilíbrio do cesto foi testado novamente, causando uma ovação entusiasmada do público fiel que testemunhava cada parte do teste. Finalmente, Santos Dumont comandava o rito de elevação do balão, mais uma vez com o “Larguem tudo!”, e fazendo todos os homens que o rodeavam soltarem as cordas. No cronômetro de Besançon, o cronômetro oficial da prova, já eram as 2:44h.

Num ritmo cambaleante, mas “com uma retitude absoluta,” o balão alcançou o Sena, cruzou o *Bois* e se elevou a uma altitude que suspendeu todo o medo do público sobre uma possível nova queda. Os espectadores torciam com os olhos fixos na estabilidade conquistada pelo aeronauta: “Ele vai vencer... ele vai vencer,”¹⁸⁸ ouvia-se na multidão. No entanto, o balão realiza uma guinada inesperada que o conduz um pouco demasiadamente para a esquerda da linha direita da Torre. Escuta-se um “Ah!” da plateia. Talvez até mesmo daquela altitude tenha sido possível que Santos o escutasse em coro. Ao fim de alguns segundos demorados, a pequena mancha branca no céu parecia retomar sua verdadeira direção. A multidão aplaudia vividamente, como se o aeronauta pudesse ouvir.

“Ele está na altura da Torre!” gritou um espectador.¹⁸⁹

“E só há seis minutos desde que partiu,” teria afirmado um outro em seguida.

Diante do aeronauta, a Torre Eiffel era sua para ser cruzada como o marco mais elevado da conquista mecânica dos ares. “Se a Torre Eiffel não existisse, seria necessário inventá-la para as necessidades da aerostação”¹⁹⁰ – afirmara Emmanuel Aimé. Naquele momento, com pouco tempo decorrido, Santos Dumont podia vê-la bem de perto, impondo-se no horizonte devassado pelos prédios baixos da cidade neoclássica. Símbolo da engenharia de seu tempo, mas também símbolo da masculinidade; aquele eixo central da aerostação era o *falo* do progresso que marcava o início do século.

¹⁸⁷ AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁸⁸ Ibidem.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ AIMÉ, Emmanuel. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. p.204.

“Ele vira, ele vira!” exclamam algumas outras vozes quando o balão demonstra contornar a Torre. Os gritos do público delirante se intensificam quando a volta é completa. Homens e mulheres erguem os seus chapéus e lenços em movimento no ar.

Haviam se passado apenas 8:45m de prova.

É com verdadeira euforia que os espectadores começam a ver o balão aumentar lentamente no céu. Ele estava voltando. Mas o tempo passava mais depressa, e o vento parecia fazer do retorno mais demorado.

Quando Santos Dumont passava finalmente sobre Longchamps, se aproximando do Parque de Aerostação, restavam apenas dois minutos para cumprir o tempo estipulado.

Às 3:13h, ele estava finalmente sobre o Parque em Saint-Cloud. Havia alcançado 29 minutos e 15 segundos de prova. Mas estava muito alto para que se pudesse alcançar, do solo, a corda para ser puxado, condição exigida pelo regulamento para a conclusão da prova.

Num desespero compartilhado, alguns gritavam: “Rasgue o seu balão!” E de fato, nos poucos segundos que lhe restavam, esse seria o único meio para que ele chegasse ao solo a tempo. Mas Santos Dumont preferiu realizar uma grande curva no ar para fazer abaixar o balão, descendo em espiral. Quando finalmente a corda é alcançada – pelos homens que o ajudavam incansavelmente – o cronômetro indicava que já haviam se passado 30 minutos, 40 segundos e 35 milésimos no total do percurso.

Por algum tempo ele não pôde falar nada que pudesse ser ouvido em meio às aclamações do público. Quando finalmente pôde fazer a pergunta que todos se faziam, Santos Dumont pronunciou:

“Eu ganhei?”

“Sim, sim!” gritam precipitadamente na multidão.

Seu rosto se ilumina. Ele acredita que ganhou. Ele saúda o público, toca com a ponta dos dedos algumas das mãos que se estendem em sua direção, mas sem se aproximar muito.

Atravessando a multidão, o marquês de Dion e Besançon, cada um com seus cronômetros em mãos, informam ao brasileiro que ele não havia ganhado a prova. Uma diferença de 40 segundos e 35 milésimos na descida impedia que o prêmio lhe fosse atribuído.

“Como eu não ganhei?” grita Santos Dumont exaltado.

“Meu caro, há um regulamento!” afirma o marquês de Dion.

“Sim, ele ganhou!” gritam os espectadores.

“Se vocês não me dão o prêmio,” responde o brasileiro, “a mim não faz diferença.” E completa: “Eu o destinaria aos pobres.”

As aclamações aumentam. O aeronauta insiste, quase como uma criança:

“Eu ganhei o prêmio ou não? Se não, eu vou tentar novamente.”

Nesse momento, testemunhando o clima de divergência, o senhor Deutsch se aproxima e afirma: “Por mim, meu amigo, você ganhou o prêmio.” E ele abraça Santos Dumont apaziguando os ânimos.

“Bravo! Viva Santos! Viva Deutsch!” grita o público contente.

Santos Dumont desce do balão mostrando uma grande irritação com o ocorrido.

Entrando em seu automóvel, Henry Deutsch declara que “Moralmente sim”, Santos Dumont era vitorioso, “mas de fato já é outra questão.”¹⁹¹

Ao ser perguntado sobre a posição da Comissão, Santos Dumont declara:

Eu o ganhei, digam o que disserem. Eu considero nula essa condição de a corda ser alcançada por um homem localizado no parque, porque ela foi acrescentada posteriormente, em pleno período de concursos, e quando eu mesmo já havia feito três tentativas. Além disso, essa condição é ridícula. Em toda prova, é suficiente alcançar o fim.¹⁹²

Não havia dúvida de que o percurso de ida e volta de Saint-Cloud à Torre Eiffel houvera sido feito em 29 minutos, e que o brasileiro havia demonstrado que o seu balão era dirigível. Assim, com a imprensa a favor do aeronauta, alegava-se que o atraso se dera principalmente pela situação desfavorável do Parque do *Aéro-Club*¹⁹³ e as restrições excessivas do regulamento. Entrevistado em seu apartamento, na avenida Champs-Élysées, no dia seguinte, Santos Dumont afirmou ao jornal *Le Temps* que não iria realizar mais nenhuma experiência oficial:

Eu estou descansando. A viagem de ontem me cansou um pouco. Em certo momento, eu corri um grande risco. Eu acabava de dobrar a torre e naquele momento eu me encontrava bem na corrente de vento que havia aumentado com violência e fez o meu motor ficar mais lento bruscamente. Se ele não houvesse dissipado eu seria lançado em direção à torre e seria a morte sem palavras.¹⁹⁴

¹⁹¹ AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁹² No original em francês: « Je l'ai gagné, quoi qu'on puisse dire. Je considère comme nulle cette condition du cordage saisi par un homme placé dans le parc, parce qu'elle a été ajoutée après coup, en pleine période de concours, et alors que moi-même j'avais déjà fait trois tentatives. D'ailleurs, cette condition est ridicule. Dans toute épreuve il suffit d'avoir franchi le but. » (Tradução nossa). Ibidem.

¹⁹³ LE « SANTOS-DUMONT N° 7 » doublant la Tour Eiffel. Le « Santos-Dumont » rentrant après avoir gagné le Prix Deutsch. *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 47, 19 octobre 1901. n.p.

¹⁹⁴ No original em francês: « Je me repose. Le voyage d'hier m'a fatigué un peu. J'ai couru, à un moment, un grand danger. Je venais de doubler la tour et je me trouvais juste dans le lit du vent qui avait à ce moment augmenté de violence quand mon moteur s'est brusquement ralenti. S'il n'était pas reparti j'étais précipité contre la tour et c'était la mort sans phrases. » AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

Quando perguntado sobre o prêmio, ele afirmou: “O prêmio do *Aéro-Club*? Eu o ganhei, não moralmente, como alguns jornais estão dizendo, mas efetivamente.” Santos Dumont alegava ainda que quando a Comissão deliberou sobre as novas condições do prêmio, ele não foi informado: “eu li nos jornais e nas atas das sessões [da direção do clube], mas não fui informado oficialmente.” Afirma ter escrito uma carta sobre a questão, ao presidente do *Aéro-Club*, que havia ficado sem resposta.¹⁹⁵

Ele se lamentava sobre o regulamento:

Contar o tempo depois do momento em que a última corda deixa o solo é uma piada. Eu poderia ter levado e deixado solta uma corda de dois ou três quilômetros que eu só soltaria quando ela chegasse ao seu fim. E eu estaria a meio-caminho da torre quando cronometrassem minha partida.¹⁹⁶

De fato, quando Santos Dumont realizou as primeiras tentativas de contornar a Torre Eiffel, em julho e agosto daquele ano, as condições fixadas eram diferentes. O aeronauta devia partir do Parque e circundar a torre, retornando ao ponto de partida dentro de meia hora. O regulamento dizia “retornar” e não “aterrissar”, como chamava a atenção o jornal *Le Temps*. Mas na sessão da diretoria do dia 6 de setembro, a comissão científica solicitava modificar as condições, uma vez tendo a prova já sido disputada. No novo regulamento, especificava-se que o lugar da partida seria definido pelo local em que a corda ou qualquer cabo do balão fosse solto. A decisão pela mudança foi tomada após grande discussão entre os membros do *Aéro-Club*. Também foi decidido, nessa mesma sessão, nomear um cronometrador oficial para as provas, função esta que seria conferida à Georges Besançon.

Santos Dumont contestou por carta à decisão da direção do clube. No trecho da carta sem resposta publicado no *Le Temps*, ele argumentava: “Eu me recuso a crer que no meio de um período de concurso a comissão de aerostação do *Aéro-Club* deseja acrescentar dificuldades a uma prova que já as comporta em demasia, como eu demonstrei colocando em risco minha vida.”

Sobre o questionamento levantado acerca da mudança de regulamento, o marquês de Dion respondeu: “A comissão não modificou o regulamento. Ela precisou aquilo que se entedia

¹⁹⁵ AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁹⁶ No original em francês: « Faire compter le temps depuis le moment où le dernier cordage a quitté le sol, c'est une plaisanterie. Mais je pourrais emporter et laisser filer une ficelle de deux ou trois kilomètres que je ne lâcherais que lorsqu'elle serait arrivée à son bout. Je serais à mi-chemin de la tour quand on chronométrerait mon départ. » (Tradução nossa). Ibidem.

como retornar ao ponto de partida. Ela considera que a aterrissagem ocorre uma vez que um homem alcança as cordas no parque.”¹⁹⁷

Enquanto a polêmica sobre o prêmio crescia na imprensa e no *Aéro-Club*, Santos Dumont mobilizava cada vez mais apoiadores ao afirmar repetidas vezes que, uma vez vitorioso, iria destinar a soma recebida aos pobres de Paris. O senhor Wilfrid de Fonvielle, ao falar sobre a atribuição do prêmio a Santos Dumont, acrescentou:

Quanto à nobre destinação que o Sr. Santos reserva aos 100.000 francos do Sr. Deutsch, ela faz jus ao seu coração, mas ela não pode influenciar a nossa decisão, pois não somos administradores de um escritório beneficente, mas despachantes de fundos destinados a incentivar o progresso da aerostação.¹⁹⁸

Enquanto os jornais não especializados anunciavam que “os homens o cobriam de bravos e as mulheres de flores”¹⁹⁹ por seu feito, Santos Dumont ainda aguardava pelas palavras finais para saber se havia ou não ganhado o Prêmio Deutsch. Neste ínterim, seu voo no balão ao redor da Torre Eiffel seria minuciosamente analisado pelos especialistas da aeronáutica francesa, por meio de sucessivas comparações com voos anteriores, visando medir o real avanço alcançado pelo brasileiro.

No conservatório da aerostação em Meudon, municipalidade próxima a Paris, naquela instituição militar dirigida por oficiais, fortes críticas seriam lançadas ao feito de Santos Dumont. O comandante Renard, que dirigia o parque aerostático militar de Meudon, declarou, em 22 de outubro, que a experiência de Santos Dumont daquele mês teria realizado “o equivalente àquilo que fizemos em 1884, e àquilo que eu critico no prêmio Deutsch, o fato de ele não ter sido estabelecido com condições suficientes para fazer com que se dê um passo para a ciência.” Segundo o comandante, a diferença apresentada no balão *Nº 6* em relação ao seu próprio, o balão *França*, utilizado no século anterior, era de velocidade. A superioridade do motor de Santos Dumont seria o único ponto real de avanço; em resumo, segundo ele, a experiência do brasileiro era “bela, mas não extraordinária.”²⁰⁰

No julgamento posterior pelos biógrafos brasileiros, a vitória do prêmio era incontestável. Embora a maior parte dos textos não se dedique em detalhes aos embates entre Santos Dumont e os membros do *Aéro-Club* nesse período, é flagrante a exaltação do aeronauta

¹⁹⁷ AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

¹⁹⁸ No original em francês: « Quant à la noble destination que M. Santos réserve aux 100,000 francs de M. Deutsch, elle fait honneur à son cœur, mais elle ne peut influer sur notre décision, car nous ne sommes pas les administrateurs d'un bureau de bienfaisance, mais les répartiteurs d'un fonds destiné à encourager les progrès de l'aérostation. » (Tradução nossa). Ibidem.

¹⁹⁹ LE « SANTOS » et la « France ». *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14745, Paris, 25 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

²⁰⁰ DERNIÈRES nouvelles du palais. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

injustiçado. Gondin da Fonseca, em 1940, chega a relatar que a imprensa “alinhou-se firme, ao lado do *‘petit brésilien’*, sem exceção de um só órgão.”²⁰¹ Ele chega a afirmar que o povo se manifestou a favor de Santos Dumont, e teria ocorrido apedrejamento da sede do *Aéro-Club* por parte dos mendigos de Paris – o que não se tem notícia nos jornais da época.

De fato, a maior parte da imprensa não-especializada parecia ter tomado o partido do brasileiro, e as notícias sobre o caso se multiplicariam. A polêmica em torno da conquista do Prêmio Deutsch por Santos Dumont ainda seria agravada, naquele mês de outubro, por outro mal-entendido. Após a experiência do dia 19, a mídia impressa, em apoio ao aeronauta, questionava de imediato as reais intenções do senhor Deutsch, fundador do prêmio, e que havia ajudado a financiar experiências de outros inventores franceses nos meses precedentes.²⁰² Acusado de tentar impedir que Santos Dumont ganhasse o prêmio que ele criou, e de ter buscado ganha-lo ele mesmo indiretamente por meio de investimentos nos avanços de aeronautas franceses, Deutsch era questionado pelos jornais sobre suas saídas repentinas de Paris quando deveria estar supervisionando as experiências que poderiam ocorrer de uma hora para a outra.²⁰³ Buscando pôr fim nos boatos, ele decide oferecer ao brasileiro um prêmio inferior de 25.000 francos, pelo voo realizado, e destinado à doação aos pobres de Paris, como prometera Santos Dumont publicamente. A oferta foi interpretada pelo aeronauta e pela imprensa como um sinal de que o prêmio de fato havia sido ganho. No dia 21 de outubro, entretanto, Henry Deutsch, escrevendo de Amiens, retificou a sua real intenção com aquele ato:

Ausente de Paris ontem e obrigado a ir à Londres hoje, eu não pude lhe confirmar a minha opinião expressa no sábado desde sua aterrissagem. Eu estou convencido de que a comissão a aprovará e a ratificará. Mas eu serei obrigado a retificar o mal-entendido reproduzido pela imprensa sobre a questão dos 25.000 francos. Em um ato entusiasta e espontâneo eu lhe dizia que colocaria à sua disposição essa soma para os pobres de Paris; mas essa soma não tinha nada a ver com o grande prêmio ao qual segundo minha opinião o senhor tem direito.

Amigavelmente e desejando minhas felicitações sinceras,
Henry Deutsch (de la Meurthe).²⁰⁴

²⁰¹ FONSECA, Gondin da. Santos Dumont. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.86.

²⁰² Quando o Prêmio Deutsch foi lançado, o senhor Henry Deutsch, além de financiar os 100.000 francos atribuídos ao vencedor, incentivou financeiramente a construção de um hangar e um balão realizados pelo aeronauta Victor Tatin, membro do *Aéro-Club* da França, que segundo Deutsch seria “o homem mais esclarecido sobre a questão da navegação aérea”. Em agosto de 1901, ao sofrer uma crítica ácida do *New York Herald*, por tentar supostamente através de Tatin ganhar o prêmio que ele mesmo havia criado, o senhor Deutsch decide colocar fim nas obras do hangar e do balão destinado a concorrer ao prêmio que levava o seu nome. Entretanto, por intervenção dos membros da diretoria do *Aéro-Club*, que apoiavam enfaticamente a iniciativa, ele é convencido a dar continuidade às obras desenvolvidas por Tatin, garantindo o seu apoio financeiro. Cf. LES EXPÉRIENCES de ballons dirigeables. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14684, Paris, 25 aout 1901. [4 p.]. n.p.

²⁰³ REVUE des Journaux. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 297, Paris, 24 octobre 1901. p.2.

²⁰⁴ No original em francês: «Absent de Paris hier et obligé d'aller à Londres aujourd'hui je n'ai pas pu vous confirmer mon opinion exprimée samedi dès votre atterrissement. Je suis convaincu que la commission

Enquanto a Comissão científica do *Aéro-Club* continuava a debater sobre a suposta vitória do prêmio por Santos Dumont, no dia 27 de outubro, Henry Deutsch escreve novamente ao brasileiro, de Biarritz, onde se encontrava, reafirmando “apesar das hesitações que poderiam sugerir na opinião de alguns de meus colegas da comissão, que a sua vitória é indiscutível.”²⁰⁵ O mecenas acrescenta, ainda, que repassaria à Santos Dumont a doação prometida de 25.000 francos para que fosse repartida em ambos os seus nomes para os pobres de Paris. Santos Dumont respondeu, no dia seguinte, agradecendo pelo reconhecimento e afirmando que levaria o cheque ao chefe de polícia naquela manhã realizando assim a doação. Ele providenciou ainda, com o aval de Deutsch, que as cartas trocadas entre eles fossem publicadas pela imprensa.²⁰⁶ A este ponto, tratava-se não mais de uma disputa pela soma de dinheiro oferecida, mas da busca por algum indício de que o prêmio, como um ato de consagração em si mesmo, seria atribuído à Santos Dumont; isto é, a querela com o *Aéro-Club* tratava do *status* desse aeronauta, sua aceitação social, sua consagração como um homem da ciência da aerostação.

Enquanto o jornal *Le Temps* noticiava em detalhes a polêmica do Prêmio Deutsch, a irritação de Santos Dumont com o *Aéro-Club* e a sua rejeição por seus diretores, e notadamente o marquês de Dion, as revistas especializadas como a *L'Aérophile* e a *L'Instantané* tratavam de forma velada os acontecimentos dos meses que se seguiram à elevação do brasileiro. Em uma crônica feminina, no jornal *Le Figaro*, de 24 de outubro de 1901, a escritora anônima testemunhava a favor do aeronauta: “Eu não sei se o Sr. Santos-Dumont receberá ou não os cem mil francos que um severo júri lhe contesta; mas, aquilo que eu estou certa, é que os corações de todas as parisienses são dele.”²⁰⁷

Em testemunho posterior do príncipe Roland Bonaparte, presidente da comissão científica do *Aéro-Club*, é evidenciado o fato de que as regras do concurso foram alteradas pela comissão a partir da observação das primeiras tentativas do próprio Santos Dumont, que indicavam que a conquista do prêmio pelo brasileiro estava mais próxima do que se

l'approuvera et la ratifiera. Mais je vous serai obligé de faire rectifier le malentendu reproduit par la presse au sujet des 25,000 francs. Dans un élan enthousiaste et spontané je vous disais que je mettais en cas de contestation cette somme à votre disposition pour les pauvres de Paris ; mais cette somme n'avait rien à voir avec le grand prix auquel suivant moi vous avez droit. Amitiés et félicitations sincères.

HENRY DEUTSCH (de la Meurthe). » (Tradução nossa). M. HENRY Deutsch et M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

²⁰⁵ LE PRIX Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14750, Paris, 30 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

²⁰⁶ Ibidem.

²⁰⁷ PARISSETTE. Carnet d'une parisienne. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 297, Paris, 24 octobre 1901. p.3.

imaginava.²⁰⁸ Tratava-se de um boicote ao jovem aeronauta? Ou de um acordo de cavalheiros para acirrar a disputa pela conquista do voo controlado?

Em final do mês de outubro, um novo fato aumentaria a tensão entre Santos e o *Aéro-Club*. Enquanto ainda se debatia sobre o mérito do aeronauta, um proprietário vizinho ao hangar construído pelo *Aéro-Club* no Parque de Aerostação, identificado pelos jornais apenas como senhor Lemaître, reclamava ao senhor Deutsch a restituição por uma série de danos ocasionados em sua propriedade devido ao vazamento de resíduos líquidos provenientes do abastecimento de hidrogênio no balão N° 7 de Santos Dumont. Aparentemente, as árvores e gramados da propriedade haviam sido prejudicados, sem contar o “odor insuportável” dos resíduos. Lemaître pedia que o procedimento fosse regularizado dentro de oito dias. Henry Deutsch, entretanto, não respondia pela propriedade do hangar, o que levou Lemaître a responsabilizar Santos Dumont, como autor dos danos causados e à Sociedade da aerostação, proprietária do hangar.²⁰⁹ Toda a responsabilidade sobre o ocorrido seria atribuída ao brasileiro, que ignorou qualquer dívida de sua parte em relação ao clube àquela altura.

Na tarde do dia 4 de novembro, a Comissão científica do *Aéro-Club* se reuniu, como tribunal supremo no assunto, para deliberar sobre a atribuição do Prêmio Deutsch a Santos Dumont. A reunião, que durou cerca de duas horas e teve debates longos e acalorados, terminou por deliberar, por 13 votos contra 9, às 6:30h, pela atribuição da vitória “sem restrições” e dos 100.000 francos do Prêmio Deutsch ao aeronauta brasileiro.²¹⁰ Estavam presentes na sessão, o príncipe Roland Bonaparte, presidente da Comissão, além de Angot, d’Arsonval, Besançon, Bouquet de La Grye, Cailletet, Henry Deutsch, Deslandres, Wilfrid de Fonvielle, Henocque, Mascart, Marey, Olivier, Perchot, Teisserenc de Bort, Violle, o marquês de Dion, Emmanuel Aimé, Robert Lebaudy, La Valette, o conde de La Vaulx, o conde Castillon de Saint-Victor, Abel Ballif, o conde de Chasseloup-Laubat e Ducasse – homens da ciência e autoridades da aeronáutica francesa.

Ao tomar conhecimento do voto da Comissão, Santos Dumont afirmou estar “inconsolável, e bastante desconcertado,” com o resultado final. “Após as cartas que recebi daqueles que a compõem [a Comissão], eu esperava uma quase unanimidade. Agora, dos 25 presentes, 13 apenas me deram a causa ganha sem restrição.”²¹¹ Santos Dumont afirmou ainda

²⁰⁸ M. SANTOS-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

²⁰⁹ A PROPOS de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14750, Paris, 30 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

²¹⁰ REICHEL, Frantz. Le prix Deutsch. Victoire de Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 309, Paris, 5 novembre 1901. p.2.

²¹¹ REICHEL, loc. cit.

se indignar com as alegações do senhor Castillon de Saint-Victor, ao criticar o excesso de apoio dos jornais à sua pessoa, reiterando que “a decisão da Comissão é sem levar em consideração a campanha da imprensa” feita a seu favor.²¹²

“De tudo isso eu fico com uma coisa apenas,” afirmou à imprensa o brasileiro, “é do *Aéro-Club* de onde devia vir o meu maior incentivo, e é precisamente no *Aéro-Club* onde eu encontro a maior oposição.”²¹³ E conclui: “Nós não estamos mais de acordo, e cansado, finalmente, de tantas querelas, eu me retiro do *Aéro-Club*. Esta noite mesmo vou enviar minha demissão.”²¹⁴

Na reunião do Comitê diretor do *Aéro-Club*, no dia 7 de novembro, o conde de La Valette relatou as reservas, por parte do presidente do comitê, sobre a votação da Comissão científica que decidia, enfim, pela atribuição do Prêmio Deutsch a Santos Dumont. Após uma nova discussão com muitas opiniões divergentes, o comitê decidia ratificar a decisão da Comissão científica, premiando Santos Dumont.²¹⁵ Conforme o regulamento, a soma de 100.000 francos seria colocada à disposição do aeronauta, a partir do dia 8 de novembro.

Na manhã do dia 9 de novembro, Santos Dumont se dirigiu ao escritório do senhor Peccate, chefe do secretariado do *Aéro-Club*, para a retirada do Prêmio que lhe havia sido, enfim, designado. Lá chegando, ele foi recebido pelo marquês de Dion, presidente do clube, na presença ainda do conde de Henry de La Vaulx, do conde de Castillon de Saint-Victor e do senhor de Villepin.²¹⁶

“Se não for um problema para o senhor,” teria dito o marquês de Dion, “eu lhe darei um cheque de crédito, porque nós não temos aqui esse montante em notas.”

Santos Dumont teria respondido ser indiferente à forma de pagamento. O marquês se sentou à mesa do secretário para escrever o cheque.

“Poderia me dizer como escrever o seu nome?” perguntou ele.

Santos Dumont soletrou, letra a letra, para não haver erro. E depois se sentou para assinar o recibo.

Quando ele já se levantava e pegava o seu chapéu para sair, o marquês o chamou de volta:

²¹² REICHEL, Frantz. Le prix Deutsch. Victoire de Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 309, Paris, 5 novembre 1901. p.3.

²¹³ REICHEL, loc. cit.

²¹⁴ REICHEL, loc. cit.

²¹⁵ BULLETIN officiel de l’*Aéro-Club*. *L’Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n^o 11, novembre 1901. p.256.

²¹⁶ M. SANTOS-Dumont et l’*Aéro-Club*. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14761, Paris, 10 novembre 1901. [4 p.]. n.p.

“Eu gostaria de tratar de uma pequena questão...,” disse o presidente do clube. “O senhor não deve ter ignorado que um vizinho do Parque de Aerostação procurou o *Aéro-Club* sob pretexto de que o seu jardim foi danificado pelas infiltrações de sulfato de cobre provenientes das cisternas que o senhor colocou para recolher os resíduos da fabricação de seu gás de hidrogênio.”

O marquês, em seguida, solicitou que Santos Dumont se encarregasse das obras para modificar a instalação, por sua própria conta, e acrescentou: “...desde que a imprensa não deixou de nos acusar de ser hostis com o senhor, o comitê preferiu manter o *status quo*, contando com a sua lealdade para se encarregar dos prejuízos reclamados.”

“Eu prefiro não entrar nesta questão,” teria respondido Santos Dumont.

“A mim, me parece, entretanto, que se uma indenização deve ser paga, é pelo senhor,” insistiu o marquês.

“Não,” respondeu o jovem.

“Como, não?” mostrou desentendimento o marquês.

Santos Dumont, então, foi forçado a argumentar o seu ponto de vista sobre a questão:

“Quando eu pedi ao *Aéro-Club*,” disse ele, “para construir um hangar em seu parque, me foi designado um local.” Ele explicou que fora o próprio *Aéro-Club* quem designara o lugar exato onde as fossas seriam colocadas na construção e que não eram, portanto, de sua responsabilidade os danos causados. “Eu me conformei às prescrições, as consequências não me concernem.”

“Muito bem, senhor. Tomarei nota de sua observação.” E acrescentou, então, o marquês: “Devo lhe dizer também que na última reunião do comitê se decidiu de lhe pedir que liberasse o terreno do Parque de Aerostação do hangar que o senhor construiu o mais rápido possível.”

“Mas senhor presidente, eu dei de presente o meu hangar ao *Aéro-Club*,” afirmou Santos Dumont.

O marquês, então, respondeu: “O *Aéro-Club* não quer aceitar nada do senhor.”

Santos Dumont, por fim, perguntou: “Mas quanto tempo me dão para o demolir?”

E o marquês respondeu: “Dois meses.”

O conde de Castillon acrescentou: “O seu hangar nos atrapalha muito para a decolagem dos balões.”

Os demais cavalheiros presentes compartilhavam da mesma opinião. O senhor de Villepin, entretanto, acrescentara que seria preciso esperar passar o inverno para que fosse feita

tal obra, já que aquela não era a época indicada.²¹⁷ Esta declaração demonstra evidentemente que a posição do marquês de Dion não havia sido deliberada pelo Comitê ou pensada a fundo antes de ser apontado ao brasileiro a necessidade iminente de demolir o hangar.

O marquês concordou com de Villepin, ficando acordado que Santos Dumont poderia esperar até o fim do inverno para iniciar as obras.

Ao ser entrevistado pelo jornal *Le Temps*, logo em seguida, Santos Dumont afirmou se recusar a se encarregar dos custos de indenização pelos danos causados à propriedade privada: “O local onde eu devia realizar a escavação para as fossas me foi designado. Se foi mal escolhido, isso não me concerne.” Nada havia sido escrito, mas o brasileiro alegava ter testemunhas para comprovar o seu argumento.²¹⁸ O chefe do secretariado do *Aéro-Club*, por sua vez, alegava que se o clube fosse condenado pelos danos causados à propriedade vizinha ao hangar, evidentemente que os custos recairiam sobre Santos Dumont, “como no caso de um senhor a quem emprestamos um apartamento, e que o provoca danos.”²¹⁹

As diferenças entre Santos Dumont e os membros do *Aéro-Club*, mesmo após a atribuição do Prêmio, marcam uma rejeição sistemática de um campo de relações de forças que constituíam a ciência da aerostação na França, dentro de um regime de masculinidades em fricção. Não bastava ter dinheiro e nem mesmo alcançar a dirigibilidade em um balão para ser, de fato, aceito. Santos Dumont sentiria a rejeição em seu âmago sendo tomado por mágoa e irritação com aquela posição de colegas.

Com a intenção de cumprir o que havia prometido anteriormente, ele doa os 50.000 francos do Prêmio Deutsch de 100.000, aos pobres por meio do fundo municipal de crédito Mont-de-Piété. Aquele ato de caridade seria noticiado pelo *Le Temps*: “Vejam um doador e um inventor, o Sr. Henry Deutsch e o Sr. Santos-Dumont, todos os dois ricos, todos os dois desinteressados e generosos.”²²⁰ Santos Dumont toma ainda uma outra determinação. Ele decide doar 20.000 francos dos 100.000 conquistados, ao seu amigo Emmanuel Aimé, jornalista e ex-secretário do *Aéro-Club*, em agradecimento ao seu apoio durante todos os momentos de desencorajamento.²²¹

Apesar da conquista oficial do Prêmio Deutsch e do apoio moral do público francês, aquele inventor, mártir da aerostação, manteria, pelos meses seguintes, o rompimento com o

²¹⁷ M. SANTOS-Dumont et l’*Aéro-Club*. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14761, Paris, 10 novembre 1901. [4 p.]. n.p.

²¹⁸ Ibidem.

²¹⁹ Ibidem.

²²⁰ POUR tous les pauvres ! *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14761, Paris, 10 novembre 1901. [4 p.].

²²¹ REICHEL, Frantz. Le prix Deutsch. Victoire de Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 309, Paris, 5 novembre 1901. p.2-3.

Aéro-Club, passando a buscar o voo solo, sem o apoio daquela instituição que também não buscava manter com ele boas relações.

Algumas honrarias não-oficiais seriam ofertadas em seu nome, para dissipar as desavenças tão insistentemente noticiadas. Por iniciativa do senhor Pierre Laffitte, diretor da revista *Vie au grand air*, foi ofertado no dia 12 de novembro à Santos Dumont, em nome de seus amigos e admiradores, um jantar de homenagem no *Palace Hotel des Champs-Élysées*. O príncipe Roland Bonaparte juntamente com Henry Deutsch o felicitavam em nome do *Aéro-Club* pelo grande prêmio conquistado. Ainda estavam presentes o senhor Leoni, cônsul do Brasil, o marquês de Fresnay, de Pradère, Robert Lebaudy, entre outros.²²² Durante o jantar, a orquestra napolitana tocou, entre outras músicas, uma valsa intitulada *Santos*, de autoria do próprio senhor Henry Deutsch.

No dia 8 de março de 1902, o jornal *Le Temps* noticiou que Santos Dumont havia partido à Londres – por estrada de ferro e embarcação –, e lá chegando ele teria anunciado aos membros do *Aéro-Club* londrino a sua intenção de abandonar Paris como campo de experiências. O aeronauta “intrépido” já havia realizado elevações em Londres e em Nova Iorque, e um dos seus balões seria exibido em Cristal Palace como peça permanente; mas o ato de deixar Paris em definitivo levantava, para aquele jornal, a hipótese de uma certa ingratidão.²²³

Ingratidão contra o povo de Paris que o adorava, o qual ele abandonava dizendo para si mesmo o seu famoso “Larguem tudo!”, habitualmente ouvido antes de cada ascensão. No entanto, não se podia dizer que ele abandonava aquela pátria, que sequer era a sua, sem motivos, visto que a sua postura era deliberadamente contra o *Aéro-Club* de Paris, que o havia retirado o seu hangar. Segundo o *Le Temps*, Santos Dumont teria “guardado um ressentimento das discussões que foram elevadas – não muito alto – sobre o ponto de saber se ele havia cumprido completamente as condições requeridas para ganhar o Prêmio Deutsch.”²²⁴

“Mas ele já não tinha o seu Prêmio Deutsch?” – argumentavam os jornalistas. Era questionável o fato de Santos Dumont se ressentir por algumas objeções “de uma meia dúzia de cronômetros,” o que demonstrava que o jovem inventor “tinha realmente pouca sabedoria.”²²⁵

²²² UN BANQUET à M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14764, Paris, 13 novembre 1901. [4 p.]. n.p.

²²³ L'EXODE de Santos-Dumont. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14878, Paris, 8 mars 1902. [4 p.]. n.p.

²²⁴ Ibidem.

²²⁵ Ibidem.

Antes de ir à Londres, Santos Dumont decidira passar uma temporada em Mônaco, com o propósito de aproveitar do bom tempo e tentar cruzar o mar Mediterrâneo em seu balão – motivo este que era agora colocado em xeque, sendo aquele potencialmente o princípio da sua fuga do cenário parisiense. O jornal *Le Temps* questionava, ainda, se o brasileiro encontraria em Londres o mesmo grau de popularidade que ele havia alcançado em Paris: “ele era o homem mais popular de Paris, e quando um homem é popular em Paris, ele está bem.”²²⁶

Enquanto sua emoção se dividia com a possibilidade especulada de se transferir ao Reino Unido, seu trabalho maquinal continuava a ser celebrado em Paris. Naquele mesmo ano, quando a notícia de sua fuga circulava, uma imitação de seus balões em forma de cigarro foi usada como destaque no cortejo da Quaresma. Em toda a cidade ele era um ídolo. E, como apontado em provocação no *Le Temps*, “mesmo para um aeronauta, ele abusa do direito de se chatear por motivos aéreos.”²²⁷

Por fim, Santos Dumont decidiria não trocar a aclamação do público parisiense pela fama incerta no Reino Unido. Sua busca era por aprovação, e as dúvidas lançadas por alguns especialistas do *Aéro-Club* francês não o abalariam enquanto tivesse o apoio apaixonado do público que o elevava às alturas.

2.7 A consagração de um homem: “*um brinde a Santos-Dumont!*”

Os verdadeiros campeões – afirmava, em 1900, o jornal *Le Figaro* – eram invisíveis a partir da terra.²²⁸ O movimento de um balão, desde a partida, é quase imperceptível. A impressão sutil entre subir, descer e avançar persiste por meio das ações maquinais dos pilotos que são rápidas e insensíveis. Apesar da sutileza do movimento premeditado, algo começa a mudar. Mudança perceptível racionalmente graças ao barômetro que registra sobre um cilindro de papel a viagem aérea; ou ao termômetro, que marca, após a ascensão, uma leve queda de temperatura. O desenho geográfico da terra muda de escala e de aspecto. Esses são os signos do movimento.

A euforia da multidão em terra contrasta com a calma absoluta do piloto dentro do cesto. Não há como não se deixar tocar pela emoção, mesmo sendo conduzido por aquele movimento racional. Um admirador do balonismo, René Binet – autor original da porta monumental da Exposição de 1900 –, sugeriu que uma viagem a balão “poderia agir positivamente sobre as

²²⁶ L'EXODE de Santos-Dumont. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14878, Paris, 8 mars 1902. [4 p.]. n.p.

²²⁷ Ibidem.

²²⁸ CORDAY, Michel. En ballon. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 269, Paris, 26 septembre 1900. p.2.

doenças nervosas.”²²⁹ Ele preconizava a cura pela “serenidade” do voo. Talvez tivesse razão, mas aquela era uma noção bastante comum de se ter na época devido à imagem de beatitude transmitida pelos aeronautas. Aquela imagem de tranquilidade mecânica fazia com que se pensasse desde então que o problema da navegação aérea em um dirigível estava resolvido.

Do alto, o pequenino corpo do aeronauta se aproxima da magnitude do corpo de Deus. Poderia se dizer que um novo tipo de heroísmo quase divino fora cunhado com a aviação. Distante do público, o corpo do aviador, do *sportsman* aristocrata, é cultuado por alcançar as virtudes e poderes de um novo tipo de herói viril do progresso. Nos artigos de jornais não especializados, eram propositalmente ocultadas do grande público a dimensão didática sobre o desenvolvimento da mecânica dos primeiros voos, preferindo-se impor um tipo de representação heroica idealizada, privilegiando o aspecto sensacional desses voos.²³⁰ Não por acaso os primeiros aeronautas apareciam, aos olhos do público, como dotados de poderes sobre-humanos, distanciados – material e simbolicamente – das banalidades da vida comum.

Há 500 metros de altitude, o olhar do aeronauta ainda consegue perceber todos os detalhes da terra. As pessoas e os automóveis ainda são aparentes nas estradas. É possível escutar todos os sons – os tiros numa caçada, as buzinas de bicicleta e automóvel, o apito dos trens, as cornetas das festas dominicais, os sinos da igreja.... Depois, todo relevo desaparece. A terra é como um mapa que se instala sob os pés do aeronauta, diante dos seus olhos; “um mapa inteiramente traçado pela mão dos homens.”²³¹ Nenhuma vertigem se interpõe. Sem dúvida a ausência de todo obstáculo entre o cesto e a terra explica a sensação de segurança, muito distinta daquela que se tem quando se está diante de um penhasco.

O desejo de subir aumenta na medida em que se sobe. O lastro, peso que ao ser dispensado dá a altura, “se torna uma moeda preciosa” a ser lançada “com parcimônia”. Quanto mais desconectados da terra, maior é o devaneio do aeronauta. No entanto, de repente, o aeróstato o trai, mostrando as limitações de seu voo calculado. Tornando-se mais pesado por causa do frio, ele recai no calor da atmosfera mais perto da terra. Sua queda rápida, se não for cuidada e controlada, prevista e calculada, poderá ser mais sensível do que a subida. E apenas o último saco do lastro lançado bem a tempo pelo hábil piloto pode evitar um choque brutal.²³²

²²⁹ CORDAY, loc. cit.

²³⁰ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l’invention de l’aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d’un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. pp.13-31. *Staps*, 87, 2010. p.26.

²³¹ CORDAY, Michel. En ballon. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 269, Paris, 26 septembre 1900. p.2.

²³² CORDAY, loc. cit.

Nos primeiros voos em que desafiou as alturas, tomando o controle sobre as suas máquinas aéreas, Santos Dumont comprovou, mais do que a possibilidade da dirigibilidade, as incertezas no interior de um campo racional. Ao mesmo tempo, ele desafiou o *status quo* de uma ciência e de homens do progresso que a construíam, realizando a ligação entre dois mundos – o dos cientistas e o da população leiga, que tinham em comum a avidez pelos avanços da técnica. Mas foi lutando para “se fazer um homem em Paris” que ele construiu a sua própria virilidade, ajustando-se para caber nos moldes cunhados no século anterior, e fazendo do gênero uma constante *negociação*.

Ao mesmo tempo imposta e constantemente negociada, a performance da masculinidade em Santos Dumont se prova elástica – como iremos demonstrar no capítulo seguinte – e ao mesmo tempo coercitiva. No entanto, afirmar que o gênero é performativo²³³ não significa dizer que alguém acorda de manhã e escolhe o gênero que se irá atribuir durante o dia para voltar a se despir dele a noite. Ao demonstrar que não existe tal sujeito que decide sobre o seu gênero e que o gênero faz parte do que decide o sujeito,²³⁴ Judith Butler nos abre caminhos para entender diferentes dimensões do processo de construção da identidade de uma personagem ao longo da história.

Se o gênero é “o efeito de uma restrição produtiva,”²³⁵ como observamos em Santos Dumont, podemos compreender uma identidade construída ao longo de negociações e ajustes inerentes ao sujeito, mas também determinados pelos regimes de normalidade em que ele busca se inserir. Essa construção no sujeito ao longo de uma vida, ela mesma negociada, se dá não tanto por meio daquilo que ele conquistou, mas por meio daquilo de que ele teve que abrir mão.

Em outras palavras, *é preciso perder para ser* nos sistemas prescritivos que normatizam o ser ao mesmo tempo em que constroem o ser que tem valor social, que muitas vezes é valor *vital*. Neste sentido, a construção das identidades está atrelada à construção dos corpos, por meio de restrições normativas. Supondo que a materialidade do sexo se constrói pela “repetição ritualizada de normas,” no sentido proposto por Butler, podemos entender que a construção funciona como uma espécie de “artifício manipulável”,²³⁶ o que não implica em dizer que ela é algo artificial. As construções – ou *invenções de si* – não são artificiais ou dispensáveis, segundo argumenta a autora, mas são aquilo que permite a um ator atuar; isto é, viver, pensar e agir de

²³³ BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 [1990].

²³⁴ Id. *Bodies that matter*. On the discursive limits of “sex”. New York & London: Routledge, 1993. p.x.

²³⁵ Ibidem, p.x.

²³⁶ Ibidem, p.6-7.

acordo com algum sentido definido por ele mesmo e segundo um conjunto dado de normas e padrões.

Sobre a vida de alguém que foi considerado um gênio, um inventor de balões e ao mesmo tempo inventor de um novo modelo de ser homem, não se pode ignorar que sua trajetória em direção aos céus não esconde as dificuldades e sofrimentos inerentes a uma personagem dividida. Desde sua chegada em Paris, alguém poderia se perguntar, antes e agora, o que buscava, em última instância, Santos Dumont com suas invenções?

Sendo o filho emancipado de uma herança afortunada e autorizado pelo pai – a maior autoridade a que obedecera em vida –, Alberto foi viver em Paris em busca de algo que não encontrava no Brasil. Não era liberdade, precisamente, o que ele buscava. Ou ao menos não que fosse possível definir em seus termos o que significaria ser livre. Mas algo que justificasse lembrar, pelo resto de seus dias, o pedido que proferira o pai no final de sua vida: ele devia *se fazer um homem*.

No início do século em Paris, a questão da direção de balões se tornaria da ordem do dia, e Santos Dumont foi o principal responsável por lançar no ar parisiense o interesse pela dirigibilidade. Ele se torna célebre ao desafiar os elementos e a gravidade demonstrando que o seu lugar estava exatamente a alguns metros sobre o de todos os outros cidadãos que povoavam a cidade onde a Modernidade anunciava ter chegado.

Em 22 de outubro de 1901, a primeira terça-feira após sua polêmica conquista do Prêmio Deutsch, Santos Dumont foi recebido pela sociedade nobre de brasileiros na França, em um jantar para celebrar a sua vitória, oferecido pelo barão e pela baronesa de São Joaquim, e presidido pela condessa d’Eu, a princesa Isabel.²³⁷ Em uma mesa ordenada por gênero, a princesa, no centro, tinha à sua direita Santos Dumont e à esquerda o barão de São Joaquim; enquanto o conde d’Eu tinha à sua direita a baronesa de São Joaquim e à sua esquerda a baronesa de Muritiba. A mesa de jantar foi ornada com um balão dirigível feito com crisântemos brasileiros com as cores do país. O jantar foi seguido de uma recepção reservada “aos notáveis” da colônia brasileira. Não havia dúvida de que aquela cerimônia ritualizada consagrava um filho de sua pátria. No fim da noite falada em língua portuguesa, Santos Dumont escreveu no álbum da dona da casa os conhecidos versos de Camões, no início de *Os Lusíadas*: “Por mares nunca dantes navegados.”²³⁸ Ele estava, enfim, onde jamais estivera.

O reconhecimento pela elite brasileira em Paris, entretanto, não assegurou que ele fosse tão facilmente consagrado entre os franceses do *Aéro-Club* que o excluía desde a sua vitória

²³⁷ LE MONDE et la Ville. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 297, Paris, 24 octobre 1901. p.2.

²³⁸ *Ibidem*.

contestada. Mas a popularidade do voo dirigível ao redor da Torre Eiffel, tendo Santos Dumont completado o percurso com sucesso, levou a reações impetuosas diversas de outros aventureiros ou engenheiros que se arriscavam a fazer experiências similares. Movidos pela emoção que despertara Santos Dumont, na semana seguinte ao voo que se estampou em quase todos os jornais, ao menos dois acidentes graves foram registrados na cidade de Paris, tendo, um deles, na rua de Bellefond, deixado um homem dependurado de um prédio, após se lançar da varanda de seu apartamento no quinto andar, ficando, por sorte, com as vestimentas presas na sacada do terceiro andar.²³⁹

Após colocar a vida em risco em tantas ocasiões memoráveis, Santos Dumont construía um novo modelo de virilidade a se seguir – baseado na coragem em nome do progresso e na glória mediada pela técnica. Na França do início do século, o aeronauta brasileiro se tornava exemplo de virilidade para a formação de meninos: “Meninos corajosos, capazes de entusiasmo e iniciativa, é isso que as mães francesas devem nos dar hoje em dia,” afirmava-se no jornal *Le Figaro*, em junho de 1902.²⁴⁰ Comparado aos principais exploradores e viajantes de seu tempo, o “intrépido aeronauta”, em seu balão capaz de circundar a Torre Eiffel, era uma das “imagens plenas de virtude e das visões mais impressionantes para os olhares das crianças.”

Naquele momento, reconhecia-se a falta de heróis na história francesa; para Henry Bordeaux, à França “faltava os Aquiles, e lhe faltava os Homeros.” Era preciso encontrar na literatura e na história recente figuras propensas a “exaltar as gerações mais suscetíveis para que seja afirmada a audácia e a resolução.”²⁴¹ Uma crise dos modelos de masculinidade contribuiu para que Santos Dumont, com suas demonstrações de bravura e destemor calculadas, e as novas formas de duelos viris motorizados que ele inventara, fosse eleito um herói moderno naquele início de século. Ao mesmo tempo em que se ajustava para se adequar ao modelo de virilidade que ele mesmo ajudava a produzir, Santos Dumont transformava os padrões de uma época marcada por importantes transições, fazendo com que aqueles inseridos em regimes normativos mais severos também tivessem que se ajustar para a noção recém-inventada do *homem moderno*.

Fato era que, em poucos anos na França, destinado a se tornar alguém notável para além da fortuna que lhe fora deixada pelo pai, Santos Dumont se tornava um conhecido brasileiro, entre uma tentativa e outra de domar os ares, disputando com outros aeronautas franceses um

²³⁹ FAITS divers. Le ballon dirigeable de Pétrus. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 300, Paris, 27 octobre 1901. p.3.

²⁴⁰ BORDEAUX, Henry. La Croisade des Enfants. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 163, Paris, 12 juin 1902. p.1.

²⁴¹ BORDEAUX, loc. cit.

lugar no panteão aéreo que se construía com pedras de outrora. Num banquete oferecido em sua homenagem pelo aeroclube do Reino Unido, que aconteceu no *Parc des Princes*, em dezembro de 1901, Santos Dumont seria comparado ao inventor do século XVI, Leonardo da Vinci, considerado o *inventor* mais importante da Renascença europeia.²⁴²

Uma comparação em grande medida exagerada; mas o que tinha o jovem aeronauta brasileiro, recém-chegado nos ares de Paris, em comum com o artista e inventor, além de ele ter sido um dos primeiros a vislumbrar o voo humano mimetizando os pássaros? Da Vinci, como Santos Dumont, havia buscado em seus projetos a solução do problema do voo nos mais leves que o ar, imaginando aparelhos de papel que ele inflaria com ar quente.²⁴³ Mas sua ideia para um aparelho de voo nunca deu resultados concretos. Estes modelos projetados no século XVI restariam como esboços de uma imaginação ilimitada, mas sua genialidade seria lembrada nos campos da pintura e como precursor dos escultores modernos.

Da Vinci, considerado o “ancestral dos aeronautas modernos”²⁴⁴ tinha pouco ou quase nada de semelhante àquele Santos Dumont, re-inventado pelos franceses. Era um artista, ainda que inventor. Tinha a razão como princípio. Nunca se casara e seria apontado pela história como um homossexual antes do termo em si existir. No entanto, era um homem imortal. Entrara para a história graças à importância conferida ao sentido de *gênio* atrelado à sua figura. Fora um precursor, sem se deixar limitar por seu tempo. Não por acaso seu nome era mencionado quando um outro inventor buscava ser genial, desbravando a Modernidade anunciada que ele mesmo deveria ajudar a construir.

A construção social da novidade pressupõe compreender a atuação de um ator que transforma o seu meio ao mesmo tempo em que transformando a si mesmo. Na perspectiva aqui adotada, nos afastamos de um sujeito que existe apenas no interior de uma matriz estrutural e determinado por ela, mas ainda sem recorrer ao sujeito voluntarista do humanismo. Propomos o entendimento do lugar do ator na sociedade em que está inserido como alguém disposto a negociar a sua identidade para ser aceito nos regimes de normalidade, podendo vir até mesmo a questionar, criticar e, em última instância, subverter tais regimes desafiando os seus valores.

Neste sentido, a invenção da invenção renascentista que pressupõe um gênio individual deve ser desconstruída em prol de uma invenção compartilhada que se dá por meio de um jogo entre o ator e sua plateia, ambos disputando uma imagem que será inventada numa via de mão-

²⁴² LES MIETTES de la vie. Revue Hebdomadaire. Paris, 11^o Année, n^o 2, 14 décembre 1901. p.164.

²⁴³ Leonardo da Vinci teria inventado o para-quadras, e esboçou modelos de aparelhos de voo segundo o princípio do mais pesado que o ar, estes jamais experimentados. Ibidem, loc. cit.

²⁴⁴ Ibidem, p.163.

dupla. Santos Dumont desafiou o seu tempo, conquistando a atenção de um público ávido por mudanças, e simultaneamente desafiando um regime de valores cultivados no século anterior.

Neste jogo, o que está em disputa não é um dado discurso do poder ou um discurso sobre o gênero, como propusera Foucault, mas a própria materialidade dos corpos, aqui entendida como a materialização governada por normas reguladoras.²⁴⁵ Recusando a ideia de que o poder “orquestra a formação e a substância dos sujeitos,” Butler retorna à noção filosófica de matéria, como “um processo de materialização que se estabiliza através do tempo para produzir o efeito de fronteira, de permanência e de superfície.”²⁴⁶ É neste sentido que falamos na repetição ritualizada que produz as identidades em termos de gênero e sexo, sedimentando certas performances por meio do trabalho do tempo.

Repetição, em francês *répétition*, quer dizer “ensaio”, envolve um certo tipo de encenação e apresentação do novo por meio da representação (ou *re-apresentação*) de algo antigo, que pode levar à mudança. A repetição produz uma sedimentação e um congelamento do passado que se mantém encerrado no ato em si mesmo,²⁴⁷ mas que, dependendo da atuação dos atores, pode ser lentamente alterada. Nenhuma repetição é idêntica. O tempo, portanto, não é algo exterior aos sujeitos; ele molda os sujeitos e ele é os sujeitos em seus atos e em suas atuações.

Todo ato é em si um ensaio, uma repetição que prevê a construção de uma matéria; mas é também *invenção*, é *re-produção*, pois cria nova matéria. Ao se portar de uma certa maneira, ao fazer uso de uma técnica própria, Santos Dumont se fez em seu gênero e em seu sexo alguém único e ao mesmo tempo repetindo padrões de um passado herdado. Em certo momento de sua trajetória, ao alcançar as nuvens, ele desistiu de se impor contra o sistema que o rejeitava para *penetra-lo*, fazendo parte da estrutura mesma que o tentara excluir. Deixando de ser considerado fora da norma – do gênero, da ciência e das técnicas de seu tempo – ele passa a fazer as normas ele mesmo. Não porque meramente repetiu o passado, mas porque, ao repetir, inovou.

Foi aceito apesar de si mesmo e porque negociou o que trazia de novo em um regime antigo, mas ainda não completamente *antiquado*. A aeronáutica do início do século XX na Europa se caracterizava como um “clube de cavalheiros”. Os encontros para o voo de balões nas manhãs de domingo substituíam o polo e a caça – esportes reconhecidamente ligados ao

²⁴⁵ BUTLER, Judith. *Bodies that matter*. On the discursive limits of “sex”. New York & London: Routledge, 1993. p.16.

²⁴⁶ *Ibidem*, p.9-10.

²⁴⁷ *Ibidem*, p.244.

universo masculino pelo imaginário da época. As “máquinas de voar” constituíam, neste sentido, uma diversão para homens ricos que eram proprietários dos primeiros automóveis, e formulavam novas tecnologias do gênero para as gerações futuras. Essa elite masculina, formada por “barões do petróleo, advogados ricos, e os magnatas de jornais,” acabara aceitando e reconhecendo Santos Dumont como um membro desse seleto grupo visto que ele era um “filho educado de um magnata do café.”²⁴⁸ Mas suas invenções, que não eram apenas as da aerostação, também foram um impedimento para a sua consagração no interior de um regime restritivo.

Os regimes de masculinidade geralmente operam de forma contínua no tempo, como chamamentos à ordem de uma “obrigação de virilidade”, segundo Florence Tamagne,²⁴⁹ podendo constituir ou não regimes de heteronormatividade, mas baseando-se sempre numa *masculinidade compulsória* que opera de forma violenta sobre todos os homens que desejam ser aceitos. Como um instrumento de controle social por meio do controle dos corpos e de suas atuações, a masculinidade compulsória obriga a demonstração de virilidade no interior do grupo, como uma prova pública determinante para a exclusão e inclusão de seus atores. Para jogar as regras do jogo imposto no meio em que desejava se consagrar, Santos Dumont racionalizou suas emoções, dominando a si mesmo para se adequar aos códigos de virilidade e masculinidade. Não deixou de demarcar o seu ponto de vista em relação aos valores da época, questionando o sistema imposto, subvertendo os próprios regimes de que fizera parte e, por vezes, até mesmo perdendo a razão em disputas em que afluía a sua personalidade forte. Consideramos, neste ponto, que os apontamentos de Foucault, para quem são *as práticas (pensamento prático)* que determinam as ações dos sujeitos, desconsideram que a agência e a atuação podem ter muitos níveis para além daqueles praticados como consequência de um discurso: elas são, por vezes, subliminares, movidas pelo inconsciente; são transgressoras, atuando como força compensatória; elas são, ainda, variantes, o sujeito atua de um modo em um contexto social e de outro modo em outro. Este último ponto é de grande relevância, pois é propriamente onde Foucault deixa de considerar a transformação da performance dos sujeitos em diferentes cenários, ou, dito de outro modo, as circunstâncias variantes dentro das circunstâncias mais amplas, estas constituídas por regras e leis bem estabelecidas.

²⁴⁸ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.5.

²⁴⁹ TAMAGNE, Florence. Mutações homossexuais. pp. 424-453. In: COURTINE, Jean-Jacques; CORBIN, Alain; VIGARELLO, Georges (dir.). *História da virilidade*. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI. Petrópolis: Vozes, 2013. p.425.

O momento em que os regimes de masculinidade se transformavam na França, e a aeronáutica se inventava por um grupo de *amigos* pertencentes a uma classe social dominante que ensaiavam um tipo de virilidade ligado ao lazer dos corpos, a própria ideia de heterossexualidade – que iria se definir em oposição à homossexualidade – era desconhecida. Naquele contexto, as relações estabelecidas entre os membros do *Aéro-Club* poderiam ser definidas como *homoafetivas*, sem que, por isso, eles perdessem o seu estatuto de virilidade. É seguro afirmar que a proximidade entre aqueles cavalheiros da aristocracia era muito distinta das relações que eles estabeleciam com as mulheres, estas últimas sumariamente excluídas daquele círculo restrito.

A ascensão da aeronáutica – como esporte, lazer e ciência – estava ligada a um investimento da grande burguesia francesa na invenção e no domínio de novas práticas de excelência capazes de produzir a classificação social daqueles que podiam usufruir dela e dos que se viam excluídos. A comunhão nos momentos de elevações era partilhada apenas por alguns homens seletos. Todos os demais permaneciam separados da pista de decolagem. Naquele espetáculo ritualizado, o momento da pesagem era restrito a alguns membros da elite; as mulheres deviam se manter há certa distância dos homens. O público devia se encontrar aglutinado contra as barreiras, mantido à distância pelo duplo efeito do preço elevado cobrado para a plateia e pela territorialização exclusiva do campo de produção da exploração aérea.²⁵⁰ Aquele momento de diferenciação dos corpos servia para definir papéis sociais e assegurar a autoridade simbólica das elites, num contexto em que os regimes normativos ainda se adequavam às novas representações da soberania, nas quais apenas alguns homens eleitos poderiam se passar por *príncipes*.

Submetido a tecnologias do gênero que o levaram a se ajustar a uma masculinidade socialmente imposta, Santos Dumont encontrou a sua própria maneira de voar, negociando os seus desejos e subtraindo de si aquilo que seria um *peso* para se tornar reconhecido num regime específico. Suas máquinas faziam dele mesmo parte de uma mecânica determinante para que fosse socialmente aceito. Sua aceitação dependia de diversos ritos de iniciação necessários para que ele se fizesse um homem entrando para uma elite mantida por e mantenedora dos padrões rígidos de gênero.

No *Aéro-Club* da França, deixando-se de lado as querelas de um passado recente, ele seria, enfim, consagrado, mais de um ano após ter vencido oficialmente o Prêmio que fora alvo

²⁵⁰ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l'invention de l'aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d'un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. pp.13-31. *Staps*, 87, 2010. p.24.

de uma disputa simbólica sem precedentes no campo da aerostação. O jantar-conferência ofertado a diversos aeronautas pelo *Aéro-Club*, no dia 4 de dezembro de 1902, com poucos presentes e registrado como uma cerimônia pomposa e de excepcional elegância,²⁵¹ premiou solenemente a Alberto Santos Dumont, a Henry de La Vaulx, a Henry Deutsch e a Robert Lebaudy, com a primeira medalha de ouro daquele clube, oferecida àqueles homens por “sua devoção, seu sangue frio, sua generosidade ou sua ciência, que serviram à grande causa da locomoção no espaço.”²⁵²

Esta seria a primeira ocasião em que Santos Dumont era consagrado oficialmente num clube seletivo de cavalheiros da aerostação. A medalha que lhe era destinada o recompensava pelas experiências aéreas até aquele momento, reconhecendo, dessa vez num ato solene, a conquista do *Grand Prix* de 100.000 francos do próprio *Aéro-Club*, alcançada no dia 19 de outubro de 1901.

Henry de La Vaulx recebia a mesma medalha pela primeira viagem aérea realizada por ele da França até a Rússia, em 30 de setembro de 1900. Em outra ordem, os incentivadores do *Aéro-Club*, os senhores Henry Deutsch e Robert Lebaudy eram honrados pela criação de prêmios e pelo encorajamento constante (e valioso) à aeronáutica francesa. A ocasião que consagrava os quatro homens da aviação, legitimava também o próprio *Aéro-Club* por meio daquele rito de instituição.

Em seu discurso de cumprimentos aos homenageados, o marquês de Dion, presidente do *Aéro-Club*, que se encontrava ao lado de Santos Dumont e de Henry Deutsch, afirmava o reconhecimento do aeronauta brasileiro, depois de lhe ter sido negado, num dado momento, o prêmio que agora lhe era atribuído em solenidade:

Leves nuvens nos separaram por um momento dele, mas o tempo está claro, não há mais nuvens. Nós estamos felizes de rever hoje o Sr. Santos-Dumont, de lhe apertar a mão e lhe entregar esta prova da admiração que temos por sua coragem, sua energia e sua perseverança.²⁵³

Uma ovação de “bravos” e aplausos por parte dos presentes interrompe a fala. E, em seguida, ele completa: “Agora, Senhores, eu espero que nada mais nos separe do Sr. Santos-Dumont.”

²⁵¹ DINER-CONFÉRENCE du 4 décembre 1902. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 12, décembre 1902. p.299.

²⁵² DINER-CONFÉRENCE du 4 décembre 1902. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 12, décembre 1902. p.299.

²⁵³ No original em francês: “De légers nuages nous ont un moment séparés de lui, mais le temps s’est éclairci, il n’y a plus de nuages. Nous sommes heureux de revoir aujourd’hui M. Santos-Dumont, de lui serrer la main et de lui remettre cette preuve de l’admiration que nous avons pour son courage, son énergie et sa persévérance.” (Tradução nossa). *Ibidem*, p.300.

Em seu discurso em resposta, que encerrou a noite, deixando no passado as mágoas de outras ocasiões, o brasileiro afirmou:

Eu desejo que a partir desta noite, os dias de arrependimento, que às vezes ressoam de um infeliz ruído de trovão, sejam para sempre esquecidos. Na verdade, esses dias já estão distantes; a atmosfera hoje parece aprazível, e eu tenho a firme esperança de uma bela estação.²⁵⁴

A festa íntima da Sociedade de Incentivo à locomoção aérea²⁵⁵ se encerrava com a projeção, na lanterna mágica, pelo senhor Gaumont, de imagens representando os concursos de Vincennes, em 1900, a partida do balão *Centauro* para a Rússia e dos balões de Santos Dumont. Por fim, no último momento, o senhor Etienne Giraud²⁵⁶ fez uma proposta que elevou aclamações unânimes: “Eu proponho decidir desde agora a entrada, no *Aéro-Club*, de nosso amigo Santos-Dumont.”²⁵⁷

O entusiasmo provocado por essas palavras marca a entrada oficial do mais jovem aeronauta presente naquela recepção para um clube de homens ricos, que apertam sua mão afetuosamente, recebendo-o como membro e vencedor do polêmico Prêmio Deutsch. Em seguida, um brinde foi feito em seu nome.

E então, com esquecimento e esperança, se encerrava a noite da cerimônia que consagrou Santos Dumont, “o jovem e intrépido brasileiro,” *um homem* entre seus pares.

²⁵⁴ Discurso de Santos Dumont no jantar em que recebeu a medalha de ouro da Sociedade de Incentivo à locomoção aérea. No original em francês: “Je voudrais qu’à partir de cette soirée, des jours regrettables, qui parfois retentissent d’un malencontreux bruit d’orage, soient à jamais oubliés. À la vérité, ces jours sont déjà lointains ; l’atmosphère aujourd’hui semble apaisée, et j’ai le ferme espoir d’une toujours belle saison.” (Tradução nossa). *Ibidem*, p.301.

²⁵⁵ Société d’Encouragement à la locomotion aérienne.

²⁵⁶ Étienne Edouard Giraud (1865-1920) foi um piloto de automóveis francês, que no início dos anos 1900 construiu o aeróstato *Rolla-IV*, e passou a participar do *Aéro-Club* da França fazendo parte de seu Comitê de direção.

²⁵⁷ DINER-CONFÉRENCE du 4 décembre 1902. *L’Aéroophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 12, décembre 1902. p.302.

PARTE II

PLANAGEM

CAPÍTULO 3

Em busca do amor: performances de um dândi equilibrista

“É quase sempre verdade que, se não nos amamos, é porque não sabemos nos fazer amar.”

(Frase anônima em folhas de notas escritas por Santos Dumont, 1920)¹

Dos seres alados, Eros é aquele que personifica o desejo humano e a busca pelo amor. Com seu arco e sua flecha, ele é tão temido quanto adorado no panteão grego em que razão e emoção são explicadas por meio das narrativas heroicas. Geralmente representado como um jovem belo cujas asas o permitem flutuar sem ser visto, sua maior conquista foi o amor de Psiquê. Representação clássica das paixões arrebatadoras, Eros daria origem a uma interpretação dos desejos vinculada à afirmação de uma origem divina imaginada do gênero e da sexualidade.

Contrariando a narrativa triunfal, ela mesma normativa, em que o herói termina por alcançar a sua busca superando obstáculos aparentemente intransponíveis, a trajetória de Santos Dumont não termina com o triunfo ou mesmo com o fim da luta por reconhecimento entre uma elite da aerostação. Seus méritos, ao serem disputados, nos levam a compreender como parte inerente de sua personalidade a vontade incessante de buscar o inalcançável – numa epopeia que ele mesmo, o intrépido inventor, não poderia pretender esgotar. A busca, em si mesma, era o seu principal esporte, e a cada conquista um novo desafio se lançava. Santos Dumont bateu seus próprios recordes, superou as suas próprias invenções, lutou contra si mesmo num duelo interminável quando seus adversários de carne e osso pareciam estar distantes. Foi fiel aos seus princípios e na “virtude” em que acreditava, aprendida com o pai, seu principal exemplo de conduta. Almejou ser grande. Triunfar era o seu dever após prometer a Henrique ser o filho homem que ele idealizara.

Epopeia narrada tantas vezes nas biografias de Santos Dumont, acreditada por ele mesmo ao tentar se provar de forma heroica. Na presente investigação sobre essa personagem, partimos da desconstrução da própria narrativa estabelecida, entendendo que o caráter mesmo da obra épica que tem sido dado aos textos biográficos sobre Santos Dumont nega as suas ambiguidades e contradiz a sua sexualidade.

¹ No original em francês: « Il est presque toujours vrai que, si l'on ne nous aime pas, c'est que nous ne savons pas nous faire aimer. » (Tradução nossa). FOLHA de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1920*. N. 1613e. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.4.

O gênero “épico”, inventado na Grécia clássica,² servia para eternizar uma coleção de feitos heroicos, produzindo lendas, mitos e representações revestidas de um tom moral e exemplar, com o intuito de serem interpretados como *verdade*. Desconstruir os mitos das narrativas herdadas implica em recusar a própria forma dominante de narrar – a qual poucos narradores colocam em questão.

A figura do herói virtuoso que se constrói a partir do código moral disseminado desde a Antiguidade, e reiterada nos manuais de conduta dos séculos XVIII e XIX, preconiza a capacidade de se desviar do prazer como de uma tentação à qual sabe resistir. Essa é uma figura familiar ao cristianismo e atrelada a ela está a ideia segundo a qual tal renúncia é capaz de dar acesso a uma experiência espiritual da verdade e do amor que a atividade sexual excluiria.³ Na narrativa heroica, não se alcança à virtude sem algum sofrimento, e o herói, então, se aproxima do mártir, outro arquétipo presente na tragédia grega.

Narramos, no texto que aqui se apresenta, o homem comum, que teve paixões, arrependimentos, mágoas e decepções; deixamos de lado o herói das epopeias nacionalistas para compreender sua construção dentro de regimes normativos de uma outra época, mas cujas prescrições persistem nos regimes atuais. O Santos Dumont de outrora chega aos nossos dias como um sujeito que não foi capaz de amar. O gênio da razão, reiterado pelas narrativas heroicas, o aproxima de Deus e faz desse caráter divino a fonte mesma de todo amor possível.

Santos Dumont foi, talvez, o primeiro responsável por se narrar como herói. Nunca pôde provar ao seu pai o heroísmo que performou ao longo da vida, mas se colocou numa corrida constante pelo progresso imaginado desde a infância, calcado numa masculinidade não menos ilusória, materializada apenas por meio de normas de conduta muito específicas e pouco tolerantes ao desvio.

Neste capítulo, propomos vê-lo em suas múltiplas máscaras – herói, viril, dândi, masculino, feminino, brasileiro, francês, mártir, humano... Desvelando as personagens que encobrem a personagem que visamos analisar, em seu nomadismo identitário⁴ e nos múltiplos contextos normativos em que se inseriu, esboçaremos os seus amores possíveis, os indizíveis e os concretos, que o fizeram chegar perto de Deus, nos seus anseios mais íntimos, sem que tenha se definido como um ser desprovido de desejo.

² Ela mesma inventada, visto que a Grécia é um termo atribuído pelos romanos ao mundo helênico.

³ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.27.

⁴ SWAIN, Tânia Navarro. A invenção do corpo feminino ou “a hora e a vez do nomadismo identitário?”. *TEXTOS DE HISTÓRIA*, v.8, n.1/2, 2000. pp.47-84.

O drama inerente à narração do herói ou do mártir aqui nos interessa na medida em que foi encenado e acreditado pelo próprio Santos Dumont, para dar sentido a sua vida e a sua identidade inconstante. Partindo do entendimento da materialidade como o lugar em que se apresenta certo drama da diferença sexual,⁵ Butler nos leva a compreender a matéria de um corpo como resultado de uma “hierarquia sexual” sedimentada por meio da história. Testemunho do trabalho do tempo, neste sentido, a história sedimentada produz os corpos que serão aceitos, como discursivamente inteligíveis, ao mesmo tempo em que produz e exclusão de outros corpos impossíveis de serem categorizados discursivamente.

O lugar da ambivalência sexual é, neste prisma, um corpo que não é um corpo, em sua forma masculina ou feminina aceitáveis. A família, constituída de marido e mulher, está, portanto, no centro da sociedade heteronormativa, e é ela a instituição responsável por produzir uma norma sobre o sexo baseada na “impossibilidade natural”, isto é, na proibição de que o homem possa assumir o papel da mulher e vice-versa. Butler lembra que o sentido de “assumir uma Forma” tem no verbo assumir (*eilephen*, do grego) a acepção de “ter ou tomar uma esposa”; sentido este que configura a oposição material e sexual entre o pai, como o “penetrador impenetrável” e a mãe, como o “invariavelmente penetrado”.⁶ O “ele”, nesta equação, nunca se assemelha a “ela”, na medida em que assumem formas materiais opostas, e, ao mesmo tempo em que complementares, reciprocamente excludentes.

Para ser amado pelos homens e mulheres que o aplaudiram, Santos Dumont soube construir uma imagem e um corpo positivos e louvados, calcados na virtude cultivada pela família desde o berço e mantidos pela religião e pela repetição de hábitos mecanicamente calculados. Seus desejos foram suprimidos, para que ele pudesse ser aceito num clube masculino e heteronormativo. Todavia, nunca aderiu à instituição da família e negou qualquer envolvimento com possíveis noivas, amantes ou até mesmo pequenos flertes que a imprensa noticiava como fato digno de celebração e certificação. Silenciou as amigas mais próximas; mas sem deixar de viver uma vida boêmia na qual também foi reconhecido entre a alta sociedade francesa. É provável que tenha desfrutado de certas liberdades, mas era ele mesmo o principal responsável por algumas das rígidas proibições que impunha aos seus amores.

Aqui, faz-se necessário adotar uma noção fluida e historicamente determinada daquilo que podemos entender como *o amor*. No século XIX, com o “ideal do amor romântico”, inventava-se a crença na experiência subjetiva de um sentimento espontâneo interiorizado, isto

⁵ BUTLER, Judith. *Bodies that matter*. On the discursive limits of “sex”. New York & London: Routledge, 1993. p.49.

⁶ *Ibidem*, p.50.

é, que brota de dentro para fora dos indivíduos, a partir de expectativas de realizações terrenas, de ordem passional, diferente da concepção que se tinha na experiência amorosa antiga.⁷ Estava no centro dessa concepção a ideia de que o casamento entre homem e mulher deveria se basear nesse amor, que era carnal e moral, que passa a se impor como espaço íntimo da sexualidade legítima. No entanto, na medida em que esse amor-paixão, idealizado e aceito, se estabelecia como norma, apareciam os seus impasses inerentes ao espaço externo ao ambiente doméstico das transgressões amorosas. O amor se tornaria, ainda naquele século, uma instância definida por interdições, estabelecidas pela religião e praticadas cotidianamente pelas famílias.

Dos amores de Santos Dumont, dos amores da carne, da vida terrena, vividos enquanto planava sobre o chão que era palco das transformações sociais de um século recém iniciado, pouco se tem notícia. Alguns indícios podemos revelar, para além dos inventos mecânicos, das homenagens masculinistas e das instâncias patriarcais que frequentou o brasileiro em seus anos de glória conquistada em vida. Outras lacunas aparecerão em nossa análise, algumas deixadas propositalmente pelo próprio inventor. Somos obrigados a interpretá-las como dados de sua intenção; indícios de apagamentos ou de aspectos indizíveis de sua identidade que nos dizem algo ao narrarmos sua vida no tempo contemporâneo. Por meio das ausências e do não-dito, somos levados a confrontar os seus fantasmas, e exumamos os seus medos, trazendo à tona aspectos importantes da sociedade em que vivera. São esses traços do Santos Dumont indizível que nos permitem entender aquilo que constituiu as suas formas de sentir e de racionalizar o mundo e os anseios definidores desse movimento constante, sem triunfo e nem tragédia, que convencionamos chamar de *vida*.

3.1 Retorno à infância e à família vigilante

O aprendizado da masculinidade, no caso de Santos Dumont, se dá, ainda na infância, a partir do contato com um *teatro do gênero* encenado no ambiente doméstico da Fazenda familiar. Naquele final de século XIX, o modelo familiar que ele conhecera era o da família patriarcal segundo o padrão europeu, do qual deriva a família nuclear, baseada na ideia de

⁷ O amor, segundo concebido pelos antigos, como demonstrou Foucault em seu *História da sexualidade IV, Les aveux de la chair* (2018), se baseava em princípios fundados sobre a razão universal, e estava submetido à esfera do Logos, de modo que o matrimônio com a finalidade da procriação constituía, para Deus e para os homens, um objeto digno de amor e uma ocasião para se manifestar a bondade. A “lógica” da criação, “lógica” da natureza animal e da natureza humana, da relação da alma racional com o corpo, são esferas interligadas dentro de um regime de verdade assim concebido pelos antigos. Cf. FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018.

indivíduo, da cristandade ocidental,⁸ que se traduziria nas formas de organização da burguesia moderna, mesmo no Brasil. No interior deste modelo, o universo feminino lhe seria apresentado no contexto do lar, por meio da educação recebida pela mãe e pela proximidade com as irmãs. Ao longo da vida, tendo negado se casar e revelando certo desconforto com as normas embutidas na instituição do matrimônio, Santos Dumont decidiu por não reproduzir o modelo aprendido, de forma supostamente rígida, do casamento baseado na troca recíproca de funções bem definidas e na performance de papéis estritos de gênero atribuídos ao homem e à mulher.

Viu, de dentro da Fazenda Dumont, seus irmãos mais velhos desbravarem o mundo, tornando-se homens reconhecidos pelo pai, enquanto suas irmãs se preparavam para o casamento e se educavam para uma vida subordinada ao lar. Como já mencionado anteriormente, Alberto aprendera a ler e a escrever com a irmã Virgínia, provavelmente ao mesmo tempo em que eram ensinadas as irmãs de idade mais próxima a ele, Sofia e Francisca. Na amplitude da fazenda que gostava de explorar, aprendeu sobre ser homem, mas foi dentro do lar regulado e normalizado pela mãe, que Alberto foi exposto, pela primeira vez, ao afeto feminino, e pôde observar as principais diferenças implicadas no *ser mulher* que era transmitido às irmãs, visando a obtenção de bons casamentos.

Para se entender a ambiguidade que caracterizou a identidade de Santos Dumont, se faz necessário, antes, buscar a historicidade das categorias de gênero a partir do contexto em que ele cresceu e viveu. Lilia Moritz Schwarcz descreve como se disseminou no Brasil um código de “etiquetas” e “civildade” elaborado pela elite francesa no final do século XVIII visando regular condutas e posturas nos locais públicos e na convivência social. Esse conjunto de regras é introduzido na cultura do Brasil “civilizado” a partir de meados do século XIX, quando todo um “teatro” da “polidez”, aliado a um “teatro do gênero” entra em voga. Esse código de “etiqueta” prescreve, assim, o comportamento de cada um dos sexos:

Aos homens polidez e urbanidade e às mulheres um falar suave e um ar reservado. O homem se distingue por sua fala inteligente e correta; a mulher, por sua atitude modesta e silenciosa. Se a atitude dos homens deve ser cerceada, o controle sobre as mulheres é ainda mais rigoroso [...].

Diante de tal disparidade, a própria conversação entre os sexos deve ser pautada: “fale sempre às senhoras com voz mais branda que aos homens, não as trate por ‘tu’, não conte nenhum acontecimento desagradável, grosseiro e ainda menos cruel e sanguinário; enfim não se refira a nada que desagrade à sensibilidade característica do sexo feminino.”⁹

⁸ Sobre a organização familiar no Brasil na passagem à Modernidade, ver NEDER, Gizlene & CERQUEIRA FILHO, Gisálio. *Idéias jurídicas e autoridade na família*. Rio de Janeiro: Revan, 2007.

⁹ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador*. D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.201.

Criado no final do século XIX em uma família de sete irmãos, sendo cinco irmãs e as duas mais jovens com idades mais próximas à sua, Santos Dumont aprendeu as “regras” de convivência com mulheres desde a infância. Submetido aos mais rígidos códigos de convivência que marcavam o gênero, não é surpreendente a sua limitação no convívio com as mulheres. Constrangido no que dizia respeito aos relacionamentos femininos, Santos mantivera na vida adulta um comportamento de menino. Quando queria agradar uma moça, ele a levava para ver os trabalhos do senhor Lachambre em seus balões ou para o salão do automóvel,¹⁰ com a certeza de que seus “brinquedos” de menino a agradariam tanto quanto a ele mesmo.

A masculinidade, colocada em jogo no seio da família ou entre os colegas na escola, fazia com que, diferentemente de uma moça, um rapaz fosse impelido a agir, intervir, tomar iniciativas, responder às solicitações, isto é, se mostrar proativo e, portanto, dando provas, sempre que possível, da masculinidade aprendida. Tais provas, segundo Sohn, oscilavam entre um polo ofensivo e um polo defensivo,¹¹ tendo como base a oposição entre atividade e passividade que marca, desde os gregos, tanto o domínio dos comportamentos sexuais como o das atitudes morais.

Como demonstra Sohn, ainda que os documentos raramente assinalem as atitudes corporais, os jovens rapazes tendiam a controlar suas posturas em público, numa performance corporal que fazia parte da performance do gênero.¹² Para as moças, existia todo um código diferenciado, e ainda mais rigoroso, para a socialização no espaço público. Estas não podiam jamais olhar um homem nos olhos, deviam se apagar para lhe ceder a passagem ou dar o lugar, esperar a serem convidadas a falar para participar da conversação, entre outras restrições. Em contrapartida, elas têm o direito de manifestar suas emoções, enquanto os rapazes, desde muito cedo, aprendem a dissimular sua sensibilidade e a se mostrar impassíveis.¹³ Fica demarcado, no universo das crianças e dos adultos, o campo das emoções como feminino, e a racionalidade como faculdade primordialmente masculina.

Santos Dumont aprendera a se portar à imagem de um homem desde criança, como todos os meninos da sociedade em que esteve inserido. Sua imagem de “homem” necessariamente se explicava em contraposição àquela das “mulheres” de sua época. Na fantasia literária incitada nos livros de Júlio Verne, os homens, como os protagonistas – das

¹⁰ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

¹¹ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.88.

¹² SOHN, loc. cit.

¹³ Ibidem, p.93.

histórias de ficção e conseqüentemente do progresso do Homem (com letra maiúscula) – viam nas mulheres, como descreveria um dos personagens do autor, “esses seres mais ou menos femininos cuja finalidade é contribuir para a propagação da espécie humana,” e que, segundo o imaginário construído na ficção, acabariam sendo “substituídas por máquinas de ar comprimido”¹⁴ – menos complexas de lidar, para o homem racional.

A figura da mulher, esse ser enigmático e de difícil compreensão, cuja função prescrita era a de procriar, teria suscitado em Santos Dumont diversos conflitos internos a partir do desempenho dos papéis de gênero desde o universo do lar familiar. Retomando a família nuclear em que fora criado, vemos que as categorias de gênero pensadas como estáveis e naturais dependiam da imposição, estrita e por vezes violenta, dos papéis a serem desempenhados na intimidade doméstica, ensaiando aqueles que seriam encenados socialmente. Tais ideias do que deveria ser o homem ou a mulher tinham que ser inculcadas por meio de proibições específicas desde a infância.

Contrariando a passividade da mulher na família patriarcal descrita, por exemplo, por Gilberto Freyre, em *Casa-grande & senzala*,¹⁵ estudos mais recentes apontam para um papel muito mais ativo desempenhado pelas esposas, sem perda, contudo, do seu caráter subordinado e submisso.¹⁶ Em sociedades como as de São Paulo ou Minas Gerais, no final do século XIX, o papel da mulher na educação dos filhos e na manutenção da ordem no lar se mostrava fundamental na reprodução do controle social – também exercido pelo marido – com um caráter altamente repressivo e disciplinador. Baseada nos princípios moralistas da cristandade ocidental, a mãe fazia uso de práticas pedagógicas rígidas, incluindo o sadismo e os castigos físicos e psicológicos¹⁷ praticados no cotidiano do lar. Era, portanto, a mãe, nessas sociedades, a principal vigilante dos corpos dos filhos e dos seus modos de ser e de atuar dentro das categorias de gênero prescritas – primeiro pela Igreja e depois pela psicologia aplicada às famílias.

Nesse contexto, enquanto Alberto tinha o seu corpo sob vigilância e a masturbação era perseguida como um mal que podia originar uma gama de doenças sem causa conhecida, uma outra ameaça, igualmente definida nos oitocentos, iria ajudar a moldar o comportamento das famílias naquele século. A partir de meados do século, o incesto, como elemento psicanalítico

¹⁴ VERNE, Jules. *Paris au XXe siècle*. Paris : Hachette et le Cherche midi Éditeur, 1863. p. 93.

¹⁵ Cf. FREYRE, Gilberto. *Casa-grande & senzala*. Recife: Global, 2006 [1933].

¹⁶ NEDER, Gizlene & CERQUEIRA FILHO, Gisálio. Família, poder e controle social: concepções sobre família no Brasil na passagem à modernidade. In: _____. *Idéias jurídicas e autoridade na família*. Rio de Janeiro: Revan, 2007. p.12-13.

¹⁷ NEDER & CERQUEIRA FILHO, loc. cit.

primordial, passa a redefinir a moral de dentro dos lares. Se durante mais de um século (desde 1760) os pais tinham sido incentivados pela medicina a se aproximarem de seus filhos, levando a uma conduta de “indiscrição incestuosa”,¹⁸ em meados do século XIX, com as teorias sobre o incesto, insere-se nas normas do lar um cuidado moral até então inexistente quanto às relações entre pais e filhos e entre irmãos e irmãs.

A mensagem que a psicanálise da época transmitia aos pais era a de que não seriam eles os incestuosos, mas os filhos, cujos desejos, desde a origem, estavam direcionados aos pais.¹⁹ A afirmação de que o desejo da criança é dirigido precisamente aos pais gerou uma nova configuração dos lares e da própria vigilância. Na composição da família, a organização da casa passava, mais do que nunca, a distribuir os corpos com o maior distanciamento possível. Os quartos seriam separados, sem qualquer mistura entre irmãos de sexos diferentes. O perigo do incesto irmão-irmã fez da relação entre meninos e meninas no interior do lar um universo a parte de proibições. Reiterou-se a urgência de uma intervenção exterior, a da escola, sem que os pais perdessem o domínio sobre a sexualidade dos filhos. Por outro lado, datam também do século XIX as primeiras teorias sociológicas que vão considerar a interdição do incesto como uma necessidade social, condição das trocas e dos bens – o que enfatiza a preservação da família por seu valor econômico.

É neste sentido, por meio de lógicas de comportamento proibitivas, que podemos entender a família, como núcleo onde são dramatizadas com mais veemência as relações de gênero, sendo o lugar primordial onde essas relações se solidificam graças à repetição de um padrão. As relações de gênero, tidas como naturais, se materializavam no lar moralizante, antimasturbatório e anti-incesto no qual crescera Alberto, onde certamente produziam efeitos sobre o seu corpo de desejo e sobre a própria relação do Santos Dumont adulto com o desejo descoberto e reprimido na infância. O corpo feminino era, sem dúvida, imaginado como um tabu, como aquele que não poderia se confundir com o seu próprio, numa relação de diferenças materiais bem demarcadas, e de modo que qualquer manifestação de prazer teria sido reprimida antes mesmo das transformações da adolescência.

No século XIX, quando tais relações ainda se conformavam a certos regimes normativos como o da psiquiatria, a interpretação médica do gênero e da sexualidade de todas as pessoas (não apenas as “doentes” ou “anormais”) ligaria a psicanálise aos esforços mesmos de

¹⁸ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.234.

¹⁹ Cf. FOUCAULT, loc. cit.

normalização e do controle social.²⁰ Para Foucault, a psicologia, ao se desenvolver no bojo do pensamento positivista da época, era herdeira do problema de se alinhar às ciências da natureza e de encontrar no homem o prolongamento das leis que regiam os fenômenos naturais.²¹ Essa *ciência* que almejava ser positiva, ao buscar o ideal de rigor e de exatidão das ciências da natureza, foi levada a renunciar aos seus postulados que se voltavam para a compreensão do comportamento humano. Mesmo com a renovação radical a qual a psicologia se impõe na virada do século, buscando se caracterizar como uma ciência do homem, a disciplina ainda se mantinha presa aos métodos das ciências naturais, utilizados por muitos psicólogos para analisar a conduta humana.

Já nos primeiros anos do século XX, a revolução proposta por Freud iria permitir interpretações “científicas” a partir da análise dos significados no comportamento humano, ainda que, em certa medida, mantendo os usos normativos daquela ciência. Seria possível, então, dizer que a psicologia contemporânea, em sua origem, era “a análise do anormal, do patológico, do conflitivo, uma reflexão sobre as contradições do homem sobre ele mesmo”, e que ela buscava se transformar numa “psicologia do normal, do adaptativo, do ordenado,” no esforço de tentar dominar essas contradições.²² Foi no sentido de tentar normatizar o anormal que uma ciência humana, nascida de outras ciências da natureza, passava a formular um novo conjunto de conhecimentos voltados para permitir às pessoas terem o domínio sobre os seus próprios impulsos, fazendo do inconsciente uma via para se conhecer os *verdadeiros desejos* ocultos ou reprimidos.

Esse novo corpo de conhecimentos não deixava de exigir dos pacientes o mínimo de *crença* nos pressupostos descritos por Freud, até então desconhecidos mesmo por outros médicos, o que aproximava os métodos da psicanálise àqueles exercidos anteriormente pela religião. O processo de fazer daquele conjunto de métodos e pressupostos interpretativos reconhecidos como legítimos, então, passava pela afirmação da psicanálise como uma ciência, porém uma ciência *dos homens*. Vale destacar que Freud, ele mesmo, havia se formado na Europa racional do século XIX, praticando uma medicina fortemente marcada pelo positivismo que naquele ponto “não era tanto uma escola organizada de pensamento, e sim uma atitude difusa em relação ao homem.”²³ Quando, em 1902, recebe a posição de professor associado, Freud teria visto naquele triunfo político um momento de reconhecimento, por parte da

²⁰ CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.8.

²¹ FOUCAULT, Michel. La psychologie de 1850 à 1950. In: _____. *Dits et écrits*. 1954-1978. Sous la direction de Daniel Defert et François Ewald et la collaboration de Jacques Lagrange. Paris: Galimard, 2001 [1994]. p.148.

²² Ibidem, p.149-150.

²³ GAY, Peter. *Freud: uma vida para o nosso tempo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [1988]. p.51.

sociedade vienense, de sua “ciência inortodoxa de Eros.”²⁴ Com efeito, seu livro *A interpretação dos sonhos*, publicado em 1899, seria reconhecido como uma obra científica, tendo sido escrito como um verdadeiro “tratado científico” sobre o inconsciente humano.

As primeiras afirmações de Freud sobre a sexualidade levaram à ideia de continuidade entre a vida mental entendida como normal e as neuroses, por meio dos conceitos de repressão e do inconsciente. Seus métodos permitiram que o inconsciente pudesse ser “lido” por meio dos sonhos, das piadas, dos lapsos da língua e de sintomas. Freud, portanto, entendeu que a sexualidade do adulto não era algo fixo pela natureza mas que era construída por um processo longo e conflituoso, por meio do qual algumas coisas se tornavam conscientes enquanto outras eram reprimidas internamente. Tendo marcado o pensamento sobre o sexo, o gênero e o desejo na época em que vivera Santos Dumont, esse conhecimento específico contribuiu para moldar identidades e conduzir as pessoas na nova época centrada no indivíduo e naquilo que ele possuía de oculto, possível de acarretar desde graves doenças da mente até justificar os enormes feitos da civilização. Do ponto de vista micro-histórico, a compreensão do indivíduo, em suas atuações exteriores passa a ser percebida como dependente de um mergulho interior, em direção ao que foi contido pelas proibições que marcaram a sua trajetória e definiram os seus desejos.

3.2 Amor, uma herança normalizadora

A difícil relação de Santos Dumont com o sexo feminino, constatada direta ou indiretamente na maioria dos relatos sobre ele, não pode se ver dissociada da ausência de referência à mãe. Mesmo após a morte do pai, em seus textos de memórias, ele sequer menciona o nome de Francisca ou reconhece a sua influência, enquanto dedica páginas inteiras com declarações apaixonadas ressaltando o papel desempenhado por Henrique:

Durante as minhas horas de intensa alegria e felizes sucessos, só uma saudade me fazia triste: era a ausência de meu Pai. Ele, que me dera tão bons conselhos e os meios para realizar o meu sonho, não mais estava neste mundo para ver que eu “me tinha feito um homem”.²⁵

Ter-se feito um “homem” aos moldes do pai, sendo aceito nos regimes de masculinidade dominantes e contribuindo mecanicamente para o progresso da humanidade, significava, para Santos Dumont, obter sucesso por meio da razão. Não significava que a busca pelo amor que lhe faltava internamente – por motivos subjetivos sobre os quais aqui podemos apenas especular

²⁴ SCHORSKE, Carl E. *Fin-de-siècle Vienna*. Politics and culture. New York: Vintage Books, 1981 [1961]. p.182.

²⁵ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918]. p.60.

– havia sido alcançada. Muitas contradições e momentos de instabilidade mostrariam que sua identidade seria constantemente colocada em questão, e com ela também os méritos de sua glória. Em outros momentos, o não dito no campo dos afetos pode igualmente deixar pistas...

Em Londres, em junho de 1902, enquanto tomava um *five o'clock*, no Hotel Carlton, Santos Dumont recebeu a notícia da morte de sua mãe, que se suicidara em Lisboa.²⁶ Não se sabe ao certo como ele reagiu, mas, naquele momento, o aeronauta não foi a Portugal ao encontro das irmãs.

Após a morte de Henrique, Francisca se mantinha em São Paulo, próxima dos filhos mais velhos, mas viajava com frequência ao Porto para estar em contato com as filhas, as Villares, e com seus netos mais novos. Ela morreu quando fazia uma dessas viagens e foi enterrada no Porto. Não se sabe o motivo pelo qual Alberto nunca visitara sua mãe, mesmo quando ela estava em Portugal. Alguns de seus biógrafos especulam que ele simplesmente não gostava dela, o que explicaria ainda a ausência de referências à Francisca em seus textos autobiográficos. Também não há indícios de que ela o tenha visitado em Paris – o que pode indicar um desafeto mútuo. Muitos anos depois, com a aprovação de toda a família, ele faria com que o corpo da mãe fosse transportado ao Brasil,²⁷ para se manter, enfim, ao lado do de Henrique.

As narrativas tradicionais de gênero, como já vimos, recorrem à estabilidade natural das categorias homem e mulher, macho e fêmea, como singulares e opostas no sentido mantido mesmo com o advento da psicanálise. Ainda no sentido heroico, poderíamos recorrer à Freud e ao complexo de Édipo para explicar – com certa simplicidade – a relação de Alberto com seu pai e sua mãe, e seus reflexos na suposta homossexualidade que aqui igualmente evitamos presumir.

O complexo prevê um conjunto organizado de desejos amorosos e hostis da criança em relação aos pais. Na tragédia grega, o Édipo-Rei deseja a morte do rival, personagem progenitor do mesmo sexo, e apresenta desejo sexual pela personagem de sexo oposto, a mãe. O modo inverso do complexo seria denotativo, numa visão determinista, de uma suposta homossexualidade: o filho ama o progenitor do mesmo sexo e alimenta o ódio pela mãe, de sexo oposto. Para Freud, o apogeu do complexo se daria entre os três e cinco anos da criança, durante o que ele chamou de fase fálica, tendo o seu declínio na entrada ao período de latência.²⁸

²⁶ FAITS DIVERS. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 6, juin 1902. p.152.

²⁷ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont*. L'obsédé de l'aviation. Paris: Éditions de Trévise, 1964 [1962]. p.33.

²⁸ LAPLANCHE, Jean & PONTALIS, Jean-Bertrand. Complexo de Édipo. In: *Vocabulário de psicanálise*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. p.77.

O Édipo é revivido na puberdade, e é *triunfantemente* superado, com maior ou menor êxito, num tipo especial de escolha pelo objeto de desejo.

O desenvolvimento do projeto científico de Freud, ainda no início do século, almejava, entre outras coisas, dominar a sexualidade como um objeto passível de ser estudado no nível das emoções e das heranças inconscientes. Com a obra *Três ensaios sobre a teoria da sexualidade*, de 1905, ele esboçava a sua teoria da libido visando promover “uma vida sexual incomparavelmente mais livre.”²⁹ Desde os anos 1890, e mesmo antes, alguns sexólogos já se voltavam para o tema, descortinando “um novo continente para a investigação médica séria.” Alguns desses especialistas na vida erótica, como aponta Gay, eram advogados parciais, e defendiam atitudes mais tolerantes em relação ao que se referiam, na época, como a “inversão sexual”.³⁰ O objetivo de Freud, diante da produção existente, era o de dar ordem a um conjunto de prazeres eróticos que passariam a ser definidos em termos científicos. Em seu *Três ensaios*, ele os classificou em dois grupos: os *desvios* do objeto sexual normal e os *desvios* da finalidade sexual normal, inserindo-os em um espectro reinventado da conduta humana aceitável em relação ao sexo. O que seria, então, reclassificado como “normal” em sua análise do comportamento sexual configura o ponto final de uma longa trajetória individual – trajetória esta muitas vezes interrompida, sendo a *normalidade* um objetivo dificilmente alcançado pelos seres humanos. Neste sentido, para Freud todos os seres humanos seriam inatamente perversos, se caracterizando como “neuróticos”, e a anormalidade observada na sexualidade passa a ser vista não como uma característica dos doentes, mas como um traço presente na personalidade de quase todas as pessoas.

É buscando compreender o comportamento sexual dos adultos que Freud caracteriza a puberdade como o “grande período de prova” da sexualidade. É nesta fase da adolescência que o indivíduo consolida a sua identidade sexual, revivendo vínculos edipianos há muito suprimidos, e finalmente estabelece o predomínio dos órgãos genitais para a obtenção do prazer sexual.³¹ É referindo-se a esta fase que ele irá explicar a constituição dos “freios emocionais”, como a vergonha e a repugnância, impostos por normas sociais e valores culturais diversos, que irão moldar a personalidade do indivíduo, definindo o seu gosto e a sua moral diante dos impulsos da libido. O avanço em sua interpretação das “perversões” estaria no seu não julgamento ou condenação dos comportamentos que fugiam à norma, pois estava convencido de que a fixação sexual em objetos iniciais não superados, fosse o fetichismo ou a

²⁹ GAY, Peter. *Freud: uma vida para o nosso tempo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [1988]. p.156.

³⁰ *Ibidem*, p.157.

³¹ *Ibidem*, p.161.

homossexualidade,³² não deviam significar crime ou doença, e tampouco uma forma de loucura nos termos da época. Ainda assim, esses eram considerados comportamentos *desviantes*.

Seria nos anos após a Primeira Guerra que Freud desenvolvia suas considerações sobre a estrutura da personalidade, em particular o conceito de super-ego, como “a agência inconsciente que julga, censura e apresenta ideais.”³³ O super-ego, para Freud, seria formado a partir do complexo de Édipo, pela internalização das proibições pelos pais. Ele serviria, assim, como uma nova base para se compreender a masculinidade interiorizada nos sujeitos, sendo um elemento da personalidade diretamente produzido a partir da relação com o pai, como iria observar posteriormente. Para os psicanalistas, o complexo de Édipo configura o principal eixo de referência da psicopatologia, e sua eficácia estaria no fato de intervir como uma instância interditoria na proibição do incesto.

No entanto, sua forma, baseada essencialmente na triangulação composta pela criança e por seus pais, reifica as categorias binárias de masculino/feminino, mantendo oposições que não comportam as identidades de gênero dos sujeitos como apreendidos em estudos contemporâneos. Sua fórmula contribuía para naturalizar uma relação estreita entre sexo, gênero e desejo, que permitia à Freud definir – pela primeira vez em termos científicos e psicológicos – o homossexual.³⁴

Os termos “homossexual” e “homossexualidade” (“*homosexuel*” e “*homosexualité*”, em francês) provêm do grego *homos* (que significa “semelhante, o mesmo”) e do baixo-latim *sexualis* (“do sexo feminino”), derivado de *sexus*, que dá origem à palavra “sexo”. O termo “homossexualidade” foi inventado em 1869 pelo escritor e jornalista húngaro de língua alemã Karl-Maria Benkert, chamado de Kertbeny (1824-1882),³⁵ contudo ele só apareceria na França a partir dos anos 1890, e chega ao Brasil, sob influência do discurso científico europeu, na mesma década, passando a ser mais utilizado em obras médicas na década seguinte. O termo, portanto, nasce com conotação científica, para descrever uma doença e uma perversão – sentido

³² GAY, Peter. *Freud: uma vida para o nosso tempo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [1988]. p.162.

³³ CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.10.

³⁴ Mesmo nas definições médicas do final do século XIX a noção de “homossexualidade” ainda era imprecisa e a classificação era pouco conhecida, sendo por vezes utilizados termos de caráter pejorativo e denunciatório que contribuíam para a condenação simbólica e social dos sujeitos assim identificados. Entre esses termos, podemos destacar “antifísico” (“*antiphysique*”), “inversão, invertido” (“*inversion, inverti*”), “*similisexualisme, similisexuel*”, uranista (“*uranisme, uraniste, uranien*”), e o mais difundido “pederasta” (“*pédéraste*” ou “*pédé*”), entre outros, no contexto francês³⁴; além de “sodomita”, “bagaxa”, “fresco”, “puto”, “viado” e “bicha”, no contexto brasileiro. Sobre a classificação do homossexual e da homossexualidade ver GREEN, James N. *Além do carnaval. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX*. São Paulo: UNESP, 2000; e ver também REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005.

³⁵ Cf. FERAY, Jean-Claude. Une histoire critique du mot homosexualité. *Arcadie*, n. 325, janvier, 1981, pp. 11-21 ; COUROUVE, Claude. *Vocabulaire de l’homosexualité masculine*. Paris : Payot, 1985, pp. 124-128.

este que iria se manter em seus usos ao longo de toda a primeira metade do século XX, tendo reflexos evidentes na psicanálise desenvolvida por Freud.

Segundo ele, em conferência proferida em 1917, fazia parte do estudo da sexualidade o sexo daquelas pessoas que se excitam somente por pessoas do próprio sexo.³⁶ Para essas pessoas “pervertidas”, que ele denomina de homossexuais ou “invertidas”, os órgãos sexuais de pessoas do outro sexo “absolutamente não constituem para eles objeto sexual e, em casos extremos, são objeto de repulsa.”³⁷ Enfatizando, ainda, essa distinção científica do desejo desviante, Freud toma como molde a sexualidade das pessoas normais, para classificar o homossexual como *anormal*:

Esta classe de *perversos*, de qualquer modo, se comporta em relação a seus objetos sexuais aproximadamente da mesma forma como as pessoas normais o fazem com os seus. Agora, porém, chegamos a uma longa série de *pessoas anormais* cuja atividade sexual diverge cada vez mais amplamente daquilo que parece desejável para uma *pessoa racional*.³⁸

Segundo Freud, para quem o percurso em direção à heterossexualidade no adulto, apesar de configurar um processo complexo e frágil, se apresentava como um caminho “natural” e “racional” para o seu desenvolvimento, o complexo de Édipo era necessariamente traumático. Sua passagem a essa heterossexualidade *natural* seria necessariamente perturbadora.³⁹ Mas qualquer outra possibilidade era vista como um desvio, e logo um sinal de patologia, especialmente a homossexualidade. Como explica, ainda,

[...] o processo descrito é mais do que um recalçamento, ele equivale, se executado de maneira ideal, a uma destruição e uma suspensão do complexo. Podemos supor que aqui chegamos a uma linha fronteira, nunca inteiramente nítida, entre o normal e o patológico. Se o Eu realmente não conseguiu muito mais do que um recalçamento do complexo, então ele subsistirá inconsciente no Isso e manifestará posteriormente seu efeito patogênico.⁴⁰

Esse processo seria, então, definidor dos desejos individuais a partir do estabelecimento de uma privação do desejo do filho – de ocupar o lugar do pai, ou, no sentido inverso, de tomar o lugar da mãe tornando-a obsoleta. Freud irá afirmar ser geralmente uma responsabilidade materna a de realizar a castração do filho, isto é, a ameaça de se arrancar o pênis para fazê-lo

³⁶ FREUD, Sigmund. Conferência XX. A vida sexual dos seres humanos. In: _____. *Obras completas*. Vol. 16. Rio de Janeiro: Imago. Stud., 1977 [1917]. p.356.

³⁷ FREUD, loc. cit.

³⁸ Ibidem, p.357. Grifos nossos.

³⁹ CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.11-12.

⁴⁰ FREUD, Sigmund. O declínio do complexo de Édipo (1924). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. p.251.

aceitar a interdição do objeto de desejo. Em muitos sentidos a sua teoria se pautava na misoginia estrutural da sociedade do final do século XIX, mas fato é que tal enredo edípico passaria a ser desempenhado em muitas famílias e a autoridade da mãe dentro do lar teria como consequência mais imediata tornar a relação com os filhos em muitos sentidos problemática e, até mesmo, dolorosa.

Em seu *O ego e o id* (1923), Freud apresenta o luto, esse sentimento de perda do objeto de desejo, como estrutura incipiente de formação do ego e do caráter. Ele argumenta que, na experiência da perda de um outro ser humano, o ego incorporaria esse outro em sua estrutura, assumindo seus atributos e mantendo esse outro por meio de “atos mágicos de imitação.”⁴¹ Neste sentido, a morte do outro desejado e amado é superada por um ato específico de identificação que o insere, de forma compensatória, na estrutura mesma do ser que sofre a perda. Tal identificação não é momentânea; ela se torna uma nova estrutura da identidade – o outro se torna parte do ego, por meio da permanente internalização de seus atributos. Mais tarde, Freud afirmaria que o processo de internalização e manutenção dos amores perdidos seria crucial para a formação do ego e para a definição do objeto de desejo.

Esse estado de luto e a *melancolia* internalizada podem ser, para o psicanalista, o único modo de o ego sobreviver à perda de laços emocionais tão essenciais estabelecidos com o outro.⁴² A formação do gênero, então, se dará na medida em que o tabu do incesto inicia um processo de perda do objeto de amor do ego, e no processo em que esse ego se recupera da perda por meio da internalização do objeto tabu desejado. No caso de uma união heterossexual proibida, afirma Butler,

é o objeto que é negado, mas não a modalidade do desejo, de modo que o desejo é desviado desse objeto para outros objetos do sexo oposto. Mas no caso de uma união homossexual proibida, é claro que tanto o desejo como o objeto requerem uma renúncia e, assim, se tornam sujeitos às estratégias de internalização da melancolia.⁴³

Considerando, ainda, que todos os indivíduos partem de um estado de bissexualidade para fazer escolhas pelo objeto de desejo, Freud pressupõe que o menino, no processo de formação do desejo e da identidade de gênero, escolhe inconscientemente não apenas entre dois objetos de desejo, mas entre duas disposições sexuais: masculino e feminino. O problema, para Butler, está no fato de tal premissa da definição do gênero partir de um padrão heterossexual

⁴¹ BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990). p.78.

⁴² Ibidem, p.79.

⁴³ Ibidem, p.79-80.

binário que funcionaria como um prolongamento do patriarcado. No caso dos meninos, não é o desejo heterossexual pela mãe que deve ser punido e sublimado, mas “o investimento homossexual que deve ser subordinado a uma heterossexualidade culturalmente sancionada.”⁴⁴ A autora argumenta que, se é a bissexualidade primária, e não o drama edipiano da rivalidade, que engendra no menino o repúdio da feminilidade e sua ambivalência em relação ao pai, então a primazia do investimento materno torna-se cada vez mais duvidosa e, conseqüentemente, também a heterossexualidade primária do investimento objetual do menino. Butler argumenta por um sentido mais fluido, desarticulado, da masculinidade:

Ao renunciar à mãe como objeto do desejo, o menino internaliza essa perda por meio de uma identificação com ela, ou desloca seu apego heterossexual, caso em que fortalece sua ligação com o pai e, por meio disso, “consolida” sua masculinidade. Como sugere a metáfora da consolidação, há claramente fragmentos de masculinidade a serem encontrados na paisagem, nas predisposições, tendências sexuais e objetivos psíquicos, mas eles são difusos e desorganizados, ainda não amarrados pela exclusividade de uma escolha de objeto heterossexual. De fato, quando o menino renuncia tanto ao objetivo quanto ao objeto, e portanto ao investimento heterossexual por completo, ele internaliza a mãe e estabelece um superego feminino, o qual dissolve e desorganiza a masculinidade, consolidando disposições libidinais femininas em seu lugar.⁴⁵

Em última instância, a internalização dos amores perdidos do ego, para Freud, é reestabelecida como parte da moral do sujeito. A internalização da raiva e da culpa que daí resultam é agravada pela perda em si, e é mantida como uma regra interna que levará ao ego a ser substituído pelo objeto internalizado, investindo-o de agência moral e de poder. Em outras palavras – explica Butler – o ego encontra um meio de voltar-se para si mesmo. Freud adverte, ainda, sobre as possibilidades hipermorais desse ego ideal que, se levado ao extremo, pode motivar o suicídio.⁴⁶

Para Butler, em sua crítica à Freud, a identidade de gênero não poderia se definir meramente pela privação de algo, pela falta, mas por algo que o sujeito adquire, que passa a fazer parte da identidade nos jogos performativos em que ela será encenada. Em críticas anteriores mais agudas à teoria de Freud, autoras feministas iriam questionar o caráter essencialmente falocêntrico do seu pensamento sobre a diferença dos sexos. Ao propor como tendência universal do caráter feminino a “inveja do pênis”, Freud estabelece um princípio de

⁴⁴ A autora explica que o fato de, na teoria freudiana, o menino geralmente ser levado a escolher por um objeto heterossexual não resultaria do medo da castração pelo pai, mas do medo de castração, ou seja, do medo da “feminização”, associado com a homossexualidade masculina nas culturas heterossexuais. BUTLER, Judith. *Gender trouble. Feminism and the subversion of identity*. New York & London: Routledge, 2007 (1990). p.80-81.

⁴⁵ *Ibidem*, p.81.

⁴⁶ *Ibidem*, p.84.

definição pela falta daquilo que se pensa como maior ou positivo – e logo superior – em relação a algo que estaria ausente na anatomia feminina (de forma material ou simbólica).⁴⁷ Estabelecendo a virilidade como algo superior e estruturante da diferença sexual na sociedade patriarcal, a psicanálise relegava às mulheres um lugar inferior. Já a homossexualidade, de modo mais específico, era definida como um desvio ou uma “detenção no desenvolvimento sexual.”⁴⁸

Desde então, diversas críticas ao pensamento de Freud questionaram se seria a biologia ou a anatomia e não a estrutura da sociedade patriarcal que fariam com que as mulheres e os homossexuais sentissem a falta de algo internamente, e, logo, a sua inferioridade *natural* – falta esta que definiria, em última instância, os seus objetos de desejo ao longo da vida.

A responsabilidade das famílias normativas, produtoras do amor normalizador, na passagem para o século XX, estava, assim, não apenas em educar os filhos e as filhas para a vida e o casamento, mas em “cura-los” de um complexo que lhes era inerente, em produzir adultos capazes de amar dentro dos padrões previstos do comportamento moral e sexual. Em outras palavras, o amor *normal e natural* devia ser aprendido desde a infância.

O modelo de pai indulgente e racional, no controle de suas ações e exaltado pelo filho, fora aprendido por Alberto dentro de uma estrutura de gênero reproduzida pelo casamento e cultivada como o centro da família patriarcal – única forma de família que ele conhecera – em que não se exaltava o amor ou o desejo, mas as regras transmitidas pela religião, pela medicina e pelo Estado. O olhar para dentro de seu próprio inconsciente não se provaria um exercício fácil, e pouco se sabe sobre o contato que ele teria tido em vida com as ideias psicanalíticas que começavam a ganhar corpo a partir da Europa na época em que ele lá estivera. Pouco a pouco ficaria evidente que o teatro do gênero era, na verdade, uma prisão invisível que só poderia ser aberta, de dentro para fora, por meio da desconstrução da crença em seu poder de clausura inflexível.

⁴⁷ Sobre este tema, ver a crítica feminista traçada nos anos 1960 e 1970 por Kate Millet. A autora argumenta que, nos termos postos por Freud, a definição da mulher é negativa, visto que ela seria o resultado do fato de não ser um homem e de lhe “faltar” um pênis. Para Freud, a ideia de ter nascido mulher implicava na constatação de já ter nascido “castrada”, fato este que seria questionado por Millet para quem advém da sociedade patriarcal, e não da anatomia, a causa por fazer a menina a se impressionar negativamente com sua genitália: “Não poderia ela, com a mesma facilidade e com a ingenuidade do narcisismo infantil, imaginar que o pênis é uma excrescência e considerar o seu próprio corpo como a norma?”. Cf. MILLET, Kate. *Política sexual*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1970. pp.173-190.

⁴⁸ FREUD, Sigmund. Carta a uma mãe preocupada com a homossexualidade de seu filho (1935). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. p.349.

3.3 Masculino feminino: um dândi equilibrista

Carregando consigo as amarras de uma masculinidade pautada em proibições rígidas e as cicatrizes de uma infância vigiada, Santos Dumont chega à vida adulta buscando adaptar-se aos novos regimes do gênero que descobriu na França da *Belle Époque*. Apesar dos possíveis traumas que interiorizou e do aprendizado da infância, com sua identidade acrobática foi capaz de transitar entre os eventos masculinistas do *Aéro-Club* e as festas da boemia artística em que também se fez conhecer como personagem frequente.

Ao mesmo tempo em que se caracterizou como uma época em que a normatividade do gênero e as restrições sobre o desejo se faziam sentir, a *Belle Époque* também marcou um período de liberdades veladas e de transbordamentos impulsionados pela efervescência cultural e pelo alto consumo de álcool tanto por homens quanto por mulheres, que afrouxavam, em certa medida, as forças sociais que levavam ao controle de si. Com a fama adquirida desde a conquista do Prêmio Deutsch, o Santos dos franceses passaria a ser presença constante nas festas da alta sociedade, transitando entre a elite aristocrática e a boemia artística da época. Santos Dumont era reconhecido entre os artistas e os tinha como amigos. Entre as suas amigadas mais próximas, destacam-se os artistas Giovanni Boldini, Abel Faivre e o cartunista Sem (Georges Goursat),⁴⁹ este último por muito tempo foi uma companhia quase inseparável do aeronauta brasileiro. Não por acaso, no início do século, Santos Dumont foi uma das personalidades mais retratadas e caricaturadas de Paris.

Enquanto desfrutava da companhia de artistas, o brasileiro também frequentava as reuniões do *Aéro-Club*, sem aparentar fortes laços de amizade com os *sportsmen* da aeronáutica que o consagrara. No entanto, foi após ter sido aceito numa das esferas mais masculinizadas e elitistas do esporte nacional, que ele passou, rapidamente, a fazer parte do circuito social da elite francesa, chegando a ser presença constante nas recepções e festas que figuravam em muitos dos impressos da época. Na ocasião de uma recepção em Deauville, em 1905, quando *yachts* e automóveis de luxo cercavam aquela cidade balneário e grande parte da elite francesa era mobilizada, a presença discreta de Santos Dumont fora registrada entre príncipes e princesas: “De um automóvel desce Gervex com sua mulher, charmosa de branco e chapéu com flores amarelas. Eu vejo ainda os filhos do lorde Monson, o príncipe Murat e a princesa, de branco e preto; [...]. Dizem também que Santos Dumont chegou, mas ninguém o viu.”⁵⁰

⁴⁹ DEROYER, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, nº 310, août 1932. p.11.

⁵⁰ No original em francês: « D'une auto descend Gervex avec sa femme, charmante en blanc et chapeau avec fleurs jaunes. Je vois aussi le fils de lord Monson, le prince Murat et la princesse, en blanc et noir ; [...]. On dit aussi que

Onde estava Santos na vida noturna que, como indicam os jornais, ele frequentava? De algum modo sua presença fugaz fazia parte das notícias, mas não tão enfaticamente quanto eram noticiadas as suas ascensões nos aparelhos de voo. Santos Dumont transitava com discrição entre aqueles que lhe foram possivelmente mais próximos. Apesar de tímido, lhe agradavam as noites francesas, mas preferia não ser registrada a sua presença, a não ser se estivesse protegido, no regaço do cesto de um de seus balões.

O brasileiro fazia parte de uma elite cosmopolita composta por artistas, aristocratas e nobres de presença recorrente nas colunas de jornais. Em uma crônica no *Le Figaro*, em agosto de 1905, ao narrar a festa que ocorreu no terraço de um cassino em Deauville, a cronista aponta a ausência enfim constatada do brasileiro numa ocasião de tamanho prestígio para a sociedade da época, o que indica, pela surpresa da narradora, que Santos Dumont tradicionalmente fazia parte daquela cena:

Veja ainda! É a senhora de Sinçay, de branco e com chapéu preto; a condessa d'Hautpoul, com blusa creme e saia de *tailleur*, com chapéu preto; a baronesa de Forest, a senhora de Sermet que passam. Veja como todos vêm e vão! Veja os senhores Helleu, Gabriel du Tillet. Veja a aparição branca e dourada da senhora Henri Letellier que desliza mais do que caminha; e veja quem chega, o príncipe de Chimay. Pobres pombos! Mas veja sobretudo o pequeno sorriso frio, calmo, malicioso de Sem, que plana e envolve a tudo! [...] Mas Santos Dumont, por que ele não está aqui? E a diva Lina Cavaliere que chegou ontem à noite, por que ela se esconde? A rua de Paris teria ela então encontrado os impassíveis?⁵¹

A passagem associa Santos Dumont a personalidades marcantes de uma época em que as festas serviam para dissolver algumas das fronteiras construídas socialmente. Entre homens e mulheres que performavam suas identidades sem ambiguidades, Santos era destaque pois se apresentava como uma figura *étrange* ou exótica, e ao mesmo tempo célebre por seus feitos aéreos. Sua silhueta particular era notável aos olhos dos franceses. Seus amigos especulavam ao afirmar que Santos tinha certamente sangue indígena, o que explicaria o tom bronzeado de sua pele que ia se acentuando com o passar dos anos, e os seus cabelos negros.⁵² Poucos eram

Santos-Dumont est arrivé, mais personne ne l'a vu. » (Tradução nossa). REGINA. Deauville-Trouville. *Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 230, Paris, 18 août 1905. p.2.

⁵¹ No original em francês: « Regardez encore ! C'est Mme de Sinçay, en blanc et chapeau noir ; comtesse d'Hautpoul, avec blouse crème sur jupe tailleur, chapeau noir ; baronne de Forest, Mme de Sermet qui passent. Regardez comme tous vont et viennent ! Regardez MM. Helleu, Gabriel du Tillet. Regardez l'apparition blanche et or de Mme Henri Letellier qui glisse plutôt qu'elle ne marche ; et voilà un nouvel arrivé, le prince de Chimay. Pauvres pigeons ! Mais regardez surtout le petit sourire froid, calme, malicieux de Sem, qui plane et enveloppe tout ! [...] Mais Santos-Dumont, pourquoi n'est-il pas ici ? Et la diva Lina Cavaliere arrivée hier soir, pourquoi se cache-t-elle ? La rue de Paris aurait-elle donc trouvé des impassibles ? » (Tradução nossa). REGINA, loc. cit.

⁵² DERoyer, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n° 310, août 1932. p.11.

os homens descritos com tal minúcia nos jornais, numa época em que as atenções estéticas se voltavam normalmente para as mulheres, estas sim destinadas a brilhar nas noites francesas.

Santos Dumont fugia à regra. Ele chamava a atenção por sua aparência e gostava de investir nela. Porque possuía os meios, Santos vivia como um “senhor”. Gostava de usar os chapéus panamá durante o verão, e no inverno preferia os chapéus de feltro com o fundo bem alto, que mandava vir importados da Áustria. Por anos, ele deixava toda a sua vestimenta a cargo da alfaiataria *Dusautoy*, uma das mais tradicionais de Paris, mas nos 1900 ele passaria a frequentar a *Poole*,⁵³ alfaiataria inglesa que vestia a alta aristocracia além de membros da monarquia britânica. Ele se vestia e se aprumava em Londres, de onde trazia sapatos extravagantes de formato quadrado, como relatou Michelle Deroyer,⁵⁴ numa das poucas descrições feitas por uma mulher, a partir de entrevista com Sem. Assumindo a “aparência de um *dandy*” – termo usado pela cronista – Santos mesclava a cortesia de um *gentleman*.⁵⁵ Configurou, assim, um estilo próprio, um híbrido que gerava confusão ao mesmo tempo em que despertava os olhares do público sobre ele. Nos meios em que circulava, sua forma cuidadosa de se vestir para ocasiões sociais ou jantares em público, obrigava que os outros também se vestissem de acordo.

Num contexto de competição por ver e ser visto, proporcionado pelas festas da alta sociedade, a moda tem importância destacável. As vestimentas serviam para acentuar o antagonismo persistente entre masculino e feminino, criando, mais expressivamente desde o século XIX, duas “formas” de se apresentar socialmente, uma para o homem, outra para a mulher, regidas por princípios diversos e complementares.⁵⁶ Santos Dumont teria compreendido bem a importância das vestimentas para se apresentar em público, como parte de uma “fantasia” social para interpretar os papéis de gênero.

A relevância quase neurótica que atribuía às vestimentas pode ser observada nos relatos sobre a sua chegada à St. Louis, nos Estados Unidos, no dia 19 de abril de 1902, para participar da Feira Mundial que lá iria ocorrer. Quando saltou do trem na *Union Station* as cinzas da locomotiva respingaram sobre ele, deixando suas roupas cobertas de poeira e óleo. Ao se deparar com a multidão de americanos que o aguardava, ele fez questão de se desculpar pela

⁵³ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

⁵⁴ DEROYER, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, nº 310, août 1932. p.11.

⁵⁵ DEROYER, loc. cit.

⁵⁶ SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.59.

aparência.⁵⁷ A preocupação com a própria imagem fez com que desmarcasse compromissos e fosse diretamente ao *Southern Hotel* para tomar banho, fazer a barba e se tornar apresentável para as múltiplas câmeras que o aguardavam. No entanto, descobriu que as suas bagagens haviam sido extraviadas na viagem e tardariam a chegar. Para se apresentar em um compromisso com os cavalheiros do *St. Louis Club* naquele mesmo dia, teve que se desculpar novamente pelo colarinho que ainda estava manchado.⁵⁸ Ao longo dos dias que se seguiram, Santos Dumont desmarcou diversos outros eventos sociais por não ter as vestimentas adequadas. Para alguém que tinha suas roupas feitas sob medida nos maiores alfaiates do mundo, as peças perdidas se provavam insubstituíveis e determinantes para a personagem que desejava performar em público.

No século XIX, as roupas definidas como masculinas ou femininas iriam se transformar segundo o princípio da sedução ou da atração, o que terá impactos principalmente sobre as vestimentas femininas, sem alterar sensivelmente a vestimenta dos homens. Se, por um lado, o traje feminino se reinventava numa combinação de rendas, bordados e fitas, a roupa classificada como masculina partiu, num crescente despojamento, do costume de caça do *gentleman* inglês para o ascetismo da roupa moderna.⁵⁹ O simbolismo do amor é então reduzido à mecânica da troca singela de elogios no ambiente social da festa, que servia também para atenuar um pouco as tensões entre os sexos.⁶⁰ Tal mecânica, necessária principalmente para as mulheres, que eram interdidas de se impor antes e depois do casamento, dependia da extroversão e desenvoltura dos homens, que deviam provar ali, no ambiente das festas, um outro tipo de virilidade aprendida socialmente.

As festas na *Belle Époque* francesa constituíam um momento de fantasia, em que os sujeitos podiam se deixar esquecer de suas posições efetivas na sociedade, e os acontecimentos se desenrolam diante de um público limitado. Em meio ao jogo binário das aparências que servem para colocar em cena a relação entre os diferentes, outros personagens podem ser performados na festa das elites contidas e vigiadas. Outras máscaras podem ser vestidas. A festa possibilitava, desde o século XIX – com os salões da aristocracia descritos em minúcias na obra de Marcel Proust⁶¹ – uma reorganização das elites: ao mesmo tempo em que reforçava

⁵⁷ M. SANTOS-DUMONT in the World's Fair city. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., ano 94, 20 de abril de 1902, parte 1. n.p.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. pp.59-60.

⁶⁰ *Ibidem*, p.154.

⁶¹ Cf. MARANTES, Bernardete Oliveira. *O Vestido de Proust: uma construção na trama das correspondências*. 2011. Tese (Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

hierarquias, introduzia os novos membros aceitos. Ainda que como um membro reconhecido da elite francesa, e frequentador das festas e dos balneários, Santos Dumont nunca deixou de ter de se provar a si mesmo. Seu destaque nas festas e a personagem pública que encenava respondem à necessidade de ser aceito e de mostrar – pelas vestimentas e pelos modos de se apresentar – que tinha um ponto de vista incomum, faceiro e ligeiramente transgressor, digno de ser incorporado à sociedade francesa da época.

A partir das performances de gênero em Santos Dumont, em suas aparições públicas, podemos apontar que ele não correspondeu ao modelo estabelecido da masculinidade imposto pelos regimes da moda naquela sociedade. A valorização do homem, nessas situações sociais a que Santos se expunha, repousava notadamente na força da personalidade e na monopolização das atenções por meio do impulso exibicionista, que, em geral, nesse período, não devia se expressar pela vestimenta. O homem distinto, de uma certa classe social, na passagem do século XIX para o XX, devia guardar os trajes vistosos para a intimidade do lar. Em público, “nada o deve distinguir a não ser o corte impecável e a simplicidade britânica do Jockey Club.”⁶² Nas reuniões noturnas e mundanas, era importante que os homens aparentassem certa semelhança, enquanto as mulheres deviam chamar a atenção em seu esplendor, como flores num jardim.

Como apontam os estudiosos da evolução histórica da indumentária, a roupa masculina se simplifica progressivamente, tendendo a se uniformizar.⁶³ O seu ponto de partida seria a adoção, em fins do século XVIII, do costume inglês de montar – o *riding coat*, muito comum no século XIX, que na França iria dar origem à casaca. Nesse uniforme proveniente do universo masculino esportivo, a própria cartola deriva do *crash-helmet* do caçador. Ela podia ter a copa alta ou baixa e variava no material, que ora era o pelo de castor, ora era a seda, com as abas achatadas ou voltadas para cima em ângulo agudo, como estampada nas caricaturas da época.⁶⁴ Os calções com botas de montar seriam substituídos pelas calças, bem mais confortáveis, que passam a ser de uso corrente desde a terceira década dos oitocentos. Pouco a pouco, ao longo do século, o romantismo leva a vestimenta masculina a se tornar mais discreta, fazendo com que calças, coletes e paletós comesçassem a combinar entre si, de modo que a roupa, no caso dos homens, deixasse de ter o papel de destacar o indivíduo para fazer com que ele desaparecesse na multidão.

⁶² SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.153-154.

⁶³ *Ibidem*, p.64.

⁶⁴ *Ibidem*, p.64-65.

É importante observar que a identidade masculina não deixava de requerer cuidados quanto ao cultivo de uma vaidade notável. Os homens se empenhavam tanto com a navalha e as tesouras, quanto as mulheres com os cosméticos e maquiagens. Com a emergência do modelo militar-viril como padrão de masculinidade na maior parte do século XIX, o bigode, que desde o século XVIII era um privilégio dos oficiais e granadeiros,⁶⁵ se torna um signo distintivo dos mais prestigiosos da masculinidade na França. A moda dos bigodes difunde-se rapidamente, transformando-se em uma quase obrigatoriedade da “decoreção capilar”.⁶⁶ A decoreção do rosto viria para compensar o sacrifício do narcisismo masculino que, em geral, se expressava na roupa, que recebia com frequência símbolos fálicos da indumentária, como as bengalas, os charutos, algumas joias e chapéus.

Em público, a masculinidade devia ser demonstrada nos modos de falar e de se portar, que, para Sohn, não eram nada inocentes.⁶⁷ O tom de voz alto foi frequentemente associado à masculinidade, utilizado para provar que se é um homem, estabelecendo respeito enquanto tal. Alguns lugares públicos eram marcados por um tipo de distinção ligada à demonstração dessa masculinidade. Esse é o caso dos teatros, que constituíam, até a Terceira República na França, o palco de tumultos quase rituais. As “estreias”, em particular, permitiam aos espectadores de assoviar ou aplaudir a peça e os atores⁶⁸ demonstrando com exaltação os marcadores de gênero.

Santos Dumont era figura frequente nos teatros da *Belle Époque*, sendo sua presença constantemente noticiada, por vezes devido à sua própria vontade de se fazer notar. Em diversas ocasiões, como numa noite de ópera no *Théâtre des Deux-Anes*, o aeronauta, sem sair de sua personagem mais conhecida, chegou em seu balão para aplaudir os atores e cantores em cena.⁶⁹ Sua performance era familiar ao público e já não despertava espanto ou mesmo surpresa quando ele insistia em chegar protegido da estrutura dos seus aparelhos em situações sociais que lhe poderiam ser desconfortantes, por não performar exatamente aquilo que se esperava de um *homem*.

O ser homem demandava um tipo de exibição específica da masculinidade que nunca fora testemunhada em Santos Dumont. Os signos dessa masculinidade pública, para além das

⁶⁵ Cf. MIHAELY, Gil. *L'émergence du modèle militaire-viril*. Représentations masculines en France au XIX^e siècle. Thèse, EHESS, 2004.

⁶⁶ No princípio do século XIX, quando as perucas dos séculos anteriores entram em desuso, os bigodes e suíças se espalham pelos exércitos de Napoleão, e, já em 1810, Thackeray apresenta os famosos *moustachios* de Jos Sedley. Os bigodes passam a ser adotados para todos os cavaleiros, em 1821, e depois, em 1832, para todos os militares configurando um sinal distintivo de virilidade marcante daquele século. Cf. SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.75.

⁶⁷ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX^e siècle. Paris : Seuil, 2009. p.61.

⁶⁸ Ibidem, p.66-67.

⁶⁹ OPERA. *Comoedia*. 16^e Année, N^o 3440, 17 mai 1922. p.2.

vestimentas, se manifestavam, para os rapazes, no ato de fumar tabaco e beber bebidas alcoólicas. A iniciação tabagista e alcoólica estava, no século XIX, na França, estreitamente ligada ao aprendizado do masculino. Apenas os emancipados se arriscavam, nessa época, a fumar cigarros na juventude.⁷⁰ Não há dúvidas, do mesmo modo, de que o consumo de álcool nos cabarés e albergues se dava essencialmente entre os homens. O tabaco, por sua vez, era de maneira tal associada ao masculino que, segundo o médico psicanalista Albert Moll, os homossexuais se tornavam progressivamente “grandes fumantes afim de não se trair.”⁷¹

Santos Dumont fumava charutos principalmente quando estava entre os companheiros do *Aéro-Club*, como que fazendo parte de um ritual masculino que possivelmente não o agradava. Na vida pública frequentava cafés e restaurantes com amigos de outros meios. Não se sentia obrigado a manifestar os traços de uma masculinidade dominante, e talvez por isso criou esteticamente uma personagem passível de ser aceita, sem reproduzir os padrões que marcavam o ser homem masculino e heterossexual em sua época.

Nas festas que frequentava, assumiu o papel do “dândi”, personagem característico por constantemente rodear as mulheres da alta sociedade, mais para admirar a sua elegância do que almejando cobiçá-las com galanteio.

Preocupado em manter uma aparência impecável, o dândi paga regimento o alfaiate, mas se distingue do *macaroni* coberto de brocados que o antecedeu, porque veste-se de forma simples e suas roupas caem sem uma dobra.⁷² O “corte irrepreensível”, “a fazenda superior... mas de cores modestas”, a gravata sempre preta, embora de cetim e às vezes de “muitas voltas” – tem-se aí, de agora em diante, alguns sinais exteriores que informarão aos outros o lugar que ocupa na sociedade.⁷³ A renúncia, pelos homens, de elementos decorativos que tornam-se atributos apenas das mulheres, não os leva a abandonar outras formas mais sutis de afirmação social pela vestimenta, notadamente para alguns deles, que necessitavam se afirmar e serem aceitos numa performance composta por certas insígnias de poder e erotismo, como os chapéus, as bengalas, os charutos e as joias⁷⁴ característicos da moda de uma outra época. Santos Dumont, detentor de um estilo próprio, apesar de tímido e de não exibir sua personalidade em público, destacava-se pela elegância e singularidade de suas vestimentas. Nessa sociedade,

⁷⁰ SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. p.35-36.

⁷¹ MOLL, 1893 apud MURAT, Laure. *La Loi du genre*. Une histoire culturelle du « troisième sexe ». Paris : Fayard, 2006, p.145.

⁷² SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.74-75.

⁷³ SOUZA, loc. cit.

⁷⁴ Ibidem, p.75.

Santos era um ser nas nuvens. Vivia entre dois tempos distintos, e suas afiliações num mundo masculino dependente de um fazer técnico não o impediam de posar socialmente como um *dândi equilibrista*, jogando com os valores modernos enquanto mantinha a vaidade da beleza imaculada dos homens distintos do passado.

O que ocorre, desde o século XIX, é uma mudança sensível da relação dos homens com seus modos de compor a identidade de gênero por meio das vestimentas. Essa “grande renúncia masculina”,⁷⁵ que já foi explicada pela psicanálise como o resultado de um narcisismo menos livre, da sexualidade concentrada nos órgãos genitais e na existência de um superego vigilante, teria a ver também – e preponderantemente – com uma mudança nas estruturas de poder da sociedade europeia naquele século. Desde a Revolução francesa, testemunhou-se a passagem de uma sociedade estamental a uma sociedade de classes, estabelecendo a igualdade política entre os homens e fazendo com que as distinções fossem expressas não mais pelos sinais exteriores da roupa, mas através das qualidades pessoais dos indivíduos. Era o talento numa determinada carreira ou a aceitação num meio social distinto que conferiam a consagração. Nessa sociedade, um homem rico com talentos teria acesso aos mesmos direitos e privilégios que o filho de um conde, não que isso significasse que ele não teria maior dificuldade para acessar tais privilégios. Neste sentido, a forma exibicionista e ostentatória do dândi se manteria como sobrevivência de uma herança de um tempo passado, visto que a beleza se tornava privativa da mulher; mas, ao mesmo tempo, tal exibicionismo masculino não podia deixar de ser interpretado como uma transgressão dos padrões de gênero.

O termo *dandy*, ou dândi, foi usado em inúmeros relatos para se referir a Santos Dumont ao longo da vida, e mesmo postumamente, em biografias.⁷⁶ É importante notar que o termo, na França, não apresentava, desde o século XIX, conotação necessariamente homossexual, mas se referia à transgressão do binarismo das categorias de gênero. Tal nomenclatura começa a ser atribuída a homens de letras desde a Restauração, na Inglaterra, que iriam inventar o “dandismo”,⁷⁷ forma de parecer, como era o caso dos primeiros dândis, “desgostosos dos seus próprios prazeres”. Mas fora da crítica literária, um dândi, no século XX, se torna um homem extremamente elegante, cujas vestimentas não passam sem estudo e atenção.

⁷⁵ SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.81.

⁷⁶ Ver, por exemplo, HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003.

⁷⁷ BOULENGER, Marcel. Souvenirs d'un vieil homme (1866-1879). *Le Figaro*, 58^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 310, Paris, 5 novembre 1912. p.1.

Talvez pela atenção excessiva ao modo de se apresentar, e à moda, o dândi do século XX tenha sido por vezes caracterizado como uma personagem ambígua, transitando esteticamente entre o masculino e o feminino. Como descrevera Camille Mauclair, no jornal independente *La Madécasse*, em 1935, os “tipos estranhos” definidos pelo termo *dandy* se caracterizariam, como no caso do aristocrata Pierre Louys, como jovem “de uma beleza um pouco feminina, precioso, cerimonioso, fugaz, tímido, febril.”⁷⁸ Eram, ainda, identificados como dândis, no final do século XIX, escritores conhecidos como Oscar Wilde e mesmo Proust, este último conhecido por desfrutar de uma vida de festas, recepções e jantares mundanos.⁷⁹ Ligado a uma classe social elevada – e que, por ter os meios, podia transgredir ligeiramente aos padrões – o dândi funcionou como uma classificação positiva que permitia a alguns homens, inclassificados na oposição masculino/feminino, existirem socialmente. É por este caráter ambíguo, que a relação de alguns dândis com as mulheres aparecia como de uma outra ordem, que nem sempre estava ligada ao galanteio e à corte, mas à admiração.

Aqui cabe apontar a diferença marcante da interpretação do termo no contexto brasileiro da mesma época, onde as normas de gênero se mostravam mais rígidas, e onde Santos Dumont jamais ousou brincar com a sua identidade como o fez no contexto da *Belle Époque* francesa. O estereótipo do dândi entra em cena neste contexto ganhando sentido pejorativo, na medida em que se julga uma imagem masculina de acordo com um certo modelo, estabelecido nos séculos anteriores, e reificado pela igreja, pela repreensão da polícia e pelas leis.⁸⁰ Frequentemente, a figura do dândi, caracterizado como o “almofadinha” efeminado, é identificada, no início do século XX, com a prostituição masculina na cidade do Rio de Janeiro.⁸¹ Para Green, durante a *Belle Époque* brasileira, a existência dos dândis pode ter

⁷⁸ BILLET Parisien. *Le Madécasse*. Journal indépendant, politique, littéraire et financier. 16^{ème} année, N^o 1749, 05 juillet 1935. n.p.

⁷⁹ ALBARET, Céleste. *Monsieur Proust*. Souvenirs recueillis par Georges Belmont. Paris : Robert Laffont, 1973. p.119.

⁸⁰ GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000.

⁸¹ As descrições do médico Ferraz de Macedo dos homossexuais que se prostituíam no Rio de Janeiro do final do século muito se assemelham a uma caracterização do estereótipo do "dândi", jovens vestidos de maneira sofisticada na capital imperial, dando a entender que todos os dândis cariocas eram "sodomitas" e, além disso, prostitutas. Em sua descrição, enfatizava a imagem do "dândi": "Eles faziam questão de estar bem vestidos, especialmente quando iam ao teatro. Usavam paletós feitos sob medida, calças com tecidos extravagantes que acentuavam suas formas, botas finas e polidas, camisas primorosamente bordadas, lenços (geralmente vermelhos ou azuis) e gravatas de seda. Perfumavam seus cabelos e usavam cartolas brancas. Berloques e correntes de ouro pendiam de seus coletes. Levavam bengalas caras, usavam luvas de pelica e fumavam charutos cubanos." FERRAZ DE MACEDO (1872, p.116-117 apud GREEN, 2000, p.83).

indicado uma desmasculinização de certos homens,⁸² de modo que as diferenças entre os sexos, em termos de sua performance e aparência, pareciam estar duplamente enevoadas.

Buscando travestir-se de uma personagem que era produto da modernidade que ele ajudou a criar, Santos Dumont assumiu uma notoriedade inédita, como um estrangeiro vivendo na capital francesa. No entanto, ainda assim, teve que se provar dentro de um tipo aceito que não era o do cavaleiro viril, ou do macho elegante e galanteador. Sua performance era uma outra. Ambíguo, ele soube se equilibrar entre modernidade e tradição, masculino e feminino, viril e não viril, conjugando modelos identitários diversos, e pensados como antagônicos.

A moda serviu àquela sociedade de restrições aparentes para introduzir certos corpos no discurso, permitindo a sua aceitação – mediada por sacrifícios, violências cotidianas e ajustamentos dolorosos – que afetam sem cessar a aparência física do ser por meio de *deformações do ser* que levam a vestimenta a se confundir com a própria vida.⁸³ As festas e as ocasiões sociais performativas do gênero eram momentos de reviver a vida por meio da arte de se apresentar e de se representar no espaço social. No entanto, não se pode esquecer, que as roupas, e os modos de se apresentar, ainda quando assumem a transgressão como propósito, não deixam de respeitar a uma certa ordem estabelecida das representações de si.

O desejo de aceitação move a performance em direção às nuances aceitas do ser. Como numa ventania vertiginosa, o ego se adequa às circunstâncias às quais é lançado. Não é possível definir objetivamente, ou segundo padrões binários, aquele que constantemente buscou ser visto para ser amado, e nunca deixou de jogar o jogo das identidades negociadas no palco movediço das representações de gênero.

3.4 A arte de viver no armário

Em sua performance do gênero, Alberto Santos Dumont buscou se equilibrar socialmente, fazendo uso de identidades conhecidas, rompendo com as normas ao mesmo tempo respeitando-as na medida em que lhe convinham. Aquilo que não podia expressar em público, o que era parte de uma identidade que o seu tempo não estava pronto para confrontar, guardou como um tesouro oculto, que se manifestava nas sutilezas de sua personalidade reclusa e cativante, na arte, que lhe era própria, de se mostrar sem se expor. Como todo dândi

⁸² GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000. p.126-127.

⁸³ SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.145.

conhecido, guardou em seu “armário” inconsciente aquilo que não podia expressar em palavras, mas antes de se tornar símbolo da masculinidade imposta e controlada, deixou uma fresta aberta para a interpretação de uma identidade mais complexa do que a história até o presente se permitiu contar.

Por essa fresta interpretativa, seguindo os rastros deixados por sua performance ambivalente, somos levados a conhecer um Santos Dumont distinto daquele herdado como patrimônio no Brasil e guardado na memória dos que exaltaram os seus inventos materiais. Entende-lo a partir de suas representações é um desafio para o historiador do presente, que não se propõe a buscar uma verdade sobre ele, mas sim visualizá-lo em suas *possibilidades* aparentes. O exercício, portanto, não é o de encontrar provas, mas o de cruzar as pistas deixadas para entender o que permaneceu guardado pelo tempo nos compartimentos inexplorados da memória de Santos Dumont. Aqui o trabalho historiográfico se difere marcadamente daquele realizado pelo juiz, como definiu Ginzburg, segundo um modelo judiciário baseado numa rede de acontecimentos dados (políticos, militares, diplomáticos) que acaba por negligenciar elementos e fenômenos externos a essa rede explicativa⁸⁴ já conhecida e normalizadora. No método indiciário o objetivo está para além de uma caçada de provas positivas, devendo ser o de observar pelas frestas e buracos de fechadura, partindo dos vestígios do que é visto para alcançar o invisível, o não dito nas narrativas dizíveis da história *oficial* ou *normal*.

Segundo o método proposto, nada há de superficial nas imagens e representações deixadas como herança das performances do passado. Cabe ao olhar do historiador depurar os seus sentidos – por vezes ocultos, por vezes manifestos – que fazem da historiografia um exercício também *analítico*. O conhecido já não basta para uma história dos regimes de controle sobre o que se dá a conhecer. É preciso, portanto, partir das superfícies para se chegar ao que se desejou ocultar. As representações do *dandy* na sociedade europeia desde o século XIX e na *Belle Époque* eram múltiplas e conhecidas. Esta figura tipicamente caracterizada como “invertido” e servindo para a identificação de possíveis transgressores do comportamento sexual aceito numa sociedade temerosa e, ao mesmo tempo, supostamente aberta para a diferença, se mantém atrelada à imagem de alguns homens célebres e ligados às classes mais elevadas. Essas personagens ambíguas marcaram a história europeia na virada do século, reproduzindo um modelo de gênero liminar, mas que foi sendo aceito nas negociações sociais do gênero na classe burguesa. Entre os dândis mais conhecidos, incluindo Santos Dumont, apresentaram-se antes dele outros ilustres como Oscar Wilde (1854-1900) e Marcel Proust

⁸⁴ GINZBURG, Carlo. *Le juge et l'historien*. Considérations en marge du procès Sofri. Lagrasse : Verdier, 1997. p.20.

(1871-1922). Ambos modelos de uma ruptura que estava em curso, deflagraram um tipo de existência velada do homem “invertido” que acabava por autorizar o *desvio* dentro da norma estabelecida.

Em suas vestimentas refinadas, geralmente visto em público usando *smokings* de cores sobreas e bem apuradas, em certo ponto de sua vida, Proust chegou a recusar a imagem do “*dandy*” como um Boni de Castellane,⁸⁵ considerando-a “ridícula”.⁸⁶ Mas como diversos outros dândis de sua época, vivia uma vida dupla, participando da alta sociedade burguesa de que zombava em sua obra literária e ao mesmo tempo desfrutando de uma vida boêmia, frequentando cafés e restaurantes conhecidos por serem mundanos, como o restaurante *Larue*, localizado na esquina da *rue Royale* com a praça da Madeleine.⁸⁷ Glorificado por alguns como um militante homossexual, mesmo que implícito, e denunciado por outros por sua homofobia,⁸⁸ Proust recebe o mérito de ter proposto a primeira obra literária com um enredo homossexual na história da literatura francesa.⁸⁹ Ele é símbolo de uma homossexualidade velada numa classe social específica, que se traduzia visualmente nos traços do tipo reconhecido como dândi. Em seu retrato mais famoso, na pintura de Jacques-Émile Blanche (1861-1942), datando de 1892, quando o escritor tinha apenas 21 anos, evidenciam-se os seus traços característicos. O historiador Dominic Janes, ao analisar a obra pictórica de Blanche, chama a atenção para a descrição da pintura atualmente pelo *Musée d’Orsay*, onde o retrato mantém preservado o arquétipo cunhado nos séculos anteriores:

[...] o jovem dândi é apresentado em uma visão frontal, em uma pose hierática (a pintura era provavelmente um retrato de corpo inteiro). [...] Os contornos nítidos, a tinta fluida e as pinceladas delicadas trazem um ar de sentimentos interiores. O jovem Proust, com seus grandes olhos escuros e sua boca sensual, já é um pouco mais que um dândi: o oval perfeito de seu rosto e a palidez de sua pele dão-lhe um aspecto solene quase semelhante a Cristo. Isso provavelmente explica por que esse retrato permaneceu como a representação mais conhecida e mais precisa do homem que ainda não era o autor de *Em busca do tempo perdido*. Proust manteve esta pintura até morrer em 1922.⁹⁰

⁸⁵ Paul Ernest Boniface de Castellane (1867-1932), o Marquês de Castellane, era um nobre francês conhecido como um dos principais criadores das sutilezas masculinas na *Belle Époque* e o primeiro marido da herdeira da ferrovia americana Anna Gould.

⁸⁶ ALBARET, Céleste. *Monsieur Proust*. Souvenirs recueillis par Georges Belmont. Paris : Robert Laffont, 1973.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 96.

⁸⁸ Segundo ERIBON, Didier. *Réflexions sur la question gay*. Paris : Fayard, 1999. p.333.

⁸⁹ Cf. REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris*. 1870-1918. Paris : L’Harmattan, 2005. pp.187-189.

⁹⁰ No original, em inglês: “the young dandy is presented in a front view, in a hieratic pose (the painting was probably originally a full-length portrait) [...] The sharp outlines, the fluid paint, and the delicate strokes bring out a sense of inner feelings. Young Proust with his great dark eyes and sensual mouth is already a little more than a dandy: the perfect oval of his face and the pallor of his complexion give him a grave almost Christ-like look. That probably explains why this portrait has remained the best-known and most accurate representation of the man who was not yet the author of *Remembrance of Things Past*. Proust kept this painting until he died in 1922.” (Tradução

O retrato do dândi percorreu os imaginários culturais até chegar ao museu contemporâneo, que reproduz o estereótipo do século XIX reforçando uma identidade já transformada, mas que marcou a indefinição identitária numa época em que os gêneros ainda eram pensados em termos naturais e fixos. O dândi que se preocupa em demasia com a própria aparência, que mantém suas vestimentas imaculadas e transparecendo a palidez da tez que o aproxima de uma estátua de Cristo⁹¹ também pode ser interpretado como uma máscara para existir socialmente numa sociedade visualmente regulada. O retrato de Proust, com sua camisa de gola branca alta e bem passada, a flor no bolso do paletó, o cabelo repartido ao meio e os olhos taciturnos e profundos, lembra de maneira irrefutável a personagem encarnada por Santos Dumont na juventude.

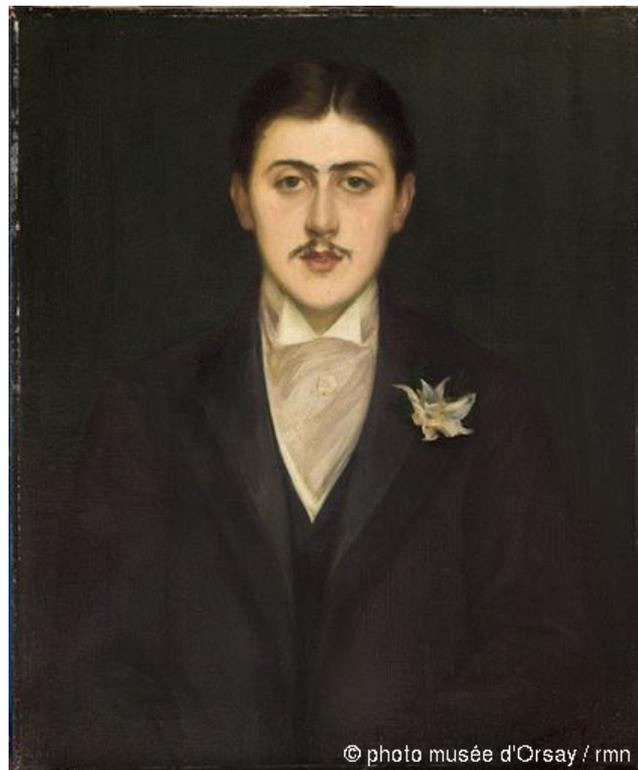


Figura 1: *Retrato de Marcel Proust* (1892). Óleo sobre tela. Autoria de Jacques-Émile Blanche. Musée d'Orsay, Paris, França.

nossa). Musée d'Orsay. Disponível em: <http://www.musee-orsay.fr>. Citado por JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015. p.5.

⁹¹ JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015. p.5.

Pode-se dizer que a imagem quase angelical, se trai pela sensualidade sutil expressa nos traços do jovem, que não passa despercebida na descrição do museu. A personagem do dândi, como aqui retratada, ao mesmo tempo sóbria e sensual, estava associada, no contexto francês, a alguns homens de uma certa aristocracia que tinham, como descreve Revenin, o prazer em transgredir às hierarquias sociais ao colocar em causa sua educação burguesa⁹² por meio da performance de um gênero nuançado e da prática de relações sexuais com outros homens (incluindo aqueles de classes sociais inferiores). Além de burlar as fronteiras do gênero, o dândi também transgredia as hierarquias sociais estruturantes das sociedades da época. Ele mesmo interessado em descrever tal comportamento transgressor, Proust evoca, no seu *Em busca do tempo perdido*, o fenômeno da mistura entre o homossexual aristocrata da *Belle Époque* e os jovens proletários: “Nessa vida de um romanesco anacrônico, o embaixador é amigo do presidiário; o príncipe, como uma certa liberdade de ação conferida pela educação aristocrática [...] vai se reunir com o *apache*.”⁹³ Essa mistura, além de burlar regras sociais fundantes da sociedade patriarcal, colocava o dândi numa posição de prestígio diante da diferença social, e em certa medida o definia como uma personagem aceita – motivo pelo qual, um estrangeiro como Santos Dumont, em vias de ser aceito na alta sociedade europeia, pode ter lucrado ao fazer uso da imagem construída por Proust.

⁹² REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.89.

⁹³ No original em francês : “Dans cette vie d’un romanesque anachronique, l’ambassadeur est ami du forçat; le prince, avec une certaine liberté d’allures que donne l’éducation aristocratique [...] s’en va conférer avec l’apache.” (Tradução nossa.) PROUST, Marcel. *À la recherche du temps perdue*. Sodome et Gomorrhe. Paris : Gallimard, 1969 [1921-1922], chapitre I. p.21. No trecho, o termo “*apache*” se refere, nos círculos homossexuais da *Belle Époque*, ao estereótipo do homossexual sem barbas e com um “molejo” típico. Ver REVENIN, op. cit., p.68.

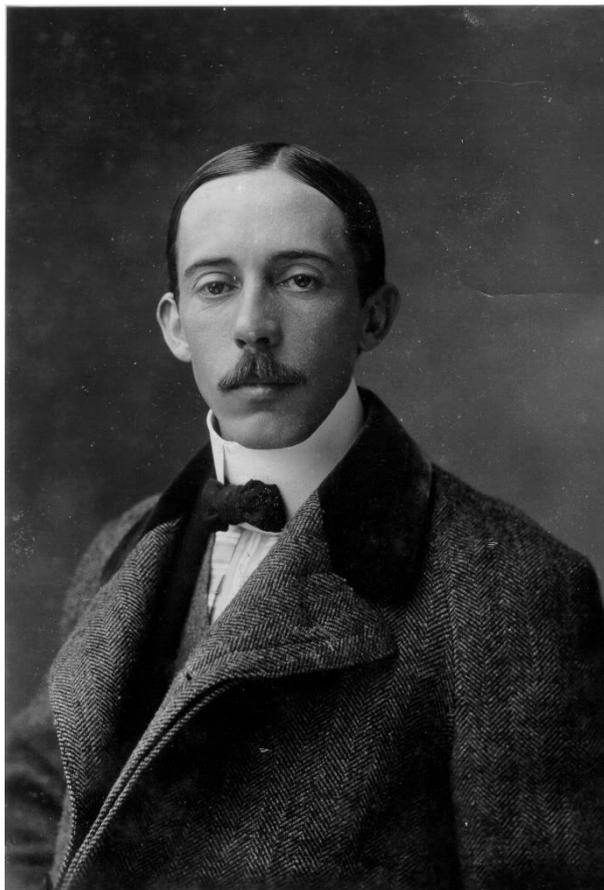


Figura 2: *Sem título*. Fotografia do acervo do Museu Aeroespacial – MUSEAL, Rio de Janeiro.

Os traços do dândi dos oitocentos são novamente evocados na obra de Giovanni Boldini⁹⁴ que apresenta um retrato de corpo quase inteiro do Conde Robert de Montesquiou-Fezensac (1855-1921), inspiração de Proust para a criação da sua personagem ambígua do Barão de Charlus. Fugindo dos tons mais escuros que conferem certo mistério à imagem de Proust na pintura de Blanche, esse retrato de Montesquiou iria revelar a ênfase nas superfícies e na presença bastante evidente dos materiais. Boldini apresenta um Montesquiou que posa para a pintura com ar de exibicionismo. “Mais individual do que a maioria dos retratos femininos”, ele aparece montado “quase como uma mulher travestida.”⁹⁵ Para Janes, a obra sugere um tipo de “espectralidade *queer*”⁹⁶ identificada por Carla Freccero numa suposta influência gótica na arte do *fin de siècle*. Ambos os retratos apresentam uma qualidade visual ambígua que

⁹⁴ Giovanni Boldini (1842-1931) era pintor da academia italiana, nascido na cidade de Ferrara, que viveu em Paris desde a década de 1870, onde se especializou em pintar a aristocracia francesa.

⁹⁵ No original, em inglês, lê-se “almost like a woman in drag”. GRUNDLE (1999, p. 291 apud JANES, 2015, p.7).

⁹⁶ FRACCERO (2006, pp.69-104 apud JANES, 2015, p.6).

supostamente estava na moda em alguns círculos artísticos em Londres e Paris nos primeiros anos da década de 1890.



Figura 3: *O conde Robert de Montesquiou* (1897). Óleo sobre tela. A autoria de Giovanni Boldini. Musée d'Orsay, Paris, França.

Na pintura de Boldini, o Conde de Montesquiou aparece representado como o dândi bem apurado, com o bigode delineado, a gola branca da camisa cobrindo quase todo o pescoço impecavelmente e luvas brancas dignas de um *lord*. O paletó de tonalidade escura contrasta com a pele muito branca e os cabelos negros, produzindo uma imagem inescapável para os jovens do início do século. Nesses retratos de dândis conhecidos do imaginário do século XIX, o tom de sátira dado ao desvio do gênero estabelece uma representação mais próxima daquelas desenhadas pelo cartunista Sem. O próprio Georges Goursat, mais conhecido pelo *nom de plume*, Sem,⁹⁷ amigo íntimo de Santos Dumont, teria se interessado por retratar homossexuais

⁹⁷ Georges Goursat (1863-1934), proveniente da cidade francesa de Périgueux, vinha de família de merceeiros de classe média alta, mas não quis seguir a profissão do pai e dos irmãos. Estudou em escola jesuíta e depois terminou seus estudos em direito na faculdade de Bordeaux, mas lhe faltava eloquência para atuar como advogado. Chegou a trabalhar na mercearia do tio, mas tinha um talento reconhecido para fazer retratos em crayon, se fazendo cartunista das personalidades da *Belle Époque* francesa. Ficou conhecido em toda França por seus desenhos que incorporavam sátiras do cotidiano francês aos retratos dos famosos. O nome “Sem” escolhido como pseudônimo

conhecidos da sociedade francesa. Em uma representação exagerada de Sem, o Conde reaparece com seu corpo contorcido, imitando a pose atribuída a ele por Boldini, em sua representação mais exibida.⁹⁸ Montesquiou era frequentemente desenhado por Sem, geralmente acompanhado de seu secretário e companheiro, demonstrando certa “afetação”.

As obras referidas ainda têm em comum o fato de terem sido produzidas dentro de um círculo de artistas e caricaturistas com laços de amizade íntima. Boldine, Sem e Santos Dumont eram amigos⁹⁹ e frequentavam a vida social da *Belle Époque* em Paris, de onde tiravam inspiração para as artes da pintura, da sátira e das performances de gênero. Viviam em meio à aristocracia – sua principal clientela – mas sabiam passar despercebidos em certas ocasiões sociais, preservando a vida dupla entre a burguesia hierarquizada e a intimidade mundana da qual também teriam desfrutado.

Descrito como “o rei dos humoristas”, Sem era, como Santos, um homem pequeno, com ar de *jockey*, discreto, pois “se apagava para passar por todos os lugares sem ser percebido”¹⁰⁰ e para bem observar o que desejava retratar em suas sátiras. Como descrevera a revista *Le Cri de Paris*, publicação que frequentemente apresentava seus desenhos, onde quer que estivesse, “Sem *rabisca* infatigavelmente seus contemporâneos, e, chegando em casa, ele organiza cada um de seus esboços sobre uma pilha de cartas que concernem cada personalidade conhecida.”¹⁰¹ Aqui o verbo “rabiscar” (*croquer*, no original em francês), que deu origem ao termo *croquis*, pode ter sido usado com o sentido literal de rabiscar ou desenhar, mas também significa *mastigar, comer* – podendo se referir à relação íntima e contínua que Sem estabeleceu com muitos de seus retratados.

Georges Goursat, o Sem, foi o desenhista da *Belle Époque* que se especializou em retratar homens que burlavam as normas de gênero, identificando-se como “pederastas”, ainda que “no armário”. Em meados dos anos 1920, retratou, em seus gestos femininos, o “invertido” e infame Luis Ferdinand d’Orleans y Borbón (1888-1945), Infante da Espanha, reconhecido como “pederasta”, traficante de drogas, viciado em cocaína, amigo de Jean Cocteau, Mistinguett, Marcel Proust, entre outros.¹⁰² Este conhecido de Goursat já havia sido expulso da

era bíblico, de acordo com o nome do segundo filho de Noé, no antigo testamento. Cf. BERNARD, Jean. *Chronique Parisienne. Le Progrès de Bel-Abbès*, 52^e Année, N^o 2846, 11 décembre, 1934. p.1.

⁹⁸ Cf. JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015. p.7-8.

⁹⁹ Segundo relatou Sem em entrevista a Michelle Deroyer. Cf. DEROYER, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n^o 310, août 1932. p.11.

¹⁰⁰ D’UN JOUR à l’autre. *Le Cri de Paris*, 18^e Année, N^o 900, 26 avril 1914. p.10.

¹⁰¹ Ibidem. Grifos nossos.

¹⁰² Ver, por exemplo, SEM (Georges Goursat). *Le Nouveau Monde (à l'envers): Histoire Helas! L'Envers d'une Altesse: Pour servir a l'histoire/de ce temps*. Paris [1925]. 4 t. 20 p. Disponível em:

França por diversas ocasiões por traficar drogas, vestido como mulher na ocasião. Em certo momento, o Rei Afonso XIII da Espanha o havia destituído dos seus direitos ao título de Infante. Nos desenhos feitos por Sem, ilustrando a ousadia de Luis Ferdinand, o cartunista faz uma dedicatória: “Para Jean Cocteau, esses meninos terríveis! Afetuosamente. Sem”.¹⁰³ Em outros desenhos, o cartunista representara Luis Ferdinand dançando para seu acompanhante que tocava violão, apontando em seu texto, também satírico, ser aquele um registro histórico necessário para uma época de comportamentos secretos.¹⁰⁴

Além de amigos inseparáveis, registrados em fotografias dos passeios de automóvel pelo *Bois de Boulogne*, Sem fora o cartunista que mais retratou Santos Dumont durante o período de sua glória em Paris. Nos desenhos até hoje bem conhecidos – pelo público francês e também pelos brasileiros – os traços levemente provocativos, com ênfase na feminilidade do aeronauta, não teriam chegado e incomodar a Santos Dumont e aos seus contemporâneos masculinistas. O cartunista tinha autorização para provocar e contribuiu para disseminar a fama do amigo inventor.

<https://www.elysiumpress.com/pages/books/7101/sem-georges-goursat/le-nouveau-monde-a-lenvers-histoire-helas-lenvers-dune-altesse-pour-servir-a-lhistoire-de-ce-temps>. Acesso em: 13 de março de 2019.

¹⁰³ SEM (Georges Goursat). *Le Nouveau Monde (à l'envers): Histoire Helas! L'Envers d'une Altesse: Pour servir a l'histoire/de ce temps*. Paris [1925]. 4 t. 20 p. Disponível em: <https://www.elysiumpress.com/pages/books/7101/sem-georges-goursat/le-nouveau-monde-a-lenvers-histoire-helas-lenvers-dune-altesse-pour-servir-a-lhistoire-de-ce-temps>. Acesso em: 13 de março de 2019.

¹⁰⁴ SEM (Georges Goursat). *L'ENVERS D'UNE ALTESSE : L'Infant Luis Ferdinand et son aide de camp jouant de la guitare*. Musée Carnavalet, Histoire de Paris. Disponível em: <http://parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/l-envers-d-une-altesse-l-infant-luis-ferdinand-et-son-aide-de-camp-jouant#infos-principales>. Acesso em: 13 de março de 2019.



Figura 4: *Santos-Dumont*. Sem data. Desenho publicado na revista *Je sais tout*. Autoria do cartunista Sem. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.

A imagem do dândi do século XX, representada por Santos Dumont nos traços de Sem, recupera o ar jovial e feminino do dândi do século anterior, o cabelo bem repartido e a pele clara. No desenho de Santos por Sem, observam-se características femininas acentuadas, como o lábio inferior mais protuberante e o nariz levemente arrebitado, além da referência ao lenço feminino no pescoço que o brasileiro costumava usar, às vezes secretamente, em suas elevações – na imagem, em tom vermelho, raramente usado por homens daquele período. O estilo assumido pelo aeronauta, entretanto, não fora inventado pelo cartunista. Com efeito, podemos sustentar a hipótese de que sequer fora Santos Dumont o inventor original de seu próprio estilo, tendo o brasileiro se apropriado de um estereótipo já conhecido de alguns franceses, do qual faziam uso os homens com fama de “invertidos” e “pederastas” do final do século. Santos teria

reajustado os traços do dândi proustiano para adequar a sua própria imagem ambígua num regime do gênero que ainda mantinha as demarcações rígidas entre o feminino, o masculino e o dândi, historicamente construídas e socialmente impostas.



Figura 5: *Santos-Dumont*. Sem data. Autoria do cartunista Sem. Acervo do Arquivo Histórico do Museu Paulista, São Paulo.

A imagem rabiscada por Sem recupera a performance do voo ao mesmo tempo controlado e transgressor. Repetindo um padrão para inventar-se a si mesmo na Paris da *Belle Époque*, Santos Dumont burlou as regras sem transgredi-las por completo. O teatro do gênero nos céus da capital, fazia com que ele fosse aceito também em terra firme, onde os padrões eram mais acirrados e o aeronauta introspectivo aprendera a revelar apenas o necessário, compartilhando com alguns artistas e amigos dos seus traços pessoais ocultos, indiretamente refletidos em suas ilustrações. Um “espetáculo do armário”,¹⁰⁵ usando a expressão cunhada por Eve Kosofsky Sedgwick, teria se tornado uma sátira conhecida nos círculos artísticos da Paris frequentada por Sem e Santos Dumont.

Nesses círculos que envolviam intelectuais e artistas, a relação de amizade entre o pintor e seu objeto de representação não era incomum. O retrato, resultado final de encontros que por

¹⁰⁵ SEDGWICK, Eve Kosofsky. *Epistemology of the closet*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1990.

vezes se mantinham no “armário”, era o reflexo dessa relação. Em artigo de 1901, o Conde de Montesquiou teria expressado a ideia de que a arte do retrato repousa sobre a mistura das personalidades do pintor e do modelo, e que as grandes obras dos gênios mostrariam a verdade sobre ambos.¹⁰⁶ A pintura que Proust teria guardado consigo até o dia de sua morte também é um testemunho da relação do retratado com o artista que o retratou. Jacques-Émile Blanche e Proust eram amigos de infância, e o escritor chegou a prefaciar um dos livros do artista, que o descrevera como um “juiz implacável da sociedade”.¹⁰⁷

A crítica à sociedade aristocrata, entre esses *senhores* que performavam identidades *queer* (antes mesmo do termo existir) era recorrente entre homens que se davam ao direito de brincar com as normas sociais. A maior representação deles se lia na personagem do Barão de Charlus descrito por Proust e transmitido em sua obra para as gerações seguintes. Para Sedgwick, a obra *Em busca do tempo perdido* foi percebida como a performance definitiva das incoerências presentes na especificação sexual e nas definições de gênero do homossexual e do heterossexual modernos. Em seu enredo, ela define as posições conhecidas e os papéis socialmente interpretados por pessoas não-binárias no final do século. A obra apresentava o drama do “armário” como ele se via posto na sociedade do autor, em suas nuances do fechamento e da abertura, do reprimido e das pequenas transgressões, expressas em manifestações de “raiva, excitação, resistência, prazer, necessidade, projeção e exclusão.”¹⁰⁸ No enredo de sátira e sofrimento, a personagem de Charlus se destaca por seus desvios controlados. Proust teria se inspirado primordialmente em amigos próximos. Em certo ponto, ele afirmaria que a inspiração advinha do Barão Doazan, mas é sabido que sua principal inspiração fora o Conde Robert de Montesquiou-Fezensac, que ele teria conhecido desde 1893 e de quem era próximo.

No romance, a revelação da homossexualidade do Barão abre o volume *Sodoma e Gomorra*, quando o narrador descreve o primeiro encontro de Charlus e Jupien, o alfaite com quem iria estabelecer uma “forte aliança”, a fim de satisfazer seu permanente apetite sexual.¹⁰⁹ Correspondendo ao estereótipo do dândi aristocrata que assumia o Conde de Montesquiou

¹⁰⁶ JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015. p.8.

¹⁰⁷ FERRI, Laurent & GRAU, Donatien. Une Lettre Inédite De Jacques-Émile Blanche à Ernst Robert Curtius, Sur Marcel Proust. *Bulletin D'informations Proustiennes*, no. 42, 2012, pp. 33–37. *JSTOR*, www.jstor.org/stable/44760481.

¹⁰⁸ SEDGWICK, Eve Kosofsky. *Epistemology of the closet*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1990. p.213.

¹⁰⁹ MARANTES, Bernardete Oliveira. *O Vestido de Proust: uma construção na trama das correspondências*. 2011. Tese (Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. p.305.

como sua representação suprema, o Barão de Charlus é descrito pelo narrador ressaltando a elegância e sobriedade de seus trajes:

Vi que mudara de traje. O que trazia agora era ainda mais escuro; é certo que a verdadeira elegância está muito mais próxima da simplicidade do que a falsa: mas havia outro detalhe: olhando-o mais de perto, via-se que, se a cor não apontava por nenhum lado em sua indumentária, não era porque ele não fizesse caso das cores e as desdenhasse, mas porque as proibia por uma razão qualquer. E a sobriedade que denotavam parecia antes provir da obediência a um regime que da falta de apetite. Nas alças, um debrum verde escuro harmonizava com o desenho das meias refinamento que denotava a vivacidade de um gosto policiado, mas ao qual não fizera senão aquela concessão, por pura tolerância; na gravata, uma pinta rosa quase imperceptível, como uma liberdade que a gente mal se atreve a tomar.¹¹⁰

Em termos da encenação das relações de gênero, a obra foi por muito tempo interpretada segundo uma lógica binária, em que a explicação dos desejos de Charlus por outros homens reflete o fato de, no fundo, ele ser uma mulher – explicação esta que de certa forma se vê presente no próprio livro, e que é proferida no momento em que o narrador se dá conta de que Charlus “lembra uma mulher” e quando numa epifania afirmaria que ele se parece com uma porque “ele é uma!”¹¹¹ Sedgwick ressalta, entretanto, que o narrador testemunha, no intervalo entre as duas afirmações, não uma conquista da persona feminina por uma personagem masculina contrastante, mas o encontro decisivo entre Charlus e Jupien, visto como uma “dança espelhada” de duas partes “em perfeita simetria”, tacitamente minando a decisão do narrador de rejeitar o termo “homossexualidade”.¹¹² Na cena referida pela autora, as contradições evidentes não deixam escapar a desestabilização da figuração do gênero que é presente em toda a obra de Proust.

O desejo pelo outro que é igual e ao mesmo tempo diferente, marcante da relação entre Charlus e Jupien, recupera uma dificuldade nas narrativas de gênero de conciliar o *pathos* da satisfação improvável às categorias fixas de masculino e feminino. Ao longo do livro, Charlus é caracterizado como o “homossexual” não dito, porém aceito, cuja identidade ambígua ativa um tipo de “julgamento homofóbico”¹¹³ que, naquele momento, estava para além da

¹¹⁰ Trecho do livro de Proust analisado por Bernardete Oliveira Marantes, em pesquisa sobre a representação das vestimentas na obra do escritor. Segundo a autora, conformando-se aos cânones balzaquianos e baudelairianos, Proust afirma que a verdadeira elegância se define como postura e simplicidade, virtudes presentes na descrição de Charlus. PROUST (1987-1989, p.255-256 apud MARANTES, 2011, p.304).

¹¹¹ PROUST (1989, p.637 apud SEDGWICK, 1990, p.219).

¹¹² Ao se referir a homossexualidade em sua obra, Proust recorria a termos pejorativos como “imundo”, “infame”, “perverso” ou “revoltante”. REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005. p.189.

¹¹³ SEDGWICK, Eve Kosofsky. *Epistemology of the closet*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1990. p.224.

compreensão do autor. A descrição ao mesmo tempo ousada e cautelosa do “segredo” da personagem confere a sua presença no drama proustiano uma “vibração renovada”, tanto para o narrador quanto para os leitores. A instabilidade do gênero naquilo que Sedgwick denominou de uma “epistemologia do armário” do século XX irradia do Barão de Charlus nas linhas escritas por Proust, e em muito se assemelha à performance ambígua apresentada por Santos Dumont.

A hipótese de Sedgwick é a de que o espetáculo do segredo sexual parcialmente aberto era de grande utilidade para os homens de letras que desejavam se manter discretos, como teria sido o caso do próprio Proust. Após o famoso julgamento de Oscar Wilde, em 1895, pode ter se pensado que a postura do “afetado” – como era reconhecido aquele que demonstrava a sua identidade publicamente, ainda que permanecendo no armário – sairia de moda. No entanto, ao contrário, a fama de Wilde e seu caráter espetacular parecem ter reforçado tal comportamento, sendo representado “o espetáculo do armário” em círculos sociais específicos mesmo depois de sua condenação.¹¹⁴ Isso não significou, entretanto, que o aval aberto desse desvio poderia ser tolerado, mas o seu consentimento óbvio e velado, podia. Para Janes, o erro de Wilde não foi o de performar sua feminilidade, ou o de pensar que poderia enganar as pessoas com sua performance, mas sim o de achar que ele poderia justificar tal comportamento diante de uma corte da lei que iria obrigar as partes envolvidas a confrontar a verdade com palavras. O papel do espetáculo visual do armário permitia uma expressão sutil da sexualidade na esfera pública, transmitindo uma verdade que podia ser percebida ainda que não pudesse ser dita.

A personagem do Barão de Charlus, como um arquétipo criado por Proust, se provava como “o veículo ideal para opiniões [e interesses] que o autor queria expressar, mas sobre os quais ele não queria assumir responsabilidade.”¹¹⁵ A arte do romance, como na pintura, servia para a expressão inefável do indizível na sociedade onde o dândi funcionava como uma máscara que revelava uma certa identidade de gênero variante, ao mesmo tempo em que escondia traços indesejáveis da sexualidade de quem a vestia.

A metáfora do armário, que emerge na Europa do século XVIII como o lugar da reza solitária e, ao mesmo tempo, o lugar dos segredos sexuais,¹¹⁶ remete agora aos segredos do inconsciente – impossíveis de serem revelados em uma sociedade em que a homossexualidade não era dita, e em que os termos para se referir ao desejo por pessoas do mesmo sexo eram

¹¹⁴ JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015. p.8

¹¹⁵ SCHMID (1999, p.974 apud JANES, 2015, p.5).

¹¹⁶ Cf. RAMBUSS, Richard. *Closet devotions*. Durham, N. C.: Duke University Press, 1998.

aqueles provenientes das disciplinas médicas, referindo-se à doença, ou ao “vício” (nas palavras de Proust). Quando o anteriormente super-viril Charlus se torna mais efeminado com o passar do tempo, o narrador diagnostica aquela contradição como os sintomas de um “invertido” involuntário, identificando-o como um “neurótico”.¹¹⁷ O narrador, então, sugere que a medicina é o único sistema discursivo dentro do qual o senhor de Charlus pode ser mais adequadamente considerado. O papel do médico não escapa à trama de Proust, ainda que metaforicamente, estando ligado a uma vigilância regular que remete aos tempos das visitas em casa. O médico, cujo acesso à intimidade do paciente representa uma ameaça aos segredos, faz lembrar do fato de que era a medicina do século XIX a disciplina responsável por estabelecer uma taxonomia, um diagnóstico e uma certificação da “inversão sexual”.

Neste sentido, o oculto que na arte representava transgressão e transbordamento, nas ciências médicas ganhava o sentido do *desvio* ou da “perversão” – que seria explicada pela psiquiatria desde o final do século.¹¹⁸ É com a ascensão de um conhecimento médico da homossexualidade, responsável por colocar o “invertido” dentro de categorias provenientes das ciências naturais, que um novo tipo de perseguição dos anormais e de violência de gênero seria colocado em prática – produzindo as subjetividades e identidades dissonantes que seriam condenadas no decorrer do século XX. A crescente condenação social da homossexualidade foi marcada pela normatização do sexo que, do ponto de vista médico, significou a sua assepsia. O diagnóstico do homossexual ameaçador tinha como objetivo preservar a ordem nomeadamente *saudável*. Assim, no momento em que as normas de gênero na sociedade burguesa da Europa pareciam estar bem definidas, e as diferenças de comportamento podiam ser explicadas em termos científicos, baseadas em princípios psicológicos, a crescente obsessão por se identificar visualmente o desvio sexual, aliada ao medo do sodomita herdado do cristianismo, iria levar à criação de tipos aberrantes mas, ao mesmo tempo, aceitos justamente por poderem ser identificados na sociedade, como o dos dândis, que encontravam-se categorizados entre os polos simetricamente opostos do masculino e do feminino.

Socialmente reprimidos, ainda quando aceitos como dândis, os “invertidos” do século XIX que deram origem a esta classificação estética e performativa tinham o segredo como uma forma de *intimidade empoderante*, simbolizada pela metáfora do armário. Neste sentido, observamos no argumento de Sedgwick a hipótese de que a homossexualidade se definiria não

¹¹⁷ PROUST (1989, p.209 apud SEDGWICK, 1990. p.225).

¹¹⁸ Na visão da psicologia e da psiquiatria, se manteria até a segunda metade do século XX a classificação da homossexualidade como uma “perversão”, estabelecida no fim do século anterior por R. von Krafft-Ebling e A. von Schrenck-Notzing. POLLAK, Michael. L'homosexualité masculine, ou le bonheur dans le ghetto ? *Communications*, 35, 1982. Sexualités occidentales. Contribution à l'histoire et à la sociologie de la sexualité. p.37.

pela falta de algo que levaria à patologia, mas por aquilo que se tinha guardado como secreto, ocultado da sociedade mais ampla e que conferia ao homossexual, e aos homens femininos identificados como dândis, um conhecimento da sociedade que é próprio aos sujeitos liminares – aqueles que circulam de uma esfera social a outra, com identidades *deambulatórias*.

A autora argumenta que, naquele momento da história da sexualidade, o fato de existir uma especialidade e um especialista para tratar do sexo dito normal garantia a todos aqueles que não estavam designados como seu objeto de conhecimento um poder e um diferencial sobre o próprio conhecimento, sobre o não dito. Tal distinção atribuída aos que escapavam à regra da ciência normalizadora conferia a essas pessoas, ao menos momentaneamente, o poder de falarem por si mesmas. Para Sedgwick, portanto, o fato de Charlus estar no armário não significaria necessariamente uma repressão daquilo que estava oculto da sociedade mais ampla; ao contrário, a autora sugere que o seu segredo lhe confere um conhecimento a mais em relação às outras pessoas com quem convivia na trama.¹¹⁹ Tal possessão de um “conhecimento secreto” fornece à obra de Proust um enredo ainda mais cativante. A personagem de Charlus é mistificada por suas motivações inconscientes, inautênticas ou involuntárias, sobre quem não se pode inferir uma categoria de gênero estável e segura. Diante do *segredo indizível*, o narrador não tem o conhecimento de tudo o que se passa internamente com as personagens, o que confere ao leitor a sensação de que Charlus possui um conhecimento de si próprio que outros não possuem.

Ainda que não possamos falar de sua intimidade, é possível notar pelas pistas deixadas nas artes, que a própria imagem do dândi sugere a existência de toda uma vida privada, oculta da sociedade mais ampla. O *armário*, símbolo de uma interiorização que também significava o autoconhecimento das elites,¹²⁰ onde o dândi guardava o que possuía de mais íntimo e também seus trajes como insígnia de sua identidade social, conferia a esses homens um conhecimento do gênero que escapava aos diagnósticos médicos e se manifestava de forma subliminar pela cultura. Somos levados a supor que Santos Dumont, ao lado de amigos quase secretos como Sem ou Boldini, teria feito parte da mesma subcultura, manifestando traços de uma feminilidade que ao mesmo tempo revelava e ocultava um mundo de conhecimentos a parte. O próprio Marcel Proust teria conhecido Santos Dumont na vida social que ambos frequentavam, e enquanto faziam parte de um mesmo círculo de solidariedades masculinas veladas. Como

¹¹⁹ SEDGWICK, Eve Kosofsky. *Epistemology of the closet*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1990. p.225.

¹²⁰ Cf. GAY, Peter. *The naked heart*. The bourgeois experience: Victoria to Freud. Volume IV. New York: Norton, 1996.

narrou o biógrafo Gondin da Fonseca, em uma noite, na saída da *première* da peça teatral *L'Aiglon*, o conde de La Vaulx teria apresentado ao brasileiro um “jovem elegante que lhe fala de coisas mundanas e o deixa para beijar a mão da senhora princesa de Murat.” O narrador indaga: “Quem será esse dandy? Marcel Proust.”¹²¹

Para esses artistas do gênero, as fronteiras rígidas traçadas pelos heterossexuais normativos podiam ser deslocadas, transviadas ou subvertidas em suas intimidades muito distantes das categorizações do mundo exterior. Santos Dumont, entretanto, teria recebido uma visibilidade particular: ao fazer a sua imagem circular simultaneamente entre os cavalheiros do *Aéro-Club* e na boemia povoada por artistas cuja sexualidade era velada, e tendo o seu retrato estampado nos periódicos de grande circulação, ele fez de suas contradições e ambiguidades um ícone masculino do século XX.

3.5 A “coqueluche dos parisienses”

Ao mesmo tempo em que aprendera a cultivar a reclusão em sua intimidade desconhecida, Santos Dumont participou de um espetáculo público da própria imagem, tornando-se um dos homens mais célebres de Paris e do mundo. Em 3 de agosto de 1901, antes mesmo de vencer o Prêmio Deutsch, ele sentiria, possivelmente pela primeira vez, o desconforto da fama que adquiria com sua performance aérea. Enquanto recolocava uma das válvulas em seu balão, ele vê entrar no hangar do Parque de Aerostação algumas pessoas que o perguntavam: “Então, é para hoje?”¹²²

“Claro que não,” responderia o aeronauta sorrindo, “com esse vento, vocês não fariam isso.”

E sem se perturbar com a questão, Santos Dumont começou a explicar aos visitantes, como quem dá uma aula, as alterações que fazia em seu aeróstato depois das últimas experiências. Mas enquanto dava explicações sobre a posição do cesto e o equilíbrio do balão, o número de visitantes começou a aumentar em proporção inimaginável, chegando rapidamente a uma pequena multidão de duzentas e depois cerca de trezentas pessoas que enchiam o espaço do hangar.

O aeronauta olhava surpreso para o público que o cercava, até que perguntou aos seus amigos: “Mas porque vieram tantos hoje?”

“Por que nós anunciamos que você tentaria cruzar a Torre Eiffel!”

¹²¹ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.69.

¹²² UNE DECONVENUE. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14663, Paris, 4 aout 1901. [4 p.]. n.p.

“Como! Com esse tempo?”

“Mas os jornais dizem: “fosse qual fosse o tempo...”

Ele começou a compreender o mal-entendido. Afirmou que havia um erro – a sua comunicação com os jornais nem sempre era eficiente como ele gostaria que fosse. “Eu sempre disse que só sairia com o tempo calmo.”

Como já não se podia mover dentro do hangar, ele deu ordens para que abrissem as portas maiores que serviam para a saída do balão. Seguiu-se um grande clamor do lado de fora, com aplausos e gritos de urras. Com a abertura das portas, o público acreditava que ocorreria ali uma ascensão. O marquês de Dion e o conde de la Valette, que ali estavam, insistiram para que ele fizesse uma tentativa de voo, apenas para satisfazer a curiosidade dos presentes. Apesar de gostar de agradar ao público, Santos Dumont estava dedicado a ganhar o prêmio, e se recusou a voar para que o mau tempo não colocasse em risco o resultado de seu trabalho no balão.¹²³ Foi o conde d’Eu quem tomara a iniciativa de tirar o jovem amigo daquela situação desconcertante. Ele e a condessa, a princesa Isabel, atravessaram a multidão juntos com o aeronauta, enquanto um dos jornalistas presentes foi encarregado de subir no cesto para informar ao público que não ocorreria elevação alguma.

Santos Dumont partiu, entrando no carro do conde, enquanto a multidão ainda o aguardava.

No ano seguinte, em 1902, ele adotou o hábito, caro aos repórteres, de avisar aos jornais mais conhecidos sempre que fosse realizar uma experiência de voo. Na ocasião, jornais como o *Le Figaro*, cobraram de outros aeronautas concorrentes, como Augusto Severo,¹²⁴ que fizessem o mesmo.¹²⁵ Com a ajuda da imprensa francesa, Santos Dumont se tornava uma celebridade particular, sem precedentes em sua época. Ele foi, durante pelo menos dois anos, entre 1901 e 1902, “a coqueluche dos Parisienses”¹²⁶ – como descreveria o jornal ilustrado *Les Sports modernes*.

Suas aparições públicas eram um acontecimento na cidade. Ele escolhia, preferencialmente, as tardes ensolaradas de domingo, com mais frequência no mês de junho, quando o tempo estava melhor e a multidão entusiasmada podia acompanhar suas evoluções.

¹²³ UNE DECONVENUE. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14663, Paris, 4 aout 1901. [4 p.]. n.p.

¹²⁴ Augusto Severo (1864-1902) foi inventor e aeronauta brasileiro, nascido em Macaíba, Rio Grande do Norte, que recebeu destaque com experiências de voo em balão na França, na mesma época em que Santos Dumont. Não recebera em vida – ou após a morte – o mesmo reconhecimento que seu compatriota mais jovem, mas também não estabeleceu relação tão íntima com os jornais e os jornalistas de seu tempo, como denota o comentário em matéria do jornal *Le Figaro*. Cf. AÉROSTATION. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 128, Paris, 8 mai 1902. p.5.

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ FLAMENT, Albert. Horizons de Paris. *Les Sports modernes*, 10^e Année, II^e Série, N° 44, décembre 1908. p.2.

Nessas ocasiões, se apresentava como uma personagem já bem conhecida dos parisienses: sempre portava, pendendo do bolso sobre o peito ou no pulso,¹²⁷ o amuleto de fé, a medalha de São Bento, presente da princesa Isabel, condessa d'Eu, com quem teve certa proximidade nesses anos de fama desenfreada. De fato, era surpreendente que nenhum acidente grave lhe acontecesse, fosse por sua fé, fosse por sua prudência quase excessiva.

No início de 1902, Santos Dumont retoma as experiências com seu balão *Nº 6*, em Mônaco, graças à liberdade concedida pelo príncipe Alberto I, que colocou à sua disposição um grande aeródromo, ocupando a baía de Mônaco com uma superfície total de 250.000 metros quadrados.¹²⁸ A escolha por aquele Principado se deveu às facilidades consideradas de se voar sobre o mar, mas também por aquele local servir como vitrine de uma elite notável, que frequentemente ocupava as páginas dos jornais na capital e em todo o mundo. O hábito das estações balneárias, que se generaliza desde 1850, com a maior facilidade de deslocamentos, leva parte da sociedade a se transferir num ritmo constante para lugares como Spa, Baden Baden e Monte Carlo,¹²⁹ onde o problema da classe social é realocado para cidades de veraneio em que os duques, os marqueses, os grandes capitalistas desfilam ao lado de pessoas de classes inferiores.

No dia 28 de janeiro, quando o tempo ficou calmo, Santos Dumont pôde realizar a sua primeira saída. Pela manhã, completou por três vezes a volta da baía. No mesmo dia, à tarde, realizou um voo mais alto. A embarcação à vapor *Monte-Carlo*, que o acompanhava, tendo a bordo o senhor Émmanuel Aimé para relatar aquela elevação, rapidamente se distanciou.

Naquela primeira experiência, a volta não se deu sem riscos: o balão quase se rasgou ao se chocar com o hangar. Os homens encarregados das manobras de aterrissagem foram obrigados a subir ao cais pelas escadas. Esse pequeno acidente levou o Governador geral do Principado a construir imediatamente uma extensão de vinte metros para o hangar existente. Mesmo com a chegada acidentada, após cerca de quarenta minutos de voo, uma multidão entusiasmada recebeu o jovem brasileiro com uma ovação longa e calorosa.¹³⁰

Ao longo das semanas que se seguiram, diversas outras tentativas de voo foram implementadas. No dia 14 de fevereiro, às 2:00h da tarde, querendo simplesmente saudar um amigo¹³¹ no gramado, a bordo de seu balão, Santos Dumont partiu da pista reconstruída num

¹²⁷ FLAMENT, Albert. Horizons de Paris. *Les Sports modernes*, 10^e Année, II^e Série, Nº 44, décembre 1908. p.2.

¹²⁸ MONACO. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, nº 1, janvier 1902. p.46.

¹²⁹ SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. pp.156-158.

¹³⁰ MONACO. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, nº 1, janvier 1902. p.46.

¹³¹ Não identificado nas notícias de jornais consultadas.

voos aparentemente tranquilos. Alguns segundos depois da partida, ele foi surpreendido por um “golpe de sol” súbito que dilatou o hidrogênio muito mais rapidamente do que ele podia esperar, de tal maneira que antes mesmo que pudesse recuperar a direção, a *guide-rope* perdeu o contato com a água. O balão, em um só movimento, voltou-se com a ponta para o ar de modo acentuado, no mesmo instante em que foi atingido por um turbilhão de vento que o puxou, incontrolavelmente, em direção aos rochedos.

Desamparado no ar, tendo sido levado à altura na direção das montanhas do entorno, o balão escapava por completo do controle do aeronauta. Diante do perigo iminente, Santos Dumont, demonstrando seu sangue frio habitual, abriu longamente a válvula e o esquife aéreo entrou em contato com as ondas do mar que não estava calmo. O espetáculo arriscado e a desobediência do balão, que já havia realizado outros voos na mesma baía, suscitavam fortes emoções em quem via de longe a queda no mar e àqueles que tentavam alcançar o brasileiro em perigo nas embarcações que o seguiam. A embarcação do príncipe de Mônaco, com o próprio a bordo, assim como Aimé, chegara bem a tempo para recolher Santos, que já estava imerso a meio corpo na água.¹³²

Os jornais parisienses fizeram do naufrágio na Côte d’Azur, seguido do salvamento quase miraculoso pelo príncipe de Mônaco em pessoa, um verdadeiro espetáculo midiático. O *Le Figaro* dedicou todo um número ilustrado, com fotografias coloridas, documentando aquele acontecimento, em cada ato de “uma bela epopeia aérea”.¹³³ Ao todo, o resgate dos restos do balão N° 6 levou duas horas de esforços. Seria possível reconstruir o aeróstato, o que levaria pelo menos um mês de trabalho.¹³⁴

Para um de seus amigos próximos, “foi uma coisa boa para Santos-Dumont que a sua aeronave tenha caído na Baía de Mônaco.”¹³⁵ Em relato para o repórter correspondente do jornal americano *The Evening Star*, o amigo não identificado contara que “eles o estavam matando por lá.” Segundo esse testemunho, a agenda agitada do célebre aeronauta em Monte Carlo ocupava todo o tempo que passava no balneário. Entre participar das recepções do príncipe e

¹³² MONACO. *L’Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 1, janvier 1902. p.46-47.

¹³³ O mesmo número documenta todas as quedas quase fatais de Santos Dumont, desde a queda do seu balão nos jardins do barão de Rothschild em Boulogne-sur-Seine, até o seu famoso acidente contra o muro de uma casa a quinze metros do solo, para chegar à conquista do Prêmio Deutsch como seu maior triunfo. Cf. SAREL, G. Les Aérostats. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 133, Paris, 13 mai 1902. p.3.

¹³⁴ Uma doação destinada a cobrir os custos da restauração do n° 6 e de produção do n° 7 foi ofertada no valor de 9.000 francos. Ao tomar conhecimento, Santos Dumont rapidamente recusou a oferta, agradecendo aos doadores pela simpatia. O n° 7 não seria testado em Mônaco, devido à impossibilidade de se manobrar um balão com 49 metros de comprimento no espaço disponível. MONACO. *L’Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 1, janvier 1902. p.47.

¹³⁵ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

jantares com a alta aristocracia francesa, e ainda acompanhar o seu anfitrião, o duque de Dino, Santos Dumont só ia dormir entre a 1:00h e as 3:00h da manhã, tendo que acordar cedo para colocar em dia suas correspondências. Quanto aos balões, ele por vezes não tinha tempo para eles. O melhor momento para realizar elevações eram as manhãs, quando não havia vento na baía, e quando boa parte da alta sociedade de Mônaco ainda estava dormindo.

Após a experiência fracassada, exageradamente noticiada, no dia 29 de março seguinte, em uma conferência que ocorreu em Monte Carlo, o senhor Pesce, membro da Comissão Permanente Internacional da Aeronáutica, lamentava

que tantos esforços tenham sido inutilmente colocados pelo jovem e intrépido aeronauta brasileiro, que poderia ter partido do ponto em que os engenheiros militares franceses haviam deixado a questão, em vez de recomençar a fazer uma escola tão laboriosa.¹³⁶

Vê-se aí uma rivalidade entre o jovem aeronauta e os militares franceses que, mesmo após o reconhecimento pelo *Aéro-Club* da conquista do Prêmio Deutsch, insistiam em comparar os voos do brasileiro com aqueles realizados na França por aeronautas como o coronel Renard, no final do último século. Ao mesmo tempo em que conquistava o público amplo, Santos Dumont não deixaria de se preocupar com as inimizades que também construía na medida em que se fazia ser notícia frequente.

Em certo ponto, a imprensa fazia piada com sua necessidade de se exhibir publicamente por meio das notas em jornais. Numa sátira na revista *Mercure de France*, de dezembro de 1907, um diálogo fictício entre dois amadores do esporte fazia alusão à conquistada fama do brasileiro:

Sr. Desmaisons – Mas você não é nada esportivo, meu caro Delarue?
 Sr. Delarue – Nada, eu tenho medo.
 Sr. Desm. – Isso não está muito na moda.
 Sr. Del. – E você, caro amigo?
 Sr. Desm. – Eu gosto dos pequenos balões que sobem, que sobem tão alto que não os vemos nunca mais. Eu até vi, no cinematógrafo, um grande brinquedo que lhe dá o seu impulso, como quando nós saltamos no trampolim, que atira em dado momento, depois cai de cara com a face para baixo. É isso o que chamamos do mais pesado que o ar.
 Sr. Del. – É o que parece.
 Sr. Desm. – Profano! Mas isso é o futuro, esse jogo, meu querido!
 Sr. Del. – Desde que não seja o presente.
 Sr. Desm. – Vejamos, em sua ignorância, você conhece Santos Dumont?

¹³⁶ No original em francês: « [...] que tant d'efforts aient été inutilement tentés par le jeune et intrépide aéronaute brésilien, qui aurait pu partir du point où les ingénieurs militaires français avaient laissé la question, au lieu de recommencer à faire une si laborieuse école. ». (Tradução nossa). BESANÇON, Georges. Le tour du monde aérien. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 4, avril 1902. p.96.

Sr. Del. – Aquele que a cada vez que dá uma cambalhota faz sair uma nota pomposa nos jornais?

Sr. Desm. – Esse mesmo. Você não o admira?

Sr. Del. – Como um de nossos melhores cômicos.

Sr. Desm. – Um homem dotado de uma tão bela perseverança e que conhece, ainda melhor do que a mecânica, o mecanismo da imprensa?¹³⁷

Como uma figura pública associada ao voo no mais leve que o ar, Santos Dumont encenava o seu papel sabendo alimentar a curiosidade dos franceses. Frequentemente, entrava em seu apartamento pela janela,¹³⁸ o que não podia ser simples, visto que o balão se mantinha pairando do lado de fora. Ele falava publicamente de seu famoso “ônibus aéreo” como uma coisa já realizada, e distribuía lugares para os primeiros viajantes... a um ponto havia centenas de pessoas inscritas. Para além de suas invenções, sua glória o alegrava. Como testemunhou o cartunista Sem, nada lhe causava mais prazer do que ser reconhecido por pessoas comuns quando caminhava pelas ruas da capital, sendo cumprimentado: “Olá, Senhor Santos!”¹³⁹

Na noite parisiense, frequentava lugares refinados e caros na *Champs Élysées*, ou nas proximidades. Dois dos seus favoritos eram o *Ice Palace*, onde costumava ir no outono e no inverno, e o *Folies-Marigny* que frequentava na primavera e no verão.¹⁴⁰ Ele deixaria de frequentá-los quando se tornou tão conhecido que a multidão de seguidores não o deixava passar despercebido. No *Ice Palace*, certa vez, foi levado a andar de *skate* sobre o gelo, para a alegria do público.¹⁴¹ O *Maxim's* e o *Café de Paris* eram opções comuns para a ceia, onde ele tinha que lidar com multidões mais discretas. Ali Santos era geralmente visto sozinho ou na companhia de amigos homens. Na cena masculinista da capital francesa, quando o *Automobile Club* se organizou como um lugar liberal para a classe esportiva e livre dos jogos de aposta, o brasileiro se tornaria um dos seus primeiros membros, onde ia às vezes para almoçar ou jantar.

¹³⁷ No original em francês: “M. Desmaisons. – Mais vous n’êtes donc aucunement sportif, mon cher Delarue? / M. Delarue. – Aucunement, je le crains. / M. Desm. – C’est être bien peu à la mode. / M. Del. – Et vous, cher ami? / M. Desm. – Moi, j’aime les petits ballons qui montent, qui montent si haut qu’on ne les revoit plus jamais. J’ai même vu, au cinématographe, un grand joujou qui prend son élan, comme quand nous sautions au tremplin, qui fuse un instant, puis retombe à plat cul par-dessus tête. C’est ce que l’on appelle le plus lourd que l’air. / M. Del. – Il y paraît. / M. Desm. – Profane! Mais c’est l’avenir, que ce jeu-là, mon cher! / M. Del. – Puisque ce n’est pas le présent. / M. Desm. – Voyons, si ignorant que vous soyez, vous connaissez Santos-Dumont? / M. Del. – Celui qui chaque fois qu’il a fait la culbute fait passer une note pompeuse dans les journaux? / M. Desm. – Celui-là même. Ne l’admirez-vous pas? / M. Del. – Comme un de nos meilleurs comiques. / M. Desm. – Un homme doué d’une si belle persévérance et qui connaît encore mieux que la mécanique le mécanisme de la presse? » (Tradução nossa). GOURMONT, Remy de. *Mercur de France* : série moderne. 16, décembre, 1907. Revue de la quinzaine. Dialogues des Amateurs. p.678.

¹³⁸ FLAMENT, Albert. Horizons de Paris. *Les Sports modernes*, 10^e Année, II^e Série, N^o 44, décembre 1908. p.2.

¹³⁹ DERoyer, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n^o 310, août 1932. p.11.

¹⁴⁰ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

¹⁴¹ *Ibidem*, loc. cit.

Com a fama adquirida, seus momentos de lazer mais frequentes se davam entre jovens nobres e aqueles nascidos nas famílias mais ricas da França. O salão *La Plage*, por exemplo, – de nome irônico, visto que Paris não é uma cidade com praias – era frequentado por jovens moças e rapazes da alta sociedade francesa, com ambiente “muito movimentado e familiar.”¹⁴² Ali Santos Dumont se fazia ser visto entre celebridades femininas e masculinas, príncipes, princesas, condes, marqueses, barões e baronesas dos mais diversos contextos e partes do mundo. Entre tantos títulos, o brasileiro recebia destaque. As pessoas ao seu redor gostavam de poder lhe dizer “olá”,¹⁴³ e ele gostava de parecer que sequer as notava, demonstrando seu ar *blasé*.

Vivendo entre a fantasia e a realidade, Santos Dumont se acostumou aos aplausos. Numa sexta-feira, em 28 de fevereiro de 1902, assistiu ao Novo Circo da rua Saint-Honoré, que apresentava o espetáculo *Paris-Ballon*, figurando um balão inspirado em seu *Nº 6*.¹⁴⁴ O brasileiro se mostrou maravilhado com a precisão da apresentação, e, ao final, toda a plateia se voltou para ele, quando o balão da ficção aterrissava no meio do circo, sendo, então, o aeronauta homenageado com uma grande ovação.

Sua fama não se limitou à França e sua imagem se popularizou por todo o mundo no início do século. Quando viajava à América, buscando receber os mesmos aplausos que tinha em Paris, por vezes se mostrava desapontado com o tratamento que recebia. Ao voltar de uma viagem aos Estados Unidos, em agosto de 1902, sendo recebido numa alegre reunião de cavalheiros do *Aéro-Club* da França, no Hotel Ritz, Santos Dumont afirmava ter deixado Nova Iorque por causa da falta de palavra dos americanos, que haviam anunciado a alocação de um prêmio de 100.000 dólares, e em seguida o reduziram “ridiculamente a proporções mínimas e ainda sem fechar a oferta”.¹⁴⁵ Contudo, ele assegurou aos franceses o seu possível retorno: “eu voltarei à América, se, mais tarde, um prêmio conveniente for atribuído às minhas experiências de dirigibilidade.”

Nos Estados Unidos, diferentemente da França, ele demonstrava não gostar de falar aos repórteres. Diante do assédio frequente dos jornalistas, Santos Dumont parecia se tornar um

¹⁴² ADA, Comtesse. *La vie de Paris. La Plage. Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, Nº 184, Paris, 3 juillet 1905. p.1.

¹⁴³ ADA, loc. cit.

¹⁴⁴ SPETACLES & Concerts. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, Nº 60, Paris, 1 mars 1902. p.4.

¹⁴⁵ Em Nova Iorque, Santos-Dumont tivera contato com os membros do aeroclube local, que lhe foram muito receptivos. Ele vendeu um de seus dirigíveis ao Sr. Lerr, secretário do Aeroclube de Nova Iorque, tendo se proposto a realizar uma elevação em um hangar especial, em Long Island, a dez quilômetros a leste de Nova Iorque. A partir desse local, Santos Dumont se propusera a se elevar no balão para descer em um jardim público ou uma praça da metrópole, designada anteriormente, voo este que não chegou a acontecer. BLANCHET, Georges. *Le tour du monde aérien. L’Aéroophile*. Paris, 10^{ème} Année, nº 9, septembre 1902. p.228.

difícil objeto de acesso àqueles entrevistadores determinados a conhecer a sua vida íntima. Como narrado em uma crônica do jornal *The Sun*, de Nova Iorque, na ocasião em que Santos esteve hospedado no hotel Waldorf-Astoria, em 1904, uma entrevistadora e um retratista tentavam encontrá-lo para uma matéria, sem sucesso. O artista se dizia amigo do brasileiro e afirmava ser o aeronauta “um pouco difícil de falar.”¹⁴⁶ A entrevistadora, impertinente, deduzia que ele haveria de querer ser entrevistado. O suposto amigo, entretanto, afirmava: “Eu fui a um jantar em que ele estava presente em Paris, no último verão, e não ouvi ele abrir a boca.” Por fim a repórter declarava: “Oh, bom, todo mundo gosta de falar com os jornais.”¹⁴⁷

Havia quem dissesse ser muito fácil encontrar Santos Dumont entre os círculos literários e artísticos – “todo mundo ou já conheceu Santos Dumont, ou tem um amigo que o conheceu, ou está prestes a conhecê-lo.”¹⁴⁸ Mas poucos eram os que realmente conseguiam falar com ele. Recebia muitos convites para jantares, bailes e eventos variados. Alguns ele aceitava, mas rejeitava a maioria dos convites sociais. Alguns jornalistas descreviam a sua personalidade em jantares como “incorrigível, no que se refere ao ‘*small talk*’ ele não possui nenhum,” e acrescentam: “Ele aparenta estar entediado, e geralmente parece estar assustado como uma jovem menina em sua primeira festa.”¹⁴⁹

Sua fama se configurava tanto por aquilo que se conhecia de suas performances aéreas, quanto pelo que não se sabia de sua vida íntima. Sua figura era divinizada na medida em que suas idiossincrasias exageradas faziam dele um mito popular das elites. Falava-se dos jantares que ele oferecia, que eram “gloriosos”. Uma mulher teria dito ao *The Sun*, que “seus apartamentos na Champs-Élysées eram um sonho” de tão luxuosos. Segundo ela, o aeronauta possuía “quarenta serventes etiópios vestidos com roupas nativas exceto no tempo mais frio.” Além disso, durante os jantares, “a mesa desaparecia depois de cada prato por meio de um alçapão.” Ela acrescentara: “Antes de você ter tempo para se dar conta da ausência, ela estava de pé novamente e pronta para o próximo prato.” Nessas noites teatrais, dizia-se de seus aposentos que eram sempre iluminados por luz de velas sombreadas e podia-se ouvir música por todo o tempo, ainda que os músicos não estivessem visíveis. Segundo afirmava-se na época,

¹⁴⁶ AN INTERVIEW that failed. Being the story of the escape of M. Santos-Dumont. *The Sun*, New York, vol. LXXI, nº 153, January 31, 1904. p.10.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Ibidem.

¹⁴⁹ M. SANTOS-DUMONT as Parisians know him. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., 27 de abril de 1902, parte I. n.p.

“depois de se ter comido um dos jantares de Santos Dumont, não restava mais nada a se fazer antes de morrer.”¹⁵⁰

O jovem protagonista de ocasiões grandiosas, em seus anos áureos, foi reconhecido como um “franzino herói” que sabia arriscar a vida com certa alegria e graça, no seu modo “intrépido” e corajoso, mas ao mesmo tempo prudente.¹⁵¹ Entre os aeronautas e esportistas, seu mérito seria reconhecido por ter “despertado o mundo adormecido para a navegação aérea” ao introduzir um motor de explosão bem abaixo de uma massa de gás, com “uma intrepidez amável, por meio de acrobacias de uma boa vontade científica charmosa,”¹⁵² aliando, assim, paixão e razão num mesmo voo comovente para um público inestimável. Seus balões, como iriam considerar os franceses, não haviam superado consideravelmente aqueles do coronel Renard, do final do século XIX, mas a imaginação ativa que ele fomentou no cotidiano foi o seu maior legado.

Em sua busca constante por amor ilimitado, trabalhou para tentar agradar aqueles que o criticavam, garantindo o seu lugar no patrimônio nacional, e até *universal*. No dia 14 de julho de 1903, ocasião da comemoração nacional da queda da Bastilha na França, Santos Dumont realizou um voo memorável em que sobrevoou a tribuna presidencial francesa e acenou para o presidente da República, Émile Loubet, sendo saudado por 21 tiros de revólver, e retornando pelo mesmo caminho até o hangar sob as aclamações prolongadas da multidão.¹⁵³

Com o sucesso ascendente e após o seu voo no 14 de julho, Santos Dumont ofereceu ao Ministério da Guerra da França colocar à sua disposição, em tempos de guerra, seus balões de números 7, 9 e 10, exceto no caso pouco provável de hostilidades entre uma nação americana e, sobretudo, o Brasil.¹⁵⁴ Com este ato, de certo modo, beligerante, ele passava a ser aceito e admirado não apenas entre os cavalheiros da sociedade francesa e os ricos *sportsmen*, mas também entre os militares. O general André, do ministério citado, manifestou aceitar a sua oferta ao mesmo tempo em que o felicitava e agradecia por todas as glórias que o brasileiro dava à Nação francesa.

Logo em seguida, dois delegados do ministério visitaram o aeródromo de Neuilly, onde Santos Dumont os conduziu a diversas experiências e a testes da parte mecânica de seus

¹⁵⁰ AN INTERVIEW that failed. Being the story of the escape of M. Santos-Dumont. *The Sun*, New York, vol. LXXI, n° 153, January 31, 1904. p.10.

¹⁵¹ FLAMENT, Albert. Horizons de Paris. *Les Sports modernes*, 10^e Année, II^e Série, N° 44, décembre 1908. p.2-3.

¹⁵² REICHEL, Frantz. L'aviation. *Les Sports modernes*, Paris Illustré, 10^e Année, II^e Série, N° 34, février 1908. p.7.

¹⁵³ BESANÇON, Georges. Aéronats. Les Santos-Dumont IX. *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 7, juillet, 1903. p.167.

¹⁵⁴ Ibidem, p.190.

aeróstatos que interessaram bastante aos dois oficiais. A partir do relatório que foi apresentado ao ministro, havia a intenção de se estabelecer um programa de experiências sobre a aplicação daquelas máquinas na guerra. Tais experiências compreendiam tentativas de penetração por via aérea de uma zona supostamente bloqueada pelo inimigo.¹⁵⁵ Naquela ocasião, em 1903, o brasileiro participou, com interesse, das negociações que inseriam os seus inventos nos planos de guerra elaborados pela França.

Como alguém que planava entre o bem e o mal, mais do que um mero aeronauta, Santos Dumont se fizera uma personalidade de veneração e um assunto corriqueiro na sociedade. Sua rotina era feita para ser observada. Em certa manhã, do dia 25 de junho de 1903, uma quarta-feira, ele deixava o seu balão na Champs-Élysées para tomar seu café em casa, enquanto o seu “corcel aéreo o esperava tranquilamente à porta.”¹⁵⁶ Um espetáculo incomum feito para os olhos de quem passava. Porém, comum para a rotina daquela personagem que cada vez mais se adequava à fama que conquistava.

No dia seguinte, Santos foi praticar polo, para a grande alegria das crianças presentes que ele convidava a realizarem voos curtos, sobre as cabeças de seus pais maravilhados com a cena. Na sexta-feira, ele encerrava a semana de “trabalho” com um passeio pelos gramados de Bagatelle, enquanto passarinhos desviavam dos seus pés. Como eles, Santos Dumont desfilava aleatoriamente recebendo a aprovação geral em pequenas conversas ao longo do percurso e os aplausos dos que o notavam. Enquanto respirava o ar puro do bosque matinal, as pessoas, encantadas, suspiravam: “Que afortunado, esse Santos! Ele pode descer do 9 quando lhe agrada!”¹⁵⁷

De fato, Santos Dumont escolhia quando queria estar sobre a terra, ou sobrevoando-a, como um ser livre das convenções que a sociedade que o amava lhe impunha para que fosse amado. Capturado pela necessidade de buscar o amor nos outros, deixava de olhar para dentro e vivia nos olhos de quem lhe via nos ares.

Em terra, ele estava entre as pessoas comuns, sujeito a julgamentos segundo os padrões de uma sociedade controlada; no ar ele se tornava um quase Deus. Uma personagem na liminaridade entre a terra e o céu, entre as pessoas ordinárias e o panteão divino.

¹⁵⁵ BESANÇON, Georges. Aéronats. Les « Santos-Dumont ». *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 8, août, 1903. p.190.

¹⁵⁶ L'HISTOIRE au jour le jour. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 12^{ème} Année, n° 31, 4 juillet 1903. p.70.

¹⁵⁷ No original em francês: « *Quel veinard, ce Santos ! il peut abattre 9 quand il lui plaît !* ». (Tradução nossa). Cf. *Ibidem*.

3.6 Amores possíveis: a heteronormatividade no passado e no presente

A suposição heroica levou muitos relatos sobre Santos Dumont a defenderem a solidão e o celibato como formas de sacrifício, relegando o amor a segundo plano de suas conquistas terrenas. Outras biografias, por sua vez, entendendo que a história de vida de uma personagem se compõe de mais de uma camada de experiências, e que a conquista da mecânica aérea não podia resumir a existência desse herói, recorrem aos modelos normativos de gênero e de desejo para atribuir a ele romances heterossexuais. Aqui rompemos com o tom heroico justamente para questionar se a busca de Santos Dumont foi por algo que lhe faltava, ou pela compreensão de si mesmo e de algo que tinha dentro de si – no plano do que ousaríamos nomear de inconsciente – aprendido desde a infância e que faria dele, ao longo de toda a vida, alguém que devia se provar ao outro para se sentir amado. O seu “armário” interior, que faria dele um ser desajustado para os regimes normativos aos quais tentara se ajustar, poderia aqui ser interpretado como um traço positivo de sua identidade, mal compreendido como a ausência de algo que a sociedade lhe cobrava, e logo sendo sentido como uma falta segundo os regimes de conhecimento (e de autoconhecimento) estabelecidos na virada do século.

Desde o momento em que ganhara o Prêmio Deutsch e sua notoriedade adquiriu caráter sobre-humano, Santos Dumont foi inserido num sistema masculinista e, até certo ponto, heteronormativo ao qual não podia escapar, ainda que tenha, eventualmente, tentado se manter indefinido. A heterossexualidade compulsória que lhe era imposta, fez com que o jornal *The New York Times* de 20 de outubro de 1901, que narra a sua tentativa de circundar a Torre Eiffel, enfatizasse a relação com as mulheres presentes na multidão que o recebera de volta à terra firme:

[...] a multidão persistia em declarar que Santos-Dumont tinha ganhado. Um número de senhoras que estavam presentes atirava flores no aeronauta, outras lhe ofereciam buquês, e uma admiradora, para o divertimento dos observadores, chegou a presenteá-lo com um pequeno coelho branco.¹⁵⁸

O teatro heterossexual o perseguia como a imposição de uma representação normalizadora. Em 1902, a peça *Miss... Miss!*, apresentada no teatro Marigny, encenava a heterossexualidade presumida de Santos Dumont ao narrar a história de uma brasileira

¹⁵⁸ No original em inglês: [...] the crowd persisted in declaring that Santos-Dumont had won. A number of ladies who were present threw flowers at the aeronaut, others offered him bouquets, and one admirer, to the amusement of the onlookers, even presented him with a little white rabbit.” (Tradução nossa). M. SANTOS-DUMONT rounds Eiffel Tower. *The New York Times*. 20 de outubro de 1901.

apaixonada pelo aeronauta.¹⁵⁹ Tal representação cultural revela que parte da sua fama precisava ser sustentada pelo regime sexual vigente.

Logo após vencer o Prêmio Deutsch, o jornal sensacionalista *Le Vélo* anunciou o noivado do brasileiro, em maio de 1902, sem que nenhuma outra indicação de tal fato antecederesse o anúncio misterioso. O jornal *Le Figaro* afirmou que se tratava ainda de um boato, mas ambos os jornais declaravam a vontade de, proximamente, anunciar oficialmente o casamento do ganhador do prêmio, impondo a necessidade de celebrarem um herói heterossexual. Segundo os boatos, ainda sem revelar o nome da suposta noiva, afirmava-se com segurança que Santos Dumont iria se unir a uma das famílias “mais distintas da colônia brasileira.”¹⁶⁰

Nos diversos casos de supostos relacionamentos atribuídos a Santos Dumont ao longo de sua vida depois que se consagrou no mundo da aeronáutica, é relevante observar – quando possível – quem eram às moças citadas. Sempre de famílias distintas e pertencentes às elites, fosse do Brasil, da França ou dos Estados Unidos. Tal tendência a se inventar um matrimônio para o aeronauta refletia uma necessidade da mídia, e conseqüentemente de seu público, de legitimar a sua figura masculina e de classe. Além de não ter um casamento em vista, Santos Dumont não possuía nenhum lastro com a nobreza ou com a aristocracia francesa da sua época, o que representava um problema a ser suplantado por aqueles que exaltavam a sua imagem dentro de uma classe particular.

Ao longo do ano de 1903, o aeronauta tinha suas atividades de voo nos balões intercaladas com uma intensa participação social na vida parisiense em que era celebrado: participou de quermesses para crianças, visitava amigos em diversas localidades da cidade, se reunia em restaurantes como o *restaurant de la Cascade*, no *Bois de Boulogne*, onde costumava almoçar, e participou dos diversos jantares de cavalheiros em sua homenagem. Raras eram as vezes em que aparecia, em ocasiões sociais, na companhia de mulheres; na vida cotidiana, nos passeios de automóvel nas ruas de Paris, era comumente o desenhista Sem quem o acompanhava.

No entanto, em janeiro daquele ano, uma notícia no *New York Herald* afirmava que o nome de Santos Dumont havia sido pronunciado diversas vezes num processo de divórcio aberto pelo senhor identificado como L. E. P. Smith, um administrador de empresa de seguros nos Estados Unidos, contra sua terceira esposa. O divórcio se dava uma vez que o filho mais novo do casal havia testemunhado um encontro de sua mãe com Santos Dumont num café em

¹⁵⁹ THÉÂTRES. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14937, Paris, 6 mai 1902. [4 p.]. n.p.

¹⁶⁰ AÉROSTATION. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 137, Paris, 17 mai 1902. p.5.

Paris, e este último havia convidado a senhora Smith a fazer um passeio de carro com ele. O menino reconheceu o “homem do balão”¹⁶¹ a partir de uma foto no jornal, e afirmava que estava sentado numa mesa próxima, de onde iniciou uma conversa com sua mãe e a chamou para sair. A senhora Smith teria aceitado o convite, retornando para casa apenas no dia seguinte. O pai acreditava no filho, contra a esposa. Por sua vez, em seu depoimento no tribunal de divórcio, ela afirmava que “jamais havia acompanhado o senhor Santos Dumont em automóvel, nem qualquer outro homem em Paris.”¹⁶² A situação, constrangedora e misógina, fez com que Santos Dumont se manifestasse ao mesmo jornal, dois dias depois, negando veementemente qualquer envolvimento com a senhora Smith.

O caso mais emblemático de um romance falso atribuído ao “pai da aviação” foi o de seu suposto envolvimento com a estadunidense de descendência cubana, a jovem *socialite* de Nova Iorque, Aida de Acosta¹⁶³ – comprovadamente a primeira mulher a voar sozinha em um balão, o Santos Dumont N° 9. No final do mês de junho de 1903,¹⁶⁴ Acosta teria pilotado o dirigível desde Paris até Bagatelle, seguindo os sinais de Santos Dumont que a acompanhou de bicicleta ao longo do percurso. A primeira mulher a pilotar um balão aterrissou sobre um campo de polo, interrompendo um jogo de homens, disputado entre Estados Unidos e Inglaterra.¹⁶⁵ Apesar da preocupação dos amigos, ela retornou sã e salva a Paris, após terminado o jogo.

Diz-se que ao saberem da notícia, seus pais, Ricardo de Acosta e Micaela Hernández de Alba, entraram em choque, e suplicaram à imprensa que não publicassem o nome da filha. Eles acreditavam que as únicas ocasiões em que o nome de uma dama deveria aparecer nos jornais seria quando ela se casasse ou quando morresse. A comoção gerada e a súplica dos pais levaram Santos Dumont a manter sua identidade no anonimato, referindo-se a ela em seu *Dans l'air* como “a heroína, uma jovem e muito bela cubana, proeminente na sociedade de Nova Iorque.”¹⁶⁶

Segundo o aeronauta, a jovem da alta sociedade teria ido à sua estação por diversas vezes junto a seus amigos para declarar o seu desejo extraordinário de dirigir sozinha uma

¹⁶¹ SANTOS-DUMONT named in a divorce suit. *New York Herald*, January 16, 1903. p.5.

¹⁶² GAZETTE des Tribunaux. *Le Figaro*, 49^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 17, Paris, 17 janvier 1903. p.4.

¹⁶³ Aida de Acosta nasceu em Elberon, Nova Jersey, em 28 de julho de 1884, e sua família tinha origem cubana. Seu pai era um cubano, executivo de navio a vapor, que se casara com sua mãe, Micaela Hernández de Alba y de Alba, descendente de importante família de duques espanhóis. No final da vida, após perder a visão de um olho devido a um glaucoma, ela se tornou uma defensora da saúde ocular e foi a primeira a dirigir um banco de olhos na América, tornando-se uma referência para muitas feministas de seu tempo.

¹⁶⁴ Como o evento não foi noticiado, em diferentes fontes a data varia entre 27-29 de junho e 9 de julho, sem ser possível precisar o dia exato em que o voo precursor de uma mulher ocorreu pela primeira vez.

¹⁶⁵ WOMEN in transportation: changing America's history. Reference materials. U.S. Department of Transportation, March 1998. p.10.

¹⁶⁶ SANTOS-DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904. p.313.

aeronave. Não há nada que indique que eles se conhecessem antes, e, com efeito, Santos Dumont se refere a Aida como alguém com quem pouco contato tivera. Ela mesma afirmara nunca ter estado sozinha com o brasileiro e apenas ter trocado algumas palavras com ele sobre o voo precursor em 1903.¹⁶⁷ O espanto confesso do aeronauta diante do pedido da jovem revela o quanto aquele era um esporte exclusivamente masculino e em nada recomendado para mulheres que não desejassem ficar mal faladas em todos os jornais. Antes do dia da elevação, Santos dera apenas três aulas à moça, sempre em público.

Após o voo, é muito provável que Santos Dumont tenha feito uso de seu árduo controle dos jornais e dos jornalistas para que o nome de Aida não fosse revelado. Os mesmos jornais franceses que habitualmente noticiavam todos os voos do brasileiro, não mencionaram aquele em particular, tampouco o nome de Aida de Acosta passara a figurar nos anais da aerostação. Seu nome apareceria nos jornais alguns anos depois, nas notas de seu casamento com o senhor Oren Root, em novembro de 1908.¹⁶⁸ O fato de Santos Dumont ter concordado com o voo e supervisionado a elevação, ao mesmo tempo tendo protegido a identidade de Aida, revela o seu caráter transgressor e um certo ar de feminista, ao não impor as mesmas restrições com base nas diferenças de gênero da sociedade em que vivia.

Nos anos 1900, Santos Dumont seria acusado de ter sido o responsável por autorizar que mulheres entrassem no jogo de *poker* – tradicionalmente ligado a um momento de intimidade masculina. “Ele deixou elas entrarem,” lamentava um repórter do jornal *The Evening Star*. O episódio teria ocorrido num ato de indiscrição numa viagem em navio ao Mediterrâneo, quando uma jovem americana de St. Louis teria suplicado: “deixe-nos subir”. O aeronauta brasileiro, secretamente tímido, teria começado a rir de nervoso e advogou em nome das moças para que jogassem aquele jogo de homens. Os homens lastimaram o impacto feminino sobre as regras do jogo americano, que foram sensivelmente alteradas em diversas ocasiões por essas moças em busca de novidade que, segundo eles, “não sabiam diferenciar uma carta da outra.”¹⁶⁹

Os diversos e fantasiosos episódios “românticos” protagonizados pelo aeronauta, quase sempre envolvendo mulheres que pouco participavam de seu convívio, além de encobrirem suas pequenas transgressões, denotam, nos relatos jornalísticos da época assim como em suas

¹⁶⁷ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.216.

¹⁶⁸ MISS Ada de Acosta bride of Oren Root. *The New York Times*, November 6, 1908. p.7.

¹⁶⁹ M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.

narrativas biográficas mais recentes, a necessidade de se explicar a sua vida por meio da heteronormatividade implicada nesses episódios narrados.

Ao longo dos anos desde a sua morte, os biógrafos brasileiros dedicaram muitos esforços e empenho em provar a “heterossexualidade” de Santos Dumont. O episódio do voo solo de Aida de Acosta no N^o 9 foi narrado com ênfase pela maioria deles; não pelo ineditismo do evento ou pela personagem transgressora de Acosta, mas pelo fato de Santos Dumont ter, por algum motivo, mantido sobre sua mesa de trabalho um retrato da jovem. O biógrafo Henrique Lins de Barros – que nega veementemente qualquer hipótese quanto à homossexualidade de Santos Dumont – se referiu a ela como “Aida d’Acosta... um nome na história da aviação. Um nome na história do inventor. Um nome para uma história de Santos-Dumont.”¹⁷⁰

Numa biografia mais recente, o jornalista Cosme Degenar Drumond dedica toda uma sessão à relação de Santos Dumont com as mulheres e aos traços de sua masculinidade:

Praticante de várias modalidades de esporte, era ágil como um felino, subia escadas de dois em dois degraus e saltava das aeronaves com notável destreza, sobretudo para se esquivar de algum desastre iminente. As mulheres que *desfrutavam de sua intimidade* o consideravam “companhia agradável”. E *naturalmente*, elas o cortejavam.¹⁷¹

Uma outra narrativa biográfica, apresentada pelo norte-americano Paul Hoffman, enfatiza os aspectos ambíguos quanto à identidade de gênero do aviador. Definindo-o como alguém “que não estava certo sobre a sua sexualidade”¹⁷² e constatando que Santos Dumont “nunca demonstrou qualquer interesse por mulheres,” Hoffman descreve uma personagem que, para além da sexualidade indefinida, era ambígua por apresentar tanto traços masculinos quanto femininos:

As pessoas apareciam em seus voos tanto para vê-lo quanto para vê-lo voar. Os acessórios do seu guarda-roupa eram decididamente femininos e despertavam o interesse dos espectadores e jornalistas igualmente, os quais não podiam reconciliá-los com o hábito viril de correr riscos em novas aeronaves.¹⁷³

¹⁷⁰ BARROS, Henrique Lins de. *Santos Dumont. O homem voa!* Rio de Janeiro: PETROBRAS / Núcleo de Estudos Superiores – NUSEG/UERJ, 2000. p.21-22.

¹⁷¹ DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont. Novas revelações*. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. p.239. Grifos nossos.

¹⁷² HOFFMAN, Paul. *Wings of madness. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight*. New York: Theia, 2003. p.36.

¹⁷³ No original em inglês: “People turned out at his ascensions as much to see him as to watch him fly. The accessories to his wardrobe were decidedly feminine and piqued the interest of spectators and journalists alike, who could not reconcile them with his manly risk-taking in novel airships.” (Tradução nossa). HOFFMAN, Paul. *Wings of madness. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight*. New York: Theia, 2003. p.59.

O desafio historiográfico de compreender Santos Dumont como uma figura ambígua está ligado, provavelmente, à dificuldade da maioria dos analistas de conjugar o seu espírito aventureiro e inventivo, ligado ao constante risco nas experiências de aviação, com a feminilidade característica do aviador cosmopolita. Esses dois aspectos da personalidade de Santos Dumont necessitam ser considerados como objetos de uma análise profunda do contexto sociocultural e histórico em que ele viveu. Em primeiro lugar foi preciso entender o que significava para a sua época o desejo por explorar os limites da tecnologia. Em segundo lugar, entender como estavam sendo traçadas as fronteiras de gênero no início do século XX.

Com efeito, as biografias do presente, tanto as que impõem a heteronormatividade quanto as que consideram a sexualidade indefinida ou *homo* ligada à personagem de Santos Dumont, partem das mesmas fontes históricas – com algumas variações – para tecer a história da sua sexualidade como um ponto fundamental para a manutenção do ufanismo em torno da figura do “pai da aviação”. Fato é que mesmo as fontes históricas apresentam interpretações antagônicas sobre a vida íntima do aviador e, por vezes, se contradizem. Enquanto alguns jornais do início do século enfatizavam os seus traços femininos, outros apresentavam um Santos constantemente cercado por mulheres que o admiravam, ou envolvido em casos amorosos heterossexuais que geralmente não perduravam ou eram posteriormente negados pelo brasileiro. Reconhecido como um dândi na sociedade francesa, Santos Dumont eventualmente aparecia em público acompanhado de mulheres consideradas atraentes. Não há indícios de nenhum envolvimento amoroso com elas; mas também não podemos supor em que medida ele não tentou jogar o jogo das identidades de gênero para manter as aparências socialmente desejadas.

A insistência social pela inserção de Santos Dumont numa relação heterossexual, isto é, a heteronormatividade da sociedade em que ele estava inserido, leva a uma tentativa urgente e normativa de explicar a sua relação e admiração pelas mulheres que o cercavam. Tal inserção da heterossexualidade presumida no discurso midiático da época, para além de homofóbica, também prescrevia um lugar particular para as mulheres naquela sociedade e entre os homens distintos. Como declarado em uma passagem póstuma de Baudelaire, do ponto de vista masculino: “Nós amamos as mulheres na medida em que elas são mais diferentes. Amar as mulheres inteligentes é um prazer de pederasta. Assim, a bestialidade exclui a pederastia.”¹⁷⁴

¹⁷⁴ No original em francês: « Nous aimons les femmes à proportion qu’elles nous sont plus étrangères. Aimer les femmes intelligentes est un plaisir de pédéraste. Ainsi la bestialité exclut la pédérastie. » (Tradução nossa). BAUDELAIRE, Charles. Fusées. In : *Œuvres posthumes et correspondances inédites*. Paris : Quantin, 1887. p.75.

A passagem de Baudelaire enfatiza o lugar do homem racional em oposição à mulher, a quem falta a razão. Num esporte mecânico sustentado por uma ciência racional, como a aerostação, não poderia, de fato, haver lugar para essa mulher descrita no discurso dominante dos homens dos séculos XIX e XX. Ainda assim, outras mulheres, além de Aida de Acosta, viam nos feitos do aeronauta brasileiro a inspiração para sua própria inserção num mundo masculino.

Sobre a aerostação e o lugar das mulheres, a escritora anônima do *Le Figaro*, intitulada de Parisette, escrevera, em outubro de 1901:

A mulher é um ser de sensações. O ímpeto no espaço, a elevação no ar puro lhe causa um tipo de vertigem ao inverso, – a atração pelo Infinito, a abóbada azulada e os astros que muitas dentre elas ainda consideram, apesar das revelações da ciência, como a antessala do paraíso.¹⁷⁵

Aqui, a cronista vê no esporte de Santos Dumont um misto de emoção e razão, feminilidade e masculinidade – que não era característico do voo de outros aeronautas de sua época. Apesar de relacionar o papel da mulher a um universo sensível em contraposição ao universo masculino da razão e da ciência, a autora anônima assume, por fim, uma postura feminista não excluída de seu ponto de vista inicial:

Eu acredito no futuro da locomoção aérea e eu estou convencida de que as mulheres serão as mais ardentes a praticá-la. O interesse que apresenta a Sra. condessa d’Eu pelo Sr. Santos Dumont é compartilhado por todas nós.¹⁷⁶

Aqui não há indícios de um desejo amoroso nutrido por Santos Dumont, na escrita de uma jornalista; o que se vê é a admiração feminina e a vontade de compartilhar de sua aptidão para voar.

Cansados de atribuir amores difusos à célebre personagem de uma epopeia indefinível, os jornais chegam a zombar de sua condição de solteiro. Em dezembro de 1915, alguns jornais franceses anunciavam uma nova “paixão” de Santos Dumont. “Estaria Santos Dumont cansado das emoções da navegação aérea?” perguntava o *Le Figaro*.¹⁷⁷ A notícia brincava com o “amor” entre “Santos e Mercedes”, pois este jovem solteiro havia comprado um novo automóvel da

¹⁷⁵ No original em francês: « La femme est un être de sensations. L’élán dans l’espace, la montée dans l’air pur lui cause une sorte de vertige à l’envers, – l’attirance vers l’Infini, la voûte bleue et les astres que beaucoup d’entre elles considèrent encore, malgré les révélations de la science, comme l’antichambre du paradis. » (Tradução nossa). PARISSETTE. Carnet d’une parisienne. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 297, Paris, 24 octobre 1901. p.3.

¹⁷⁶ No original em francês: « Je crois à l’avenir de la locomotion aérienne et je suis persuadée que les femmes seront les plus ardentes à la pratiquer. L’intérêt que porte Mme la comtesse d’Eu à M. Santos-Dumont est partagé par nous toutes. » (Tradução nossa). Ibidem.

¹⁷⁷ A TRAVERS Paris. *Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 349, Paris, 15 decembre 1905. p.1.

marca Mercedes, de 120 cavalos, virando mais uma vez a sensação da capital francesa, ao correr nas ruas da capital, ou pela Côte d'Azur, em companhia da nova máquina, alimentando o seu amor mecânico, ainda que, contrariando os discursos normativos, se mantivesse celibatário.

3.7 Amores indizíveis: segredos do “doce viver”

“Nem sempre é bom dizer aquilo que temos no coração; mas é preciso ter no coração apenas o que podemos dizer.”¹⁷⁸ A frase de Paul Janet se vê escrita numa coleção de folhas de notas com citações a próprio punho por Santos Dumont, entre 1920 e 1921.¹⁷⁹ As interdições vividas pelo aeronauta para se provar um homem, a narrativa de gênero reproduzida nos jornais e o aprendizado que recebera na infância, provavelmente, o impediam de compreender os seus afetos e a sua própria sexualidade. Sua busca por se fazer amado, o tornou mais preocupado em mostrar ao mundo as suas idiosincrasias, ao mesmo tempo que escondendo sua sexualidade e se mostrando senhor dos seus desejos no limite da temperança que conseguia performar.

A dificuldade da maioria dos biógrafos de Santos Dumont está na impossibilidade de realocá-lo a um discurso de gênero definido pelos padrões dominantes de nossa sociedade e daquela em que ele viveu. Por um lado, ele performava uma *masculinidade feminina*, constantemente negociada, praticando um tipo de “desobediência” do gênero¹⁸⁰ que o tornava autor de sua própria transgressão. Por outro, havia pistas de uma sexualidade interdita, jamais colocada em discurso. Nas primeiras décadas do século XX havia rumores sobre o envolvimento com um de seus mecânicos. Mais tarde, perto do fim da vida, no Brasil, circulariam histórias sobre a suposta relação com um de seus sobrinhos.¹⁸¹ Santos Dumont sempre escolheu ignorar tais alegações. Segundo Hoffman, ele sabia até onde podia ir “sem perder os seus fãs”. Por toda a sua vida, se mostrara claramente preocupado com o que as pessoas pensavam sobre ele, e é possível supor que não prejudicaria a reputação conquistada ao longo dos anos admitindo formas de amor indizíveis.

¹⁷⁸ No original em francês: « Il n'est pas toujours bon de dire ce qu'on a sur le cœur ; mais il faut tâcher de n'avoir sur le cœur que ce que l'on peut dire. » (Tradução nossa). JANET, Paul. In: Folha de caderno com citações. N. 1613d. Sem data. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.4.

¹⁷⁹ Entre 1920 e 1921, Santos Dumont manteve um bloco de notas em que transcrevia frases e pensamentos de célebres autores e filósofos do passado. A cada bloco de folhas soltas que encontramos hoje, em seu acervo selecionado, ele organizou suas frases favoritas escrevendo, a cada três meses, exatas 13 páginas (cada um dos conjuntos encontrados na Coleção Santos Dumont do Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista começam na página 1 e terminam na página 13, numeradas pelo próprio Santos Dumont).

¹⁸⁰ Cf. BOURCIER, Sam. *Queer zones*. La trilogie. Paris : Amsterdam, 2018 [2001, 2005, 2011].

¹⁸¹ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.219.

No entanto, a suposta dupla personalidade do aviador, apontada pelos jornais que buscavam “desvendar o mistério” sobre sua persona, poderia estar ligada a uma tentativa de afirmar publicamente uma masculinidade compulsória, escondendo – ainda que não completamente – os traços de uma feminilidade velada. Reconhecido como uma das mais célebres personalidades do início do século XX, Santos Dumont aparecia nas notícias veiculadas aos jornais da época com a mesma ambiguidade que aparece em suas biografias.

Em matéria do dia 8 de abril de 1902, publicada no *The St. Louis Republic*, antecipando a sua chegada nos Estados Unidos, as idiossincrasias do famoso aeronauta circulavam entre os americanos na reportagem intitulada “Sr. Santos-Dumont, como os parisienses o conhecem”:

O Sr. Santos-Dumont, o “rei do ar”, o homem das ideias, o intrépido navegador aéreo, e o Sr. Santos-Dumont, o homem em casa, são dois indivíduos separados e distintos. Um é só entusiasmo, brilhantismo, ousadia; o outro é indiferente, calado a ponto de beirar a apatia, e com uma timidez feminina sem o charme feminino. É difícil dizer qual deles é o homem verdadeiro, e é menos perplexo admitir de uma só vez se ele é abençoado, ou se, pelo contrário, possui uma dupla personalidade.¹⁸²

A matéria no jornal afirmava, ainda, que Santos Dumont era um homem de poucos amigos, e que esses mesmos não o compreendiam: “em sua maioria o viam com maravilhamento, por vezes tocado por admiração e entusiasmo, mas ao mesmo tempo com uma meio desdenhosa tolerância.”¹⁸³ Por um lado, era admirado por suas ações ousadas e pela “total despreocupação com sua própria segurança,” por outro, suas muitas fraquezas despertavam sentimentos divergentes. A dificuldade de conjugar a imagem do homem destemido com a sua aparente feminilidade incitava na imprensa da época a prática de um tipo de violência de gênero por meio da qual os traços de sua personalidade tinham que ser depurados e publicamente expostos para que o dândi que performava pudesse se materializar nas sociedades em que circulava. Havia nele “um elemento de irrealidade”¹⁸⁴ que os seus comentadores não sabiam descrever, ou que lhes parecia indizível por lhes faltarem as palavras... Assim, contrariando os códigos de virilidade e masculinidade:

O Sr. Santos-Dumont não passa os seus momentos de ócio fumando um cigarro ou provando *drinks* de aparência inócua. Longe disso. Ele dedica o seu

¹⁸² No original em inglês: “M. Santos-Dumont, the ‘king of the air,’ the man of ideas, the intrepid aerial navigator, and M. Santos-Dumont, the man at home, are two separate and distinct individuals. One is all enthusiasm, brilliancy, daring; the other is indifferent, quiet to dullness, and with a feminine timidity without the feminine charm. To say which is the real man is difficult, and it is less perplexing to admit at once that he is blessed, or the reverse, with a dual personality.” (Tradução nossa). M. SANTOS-DUMONT as Parisians know him. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., 27 de abril de 1902, parte I. n.p.

¹⁸³ Ibidem.

¹⁸⁴ Ibidem.

tempo ao bordado, ao tricô, e até mesmo à prática mais difícil da tapeçaria. Ele se esbalda abertamente em todos os aspectos da costura que deve pertencer exclusivamente à feminilidade, e, mais ainda, ele não se preocupa com quem sabe disso.¹⁸⁵

Ao ser questionado sobre os seus hábitos “femininos”, Santos Dumont respondia, com certa naturalidade surpreendente, desafiando a imposição das normas de gênero: “É um relaxamento,” e acrescentava, ainda, “além do que, eu gosto disso, e sempre gostei.”¹⁸⁶

Em seu apartamento luxuoso no Élysées Palace Hotel, guardava uma coleção vasta de artigos feitos por suas próprias mãos. Alguns assentos de cadeiras eram trabalhados em ponto de cruz, com técnica usada apenas na França, e muito detalhados. As cores eram cuidadosamente escolhidas e era evidente a atenção especial dada para o *design* das peças. Uma meia dúzia de painéis bordados, “caros a toda dona de casa” – segundo os jornais americanos – ornavam panos de bandeja, tampas para chá, almofadas e outros itens similares, “todos revelando habilidade e um desejo por causar efeitos delicados.”¹⁸⁷ Mas era o tricô o principal “vício” de Santos Dumont, ao qual ele recorria em momentos de estresse ou quando necessitava relaxar: “ele tem o verdadeiro truque alemão de mover suas agulhas de dentro para fora, e, ao mesmo tempo, olhando para o espaço.”

A luxuosidade do seu apartamento aparentava muito mais “o luxo de uma beleza mimada do que os pomposos arredores de um solteiro rico.” Sua suíte de três quartos tinha vista para a Champs-Élysées e era mobiliada de um modo para causar admiração. O guarda-roupa era forrado de madeira branca adornada em ouro e com tecido de seda cor-de-rosa. O mesmo material se via pendurado às janelas, cobrindo parcialmente as cortinas com laços. Os móveis eram em sua maioria dourados, cobertos de brocados e espalhados por toda parte. No quarto havia dois ou três divãs com almofadas em tons de rosa e amarelos, e uma ou duas pinturas em telas. Um canto da sala era dedicado ao serviço de chá onde “o anfitrião frequentemente serve essa bebida social e feminina.”¹⁸⁸ Segundo atestava a matéria do jornal, todo o ambiente “era de muito bom gosto, e nada nele poderia por um só momento indicar um toque masculino.”

¹⁸⁵ No original em inglês: “M. Santos-Dumont does not spend his spare moments in puffing at a cigarette, or in sipping innocuous-looking mixed drinks. Far from it. He devotes his time to embroidery, to knitting, and even to the more difficult accomplishment of tapestry-making. He reveals in all the light bits of needlework that are supposed to belong exclusively to femininity, and, what is more, does not care who knows it.” (Tradução nossa). M. SANTOS-DUMONT as Parisians know him. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., 27 de abril de 1902, parte I. n.p.

¹⁸⁶ Ibidem.

¹⁸⁷ Ibidem.

¹⁸⁸ Ibidem.

O quarto de dormir, era onde Santos Dumont teria expressado mais intensamente o seu “gosto feminino”.¹⁸⁹ Todas as paredes foram revestidas de seda azul-claro coberta por uma rede de pontos brancos. A cama tinha o dossel adornado com uma cortina, combinando com as cortinas penduradas nas janelas, amarradas com grandes laçarotes de cetim azul. O chão era coberto de tapetes em tons de azul e branco. Os móveis eram brancos com almofadas azuis, e em uma das paredes uma grande mesa de toailete, toda em branco, era adornada com uma profusão de artigos de toailete prateados. “É um quarto que naturalmente sugere uma jovem e charmosa menina, mas é a expressão do gosto de um dos grandes inventores dessa era, e, portanto, em consonância com o seu caráter ambíguo.”¹⁹⁰

Para além dos seus próprios trajés, em seus acessórios, Santos Dumont também demonstrava sua admiração por “coisas não masculinas”. Seus dedos se viam cobertos por muitos anéis, de designs diversos, muitos adornados com pedras coloridas. Uma pulseira ou duas podiam ser vistas em seus pulsos, e o seu gosto por joias se refletia nos inumeráveis broches para echarpes que ele possuía. O gosto por artigos explicitamente femininos não era incomum para o aeronauta. Em certo momento da vida, teria confidenciado à amiga Yolanda Penteadó a superstição de, em todos os seus voos, levar em volta do pescoço uma meia de mulher. O item teria pertencido à Madame Letellier, que foi uma das mulheres mais famosas da Europa e, segundo o aeronauta, ela “tinha muita sorte na vida.”¹⁹¹

Sua identidade ambígua, *travestida* de uma marginalidade que burlava as fronteiras entre o masculino e o feminino nos diferentes contextos em que transitou e nos quais se tornaria conhecido, passaria a representar um tabu de gênero e da sexualidade, sobretudo para um herói da aeronáutica, e, no caso do Brasil, um herói nacional. A crescente fama internacional, a paixão que despertava no público geral aliada a uma popularidade contagiante faziam com que suas inadequações às normas do gênero fossem objeto de silenciamento, de críticas ácidas, ou, ainda, fossem progressivamente sendo aceitas dentro dos padrões estabelecidos, justificadas por uma masculinidade singular a ele atribuída.

Enquanto transgredia os padrões de gênero, Santos Dumont também lançou moda na capital francesa e em todo o mundo que o observava. Sua fama e prestígio aliados ao gosto particular por artigos inéditos ao uso masculino permitiram que ele fosse o responsável por

¹⁸⁹ M. SANTOS-DUMONT as Parisians know him. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., 27 de abril de 1902, parte I. n.p.

¹⁹⁰ *Ibidem*.

¹⁹¹ ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteadó com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. p.9.

tornar muitos dos seus acessórios comuns – ou, ao menos, aceitáveis – ao uso dos homens da época. Um de seus amigos na sociedade de Paris, o joalheiro Louis Cartier,¹⁹² que o teria conhecido numa das festas noturnas oferecidas pelo barão Deutsch de la Muerthe, em torno de 1896, marcaria sua trajetória na França, contribuindo sensivelmente com o estilo próprio do aeronauta. Cartier e Santos tinham muito em comum. O primeiro também era descrito como “um dândi com ideias revolucionárias.”¹⁹³ Frequentavam as noites de Paris e os jantares no *Maxim's*, famoso restaurante no n. 3 da *rue Royale* onde Santos Dumont costumava jantar. Ambos compartilhavam do interesse por carros de corrida e pelos balões. Supostamente, Cartier admirava “as maneiras livres e tranquilas do brasileiro rico que conduzia sua vida com total desapego às convenções.”¹⁹⁴

Os amigos se viam com frequência nas corridas e outros eventos esportivos, e jantavam juntos frequentemente no *Maxim's* ou em suas residências. Os dois pensavam fora dos padrões para desenvolver suas invenções mecânicas, e num momento em que a moda masculina fálica concebia os relógios apenas como pendendo de seus bolsos, Cartier e Santos introduziram a moda do relógio de pulso na *Belle Époque* francesa. Lançado em 1904,¹⁹⁵ o relógio de pulso masculino era uma joia desenhada por Cartier a pedido do amigo aeronauta, para que ele usasse em seus voos com estilo.

A história dos relógios de pulso remete à corte dos Tudor, na Inglaterra, quando a rainha Elizabeth I ganhou de presente uma pulseira com um pequeno relógio, ficando conhecido como uma novidade feminina.¹⁹⁶ No século XVII, mães que amamentavam passaram a usar relógios amarrados numa corrente no pescoço ou presos a uma fita em seus pulsos, para impedir os bebês de manusearem o acessório. Pouco a pouco, notadamente na Europa, a ideia dos relógios de pulso cresceu entre as mulheres, sendo usados presos a laços de fita, adornados com pérolas ou, numa outra variação, presos aos colares. Na França era relativamente comum que mulheres ricas encomendassem esses relógios aos seus joalheiros para usar em ocasiões especiais. A Imperatriz Josephine presenteou sua filha, a princesa Amélia, com um desses relógios. Mais

¹⁹² Louis Cartier (1875-1942) era o filho mais novo de Louis-François Cartier, fundador da marca Cartier SA, uma sociedade de luxo que ganharia fama internacional. Nascido numa família de joalheiro e relojoeiro, Louis se dedicaria ao ofício do pai a partir de 1898, trabalhando em Paris. Ao longo da vida, ele se casou e se divorciou algumas vezes, sendo suas noivas escolhidas pelo crivo da família.

¹⁹³ WINTERS, Nancy. *Man flies*. The story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon, conqueror of the air. London: Bloomsbury Pub., 1997. p.113.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p.114.

¹⁹⁵ Segundo aponta a biógrafa Nancy Winters, por ter se tratado de um presente, não é possível precisar a data exata da produção do relógio de pulso enviado a Santos Dumont por Louis Cartier. Provavelmente ele teria sido entregue ao aeronauta entre outubro de 1901 e novembro de 1906, mas os historiadores supõem o ano de 1904 como momento de lançamento dessa joia personalizada. *Ibidem*, p.116-117.

¹⁹⁶ *Ibidem*, p.115.

tarde o próprio Cartier desenvolveria essa joia para mulheres, mas o interesse masculino não havia sido despertado até Santos Dumont decidir usá-lo.

Diferentemente dos relógios produzidos na época, aquele que levou o nome de *Santos* tinha forma quadrada, com numerais romanos, contendo uma caixa de ouro, uma coroa de safira arredondada e uma pulseira de couro simples com fivela de ouro. Considerado “um modelo elegante”,¹⁹⁷ o *Santos* foi concebido para ser único. No entanto, sua fama no pulso do aeronauta mais conhecido do mundo o levou a ser produzido em série para ser comercializado a partir de 1911, tornando-se um campeão de vendas da marca Cartier entre os anos 1920 e 1930.

Por muito tempo os relógios de pulso seriam vistos como um item “efeminado”, gerando debates sobre a moda masculina. Nos Estados Unidos, onde a moda dos relógios de pulso demorou mais para chegar, ainda no início do século XX era disseminado o fato de ser uma “ofensa capital” para um homem carregar no pulso “qualquer coisa que não fosse uma faca.”¹⁹⁸ O acessório se popularizou entre os homens, de fato, apenas após a Primeira Guerra Mundial, quando um comissário de polícia nos Estados Unidos propôs que todos os seus homens usassem um bracelete de couro com caixas robustas presas a ele. O relógio de pulso é, então, associado ao público masculino e passa a ser defendido como um item para homens viris, podendo facilitar a prática de esportes ou em caçadas na selva. A ideia de que os relógios de pulso eram itens “efeminados”¹⁹⁹ foi sendo progressivamente combatida, e sua conveniência em relação ao convencional relógio de bolso fez com que ele conquistasse mais adeptos. Caçadores europeus e soldados americanos tendo retornado da guerra, passavam a desfilar pelas ruas das grandes cidades usando seus relógios de pulso,²⁰⁰ como um hábito adquirido em situações adversas. Apesar do preconceito persistente, principalmente em regiões provincianas, nos Estados Unidos, por exemplo, membros da Guarda Nacional marcharam em uma parada em 1917 usando relógios de pulso.²⁰¹ Algumas pessoas já definiam o acessório como “uma das mais compactas conveniências dos tempos modernos.”²⁰² Santos Dumont era frequentemente citado como um dos homens transgressores a usar tal item.

Produzindo a sua imagem única, e ao mesmo tempo se baseando nos dândis de um passado recente, Santos Dumont participava de uma vida social restrita, frequentando

¹⁹⁷ WINTERS, Nancy. *Man flies*. The story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon, conqueror of the air. London: Bloomsbury Pub., 1997. p.116.

¹⁹⁸ WELDON, James Henry. Wrist watch prejudice dying fast. *The sun*. New York, September 16, 1917, special feature supplement, p.6.

¹⁹⁹ WELDON, loc. cit.

²⁰⁰ WELDON, loc. cit.

²⁰¹ WELDON, loc. cit.

²⁰² WELDON, loc. cit.

principalmente restaurantes e cafés de uma certa elite, onde suas transgressões podiam ser aceitas como os luxos de um jovem aristocrata com dinheiro demais para gastar. No já citado *Maxim's*, onde iam aqueles que recebiam o título de *filis à papa*, isto é, jovens ricos que gastavam o dinheiro dos seus pais com mulheres e vinho, ele se via quase sempre acompanhado do cartunista Georges Goursat, o Sem, e que, em certa ocasião, esculpiu o retrato do brasileiro na parede do restaurante.²⁰³ Sem foi, talvez, o primeiro a copiar o guarda-roupa e os acessórios de Santos Dumont, lançando, por toda Paris, uma moda que desafiava os padrões daquela sociedade.

Considerado “um artista mundano” com uma reputação, o cartunista Sem, escolheu pelo pseudônimo para esconder o seu sobrenome burguês. Foi uma personalidade característica das noites parisienses, um retratista ácido das celebridades de seu tempo. Foi descrito como “um pequeno homem petulante, efervescente, sempre em movimento, que gostava principalmente dos meios mundanos.”²⁰⁴ Frequentemente, era visto “em companhias comprometedoras”. Mas ele afirmava, com malícia: “Bah, minhas duas irmãs são religiosas do Sagrado Coração; elas rezam por mim; elas não têm outra coisa a fazer.”²⁰⁵

Os dois “amigos solteiros” desfilavam juntos pela Champs-Élysées e pelo *Bois* por alguns meses em 1903, usando os mesmos ternos, mesmos colarinhos altos e os mesmos chapéus. Para alguém que gostava de ser visto em público e noticiado em grande parte das ocasiões, quando estava acompanhado de Sem, Santos buscava andar disfarçado, usando óculos escuros, tanto um quanto o outro. Como relata Hoffman, eles almoçavam juntos na *La Grande Cascade* e jantavam no *Maxim's*. Era no apartamento do aeronauta e em seu escritório que Sem desenhava suas ilustrações para os principais periódicos de Paris. Dez anos mais velho que Santos Dumont, Sem teria sido durante muitos anos a pessoa mais próxima ao aeronauta brasileiro, ainda que raramente tenha sido mencionado no Brasil, talvez por ter representado uma figura polêmica de seu tempo. Nas matérias do jornal sobre o aeronauta, exceto nas colunas sociais, seu nome raramente aparecia. Segundo Hoffman – único biógrafo que explorou essa relação –, na época se especulava que os dois homens eram amantes, mas é possível de se imaginar que, se o foram, tiveram muito cuidado para que não fossem notados.

Aqui sustentamos a hipótese de que, quaisquer que tenham sido as expressões da sexualidade de Santos Dumont, o momento em que viveu não permitiria que ele colocasse em

²⁰³ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.67.

²⁰⁴ BERNARD, Jean. Chronique Parisienne. *Le Progrès de Bel-Abbès*, 52^e Année, N^o 2846, 11 décembre, 1934. p.1.

²⁰⁵ BERNARD, loc. cit.

discurso uma identidade sexual desviante, ainda que tenha expressado a identidade ambígua de gênero por meio da performance já conhecida do dândi. A homossexualidade como categoria produzida nos discursos repressivos não se aplicaria a alguém como Santos Dumont no contexto do início do século na França.²⁰⁶ As palavras para descrevê-lo ainda estavam por ser definidas, e, logo, a imposição de uma sexualidade ao inventor advém de uma necessidade normativa de determinar o sexo pela interpretação da performance de gênero. A partir da análise dos indícios deixados pela performance do aeronauta, somos levados a inferir que o gênero ambíguo, expresso nas máscaras usadas em suas *encenações* sociais, servia como um escudo protetor de sua sexualidade – reclusa no “armário” onde aquele transgressor guardava o que possuía de mais íntimo. A identidade aérea, efêmera e incapturável escondia uma identidade secreta, que transparecia apenas subliminarmente, e para o olhar daqueles que se propõem a ver o inventor para além dos regimes normativos que moldaram a sua memória.

O historiador William A. Peniston, especialista no estudo da homossexualidade masculina na França no início da III República, aponta que a primeira aparição oficial do termo na língua francesa dataria de 1907,²⁰⁷ quando entra no dicionário francês *Le Petit Robert*. Em pesquisas realizadas nos arquivos da *Préfecture de Police* de Paris, nos boletins policiais referentes a ocorrências do final do século XIX até as primeiras três décadas do século XX, o termo “homossexualidade” não aparece. No entanto, o adjetivo “homossexual” pode ser encontrado em diversas ocasiões a partir de 1909.²⁰⁸

O homossexual *dito*, isto é, enunciado nos discursos com o intuito de ser normalizado, apareceria apenas a partir do final do século XIX, nas classificações médicas da sexualidade, e sobretudo na enunciação do desvio sexual pela psicanálise. Como caracteriza Foucault, nesse momento o mecanismo da enunciação rompia com a regra do silêncio, fazendo da sexualidade confessa algo necessário para o controle da sociedade. A sexualidade será então, entre os séculos XVII e XIX, aquilo que se confessa e não o que se faz, e “é para poder confessá-la em boas condições que se deve calá-la em todas as outras.”²⁰⁹ É importante ressaltar que, na sociedade em que viveu Santos Dumont, a confissão se dava apenas em casos extremos, o que

²⁰⁶ O próprio termo “homossexualidade” migraria do discurso médico de onde se originou nas últimas décadas do século XIX para o campo das ciências sociais, da cultura e da política, processo este que se daria ao longo de todo o século XX. Apenas com a revolução sexual dos anos 1960 e 1970 que tal designação seria apropriada pelas comunidades de pessoas que passavam a se identificar com o “rótulo”, percebendo-o não mais como uma patologia mas como uma autodesignação social redefinida. Cf. FRY, Peter & MACRAE, Edward. *O que é homossexualidade*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

²⁰⁷ Peniston (1996, p.129 apud Revenin, 2005, p.7-8).

²⁰⁸ REVENIN, Régis. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L’Harmattan, 2005.

²⁰⁹ FOUCAULT, Michel. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.174-175.

raramente ocorria para aqueles que tinham o privilégio de poder transgredir as normas do sexo em silêncio, de forma não pública, sem serem confessos.

É sabido, a partir de estudos sobre a história da homossexualidade, que os registros históricos existentes revelaram muito mais sobre a vida de homens pobres, da classe operária e da classe média-baixa que buscaram satisfação sexual em lugares públicos, do que incidiram sobre a vida de homossexuais da classe alta, “que podiam se dar ao luxo de viver de modo mais circunspeto.”²¹⁰ Segundo Green, quanto mais baixo o *status* econômico ou social de uma pessoa, mais vulnerável ela se tornava aos abusos policiais, por exemplo. Assim, tanto no Brasil quanto na França, em grande medida, os homens das classes elevadas podiam mais facilmente esconder a sua vida sexual sob um manto da respeitabilidade. A estrutura hierárquica das relações de classe na sociedade francesa do início do século mantinha protegidos da interferência policial os membros das elites que desejavam sexualmente outros homens, assim como suas sexualidades, por serem menos perseguidas, dificilmente se tornariam objeto de estudo para a medicina.

Às classes mais elevadas, ainda que autorizados os seus pequenos desvios e transbordamentos no contexto da *Belle Époque*, se impunham os tabus do sexo e normas rígidas de conduta, tendo o casamento e a família como finalidades últimas a serem alcançadas por um comportamento retilíneo. Contrastava-se a essa etiqueta necessária a uma classe que pretendia manter seus bens, a explosão de novas manifestações sexuais que começavam a ganhar visibilidade, ainda que como “desviantes”.

Os séculos XIX e XX seriam descritos por Foucault como a “idade da multiplicação” dos sexos, marcada por uma dispersão da sexualidade e pela ênfase em suas formas absurdas – tratou-se, portanto, de uma época iniciadora de heterogeneidades sexuais,²¹¹ o que teria implicado numa maior rigidez no ensinamento das normas do sexo para os jovens transgressores em potencial. A severidade dos códigos de controle se atenuou consideravelmente no século XIX, quanto aos delitos sexuais, e frequentemente a própria justiça cedia. Mas, em contrapartida, o que se tem nessas sociedades é o que Foucault define como um “ardil suplementar da severidade” por meio das diversas instâncias de controle e de todos os mecanismos de vigilância instalados pela pedagogia ou pela terapêutica.²¹² Estabelece-se uma nova “caça às sexualidades periféricas” que leva a um tipo de “incorporação

²¹⁰ GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000. p.36-37.

²¹¹ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p.38.

²¹² *Ibidem*, p.41.

das perversões” que permite ao homossexual do século XIX se tornar uma personagem da história, em que

[...] nada daquilo que ele é, no fim das contas, escapa à sua sexualidade. Ela está presente nele todo: subjacente a todas as suas condutas, já que ela é o princípio insidioso e infinitamente ativo das mesmas; inscrita sem pudor na sua face e no seu corpo já que *é um segredo que se trai sempre*. É-lhe consubstancial, não tanto como pecado habitual porém como natureza singular. [...] menos como um tipo de relações sexuais do que como uma certa qualidade da sensibilidade sexual, uma certa maneira de interverter, em si mesmo, o masculino e o feminino.²¹³

Gradativamente, a sexualidade ganharia um respaldo ideológico das ciências humanas incipientes – como a sociologia, a antropologia e a psicologia, que na primeira metade do século XX, em certa medida, se relacionavam com as ciências da natureza –, deixando de ser explicada unicamente pela religião. A racionalização dos sexos no discurso científico permitiu à psicanálise de Freud desestabilizar a moral sexual civilizada, abalando valores da família burguesa e gerando certo incômodo nas classes mais elevadas devido às ideias psicanalíticas acerca da sexualidade infantil e a disposição bissexual inerente ao ser humano em geral.²¹⁴ O amor, como compreendido nessas sociedades religiosas, seria, pouco a pouco, secularizado pela ciência, e o Deus reverenciado passava a ser aquele imaginado desde as Luzes.

Freud colocou em prática o projeto científico de extirpar o amor romântico dos poetas passando a trabalhar com a noção contraposta de um *amor secular*, sobre o qual os cientistas podiam opinar com base na razão. Em 1910, ele afirmaria: “Até agora deixamos que os poetas ilustrassem para nós as ‘condições amorosas’ a partir das quais os homens encontram sua escolha de objeto e como conciliam as exigências de sua fantasia com a realidade.”²¹⁵ Para o psicanalista, os poetas estariam ligados “à condição de obter prazer intelectual e estético, bem como à de atingir determinados efeitos emocionais,” e por isso não podem ser eles os responsáveis por figurar o material da realidade, “a não ser de maneira alterada.” Logo, seria inevitável que “a Ciência, com mãos mais grosseiras e muito pouco ganho de prazer, ocupe-se das mesmas matérias com que a elaboração literária tem deleitado os humanos há milênios.”²¹⁶

²¹³ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p.43. Grifos nossos.

²¹⁴ Os ecos dessas ideias passavam a ter repercussão desde a publicação por Freud do seu *Três ensaios sobre a teoria sexual*, cuja primeira edição data de 1905. IANNINI, Gilson & TAVARES, Pedro Heliodoro. Sobre amor, sexualidade, feminilidade. In: FREUD, Sigmund. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. p.12.

²¹⁵ FREUD, Sigmund. Sobre um tipo particular de escolha de objeto nos homens (1910). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. p.121.

²¹⁶ *Ibidem*, p.121-122.

Para alcançar “uma elaboração rigorosamente científica” do amor, Freud se viu obrigado a contrapor à razão científica a emoção dos poetas, renunciando a todo princípio de prazer para explicar o próprio prazer ao que esses últimos se referiam. Mas, ao definir a busca do objeto de desejo pelo mecanismo científico, ele também criou hierarquizações sensíveis entre as formas de amor desviantes, a “libertinagem”, e a “integridade sexual”²¹⁷ da vida amorosa dita *normal*.

Apesar das transgressões evidentes que podemos apontar no pensamento psicanalítico da época, a experiência da sexualidade como prescrita no amor normalizador, onde feminino e masculino são colocados como forças opostas e correspondem a distintos traços morais, a feminilidade do homem é ainda percebida como um tabu intrinsecamente ligado ao seu papel sexual. Assim, para aqueles que conseguiam camuflar o seu desejo, esconder os seus amores, num tempo em que o sexo entre homens ou entre mulheres era algo indizível, viver a sexualidade de forma reclusa era uma possibilidade real.²¹⁸ Visando manter o reconhecimento social e o prestígio que conquistara com suas aparições ensaiadas e meticulosamente planejadas, Santos Dumont forjou uma identidade para além de sua sexualidade. Os indícios de um sexo dissidente eram associados a seu gênero indefinido, mas não haveria como saber em que medida essas duas esferas de sua vida estavam interligadas.

A instituição do gênero no sujeito se dá, como previu Butler, por meio de atos que são internamente descontínuos, de modo que a “aparência da substância” é precisamente uma identidade construída, ou um feito performativo em que os atores sociais mundanos, e os próprios atores da performance, passam a acreditar.²¹⁹ Desse modo, podemos entender o gênero como uma norma que nunca pode ser completamente internalizada, uma norma “fantasmática”, segundo a autora, impossível de ser corporificada. Assim, o postulado de uma *verdadeira identidade* de gênero se revelaria como uma “ficção regulatória”,²²⁰ mantida por meio do discurso. No caso de Santos Dumont, tanto em vida como após a sua morte, vê-se como as sucessivas tentativas de colocá-lo em narrativa funcionaram como formas de violência de

²¹⁷ FREUD, Sigmund. Sobre um tipo particular de escolha de objeto nos homens (1910). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. p.122.

²¹⁸ Vale lembrar que não havia na época figuras públicas, e mesmo intelectuais, que se declarassem homossexuais. Até mesmo Marcel Proust, que tratava de relações de mesmo sexo em seus romances, não desejava que os leitores franceses pensassem que era heterossexual. Quando saiu uma crítica do seu primeiro livro *Os prazeres e os dias*, insinuando que ele era “um invertido”, aos vinte e cinco anos Proust negou tal estigma e desafiou o crítico a um duelo. Em geral, homens homossexuais eram aceitos na França e na Inglaterra desde que não exibissem os seus desejos. HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.219.

²¹⁹ BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990). p.191-192.

²²⁰ *Ibidem*, p.192.

gênero, por vezes praticadas por ele mesmo, mas comumente exteriores, que produziram no presente uma forma de *dissimulação historiográfica* responsável por levar seus narradores a *assumirem* pela personagem inventada um único gênero possível e uma única sexualidade.

Nesse jogo discursivo por dominação dos corpos e dos seres, não há como definir um sexo essencialmente hétero ou homossexual, ou mesmo uma masculinidade ou feminilidade *verdadeiras*. Essas formas de manifestação da identidade dos sujeitos se constituem por meio de estratégias que “conciliam o caráter performativo do gênero e as possibilidades performativas para a proliferação das configurações de gênero fora dos quadros restritivos da dominação masculinista e da heterossexualidade compulsória.”²²¹

Florence Tamagne²²² chama a atenção para o fato de a própria noção de masculinidade estar sendo constantemente redefinida por hibridismos sucessivos. A autora salienta que a apropriação de elementos associados à cultura homossexual pelas masculinidades heterossexuais não significa, por isso, o questionamento necessário da dominação masculina ou o desaparecimento da violência homofóbica. A imagem que Santos Dumont propagou a partir da França, e os questionamentos da estabilidade do gênero que ela suscitara, serviram, à primeira vista, para romper com os padrões impostos sobre o sexo e as identidades construídas, mas logo foram assimilados ao discurso dominante, reiterando o sujeito masculino e heterossexual hegemônico, e até contribuindo para manter a sua legitimação. Como observa Connell, “a presença de uma alternativa estável para a masculinidade hegemônica reconfigura as políticas da masculinidade na sua totalidade, fazendo da dissidência do gênero uma possibilidade permanente.”²²³

Apesar de os intelectuais parisienses do início do século XX tolerarem e, até mesmo, ocasionalmente incentivarem a homossexualidade, o público francês e o senso comum na época eram menos suscetíveis a aceitá-la. Mais ainda, a ideia de um herói homossexual era impensada. No Brasil, onde Santos Dumont foi idolatrado por toda a vida como patrimônio da Nação, a homossexualidade era um tema tabu, ao qual a sociedade brasileira se mostrava completamente hostil. Os jornais brasileiros eram tão conservadores que raramente mencionavam a aparência refinada do aeronauta. No início dos 1900, antes mesmo de voltar ao seu país natal, Santos Dumont era nome de charuto comercializado entre homens patriotas, seus voos eram

²²¹ BUTLER, Judith. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 (1990). p.192-193.

²²² TAMAGNE, Florence. Mutações homossexuais. pp. 424-453. In: COURTINE, Jean-Jacques; CORBIN, Alain; VIGARELLO, Georges (dir.). *História da virilidade*. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI. Petrópolis: Vozes, 2013. p.453

²²³ CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.219.

idolatrados e muitas casas tinham reproduções dos seus retratos;²²⁴ ele era um Deus masculino, cuja vitória sobre-humana passava a ser cultuada, e foi responsável por engendrar no país um patriotismo com fortes traços de virilidade e heteronormatividade. Por essa razão, tudo se passa, nas narrativas históricas, como se a personalidade de Santos Dumont e seus hábitos pessoais ameaçassem a legitimidade do seu legado.

A ruptura e a retenção do desvio no fluxo do patrimônio hegemônico, masculinista e heterossexual, nos levam a compreender Santos Dumont numa busca incessante pela invenção de seu voo único, calculado, meticuloso, para fora de si, em direção a algo que ele acreditou lhe faltar justamente por não corresponder aos padrões do aceitável na normatividade de sua sociedade. Controlou não só o seu voo, mas a sua imagem representada nos jornais, o dito e o não dito sobre si mesmo nas narrativas que o legitimaram como uma divindade alada.

Apenas no ano de sua morte, quando seu controle sobre o que poderia ser dito de si já não se fazia sentir na França, o desenhista Sem daria o seu testemunho emocional sobre o laço afetivo que teria estabelecido em vida com o brasileiro cuja busca maior não foi pelo amor mundano, mas por ser amado na história:

Durante vinte e cinco anos nós fomos amigos íntimos. Muitas vezes eu realizei ascensões em sua companhia. O cesto de vime era muito estreito. Quando estávamos dentro dele, de pé, um próximo ao outro, nós parecíamos dois gêmeos... Para que a máquina se elevasse, eu esvaziava os sacos de areia suspensos nas paredes. O ronronar do motor era prazeroso para os ouvidos... Mas, verdadeiramente, eu não me sentia em segurança...²²⁵

Os voos não tão solitários também serviam de inspiração para o cartunista. Em outras ocasiões, Sem se mantinha “no pasto entre as vacas...” enquanto observava Santos no balão. O medo ainda assim persistia, não por si mesmo, mas pelo aeronauta. Um dia testemunhou um pequeno incêndio. Santos se precipita. Realiza um salvamento difícil contendo o fogo com seu chapéu e seu lenço. Felizmente o drama fora contido.²²⁶

Sobre o tempo que passaram juntos, inseparáveis, “Sem e Santos, Santos e Sem,” o desenhista responderia à repórter do *Match*, com um ar de melancolia encantadora: “Ah! Essa

²²⁴ Cf. DE PETROPOLIS. *Jornal do Brasil*, Edição da Manhã, N. 238, Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903. p.1.

²²⁵ No original em francês: « Pendant vingt-cinq années, nous avons été des amis intimes. Plusieurs fois, j'ai accompli des ascensions dans sa compagnie. La nacelle en osier était fort étroite. Quand nous étions dedans, debout, l'un près de l'autre, nous avions l'air de deux jumeaux... Pour que la machine s'élève, je vidais les sacs de sable suspendus aux parois. Le ronronnement du moteur faisait plaisir à l'oreille... Mais vraiment je ne me sentais pas en sécurité... ». (Tradução nossa). Sem in : DERoyer, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n° 310, août 1932. p.11.

²²⁶ Ver o testemunho de Sem em DERoyer, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n° 310, août 1932. p.11.

época dos 1900!” dizia ele. “Todo o mundo fala dela... mas é preciso tê-la vivido para conhecer aquilo que era o doce viver.”²²⁷

3.8 O amor a Deus e à razão

Protegendo seu íntimo de interpretações indesejadas, Santos Dumont não deixou tantos escritos de si mesmo, a não ser aqueles que publicou justificando o seu heroísmo e falando da mecânica do voo para não falar da mecânica do desejo. Em seus escritos pessoais, encontramos, num conjunto organizado de folhas de notas, frases de autores que ele leu. Para falar de si, para pensar sua própria moral e o caminho ao *amor* como concebiam seus contemporâneos, Santos recorreu aos filósofos, políticos e romancistas que escreveram o seu tempo, e foram escritos por ele como mantras de uma elevação desejada. Entre alguns dos homens ilustres mais citados, podemos destacar os filósofos gregos Demócrito, Pitágoras, Sócrates, Aristóteles, o imperador Marco-Aurélius, Santo Agostinho, o rei Luís XV, além do iluminista Michel de Montaigne, Victor Cousin, os filósofos Friedrich Nietzsche, Jean-Marie Guyau e os escritores Johann Wolfgang von Goethe e Léon Tolstói.²²⁸

Quando já havia abandonado o voo mecânico, o eterno aeronauta recorria ao pensamento *iluminado* para alcançar as nuvens: “O amor verdadeiramente ativo deve ser antes de tudo um desejo de transformação e de progresso. Amar um ser, uma crença, é buscar elevá-los.”²²⁹ O trecho de Guyau em suas anotações nos revela uma preocupação recorrente com o equilíbrio entre o amor, a paixão e a razão. Em 1921, escrevera a seguinte passagem de Goethe: “Tudo aquilo que liberta nosso espírito sem nos dar os meios de dominar nossas paixões é pernicioso.”²³⁰ Em outra passagem, lê-se a frase de Tolstói: “Só é livre aquele que se liberta das paixões.”²³¹ Aqui observam-se os traços de uma personalidade que almejava dominar os seus

²²⁷ No original em francês: “Ah! Cette époque 1900! [...] Tout le monde en parle... mais il faut l’avoir vécue pour connaître ce que c’était que la douceur de vivre. » (Tradução nossa). Ibidem.

²²⁸ Cf. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

²²⁹ No original em francês: « L’amour vraiment actif doit être avant tout un désir de transformation et de progrès. Aimer un être, une croyance, c’est chercher à les élever. » (Tradução nossa). GUYAU. In: Folha de caderno com citações. *Octobre – novembre – décembre, 1920*. N. 1613a. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.10.

²³⁰ No original em francês: « Tous ce qui affranchit notre esprit sans nous donner les moyens de maîtriser nos passions est perniciosus. » (Tradução nossa). GOETHE. In: Folha de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1921*. N. 1613c. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.6.

²³¹ No original em francês: « Seul est libre celui qui s’est affranchi les passions. » (Tradução nossa). TOLSTOÏ, Léon. In: Folha de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1920*. N. 1613e. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.2.

impulsos e renunciar à satisfação dos prazeres para alcançar um tipo de progresso que estaria vinculado à ausência de liberdades sexuais. O princípio freudiano de repressão dos instintos, como sugere Marcuse, se apresenta na concepção da liberdade de Santos Dumont, referindo-se aos “processos conscientes e inconscientes, externos e internos, de restrição, coerção e supressão”²³² do homem civilizado.

As narrativas clássicas, desde a Grécia e, depois, em seu *renascimento* nas ideias iluministas, reproduziram na Modernidade e em todo o imaginário do dito Ocidente a ideia de um herói caracterizado por aquilo que busca visando preencher algo que lhe falta. Transferindo os desejos mundanos para as tentativas celestes de triunfo pela lógica do progresso, do desenvolvimento técnico e da conquista do ar, o Santos Dumont mecânico inventa uma técnica de se apresentar e de viver para os olhares alheios, num espetáculo contínuo da vida de alguém dividido entre paixão e razão. A busca que perseguia, por fim, se caracterizou como uma busca interior por se redefinir como sujeito de sua própria narrativa heroica.

A indefinição, inadequada para a figura do herói que vestia em vida, fez dele um mártir de si mesmo. Sacrificou a vida e os seus amores indizíveis, impossíveis de serem vividos plenamente porque não podiam ser narrados. Narrou-se na busca constante por si mesmo. Inventou-se como homem e recriou a masculinidade que passava a ser aceita como mais fluida, menos restritiva e à imagem de um interior ambíguo cuja relação com sua sexualidade nunca pôde ser afirmada. O seu amor era aquele pela imagem refletida nos olhos e nas lentes dos outros que o admiravam em seu voo e com quem pouco interagiu quando estava em solo firme.

Movediço, buscou se estabilizar como imagem fixa de um dândi equilibrista, cristalizado nas páginas dos jornais por ele mesmo controlados, narrados antes até dos fatos vividos ou de se fazer viver fora das narrativas. Nesta luta, que é uma luta pela *verdade sobre si*, a alma é dominada pelo delírio do amor, ficando fora de si mesma sem, portanto, possuí-la. A relação da alma com a verdade é ao mesmo tempo aquilo que fundamenta o Eros no seu movimento, na sua força e intensidade e aquilo que “ajudando-o a desembaraçar-se de todo o prazer físico, lhe permite tornar-se o verdadeiro amor.”²³³

Não podemos esquecer que Freud evocou o nome de Eros, deus do amor, para se referir às pulsões sexuais, revelando como sexo, desejo e identidade estavam correlacionados em sua teoria. Eros é o amor personificado – em grego significa “o desejo incoercível dos sentidos”,

²³² MARCUSE, Herbert. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.30.

²³³ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.103.

e também pode querer dizer “comprazer-se, deleitar-se”.²³⁴ Não há limites ao amor de Eros, o deus jovem e alado que conquista Psiqué e se deixa apaixonar pela mortal. Ele não pode ser restringido a não ser por suas próprias flechas. Vítima de sua própria flechada, ele é um mito que previne contra os males da paixão.

O mito de Eros foi apropriado na literatura moderna por Goethe, em seu *Fausto*, o romance mais citado por Freud, cujo autor também foi lido e citado por Santos Dumont. Goethe, que fez Fausto, em sua busca heroica, sentir uma atração irresistível pelo “eterno feminino”, foi o poeta que representou a diversidade de manifestações do amor e sua insólita unidade.²³⁵ Santos Dumont aprendia que na ficção, a fantasia podia compensar a realidade na construção do herói cujo sofrimento levaria à *elevação* – premissa esta estruturante também da teoria freudiana.

Supondo, na perspectiva psicanalítica evocada anteriormente, que Santos Dumont teve o seu desejo definido pelo complexo de Édipo inverso, se faz necessário, para a reflexão histórica de sua performance de gênero, perguntar, afinal: o que teria significado buscar suprir a falta do amor do pai em uma sociedade paternalista e homofóbica? Tendo sido criado num contexto de forte religiosidade cristã, podemos ver que foi na razão que ele buscou encontrar o caminho para o amor perdido na infância, no progresso triunfal de seus inventos mecânicos. Em quase todos os momentos de sua trajetória, buscou a aprovação masculina, dando pouca atenção às mulheres que o rodeavam, ainda quando negava uma identidade normativa.

Entendendo a paixão como ameaça à vida eterna, Santos Dumont escolheu a temperança e praticou racionalmente os seus amores, restringindo-se para poder *sobre-viver*. Fez do amor uma prática racional, que previa um conhecimento mecânico de seus atos e performances para poder exercer o domínio de si. Os imoderados, para Sócrates, são sempre ignorantes, por não conciliarem saber e agir. Aquilo que não se sabe, portanto, não pode ser manifestado em termos do uso dos prazeres, e logo a razão antecede o controle sobre a prática no homem moderado. Sei logo atuo. Sei logo performo. Sei logo sou. O sexo é um produto do saber racional.

Santos Dumont aprendera a amar e a se fazer amado no seio da família nuclear. Nas relações com pai, mãe e irmãs, aprendeu, no regaço do lar, a obedecer a ao menos duas formas de proibição de suas pulsões: o tabu do incesto, que interditava o seu objeto de desejo da infância; e a heteronormatividade, que reprimia qualquer traço do desejo pelo mesmo sexo. Com essas duas interdições ele performou sua identidade para uma sociedade em transição entre padrões normativos. A busca pelo amor não poderia se dar de acordo com um sentimento

²³⁴ BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. Vol. II. Petrópolis: Vozes, 2002. p.209.

²³⁵ MANGO (2013, p.48 apud IANNINI & TAVARES, 2018, p.24).

interior da perda – de algum modo reprimido. Ela se daria, na verdade, segundo as normas interiorizadas e inconscientes que ditavam como se devia amar e a quem.

Ao longo da vida, desde a infância em Minas Gerais, Alberto percorreu diferentes regimes normativos que o ensinaram a amar e a viver almejando superar os obstáculos em direção à liberdade que se permitia imaginar. Nasceu num regime familiar religioso, que tinha na figura do pai e do Deus superior a construção de um sujeito soberano à imagem e semelhança do qual ele devia mirar as suas ações. Ainda na juventude, foi introduzido a um regime masculinista que preconizava a razão como instrumento para se alcançar a glória. Na aerostação, foi por meio da ciência iluminista e de modelos racionais que ele alcançaria seu voo controlado. Quanto mais dominou a razão, mais perto chegou de tomar o lugar do Deus que o normatizava.

Santos Dumont é fruto do Iluminismo e da onda racionalista que dominou, no universo predominantemente masculino, os espaços de educação, de desenvolvimento do progresso e da produção de saberes científicos desde a segunda metade do século XIX. O sujeito do saber e da ciência, em que ele se via representado, era o homem culto, europeu, guiado pela razão como se fosse “o olho de Deus”, soberano de si e no controle de suas emoções. Para este sujeito dominante, de si e dos outros, Deus é a razão, e a razão é o caminho para a verdade, constitutiva do sujeito moderado nos antigos.²³⁶ Este, soberano de seus desejos e prazeres, nunca abre a alma como um domínio do conhecimento possível em que os sinais dificilmente perceptíveis do desejo deveriam ser lidos e interpretados. No âmbito deste sujeito, a relação com a verdade é uma condição estrutural, instrumental e ontológica da instauração do indivíduo como sujeito moderado e com uma vida de temperança.

A temperança sexual, como define Foucault a partir dos gregos, é um exercício de liberdade que assume a forma do domínio de si, manifestando-se no modo como o sujeito atua e se contém no exercício da sua atividade viril, no modo como se relaciona consigo próprio e com os outros.²³⁷ A moderação dos modos de agir e de ser do sujeito equivale a um domínio do seu ego, que tem os desejos controlados, domados pela razão divina. Na Modernidade, o sujeito não quer mais estar à imagem de Deus, como os gregos apresentados por Foucault, ele passa a querer ser Deus, tomando o seu lugar e interiorizando-O em si mesmo, no controle de suas ações e como guia em direção ao amor e à verdade.

²³⁶ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.103-104.

²³⁷ *Ibidem*, p.108.

Como explica Foucault, nos antigos, a proximidade à divindade perpassava um acesso ao *Logos* e à verdade que está ligada à natureza mesma dos homens. No cristianismo, era por meio do matrimônio, tendo como finalidade a procriação, que o homem podia se aproximar de Deus. Nas duas tradições, tal aproximação se faz não pelo corpo, mas pelo espírito e pela racionalização assegurada pela obediência à lei divina que prescreve a conformidade à natureza.²³⁸ Segundo este princípio, o homem não faz outra coisa que não “imitar” a Deus. Ao procriar e criar outros homens, ele participa da obra de Deus, se eleva em relação aos demais homens mundanos, torna-se, de certa maneira, um ser alado.

Renunciando ao matrimônio, Santos Dumont decidiu adquirir suas asas de outra forma. Dominou mecanicamente seu corpo para se elevar ao céu, desvendando os mistérios do equilíbrio do movimento num balão de ar. Ao mesmo tempo em que se pautava numa ciência, o voo controlado se mostrava um desafio de tal modo insuplantável que conferia ao fenômeno uma aura mística, quase espiritual que se estendia aos próprios aeronautas. Esses não andavam sobre a terra, mesmo quando estavam longe de seus balões. Num texto que descreve o movimento aéreo de uma máquina, na *Revue Hebdomadaire* de novembro de 1902, lê-se:

Esse ritmo, esse encadeamento musical dos movimentos, que faria trepidar as asas [aqui o termo “*tressaillir*” tem o sentido de “trepidar” ou “estremecer”, mas também o de “suscitar emoção”, “provocar arrepios”] de seu aviador da vida mesma das asas do pássaro, a ciência ou o acaso o revelariam, ele estava certo disso...

Uma força pulsante sustentava a sua fé no sucesso final: ela era o amor.²³⁹

A Modernidade secular inventava, junto com a aeronáutica, uma forma racional de se conceber a Deus, sem precisar localizá-Lo nos dogmas religiosos. O amor a Deus passava, gradativamente, a ser *amor ao progresso*. Essa imaterialidade divina só podia ser alcançada por meio da materialidade humana dos corpos que voavam como que para se libertarem de sua forma terrena. A cada tentativa em que os aeronautas desafiavam a morte num balão, se aproximavam de Deus e ao mesmo tempo desafiavam a sua própria finitude iminente. A cada sobrevivência, as pessoas comuns acreditavam ainda mais em sua aura imortal e passavam a cultuá-los.

²³⁸ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.26-27.

²³⁹ No original em francês: « [...] Ce rythme, cet enchaînement musical de mouvements, qui ferait tressaillir les ailes de son aviateur de la vie même des ailes de l’oiseau, la science ou le hasard le lui révélerait, il en était sûr... / Une force puissante étayait sa foi en le succès final : c’était l’amour. » (Tradução nossa.). DERYS, Gaston. L’Inventeur. *Revue Hebdomadaire*. Paris, 11^{ème} Année, Tome XII, novembre 1902. p.2.

Para Santos Dumont, seu corpo devia ser leve, para levá-lo o mais longe possível em direção à Deus. Desde a separação cartesiana entre mente e corpo, que permitiu ao sujeito europeu deslocalizar-se em direção a um sujeito universal, planando sobre as nuvens da Razão, o amor que se almejava era aquele emancipado da religião, desprovido de um corpo, pois podia ser alcançado apenas pela mente liberta dos desejos carnis. Nos olhos daqueles que o fitavam, Santos era um ser celeste, uma mente racional e um corpo mecânico destinado a estar acima do bem e do mal, da paixão e da razão, do sexo e dos desejos humanos ordinários. Seu voo não tinha peso, nem sofrimento. A fama conquistada o levava a acreditar em tal fábula heroica.

Em 7 de setembro de 1903, Santos Dumont se aprumou para sair do navio que o levava de volta para sua terra natal, o Brasil. Vestiu-se para um ritual glorificante, usando seus adereços mais emblemáticos: trajava um longo sobretudo de cor verde-bronze, gravata de laço à marinheira de seda *grenat* com pingos escuros, e o colarinho *Santos Dumont*, já conhecido, em um branco impecável cobrindo boa parte do pescoço. Vestia um terno de casimira escura, luvas de camurça marrom e o chapéu Panamá preso à lapela do sobretudo por um *tracelin* de seda.²⁴⁰ É possível que num dos pulsos usasse a medalha de São Bento, no outro o relógio projetado por Cartier. Apesar do traje meticuloso, digno de um príncipe, algumas notícias de sua chegada afirmariam que, de dentro da embarcação *Atlantique*, ele teria vestido “o seu vestuário mais simples”²⁴¹ para subir ao tombadilho do *steamer* e contemplar a paisagem com nostalgia e encanto.

Eram as 6:30h da manhã quando ele pôde avistar a agitação dos seus patrícios, ao adentrar a baía de Guanabara, deparando-se com a terra que deixara para trás sem ter ali voltado ao longo dos últimos seis anos. Seu físico era conhecido dos brasileiros, acostumados com sua imagem nas fotografias, gravuras e litografias, que eram “mais ou menos fiéis”²⁴² ao aeronauta que ali se encontrava agora. O que a sua presença revelaria ao público que o acompanhava à distância seria o seu trato simples com “predicados, em geral, dos homens de verdadeiro mérito”. Tal simplicidade, segundo os repórteres que o receberam, se estendia ao seu trajar:

²⁴⁰ SANTOS DUMONT. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.2.

²⁴¹ *Ibidem*, p.1.

²⁴² *Ibidem*, loc. cit.

“*nada de afetado*”,²⁴³ asseguravam, “a correção no vestuário, apropriado ao ato, de verdadeiro *gentleman*.”²⁴⁴

Sua performance desvelava um novo homem-Deus heterossexual, vestido para causar admiração, sem burlar as regras daquilo que se entendia por normal na sociedade que ele conhecia da infância e do início da juventude. Não é de despertar surpresa a imagem que os jornais da época pintavam na ocasião de sua primeira visita, após a fama conquistada na França. Santos Dumont, ao buscar, por meio da racionalidade de seus voos, se aproximar de Deus, tornara-se para os brasileiros ele mesmo *uma divindade*.

Agora ele estava ali, em carne e osso, apresentando-se aos seus compatriotas. Aquele retorno “triumfante, vitorioso, coberto de glória universal, depois de ter vencido um elemento sempre julgado invencível, depois de ter realizado o que afirmavam irrealizável,”²⁴⁵ estava em seus planos não como uma volta nostálgica, mas como o recomeço de uma relação com o país que o erguera para além das nuvens, que o fizera um Deus patricio e consagrado, vindo de longe para colher seus louros na forma de aplausos incansáveis.

Considerado um “herói em toda parte, disputado e amado pelo mundo inteiro,” Santos Dumont receberia solenemente a consagração de seus compatriotas, “cansado de a ter de estrangeiros corações.”²⁴⁶ A reportagem sobre sua chegada o exaltava: “Santos Dumont reveste-se da lendária história de que se revestem todos quantos ascendem à glória, pairando na serena esfera, para onde convergem as vistas coletivas, as admirações excepcionais.”²⁴⁷

Descrito como um herói e um “semi-deus”,²⁴⁸ Santos Dumont desembarcara para a celebração da epopeia que o consagrara como *imortal*. Talvez, nem mesmo ele esperasse tamanho reconhecimento. Todos os jornais noticiaram a sua chegada; centenas de embarcações acompanharam o seu navio desde que aportou na baía. Construiu-se, então, um momento revestido de história: o governo brasileiro armou uma antiga embarcação que teria transportado

²⁴³ O termo “afetado” (ou “afectado”, na grafia da época), sinônimo de “fresco”, no Brasil das primeiras décadas do século XX, era usado para se referir a homossexuais bem vestidos e efeminados. Foi usado em trabalhos de juristas como Viveiros de Castro e de médicos como Pires de Almeida de forma negativa para se referir à homossexualidade masculina desde o final do século XIX. Cf. GREEN, James N. *Além do carnaval. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX*. São Paulo: UNESP, 2000.

²⁴⁴ SANTOS DUMONT. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.1.

²⁴⁵ SANTOS DUMONT. A sua volta à pátria. Appello ao povo. *Jornal do Brasil*, Edição da Manhã, N. 234, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1903. p.1.

²⁴⁶ A CHEGADA de Santos Dumont. A cidade em festas. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.250, 7 de setembro de 1903. p.2.

²⁴⁷ A coincidência da data de sua chegada ao Rio de Janeiro com a comemoração da independência do Brasil levou o *Jornal do Brasil* a dedicar uma matéria em homenagem ao aeronauta, cujo retrato na capa, figurava ao lado daquele de D. Pedro I, imperador que se mantinha como ídolo nacional mesmo após a República. SEMANA POLÍTICA. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.250, 7 de setembro de 1903. p.1.

²⁴⁸ SANTOS DUMONT. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.1.

antes D. João VI de Portugal, destinada a buscar Santos Dumont a bordo do *Atlantique*; diversas instituições e representantes do governo e da municipalidade estavam presentes; as administrações públicas e privadas o reconheciam, o comércio não funcionou e os empregados tiveram o dia de folga.²⁴⁹ Ao ser convidado para fazer um discurso, ele declarou que nunca teria feito em vida um discurso sequer – certamente não para tamanha multidão. Ficou em silêncio, recebendo o carinho do público. Todas as ruas do centro foram ornamentadas para recebê-lo; a casa onde ficaria hospedado tinha sua fachada repleta de flores artificiais. Na capa do *Jornal do Brasil* do dia seguinte, a pergunta feita por todos era respondida: “Por que não veio no seu balão? – Pela mais justa das razões: – para que pudéssemos cobri-lo de flores!”²⁵⁰

Naquela ocasião, Santos Dumont esteve no Brasil com a rapidez de um meteoro²⁵¹ – foi à São Paulo passar apenas dois dias com a família, para logo depois regressar ao Rio e embarcar de volta à França no mesmo *Atlantique* que o transportara. Segundo declarou aos jornais, havia deixado “muitos compromissos na Europa.” O tempo curto de sua estadia fora suficiente para alimentar nos corações dos brasileiros o amor patriótico por aquele herói imaginado da Nação.

Ser amado era o resultado de amar com a razão, amar com o *Logos*; essa era a religião cultuada pelo brasileiro num tempo em que ser espiritualizado tinha certa relação com a iluminação racional, o que se comprovava materialmente nos seus rituais de voos. Santos Dumont reverenciou um Deus masculino, amou ao Pai como se fosse o seu próprio, já não mais presente para testemunhar a sua glória. Esse Deus inventado, interiorizado para ditar a medida do seu existir, se manifestava nos olhos do público, nos resgates inesperados e na meticulosidade com que ele mesmo conduzia suas elevações. A cada incêndio, uma solução rápida. A cada queda, um resgate preciso. Deus estava com ele, e quando Santos subia aos céus, Ele estava com todos os que o acompanhavam com o olhar. Deus estava ali, não como a divindade cristã, mas como aquele que se manifestava na verdade inerente aos regimes normativos que o conduziam. Como uma divindade ele mesmo, era nesses momentos que Santos Dumont se consagrava, confirmando publicamente a invenção de sua identidade estabilizada.

Chegamos mais perto de compreender o Santos Dumont por detrás das suas vestes, ao entendermos os regimes normativos para os quais ele se vestia. Quando percorremos as representações inventadas de Santos Dumont não se pode deixar de notar a variedade de

²⁴⁹ MASFRAND, Albert de. Les prochaines expériences de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 9, septembre, 1903. p.200.

²⁵⁰ A CHEGADA de Santos Dumont. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.1.

²⁵¹ SANTOS DUMONT. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.1.

identidades que ele assumiu para ser amado. Filho, herdeiro, homem, cavalheiro, religioso, boêmio, dândi, equilibrando-se entre um estado e outro para suprir as demandas dos regimes aos quais buscou se ajustar, sempre deixando transparecer que algo estava desajustado, não em si mesmo, mas nos regimes de normalidade que não o comportavam em suas múltiplas faces e modos desviantes. Subiu aos céus, moveu multidões; revirou os olhos dos mais conservadores, ilustrou os jornais enquanto ajudou a compor, com requinte e estranheza comedida, a paisagem da Paris moderna. O Santos Dumont que inventara uma nova variação da masculinidade aceita, inventou a si mesmo como um corpo que era de todos, enquanto sua alma não podia ser de ninguém.

CAPÍTULO 4:

Mais pesado que o ar: um herói deslocado na iminência da guerra

“Quando Deus criou o pássaro Ele lhe deu uma máquina para voar, mas não deu muito mais do que isso. Ele deu ao pássaro um cérebro bem pequeno para dirigir o movimento da máquina, mas Ele deu ao homem um cérebro muito maior em proporção àquele do pássaro.”¹

(Thomas Edison em conversa com Santos Dumont, 1902).

“Ninguém pode prever desde agora as consequências que a Aviação terá sobre os costumes humanos”²

(Alphonse Berget, *La route de l’air*, 1911).

“O ar que nos rodeia opõe uma certa resistência ao movimento dos corpos que se deslocam.”³ A primeira frase do *Manual do aviador*, publicado na França no ano de 1915, destinado ao uso de candidatos às tropas da Aeronáutica militar, chama a atenção para a força do ar sobre os corpos dos aeroplanos. Aquilo que parecia óbvio para alguns inventores obcecados pelo voo num aparelho mais pesado que o ar, não é trivial, pois passava despercebido por aqueles que confiavam na leveza como a principal característica para se elevar.

O ar, invisível e omnipresente, é o responsável pela resistência necessária e imperante exercida sobre os corpos que voam. Essa propriedade da atmosfera, que se opõe ao movimento dos corpos, “é o que se chama a resistência do ar.”⁴ A aerodinâmica é a ciência que estuda as leis da resistência do ar. Diversos fatores que mais dizem respeito aos corpos em si do que à atmosfera são estudados por essa ciência. A resistência – força invisível, mas cuja existência se pode provar – depende, entre outros elementos, da forma que tem o corpo que se desloca, da “polidez” de sua superfície, de sua posição, da velocidade do deslocamento... O controle do voo é dependente, portanto, do controle dos corpos que se movem. Não é tanto a sua leveza que

¹ No original em inglês: “When God made the bird He gave it a machine to fly with but He didn’t give it much else. He gave the bird a very small brain with which to direct the movement of the machine, but He gave to man a much larger brain in proportion to that of the bird.” (Tradução nossa). WALLACE, Herbert. Tom Edison’s Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902. n.p.

² No original em francês: « Nul ne peut dès maintenant prévoir les conséquences que l’Aviation aura sur les mœurs humaines. » BERGET, Alphonse. *La route de l’air*. Aéronautique. Aviation. Histoire – Théorie – Pratique. Paris : Librairie Hachette et Cie., 1911.

³ HAMON & JAMES. *Manuel de l’aviateur*. Notions générales sur l’aviation. Paris : R. Desmons, 1915. p.5.

⁴ *Ibidem*, p.6.

importa agora – como era o caso com os dirigíveis, mais leves que o ar. No voo com o mais pesado, o avião tem que fazer da resistência sua aliada, controlando o corpo que se desloca para controlar o próprio voo.

O debate em torno da primazia do voo num aparelho mais pesado que o ar – que já ocupa tantas páginas na maioria das biografias de Alberto Santos Dumont – não está no centro de nossos interesses.⁵ Mas podemos supor que, a obsessão pelo voo controlado em seus dirigíveis e a fantasia de fazer do voo uma atividade espetacular levaram Santos Dumont a percorrer um caminho diferente do percorrido por aqueles que almejavam fazer do avião uma máquina comercial e uma arma de guerra.

No início do século XX, Santos Dumont se consagrou um aeronauta singular. Construiu sua identidade quase indissociavelmente à construção de seus balões. Acreditava na leveza e na conquista do voo mais leve para alcançar o controle do homem sobre a máquina. Ao buscar respostas para o controle do mais leve que o ar, deixou de perceber, por muito tempo, que a resistência atmosférica, sua suposta adversária, podia ser uma aliada na conquista do voo com o mais pesado.

O peso, por si só perturbador para aqueles que se miravam na leveza dos pássaros, parecia, enfim, uma característica necessária para o voo controlado. A ciência chamada de “aerodinâmica” e os manuais escritos no início da segunda década do século XX tentavam fazer da aviação uma prática universal, passível de ser dominada por qualquer um que obtivesse um conhecimento específico. Tal transformação de perspectiva sobre o voo controlado retirou o foco da ideia de *um corpo sobre-humano* – representado pelo corpo do aeronauta do início do século – para enfatizar o controle de todo e qualquer corpo masculino suscetível a dominar um conjunto de conhecimentos mecânicos. Em outras palavras, a aviação se tornou uma prática passível de ser ensinada e disseminada num mundo que almejava o avanço irrestrito das técnicas de voar, estas não dissociadas de outras tecnologias do controle social que marcariam aquele século.

Os movimentos de um aeroplano se tornavam, então, previsíveis: movimentos longitudinais, movimentos laterais ou movimentos horizontais. A estabilização devia ser obtida por disposições fixas do aparelho – estabilidade natural ou estabilidade própria. Com o desenvolvimento da mecânica, os aparelhos modernos, antes da Grande Guerra, já possuíam o

⁵ Ver, por exemplo, o embate entre o inglês Peter Wykeham e o brasileiro Fernando Jorge, quanto ao fato, levantado por Wykeham, de que até 1903 Santos Dumont “pensara muito pouco” sobre o problema do voo no mais pesado que o ar, e não teria dado a impressão de acreditar que no futuro ele seria solucionado. Cf. WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont. L’obsédé de l’aviation*. Paris : Éditions de Trévise, 1964 [1962]; JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.269.

seu próprio dispositivo de estabilização longitudinal.⁶ Por sua vez, o aeroplano podia ser estudado como o corpo de um pássaro: em seu princípio e em seus órgãos essenciais. O corpo do aparelho, chamado de fuselagem, serve para ligar as suas diferentes partes essenciais. Um propulsor ou hélice destina-se a produzir a força de tração. Um motor a explosão faz girar o propulsor e fornece a energia necessária. Os comandos, localizados diante do piloto, permitem manobrar, de seu assento, as superfícies do leme.⁷

O corpo do piloto, uma vez posicionado, é menos importante que o corpo do aparelho. Ele é um peso que se soma ao peso do motor e dos outros órgãos do pássaro mecânico. Além disso, ele é uma *mente obediente* que aprendeu a mecânica aeronáutica para controlar o movimento no ar. Mas ele não é um corpo, pois se vê submetido a uma mecânica que não foi ele quem inventou. Sua carne é apenas mais um material, necessário para o funcionamento geral do aeroplano. A máquina vencera o homem, enfim.

Nos anos que antecederam a primeira guerra mundial, quando o voo controlado se tornou passível de ser ensinado e reproduzido sem a presença ou mesmo a supervisão do inventor – figura esta que começava a desaparecer – os aviões eram comercializados em ampla escala com os nomes de seus criadores: um monoplano “Blériot”, a *Demoiselle* Santos-Dumont, o aeroplano Wright, o biplano “Henri Farman”... A primazia da invenção dava lugar ao valor da reprodutibilidade e da imitação. O reconhecimento do gênio inventor era substituído pelo reconhecimento da eficácia do aparelho universal, cujo voo era fácil de ser dominado. A corrida pela aviação militar iria apenas acelerar um processo já em curso, de transformação da máquina em mercadoria, e em arma de guerra.

O desenvolvimento tecnológico que marcou a primeira metade do século XX, fez emergir no mundo dito moderno um novo tipo de racionalidade, segundo a qual o indivíduo é requalificado dentro da sociedade de que faz parte, ganhando um sentido diferente mesmo daquele atribuído aos indivíduos que deram início à marcha por progresso tecnológico nos séculos anteriores.⁸ A era da máquina iria dissolver a racionalidade tradicional e os padrões de individualismo forjados no período anterior às grandes guerras conduzidas pela Europa. De acordo com Marcuse, no texto *Algumas implicações sociais da tecnologia moderna*, o princípio do individualismo cunhado desde o Iluminismo e mesmo antes, implicando a busca pelo interesse por si e o cuidado de si, estava condicionado pela proposição segundo a qual esse

⁶ HAMON & JAMES. *Manuel de l'aviateur*. Notions générales sur l'aviation. Paris : R. Desmons, 1915. p.31.

⁷ Ibidem, p.33.

⁸ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.42.

interesse individual tinha algo de racional, isto é, “que ele era o resultado de e estava sendo constantemente guiado e controlado pelo pensamento autônomo.”⁹ O autor defende que o período da disseminação da tecnologia de transportes e comunicações para as massas, pela primeira vez em escala global, marca a passagem para uma racionalidade que em vez de tornar o indivíduo autônomo e consciente, produz alienação individual e submissão aos instrumentos de controle social. Nesse contexto, o individualismo passa a ser visto como aquilo que incita o indivíduo a se voltar contra a sociedade.

Numa sociedade que ainda não era completamente “racional” – como aquela do final do século XIX e início do XX – *os homens* deviam buscar os meios para romper com todo um sistema de ideias e valores imposto sobre eles, encontrando por conta própria as ideias e valores que conformassem o seu próprio interesse racional. Eles tinham que viver num constante estado de vigilância, apreensão e crítica, para rejeitar “tudo aquilo que não era verdade, não justificado pela razão livre.”¹⁰ Um sentimento de insegurança estava atrelado à perspectiva de que um conhecimento não descoberto ainda estava em vias de ser encontrado. A grande epopeia, para esse individualismo racional, era a da busca pelo conhecimento científico que levaria ao progresso tecnológico ainda por vir – aliado a uma liberdade do indivíduo das amarras de um passado religioso e irracional.

Uma crise da individualidade se instaura quando as distinções individuais ligadas à aptidão, à visão e ao conhecimento são transformados em diferentes habilidades e treinamentos que podem ser coordenadas em qualquer tempo, no interior de um quadro comum de performances padronizadas.¹¹ Os Estados nacionais, dentro de uma ordem política ela mesma em transformação, transferem, então, a racionalidade dos indivíduos para aquela das máquinas, engendrando o que Marcuse denominou de “racionalidade tecnológica”. Essa nova racionalidade, que visa gestar as vidas individuais, passa a ser exercida pelas instituições, por vezes indistintas, da lei, da polícia, da medicina e das demais ciências que são formuladas com esta finalidade biopolítica – sendo a sua ação confundida ou substitutiva daquela exercida anteriormente pela Igreja.

Esse processo de acirramento do controle social sobre as liberdades individuais é agravado na medida em que avança o processo de secularização das instituições do Estado e de um maior liberalismo econômico. Tal combinação, que tinha por finalidade o enriquecimento

⁹ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.42-43.

¹⁰ MARCUSE, loc. cit.

¹¹ Ibidem, p.44.

das nações europeias, explica-se pelo processo contínuo de migração da “carne real”, que suplanta o corpo mortal do Rei pelos corpos e vidas dos cidadãos dos Estados-Nação modernos.¹² Como propõe Eric Santner, o acirramento das “pressões biopolíticas” geradas no processo de transição da soberania real para um tipo de soberania popular cunhada no despertar da Revolução Francesa reposiciona os corpos individuais dentro de um contexto de reconstituição da “fisiologia” do corpo político. É no bojo deste processo que irão se definir alguns traços específicos da Modernidade, que podem ser observados na transformação das tensões próprias da teologia política da soberania real em pressões biopolíticas da soberania popular.¹³ A vida individual e a vida em sociedade passam a se distinguir sensivelmente nos regimes normativos cuja finalidade é o controle dos corpos visando pré-determinar o movimento dos corpos.

Como resultado do lugar conferido ao indivíduo nessas sociedades, se apresentam novas formas de subjetivação e de ajustamento aos regimes normativos que produzem essa “carne”, a que se refere Santner, como um excesso de normas e regras sociais. A noção da “carne”, segundo o autor, se refere às pressões substanciais, aos estresses semióticos e somáticos, do que Santner entende como aquilo que revela e expõe a *precariedade* do humano, isto é, a “vulnerabilidade ontológica”¹⁴ que permeia o ser humano em suas formas de vida em sociedade.

A passagem de uma racionalidade do indivíduo para a racionalidade da máquina nestas sociedades transformou a performance individual numa mera reação aos requisitos objetivos do aparato tecnológico. Como consequência, a liberdade desse indivíduo submetido à tecnologia está confinada à seleção dos meios mais adequados para se alcançar um objetivo que não foi estabelecido por ele mesmo.¹⁵ Não há como escapar dos aparatos que mecanizaram e padronizaram o mundo contemporâneo, e Santos Dumont, do alto de sua genialidade ingênua, teria que tomar consciência das mudanças que ele mesmo não havia antecipado.

Na sociedade francesa, foi o aumento da insegurança gerada em relação às liberdades individuais – incluindo os prazeres do corpo e da carne, as transgressões do gênero e a encenação de relações sociais mais livres característicos da *Belle Époque* – que levou, em contrapartida, no período que se seguiu, ao acirramento das tecnologias de controle social e de vigilância dos indivíduos nas diversas esferas. A historiografia francesa dos anos que

¹² SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011. p.11.

¹³ Ibidem, p.xi.

¹⁴ Ibidem, p.5-6.

¹⁵ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.45.

antecederam à Primeira Guerra nos aponta que a política armamentista imperialista e agressiva naquela Nação teve o efeito tanto de uma política exterior, quanto de política interna para conter as tensões sociais que cresciam, principalmente entre a pequena burguesia e as classes dominantes.¹⁶ De repente, viver socialmente já não era tão *doce* como havia se provado ser no início dos 1900. A vida vigiada, principalmente daqueles que estavam nos holofotes da mídia, representava um novo tipo de martírio com o qual Santos Dumont se veria obrigado a lidar.

No mês de abril de 1914, às vésperas da eclosão da Grande Guerra, quando estava isolado em seu chalé na pequena cidade de Benerville, o inventor desfrutava da solidão buscada longe de Paris, quando a suspeita de alguns moradores da região o fizeram ser acusado, pelas autoridades francesas, de espionagem contra a Nação. Após ter sua propriedade investigada por policiais com um mandato de busca, profundamente irritado com a afronta do governo francês para com alguém que se oferecera a honrar aquela pátria que não era a sua, o brasileiro, num rompante, teria queimado praticamente todos os seus arquivos, incluindo uma grande parte dos seus documentos guardados, projetos, cartas, jornais e até alguns objetos pessoais.

Não se sabem os detalhes sobre o que ele teria destruído. O que guardavam esses documentos? Quais objetos ele teria poupado? Como a memória afetiva do aeronauta foi abalada com este episódio? Essa tragédia historiográfica, para além de cegar parcialmente as análises posteriores sobre esse avião, nos aponta para o princípio de sua decadência, tendo a fama conquistada por Santos Dumont deixado de assegurar a ele um lugar de prestígio na sociedade que mais o reverenciou em vida. Tendo seu corpo controlado pelas máquinas que ele mesmo criara e pelas demandas de um mercado de guerra em ascensão, e ao mesmo tempo tendo a sua vida policiada, aquele herói sem nação decide deixar a França sem perspectivas de retorno.

Muitos fatores podem ser apontados para explicar o fato de Santos Dumont ter abandonado a personagem do “intrépido” dândi de outrora para se tornar um perseguido nacional, e depois se exilar. Alguns deles dizem respeito à própria oscilação de humor – apontada por parte de seus biógrafos – indicando uma mudança de personalidade e a tendência à reclusão a partir de 1910. Outros se referem às transformações próprias da época em que vivia, em uma Europa prestes a ingressar num dos maiores conflitos de sua história e em que as vidas individuais eram racionalmente controladas por meio de técnicas violentas e práticas extremas.

¹⁶ Para um levantamento historiográfico sucinto sobre o período, ver GERD, Krumreich. A propos de la politique d'armement de la France avant la Première guerre mondiale. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 29 N°4, Octobre-décembre 1982. pp. 662-672.

Por algum tempo, Santos Dumont soube resistir aos regimes normativos em que estava inserido, e ao se ajustar a eles, ao mesmo tempo impondo sua singularidade, se elevou na sociedade que esperava dele a representação de um herói. Em certa medida, a resistência do ar sobre o corpo protegido do avião, ao não ser sentida, leva ao fim da autonomia do piloto em detrimento da supremacia da máquina; mas quando, por um só instante, ela se deixa sentir, tal resistência pode acarretar nos sujeitos submetidos ao corpo do avião transformações fatais.

4.1 O culto às máquinas

Na experiência aérea em um dirigível – como tantas vezes descrita por Santos Dumont –, surpreende o silêncio alcançado acima das nuvens, diante de um mundo barulhento que fica cada vez mais distante dos pés do aeronauta. Num mundo povoado por máquinas, caracterizado pelo som do motor dos automóveis, pelo barulho de um avião ou o de outros aparelhos elétricos recém-inventados, Santos Dumont fizera da introspecção em seus balões um modo de se afastar para obter o silêncio que se tornava cada vez mais raro. Em sua arte de se tornar mais leve para se isolar e até desaparecer, ele se distanciava da declaração comum dos futuristas de seu tempo que cultuavam o barulho e a velocidade como signos do progresso. No ar, Santos buscava o silêncio e a tranquilidade para se encontrar consigo mesmo, abandonando temporariamente as convenções das personagens que encarnava em terra.

Apesar de preferir o voo tranquilo no mais leve que o ar, Santos Dumont se dedicou ao trabalho nos aparelhos conhecidos como “mais pesados que o ar”, obedecendo ao chamado de uma corrida por progresso da qual fazia parte. Nesta corrida, pode-se dizer que ele chega atrasado, mas não fica para trás. Tendo passado muito tempo voando entre as nuvens em seus balões e posando para os jornais, o aeronauta se via impelido a explorar um novo tipo de voo controlado, que impulsionava o mundo em direção a uma verdadeira revolução das máquinas.

As transformações tecnológicas que marcavam a primeira metade do século XX levaram à produção de novas personagens centrais na representação do desenvolvimento das nações. O inventor genial e excêntrico que era protagonista do progresso científico até então daria lugar ao herói de guerra – cultuado no bojo de uma ciência masculina em que o homem devia resistir bravamente às máquinas que ele mesmo criara para poder dominá-las. Entre outras coisas, tal mudança levaria à militarização da masculinidade hegemônica. Nos primeiros anos daquele século, quando a aeronáutica ainda buscava se definir como uma ciência mais do que um esporte de elite, militarizando-se para servir de arma nacional às grandes potências imperiais, Santos Dumont vivia entre dois mundos; o dos inventores pacíficos do século anterior, e o dos

investidores e militares que antecipavam num conflito entre nações a oportunidade de fazer aflorar o heroísmo masculinista que era a força motriz dos guerreiros modernos.

Em um domingo de abril de 1902, nos Estados Unidos, quando foi convidado por Thomas Edison¹⁷ para uma conversa em sua casa, Santos Dumont recebeu o incentivo do inventor de uma outra época para persistir em sua obsessão por produzir um aparelho de voo seguro e passível de se tornar uma máquina comercial.¹⁸ Edison lhe chamava a atenção para o que se considerava na época a principal limitação de seus aparelhos mais leves que o ar, o fato de se mostrarem demasiadamente frágeis para o voo em tempos adversos. Para os especialistas, naquele ponto do desenvolvimento da ciência aeronáutica, a falta de estabilidade era quase sempre uma característica dos balões de Santos Dumont. Uma mínima brisa era suficiente para derrubar os seus balões causando graves acidentes.

Os motores explosivos, preteridos por Santos Dumont por conhecê-los bem a partir da sua experiência com os automóveis e o fascínio pelas máquinas de última geração, eram conhecidos, muito infelizmente, por sua marcha caprichosa, irregular, que produzia “um ruído terrível” e provocava “grande trepidação” resultando em perigo para a estrutura dos materiais extra leves do balão.¹⁹ O aeronauta sabia do paradoxo entre ter um aparelho extremamente leve que devia carregar um motor pesado para ter potência. Tal paradoxo – metáfora de uma vida em constante busca por equilíbrio – poderia ser solucionado apenas modificando radicalmente a forma de conceber os princípios mesmos do voo controlado.

Do ponto de vista da indústria e do comércio, as invenções de Santos Dumont representavam um fracasso de venda, ainda que fossem um sucesso para os olhos do público. Seus balões apresentavam fragilidades aparentes e vacilavam diante de qualquer vento, o que gerava grande insegurança por parte dos investidores desejosos por um modelo aeronáutico comercializável.

Thomas Edison diria que o brasileiro “está no caminho certo.” E, provocando o seu gênio inventivo, ele o aconselharia: “Mas livre-se do seu balão.” Para o inventor da lâmpada elétrica, a solução para o voo em uma aeronave dependia da invenção de balões cada vez menores, até que desaparecessem na estrutura do aparelho.

¹⁷ Thomas Alva Edison (1847-1931) inventor e empresário que financiou o desenvolvimento de diversos dispositivos de interesse industrial nos Estados Unidos. Ao longo da vida registrou mais de 2.000 patentes e é reconhecido pelo desenvolvimento tecnológico e científico da lâmpada elétrica.

¹⁸ WALLACE, Herbert. Tom Edison's Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902. n.p.

¹⁹ DESMAREST, Henri. La Navigation aérienne. *Revue Hebdomadaire*. Paris, 11^{ème} Année, Tome XII, novembre 1902. p.316-317.

“O senhor reparou, senhor Edison,” teria perguntado o aeronauta, “que estou fazendo balões menores a cada vez que construo uma nova aeronave?”

“Sim, e está certo,” respondeu o inventor mais experiente, “mas faça-os menores ainda.”²⁰

O desafio da navegação aérea, para estar resolvido, dependeria de uma máquina de voo que fosse leve o bastante para navegar sobre o ar, como uma embarcação navega sobre a água – noção esta que originou, na época, o termo “aeronave” atribuído aos primeiros aviões (*airship*, em inglês, a partir do termo *ship*, que significa navio). O que alguns inventores iriam descobrir, entretanto, era que o peso das máquinas podia contribuir para o seu voo, dada a resistência do ar sobre o corpo do aeroplano, em forma de pássaro. Edison lembrava que o professor Samuel P. Langley,²¹ então diretor do *Smithsonian Institute*, em Washington, foi um dos primeiros homens do país a realizar experimentos com máquinas mais pesadas que o ar, provando ser possível o voo mecânico, ainda que ele não voasse em seus próprios aparelhos.

Naquele momento, Santos Dumont percebia que não era o único preocupado com o desenvolvimento de aparelhos mais eficazes e que os americanos estavam investindo em novas invenções com fins comerciais. A competição que ele vislumbrava agora já não era aquela disputada por alguns aristocratas aventureiros sobre os telhados de Paris. Com a possibilidade do voo em aeroplanos mais pesados que o ar, Santos Dumont se via ficando para trás numa corrida internacional sem precedentes, entre aqueles que se propunham a inventar máquinas de potência e formato até por ele mesmo impensados.

Na ocasião daquela conversa, Edison esboçava uma preocupação com as leis de patente, que segundo ele não protegiam suficientemente os inventores e impossibilitavam avanços mais velozes nas novas invenções. Para aquele inventor capitalista, se não fosse o problema das patentes a aeronave comercial já teria sido inventada haveria trinta anos. A ideia enunciada por ele causou surpresa em Santos Dumont, que neste momento teria olhado para Emmanuel Aimé, ao seu lado, demonstrando certo desconforto.

As leis de patente nos Estados Unidos datam da primeira Constituição federal, definida desde o final do século XVIII, tendo sido esboçadas no meio da Revolução Industrial que marcava as lógicas de proteção às invenções naquele país. Um clima pró-patentes perdurou nos Estados Unidos ao longo de quase todo o século XIX, sendo elas questionadas apenas nas

²⁰ WALLACE, Herbert. Tom Edison’s Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902. n.p.

²¹ Samuel Pierpont Langley (1834-1906) foi um astrônomo, físico e inventor, reconhecido por incentivar os experimentos com o mais pesado que o ar nos Estados Unidos. Participou do desenvolvimento de diversos aparelhos visando prioritariamente a sua comercialização.

últimas duas décadas, e sobretudo com a grande depressão de 1890. A partir de então, e no início do século XX, a crise econômica da década anterior resultou numa revisão das patentes, que passavam a ser vistas como um instrumento para promover o monopólio, e, logo, um entrave para o desenvolvimento econômico.²² Com a corrida armamentista que antecedeu a primeira Guerra, as leis de atribuição de patentes se tornariam ainda mais flexíveis, o que gerava problemas para inventores capitalistas que enriqueciam graças ao registro de suas invenções, como era o caso de Thomas Edison ou mesmo, depois dele, dos irmãos Wright.

Santos Dumont nunca registrou legalmente suas invenções e não se preocupava com a competição quando seus dirigíveis não tinham correspondentes no contexto francês onde eram de conhecimento público. Talvez por isso tenha demorado a tomar consciência de uma competição que se acirrava, não nos ares, mas no mercado onde circulava o dinheiro de grandes investidores e crescia a ganância de inventores que buscavam enriquecer às custas de suas invenções.

A sociedade de economia liberal que se configurava naquele início de século era considerada como o cenário propício para a individualidade racional, uma vez que, na esfera da competição livre, as realizações tangíveis do indivíduo – que respondiam às necessidades da sociedade – eram as marcas da sua individualidade e de uma ideia artificial do gênio criador, herdada desde o Renascimento. Com o passar do tempo, entretanto, o processo acelerado de produção de mercadorias corroeu as bases econômicas sobre as quais essa individualidade racional estaria construída.²³ Um dos sintomas dessa corrosão, que atingia frontalmente o direito sobre a invenção individual, foi a dificuldade de se atribuir autoria ou propriedade intelectual aos produtos do gênio criador.

Para Edison, a intensa competição comercial entre os novos inventores dificultava a atribuição de patentes e uma indústria das cópias se formava por “piratas que vivem das invenções dos outros.”²⁴ De fato, sua observação tem sentido quando, nos anos seguintes, diversas reivindicações e processos jurídicos seriam abertos sobre a propriedade das invenções aeronáuticas naquele período, nas cortes de cidades como Paris, Londres e Nova Iorque.

Como explicaria Marcuse, a mecanização e a racionalização do mundo contemporâneo levaram as sociedades a abolirem o sujeito economicamente livre, “obrigando o pequeno

²² Cf. FRIEDMAN, Lawrence M. *American Law in the 20th Century*. New Haven and London: Yale University Press, 2002.

²³ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.43.

²⁴ WALLACE, Herbert. Tom Edison’s Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902. n.p.

competidor a se submeter às grandes empresas da indústria de máquinas.”²⁵ O autor conclui que por meio de um princípio de eficácia competitiva que favorece à indústria “altamente mecanizada e racionalizada”, o poder da tecnologia tende a produzir a concentração do poder econômico no novo mundo que começava a se desenhar com desigualdades econômicas e sociais mais acentuadas.

Em algum momento, para Santos Dumont, não haveria outra escolha senão passar a considerar que as “máquinas de voo” – os mais pesados que o ar – eram o futuro da aeronáutica; o que significava que, a partir de então, ele mesmo teria que buscar inspiração nas invenções de seus adversários. “Somente com a máquina,” diria Thomas Edison naquele dia, “é que a navegação aérea poderá se tornar segura ou comercialmente lucrativa.” Contrariando as expectativas de Santos Dumont, a solução apontada por ele não estava no mais leve que o ar.

Mas os valores em jogo, para aquele herói “intrépido”, ainda eram os de uma outra época. Diante de Edison, e sem perder sua altivez, Santos Dumont tentava manter a imagem do aeronauta destemido e viril. Quando é questionado sobre o seu destemor nas alturas, ele responde, seguro: “eu não tenho tempo para pensar sobre ter medo. Eu não sei o que significa ter medo de cair.”²⁶ O tempo, entretanto, parecia se tornar o seu maior inimigo naquela corrida por reconhecimento entre nações. Depois da conversa com Thomas Edison, ele voltaria a Paris para tentar provar ao mundo o seu valor em suas mais novas – e mais pesadas – invenções.

4.2 Um mistério internacional

Nos anos seguintes a sua conversa sobre os mais pesados que o ar com o célebre inventor norte-americano, Santos Dumont não desistira de aprimorar os seus balões, seguindo uma agenda de provas e competições aéreas que ele mesmo se impunha, buscando responder a uma demanda do seu ego ao mesmo tempo em que visava alcançar avanços para a aeronáutica.

No dia 12 de junho de 1904, à meia noite, ele deixava Paris mais uma vez, embarcando, ao amanhecer, no navio *Savoie* em direção aos Estados Unidos. Naquela viagem, ia acompanhado dos seus mais fiéis mecânicos, Jérôme, Chapin e André, bastante familiarizados com o trabalho envolvido na realização de uma elevação.²⁷ O destino era St. Louis, cidade onde

²⁵ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.43.

²⁶ WALLACE, Herbert. Tom Edison’s Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902. n.p.

²⁷ CLÉRY, A. Santos-Dumont à Saint-Louis. *L’Aérophile*. Paris, 12^{ème} Année, n° 6, juin 1904. p.142.

Santos Dumont competiria com aeronautas americanos pelo prêmio de 100.000 dólares, oferecido pelos organizadores da Exposição Universal daquele ano. O seu mais novo *racer*, o N° 7, construído para competir no evento que ficou conhecido como a Feira Mundial de St. Louis, seguia com eles, dividido em seis partes acomodadas dentro da embarcação, para ser remontado e inflado em St. Louis, no espaço construído para a Feira.²⁸ Santos estava confiante, tendo supervisionado as regras e condições do concurso quando estivera nos Estados Unidos nos anos anteriores. O primeiro teste com seu aeróstato, aguardado pelos admiradores norte-americanos, logo seria agendado, em negociação com o aeronauta, para o dia 4 de julho, na celebração, em estilo espetacular, do dia da Independência daquele país.

A competição aeronáutica fora minuciosamente preparada para a elevação do brasileiro nas Américas. Santos Dumont – que pedia para ser chamado de *Santos* naquele continente, enfatizando a sua origem, tendo os jornais locais insistentemente se referido a ele por *Dumont* – negociou todos os termos de sua participação. Em 1902 já havia protestado contra o pagamento de taxas alfandegárias em Nova Iorque pelos acessórios do N° 7, que lhe custariam o total de 630 dólares, na época o equivalente a 3.150 francos.²⁹ Os organizadores decidiram fazer a vontade do aeronauta, que não aceitava receber resposta negativa.

Tendo os seus preparativos iniciados desde 1902, envolvendo a Sociedade Americana de Engenheiros Civis, o evento emitira um convite especial a Santos Dumont para ir a St. Louis no ano seguinte visando a organização daquele concurso, com todas as despesas pagas. Ele mesmo foi um dos responsáveis por definir o valor do prêmio a ser disputado e estabelecer o seu regulamento para ser divulgado nos quatro cantos do mundo.³⁰ As regras tiveram aprovação quase unânime. Um pouco depois, Santos Dumont teria pedido uma garantia em dinheiro cobrindo todas as suas despesas caso ele aceitasse participar do concurso. Seu pedido, dessa vez, foi negado pela organização, sendo considerado contrário ao objetivo da competição e injusto para os outros participantes caso assegurassem todos os riscos financeiros do aeronauta mais conhecido. Santos Dumont, então, insistiu que o limite de velocidade da prova fosse reduzido para quinze quilômetros por hora e declarou que caso contrário não participaria da competição. O comitê voltou a se reunir e as regras foram revisadas estabelecendo escalas de prêmios – 100.000 dólares para a velocidade de vinte quilômetros por hora, 75.000 para a velocidade de dezoito quilômetros por hora e 15.000 para a velocidade de quinze quilômetros por hora. Santos aceitou as modificações e, em 1904, foi à St. Louis com vinte e quatro homens

²⁸ CLÉRY, A. Santos-Dumont à Saint-Louis. *L'Aérophile*. Paris, 12^{ème} Année, n° 6, juin 1904. p.142.

²⁹ REICHEL, Frantz. Aérostation. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 105, Paris, 15 avril 1902. p.5.

³⁰ CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

e um aeróstato pelo qual ele teria pago 1.700 dólares de frete e anunciou que estava pronto e ansioso para a disputa.³¹

Naquele ano, diversos eram os boatos e especulações, na França e nos Estados Unidos, sobre as intenções internacionais de Santos. O *New York American* afirmava que antes de partir dos Estados Unidos no ano anterior, Santos Dumont teria declarado que iria ao Japão, tendo ele sido convidado para realizar lá experiências com um aeroplano de guerra, com o propósito de lançar dinamites do alto de seu aparelho sobre os prédios russos. “Amável brincadeira!” – comentaria o *Le Figaro*.³² Circulavam nessa mesma época rumores sobre uma compra de navios de guerra pelo governo russo do governo alemão. Os japoneses davam grande importância a esta notícia, visto que caso se confirmasse uma tal ruptura da neutralidade entre as nações, o governo de Tóquio agiria em consequência. No entanto, nenhuma informação verídica confirmava tais rumores.

Santos Dumont, por sua vez, contribuía para a circulação de tais boatos. Na época, anunciava aos jornais que podia, em qualquer tempo, produzir uma aeronave capaz de cruzar o Atlântico levando até 200 passageiros, caso algum investidor estivesse interessado em destinar um milhão de dólares para sua invenção. Em função de tais rumores, em 1902, ele era ironicamente referido pelos jornais estadunidenses como o “sabe-tudo” da aeronáutica.³³ Naquele momento, como apontou o biógrafo Paul Hoffman, nem mesmo os seus mais leais apoiadores eram ingênuos o bastante para acreditar em seus “pronunciamentos grandiosos”, os quais o aeronauta se mostrava incapaz de cumprir.³⁴ Esta tendência de “distorcer a verdade” nos fatos narrados, como argumenta Hoffman, significa que o historiador não pode aceitar sem crítica tudo aquilo que foi escrito sobre ele.³⁵ Ao mesmo tempo suspeitando das informações construídas sobre o aeronauta, para exalta-lo ou difama-lo, as narrativas construídas sobre Santos Dumont nos levam a entender como esse célebre brasileiro abusava dos *factos* e da própria ambiguidade de sua identidade para se favorecer diante de uma opinião pública que tentava domina-lo em cada movimento, esmagando sua individualidade em nome de um progresso ele mesmo inventado.

Os boatos sobre suas invenções aumentavam na medida em que se acentuava a tensão entre as nações decorrente da expansão do imperialismo e de mudanças no cenário geopolítico

³¹ CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

³² NÈDE, André. Fantasia américaine. *Le Figaro*, 50^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 85, Paris, 25 mars 1904. p.2.

³³ Recebera o título de “*all of it*” de jornalistas americanos, no que se referia à “navegação nas nuvens”. ON wings of the morning. *The Kalispell bee*. (Kalispell, Mont.), 19 de abril de 1902. p.6.

³⁴ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.196.

³⁵ Ibidem, p.249.

ligadas à Revolução Industrial e ao reconhecimento global dos Estados Unidos como uma nova potência econômica.³⁶ Na Europa, as nações se organizavam militarmente na iminência de conflitos decorrentes de disputas de um passado mal resolvido, como a da relação entre França e Alemanha após esta última ter anexado a Alsácia-Lorena no final do século anterior. Emergia entre as nações uma competição tecnológica irrefreável, dentro da qual a aeronáutica seria uma das áreas de disputas mais sensíveis. Em meio a este cenário, uma *história* em particular iria figurar nas páginas da maioria dos jornais, com a chegada de Santos Dumont aos Estados Unidos: a do seu suposto noivado com a jovem americana Lurline Spreckels.³⁷

Em abril de 1904, o jornal *Daily capital* de Oregon, noticiava o relacionamento do aviador com a jovem aristocrata, que era filha do empresário norte-americano Claus Spreckels, conhecido como o “rei do açúcar”.³⁸ Aparentemente, a união de dois jovens heterossexuais afortunados, de famílias americanas abastadas, era motivo de celebração para os jornais. Entre a aristocracia das Américas, o fato de Spreckels ser a futura herdeira “de muitos milhões”³⁹ lhe impunha a obrigação de contrair casamento com outro milionário à sua altura, obedecendo a um regime normativo burguês seguido com veemência entre os jovens americanos que não podiam se sustentar com títulos de nobreza; obrigação esta que afetava de forma sensível as relações da aristocracia nos países de economias liberais. Santos Dumont era reconhecido por sua fortuna e por “generosos trabalhos de caridade,” o que o colocava no topo da lista para um casamento bem-sucedido nessa classe.

Os dois jovens teriam se conhecido em Paris, seis anos antes, e apesar dos múltiplos pretendentes que disputavam a mão de Spreckels, era Santos Dumont quem ela devia escolher, considerando ser ele “um verdadeiro cavalheiro à moda antiga.”⁴⁰ Na matéria do jornal, o fato de Santos Dumont ter sofrido diversos acidentes aéreos e sobrevivido era narrado como um atestado de virilidade, que servia para alimentar ainda mais a imagem de bom marido: “Como a senhorita Spreckels podia evitar gostar de um homem com a coragem de Santos-Dumont? Ele

³⁶ Segundo Benjamin A. Coates, essa transformação se deu desde a Guerra Hispano-americana de 1898, quando os Estados Unidos solidificaram a sua posição como uma potência econômica, tendo anexado os territórios de Porto Rico e as Filipinas, pela primeira vez incluindo “colônias” muito populosas em suas fronteiras. Sobre esse momento e as mudanças de conjuntura na política exterior dos Estados Unidos no início do século XX ver COATES, Benjamin Allen. *Legalist Empire: International law and American foreign relations in the early twentieth century*. New York: Oxford University Press, 2016.

³⁷ Nas fontes consultadas o seu primeiro nome também aparece escrito como Lurlina, e o sobrenome como Spreckles, sendo este último um erro de grafia cometido por alguns jornais.

³⁸ SANTOS Dumont love affair. *Daily capital journal*, Salem, Oregon, April 16, 1904. p.9.

³⁹ Ibidem, loc. cit.

⁴⁰ Ibidem, loc. cit.

rapidamente construiu o dirigível N^o 2, apenas para cair uma segunda vez e escapar sem se machucar. Ele construiu o N^o 3.”⁴¹

O artigo prosseguia narrando cada uma das conquistas aéreas e demonstrações de coragem do brasileiro, para contrastar, enfim, com sua inconciliável intimidade feminina. Contrapondo o suposto ar galanteador e a heterossexualidade imposta ao hábito de fazer tricô e de gostar de cuidar dos “assuntos de casa”, as matérias nos jornais demonstravam a crença na relação indissociável entre sexualidade, desejo e as características de gênero, questionando a sua adequação ao casamento com uma filha da elite.

Por motivos desconhecidos, apesar de sua fama e fortuna, o suposto noivado de Santos com Spreckels teria sido proibido pela família da jovem, especialmente por sua mãe, que não via com bons olhos a aproximação de Lurline com o aeronauta. Santos Dumont teria sido proibido de entrar na casa dos Spreckels quando esteve em Nova Iorque em 1903. Desde então, a família usou dos seus meios para afastar a moça do brasileiro.

Naquele ano de 1904, quando esteve novamente na cidade de Nova Iorque a caminho de St. Louis, Santos Dumont sequer pode desfrutar de alguma privacidade. Na recepção do Waldorf-Astoria, onde se hospedou, teria encontrado Lurline Spreckels apenas uma vez, e com ela já o esperavam cerca de trinta cartas com convites para jantar, para assistir a musicais, pedidos de entrevistas e autógrafos. “Não há nada como privacidade para mim,” ele admitia aos jornalistas. “Quando vou para o meu quarto as pessoas vem; quando eu saio do quarto elas estão esperando por mim; quando eu saio elas esperam que eu fale com elas.”⁴²

No dia seguinte de sua chegada, quando desceu no *lobby* do hotel, há notícia de que sete pessoas esperavam por ele, e Santos Dumont os teria dispensado, com cortesia, em cinco minutos. Dois eram empresários com propostas de negócios para ele avaliar; dois jovens eram curiosos que gostariam de conhecê-lo e de falar com o aeronauta; dois outros eram aristocratas de Nova Iorque que desejavam convidá-lo para jantar, e uma jovem desconhecida esperava pelo seu autógrafo. As notícias falsas, ou mal contadas, apenas serviam para incitar o gosto do público, insistente por um pouco de contato com o célebre brasileiro.

Por um lado, Santos Dumont já havia demonstrado não gostar de alimentar os boatos, sobretudo quando diziam respeito a supostos casos amorosos. Por outro, pode-se perceber que, no caso de Spreckels, ele teria gostado de incitar que as notícias corressem, talvez para diminuir o foco e as expectativas em seu voo com o N^o 7. Ao ser questionado sobre a verdade nos boatos do seu envolvimento com a herdeira, Santos Dumont nem afirmou nem negou, mantendo o

⁴¹ SANTOS Dumont love affair. *Daily capital jornal*, Salem, Oregon, April 16, 1904. p.9.

⁴² Ibidem, loc. cit.

mistério do caso: “Eu estou aqui para falar de aeronave; por favor, não me peçam para discutir esses rumores sobre meu noivado.”⁴³

Considerada “uma beldade” entre as moças de Nova Iorque, essa herdeira de São Francisco era descrita como uma jovem alta e esguia, com traços delicados e olhos tristes, e com lindos cabelos negros.⁴⁴ Seu romance com o “cavalheiro voador”, como foi chamado Santos Dumont, seria descrito em minúcias numa coluna feminina no jornal *The Salt Lake tribune*, em 1905. Santos e Lurline teriam sido vistos juntos em Nova Iorque, no início de 1904, na recepção organizada por uma amiga da família Spreckels em que assistiram a um espetáculo de música. Desde então os jornais noticiariam que os jovens estavam noivos, fato este que foi veementemente negado pelos pais de Lurline.⁴⁵ A reportagem afirmava que sua mãe era socialmente ambiciosa, e por isso não aprovava o romance com um aeronauta. Logo após a chegada de Santos em Nova Iorque, antes de partir em direção à St. Louis, a mãe decidira levar a filha para viver por um tempo em Paris, onde Lurline iria ser apresentada para aristocratas e nobres, como o duque de Reishstadt, de uma família austríaca historicamente reconhecida como descendente de Napoleão Bonaparte.

Santos Dumont deixou Nova Iorque sem praticamente ter se encontrado com Lurline, exceto por uma única vez, na recepção do hotel. Dali em diante ele se dedicaria aos preparativos para o seu voo no dia 4 de julho, e depois para a grande competição, tão aguardada por seus rivais naquele país. No entanto, em 29 de junho, os jornais americanos noticiavam uma tragédia com o dirigível *Nº 7*. Já em St. Louis, o balão, que devia fazer a sua primeira ascensão no 4 de julho seguinte, amanhecera naquela terça-feira destruído por vândalos. A descoberta havia sido feita pelos assistentes do aeronauta, às 9 horas da manhã. Tudo o que se sabia era que o balão de seda havia sido cortado em várias partes com um estilete ou faca afiada.⁴⁶

Os homens que trabalhavam com o brasileiro foram tomados por raiva e desalento ao constatarem que o aeróstato estava arruinado. Segundo narrado no *The Columbia herald* daquele dia, alguns dos mecânicos tinham os olhos cheios de lágrimas.⁴⁷ O aeronauta foi rapidamente avisado em seu hotel e se dirigiu até a Feira. O balão não apenas deixaria de voar no 4 de julho, como seria considerado pelo brasileiro como irreparável para a corrida prevista.

⁴³ DUMONT here to make final plans for aerial race. *The St. Louis Republic*. St. Louis, March 15, 1904. n.p.

⁴⁴ INNERLY, Ida. “The inside story”. Doings of the “smart set” in New York. *The Salt Lake tribune* (magazine section). Salt Lake City, Utah, February 12, 1905. p.10.

⁴⁵ INNERLY, loc. cit.

⁴⁶ VANDALISM or rank jealousy. *The Columbia herald*. Columbia, July 01, 1904. p.6.

⁴⁷ Ibidem, loc. cit.

O aparelho de Santos Dumont, que havia sido construído em Paris ao longo de quase um ano para a competição em St. Louis, foi transportado numa grande caixa e colocado no galpão feito especialmente para a disputa aeronáutica. Ainda na França, o balão foi construído com duas camadas de seda coladas uma à outra, tendo sido envernizado sete vezes, sendo duas demãos internamente e cinco na face externa, para torna-lo impermeável ao ar. Em St. Louis, uma especificação foi feita pelos organizadores para que os guardas da Feira protegessem o balão de qualquer invasor, mas Santos Dumont insistiu que seus próprios homens fizessem a vigia, dia e noite.

Na tarde do dia 27 de junho, antes do primeiro teste, os parafusos da caixa foram afrouxados, a tampa removida e o balão foi colocado em exposição sobre um conjunto de ripas sem nenhum dano. O aeronauta se certificou de que todas as partes transportadas estavam em ordem. Segundo relatou William E. Curtis, correspondente do jornal *The Evening Star* de Washington, ao cair da noite o superintendente de segurança alertou sobre a necessidade de recolocar a tampa da caixa do balão, mas Santos Dumont garantiu que não havia perigo e que ele preferiria deixar o aparelho ao ar livre, para secar a umidade da camada exterior de verniz depositado sobre a seda.⁴⁸ O jornalista apontava a coincidência de ter Santos Dumont ordenado, logo após o pôr-do-sol, que seus funcionários dormissem em outro prédio, alegando ter esfriado, para que não pegassem gripe. Eles o obedeceram, deixando o balão desprotegido, a não ser pela guarda local, que ocupava um quarto ao lado do espaço onde o balão ficava guardado.⁴⁹

O capitão Conrad, adjunto da guarda, afirmou ao jornal *The St. Louis Republic* ter certeza de que o incidente devia ter ocorrido entre a meia noite e a hora em que o dano ao balão foi constatado na manhã seguinte. Sua crença se baseava no fato de o primeiro vigia ter se mantido em seu posto entre o cair da noite até a hora de ser liberado, enquanto o segundo guarda que o rendeu reconhecia que esteve ausente duas vezes, por curtos períodos de tempo, uma delas para tomar uma xícara de café no quarteirão ao lado.⁵⁰ Para aqueles que se depararam com o balão dilacerado, com mais de vinte rasgos, não havia dúvida de que quem quer que o tenha feito entendia sobre como causar danos em um dirigível daquele porte com o menor esforço; além disso, era alguém que tinha a chave da sala em que o balão era mantido.

As autoridades da exposição contrataram detetives para investigar o caso, mas Santos Dumont teria “apaixonadamente argumentado contra a interferência,” deixando de dar qualquer

⁴⁸ ACCUSED of cutting Santo's airship. *The St. Louis Republic*, St. Louis, June 29, 1904, part I, p. 3.

⁴⁹ CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

⁵⁰ ACCUSED of cutting Santo's airship. *The St. Louis Republic*, St. Louis, June 29, 1904, part I, p. 3.

assistência ou informação.⁵¹ Segundo o coronel Kingsbury, responsável pela guarda da feira mundial, em um relatório apresentado no mesmo dia 29 de junho, uma pista apontava para um dos assistentes de Santos Dumont que, segundo ele, “carrega consigo uma faca forte”⁵² com espessura suficiente para cortar o balão de gás. Santos Dumont, entretanto, recusou a ideia e impediu que o coronel investigasse um de seus funcionários partindo daquela suposição. Terminadas as investigações sobre o incidente com o *racer N° 7*, o relatório apresentado pelo chefe da guarda da Feira indicava ter sido o aeronauta ele mesmo o responsável por cortar o próprio balão. Diante da acusação da guarda, a polícia local abandonaria sua investigação.

O coronel responsável pelo caso acusara publicamente o brasileiro: “Eu não acredito que Santos Dumont sequer tivesse a intenção de voar em St. Louis,”⁵³ afirmou ele. “Eu acho que ele mandou cortar [o balão] para que pudesse ter o argumento moral, e até legal sobre a companhia da exposição.”

Santos Dumont se mostrou indignado quando foi informado da acusação e insistiu que a teoria era “muito ridícula para ser discutida.”⁵⁴ E recusando-se a argumentar sobre o fato de ele ou qualquer um de seus trabalhadores estarem envolvidos no ocorrido, teria afirmado, na noite seguinte ao incidente: “Eu estou saindo para jantar com o Cardial Satolli e o senhor Boeufve, o comissário francês da exposição. Eu não posso considerar tão desprezível insinuação.”⁵⁵

O incidente com o *N° 7* não era completamente inédito na história dos dirigíveis de Santos Dumont. Em dezembro de 1902, o balão *N° 6*, exposto em Cristal Palace, em Londres, foi inutilizado por um indivíduo, não identificado, que lacerou em diversos lugares o forro do balão assim como quebrou o chassi leve que dá suporte aos aparelhos motores. Como o aeróstato não poderia ser reparado sem levar tempo, as experiências às quais Santos Dumont estava previsto a realizar em Londres foram suspensas,⁵⁶ sem que tenham sido retomadas posteriormente.

Na reportagem de Curtis, que tinha como subtítulo *Como o senhor Santos Dumont fez um fiasco de um evento muito promissor na Feira Mundial*,⁵⁷ o correspondente insinua que o brasileiro teria se auto sabotado diante da pressão depositada pelos americanos sobre os seus voos. Logo depois de partir para St. Louis, os diretores da exposição estavam desejosos de que

⁵¹ CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

⁵² DUMONT should have kept the lid on. *The Saint Paul globe*. Saint Paul, June 30, 1904. n.p.

⁵³ SANTOS-DUMONT accused. *The Hawaiian star*. July 11, 1904, second edition. n.p.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ WILL take airship to Paris to-day. *The St. Louis Republic*, St. Louis, June 30, 1904, part II, p. 2.

⁵⁶ LE BALLON de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14960, Paris, 29 mai 1902. [4 p.].

⁵⁷ CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

a primeira elevação acontecesse no 4 de julho, sem o terem planejado, e ofereceram pagar um bônus cobrindo todas as despesas do aeronauta para que Santos Dumont realizasse o primeiro voo do evento com o seu *Nº 7* naquele dia. Ele concordou e aceitou o bônus. Logo em seguida, declarou que seria impossível estar pronto na data, mas como o voo havia sido divulgado em todo o país e o dinheiro já havia sido pago, os diretores se recusaram a liberá-lo do compromisso.

Então, na noite do dia 28 de junho, o acidente misterioso.

Com as acusações da polícia local e as insinuações nos jornais, Santos Dumont decidiu deixar St. Louis no dia 30, alegando ir à Paris para realizar consertos no dirigível, pretendendo voltar “assim que possível” tendo reparado os danos. Seus funcionários ainda permaneceram por dois meses depois de sua partida, até que foram chamados a retornar a Paris. Santos Dumont havia desistido de concorrer a prova em St. Louis.

O incidente da Feira Mundial gerou grande repercussão também na França. Ainda no início de julho, em Paris, especulava-se sobre o envolvimento de aeronautas franceses dentro do *Aéro-Club* que segundo alguém próximo ao brasileiro, teriam “muitas razões para estarem cansados do nome de Santos Dumont.” O mesmo informante secreto afirmava ainda: “Certamente não haverá luto na alma de nenhum dos aeronautas franceses.” Os acusadores de Santos Dumont, por outro lado, afirmavam que ele estivera blefando desde o princípio sobre a participação e o seu próprio sucesso na prova, “mas ele perdera a sua coragem por uma boa razão, conforme o momento se aproximava.” Por fim, concluíam: “foi um esquema ousado, mas muito esperto.”⁵⁸

A imprensa francesa apoiou Santos Dumont, considerando a acusação “sem fundamento”. O aeronauta, por sua vez, continuou a protestar e declarou que o “ato de vandalismo do qual foi vítima não teria ocorrido se o aeródromo de St. Louis estivesse protegido e vigiado como deveria.”⁵⁹ Ele argumentou que os agentes de polícia destinados a tal função não haviam realizado a vigilância constante durante a noite, o que teria permitido a entrada de “pessoas mal-intencionadas” na garagem. Afirmava, ainda, que “tendo dedicado seu tempo, trabalho e dinheiro, tendo arriscado a vida por mais de cem vezes pelo progresso da navegação aérea,” ele poderia esperar “ser poupado daquelas acusações.”⁶⁰

Diversas histórias circulavam buscando explicar o caso misterioso, fossem acusando ou defendendo Santos Dumont. Uma delas explicava o incidente e o número limitado de ascensões

⁵⁸ ACCUSE members Aero Club. *Evening times-Republican*. Marshalltown, Iowa, July 02, 1904. n.p.

⁵⁹ CLÉRY, A. Santos-Dumont à Saint-Louis. *L'Aérophile*. Paris, 12^{ème} Année, nº 6, juin 1904. p.142.

⁶⁰ CLÉRY, loc. cit.

realizadas pelo aeronauta naquele ano: a medalha de São Bento, presente da princesa Isabel, não estava mais no pulso do inventor. Dizia-se que a joia original havia sido roubada do bolso de seu sobretudo em Paris, numa loja de máquinas.

Sem seu amuleto, Santos Dumont deixou de voar em St. Louis naquele ano, e ao voltar à Paris teria se queimado no rosto num incêndio com um de seus motores. Logo em seguida, ele caiu do automóvel de um amigo e ficou mancando por um mês. Segundo uma repórter, que não escondia sua própria crença sobre o amuleto, Santos passara a acreditar no poder da joia depois de vivenciar os três acidentes seguidos. Ele nunca deixou de oferecer recompensas pelo retorno da medalha original, sem perguntas a quem a devolvesse. Em meados daquele ano, sem qualquer explicação, lhe foi enviada por correio a medalha de São Bento original.⁶¹ Sentindo-se com sorte, na mesma semana ele teria dado início à construção de uma nova aeronave.

Uma outra fofoca percorria a sociedade de Paris, com uma teoria um pouco mais plausível e muito mais romântica, explicando enfim o ato de *paixão* do aeronauta injuriado. Dizia-se da paixão de Santos Dumont pela jovem Lurline, que havia sido levada para a Europa por ordem de seus pais enquanto o brasileiro estivesse nos Estados Unidos, tendo partido com uma acompanhante no dia seguinte de sua chegada. Ela navegou de Nova Iorque no dia 1 de julho, e Santos Dumont teria mutilado o próprio balão para fugir com a moça no mesmo navio.⁶²

A história romântica não se comprovou depois que Santos Dumont retornou a Paris e Lurline voltou para os Estados Unidos, sem que se falasse mais no caso Spreckels.

Enquanto executava a sua “fuga”, tentando afastar os holofotes de si mesmo para recuperar a moral perdida em St. Louis, Santos Dumont pode ter deixado de perceber que, para além das fofocas, os jornais nos Estados Unidos já começavam a falar de dois irmãos de Ohio, de sobrenome Wright, que supostamente teriam conseguido voar com um aeroplano de madeira e tela, movido por motor mais pesado que o ar.⁶³

⁶¹ TALISMANIC gems. Paris said to be mad on the subject of jewel amulets. *Evening star*. Washington, D.C., August 26, 1905. p.3.

⁶² CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904. n.p.

⁶³ Ibidem.

4.3 Um herói sem pátria

Em 19 de agosto de 1904, jornais das grandes potências mundiais da Europa e da América do Norte noticiavam a excitação de muitos militares que viam naquele momento uma data festiva. Ocorria que, naquela sexta-feira expirava uma proibição estabelecida havia cinco anos, em 1899, na Convenção sobre a Resolução Pacífica de Controvérsias Internacionais, na Haia, sobre o uso de projéteis ou bombas com gás de sufocamento, ou qualquer outro tipo de explosivos que pudessem ser lançados do ar por meio de dirigíveis no caso de conflitos entre as nações.⁶⁴ O acordo, que tinha validade de cinco anos, foi respeitado por um período durante o qual nenhuma grande guerra havia sido travada, além de o desenvolvimento dos dirigíveis ainda ser limitado. Esse já não era o caso em 1904, ao menos para a América do Norte e a Europa, onde mais se investia na aeronáutica, e esta última era percebida cada vez menos como um esporte de elite para se tornar uma força militar.

Naquele momento, os países da Europa ocidental e os Estados Unidos temiam a adoção desse tipo de medidas de guerra por países como a Rússia ou o Japão, o que servia como justificativa para uma corrida armamentista com base em suposições e boatos sem fundamentos. Não se podia saber, até então, o grau dos avanços aeronáuticos mantidos em segredo por essas duas nações. Mas, no início do século, todos os países olhavam para a França, onde abertamente se via o maior investimento nacional nos avanços aeronáuticos.

Desde o momento em que Santos Dumont circulou a Torre Eiffel em seu balão *Nº 6*, mostrando ser possível a dirigibilidade num mais leve que o ar, a imprensa e as organizações militares no mundo inteiro passaram a especular sobre o uso de aparelhos similares para fins de guerra. “Na próxima guerra continental será inconcebível que um modo de ataque tão efetivo não seja utilizado,”⁶⁵ afirmava o jornal norte-americano *The Cook County herald*, em 1905. Além de eficazes, os dirigíveis eram considerados instrumentos baratos para um ataque bem-sucedido. Ainda que se especulasse sobre a vulnerabilidade dos balões a gás, dependendo do seu tamanho, estes eram considerados alvo de difícil acesso para ataques terrestres, além do que não poderiam ser abatidos verticalmente, visto que o risco de um projétil causar mais dano ao atirador do que ao inimigo seria inevitável.⁶⁶

Ao discutir sobre o assunto, Santos Dumont se mostrava pronto para colocar seus aparelhos à disposição da guerra. Especulava-se sobre os danos causados por um torpedo e a

⁶⁴ THE BALLOON may now be used in warfare. *The Fairmont West Virginian*. Fairmont, August 26, 1904. p.7.

⁶⁵ AIRSHIPS valuable for war. *The Cook County herald*. Grand Marais, September 02, 1905. n.p.

⁶⁶ Ibidem.

potência de uma dinamite lançada do ar. O brasileiro argumentava que do alto de um de seus aerostatos seria possível atingir um submarino, mesmo que este último estivesse submergido.⁶⁷ Tudo dependeria de uma boa mira e do peso apropriado do torpedo.

Suas afirmações contundentes atraíram a atenção do General Louis André,⁶⁸ o então ministro da guerra francês, para quem Santos escrevera uma carta em julho de 1903, oferecendo os seus aparelhos de voo para possíveis tempos de guerra. O General fizera uma visita ao seu hangar em Neuilly, com uma delegação composta do Major Auguste Hirschauer, chefe do departamento militar aeronáutico da França, além do Tenente-Coronel Bourgeaux, sub-chefe do gabinete do ministro.⁶⁹ Durante duas horas os oficiais permaneceram com Santos Dumont examinando o seu balão *Nº 10*, experimentando o motor de sessenta cavalos de potência, iniciando e parando a hélice e estudando minuciosamente a aeronave, como relatou o correspondente do *The New York Herald*, sendo a notícia veiculada em diversos jornais do mundo. A opinião expressa pelos militares, representantes do ministério da guerra, foi favorável de modo que testes práticos de caráter inédito deveriam ser iniciados em breve.

Aquela não seria a primeira e nem a última vez em que o inventor nascido no Brasil ofereceria os seus serviços para a guerra na Europa. Buscando se posicionar como um francês patriota, Santos Dumont via na França o único lugar onde poderia adentrar na esfera militar para se consagrar *um herói*. Em 1905, o Santos, como era carinhosamente chamado pelos franceses, testemunharia a ascensão de um novo tipo social exaltado pelas massas. O inventor excêntrico cultuado na *Belle Époque* agora dava lugar ao guerreiro viril, que já fazia parte do *ethos* da virilidade europeia, mas que ganharia novo relevo num momento em que as nações buscavam os meios para se defender de possíveis ataques. Não se pode ignorar uma mudança nos códigos de masculinidade nessa época. No mesmo ano de 1905, como chama a atenção Stéphane Audoin-Rouzeau, a França estabelece a lei do recrutamento militar obrigatório para todos os rapazes, acompanhada de uma valorização social da formação militar.⁷⁰ Segundo descreveria André Rauch, a sociedade nacional via naquela passagem obrigatória, “uma qualidade distintiva da virilidade.”⁷¹ A obrigação militar retoma a valoração da morte pela

⁶⁷ THE BALLOON may now be used in warfare. *The Fairmont West Virginian*. Fairmont, August 26, 1904. p.7.

⁶⁸ Louis Joseph Nicolas André (1838-1913) foi ministro da guerra na França entre maio de 1900 e novembro de 1904. Ele foi forçado a deixar o cargo em 1904, ao ser acusado de prejudicar oficiais católicos de acessarem os cargos, beneficiando militares republicanos – uma prática de alguns militares maçons anticlericais, condenada no exército francês no início do século XX.

⁶⁹ NEW use for air ships. *The Barre daily times*. Barre, Vt., 4 de agosto de 1903. n.p.

⁷⁰ ADOIN-ROUZEAU, Stéphane. Conclusão. A Grande Guerra e a história da virilidade. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.503.

⁷¹ RAUCH, André. *Le premier sexe – Mutations et crise de l’identité masculine*. Paris : Hachette Littératures, 2000. p.255.

pátria já presente nos modelos de masculinidade do século anterior. As provas de virilidade colocadas em cena, então, se veriam marcadas pela tríade da morte, do sacrifício e da pátria como instância provedora de um bem superior.

A competição entre os homens de diferentes idades, nesse contexto, ganharia uma dimensão belicosa, ainda que sem perder o caráter cavaleiresco das competições esportivas e dos duelos de uma outra época. Para Connell, historicamente a violência masculina está ligada ao controle social,⁷² o que pode ser observado desde as práticas de esporte, como o futebol, até a aviação e as guerras entre nações. Ao mesmo tempo em que se normalizava uma vida militar entre os homens, os esportes de time se desenvolviam na Europa e principalmente em países de língua inglesa no início do século XX. Na Inglaterra as massas se voltavam para a exaltação orquestrada do futebol, com o primeiro *tour* nacional em 1905. Esses esportes eram produzidos como uma forma de entretenimento, mas também deliberadamente como uma estratégia política. Por meio da prática de esportes coletivos, se produzia na Europa e em todo o mundo modelos de masculinidade exemplar como uma forma cultural, que em certa medida “mandaria homens para sua morte.”⁷³

Antes mesmo da Grande Guerra, a aeronáutica na França já treinava os corpos dos homens viris ao mesmo tempo em que testava o seu patriotismo. Aquilo que se fazia em nome da Nação na guerra, já se fazia em nome do desenvolvimento da ciência aeronáutica. O esporte, então, servia para encenar nas relações sociais masculinistas a rivalidade global que mantinha os poderes imperiais. Os padrões da masculinidade iam se moldando não como um efeito mecânico desses poderes, mas nutrindo-se como uma resposta mecânica a uma dada situação.⁷⁴ É neste sentido que as competições aeronáuticas, ao se internacionalizarem, tornavam-se cada vez mais perigosas e arriscavam a vida dos homens em nome da *pátria*.

Em 1906, aeronautas de diversas partes do mundo que vivia o processo de industrialização se preparavam para uma prova de alto risco. A Copa que recebera o nome de James Gordon Bennett (1841-1918), criada pelo jornalista estadunidense, editor e proprietário do *New York Herald*, e renomado iatista, mobilizaria a imprensa e os *sportsmen* da aeronáutica mundial. A sua primeira edição, naquele ano, prevista para o dia 30 de setembro, foi organizada pela Federação Aeronáutica Internacional, que tinha como presidente o príncipe Roland Bonaparte. A Copa previa uma corrida na qual, saindo de um ponto de partida comum, os

⁷² CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995]. p.30.

⁷³ CONNELL, loc. cit.

⁷⁴ CONNELL, loc. cit.

concorrentes deveriam percorrer a maior distância possível, sem um lugar de chegada definido. O vencedor levaria um troféu e o reconhecimento mundial.

Naquela corrida aérea internacional, a França queria assegurar o seu lugar como berço da aeronáutica, e como a pátria responsável por popularizar aquele esporte viril. Entre os seus concorrentes, estavam o conde de Castillon de Saint-Victor, Balsan e o conde de La Vault, além de Santos Dumont, que, para surpresa geral, se inscrevera na prova não como “francês” pelo *Aéro-Club*, ou em nome da sua pátria de origem, o Brasil, mas como “americano”, num momento de disputa acirrada pela primazia do voo controlado entre a França e os Estados Unidos.

Os jornais dos Estados Unidos comentariam aquele fato curioso. O jornal *The McCook tribune*, após a disputa da Copa, lamentou que o concorrente brasileiro houvesse se identificado sob o título genérico de “americano”, se inscrevendo na prova como um aeronauta do *Aero Club of America*, ainda que sem ser um “cidadão dos Estados Unidos.”⁷⁵ O *Aéro-Club* da França não comentou o fato, e conseqüentemente o desempenho de Santos Dumont não estaria entre os mais discutidos na imprensa daquele país. No Brasil, onde ainda não havia um aeroclube nacional, não houve notícias sobre a prova.

Naquele ano, Santos Dumont tentava se consagrar como um patriota, fosse na França ou em nome de seu continente de origem, a América. No contexto francês, apesar dos desafetos que ainda marcavam as suas relações no *Aéro-Club*, Santos Dumont havia sido condecorado, no ano anterior, Cavaleiro da Legião de Honra, uma atribuição de alto valor militar e para a construção do patriotismo masculinista que ele buscava cultivar. É sabido que desde 1901, por sua contribuição para a aeronáutica francesa, os jornais já haviam apontado o seu nome⁷⁶ como possível candidato àquela honraria criada por Napoleão Bonaparte em 1802, como uma distinção aos homens da Nação por seus méritos militares ou civis. Mas teria levado quase cinco anos para que o título lhe fosse oficialmente atribuído.

É possível que, naquela prova, Santos Dumont se identificasse como “americano” para tentar se redimir do fiasco em St. Louis ocorrido dois anos antes. Bem como pode ter se recusado a se inscrever pelo *Aéro-Club* francês dado o maior número de concorrentes inscritos pela França. O nome do seu balão, o *Duas-Américas* (*Deux-Amériques*, em francês),⁷⁷ podia indicar uma tentativa de se reaproximar de seu continente natal. Fato era que Santos Dumont

⁷⁵ MEN in the limelight. *The McCook tribune*. McCook, October 19, 1906. n.p.

⁷⁶ Cf. UNE CROIX pour Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 222, Paris, 10 août 1901. p.1.

⁷⁷ O balão com o qual Santos Dumont concorria havia sido construído por Carton-Lachambre, com motor a petróleo e duas hélices metálicas. REICHEL, Frantz. La Coupe Gordon-Bennet. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 273, Paris, 30 de setembro de 1906. p.3.

se via diante de um contexto renovado da aeronáutica que ele supunha conhecer bem, e testemunhava um acirramento da competição da qual participara quase sem reais concorrentes no passado. Agora precisava se reafirmar como um aviador revigorado, e exaltar o seu continente natal podia ser uma alternativa para a conquista dos corações do outro lado do Atlântico.

A Copa Gordon Bennett teria início ao meio dia, quando os aeróstatos estavam autorizados a decolar a partir do *Jardin des Tuileries*, palco já conhecido de Santos Dumont em Paris. Na ocasião, a *Place de la Concorde* se transformara num verdadeiro parque aerostático, circundado por uma multidão de interessados na disputa. As operações para as partidas contariam com manobras sincronizadas para que os balões pudessem tomar uma mesma direção sem entrar em choque entre si e ao mesmo tempo se mantendo distantes das árvores e dos prédios próximos ao jardim.⁷⁸ Com efeito, os concorrentes tinham dois recordes a bater: o da distância e o da duração, que até então pertenciam ao conde Henry de La Vaulx,⁷⁹ que também disputaria a prova. Entre os 16 concorrentes inscritos, Santos Dumont era o único latino-americano, no entanto, concorrendo pelo *Aero Club of America*, estava também o estadunidense Frank P. Lahm.

Em Faubourg, Saint-Honoré, nos salões do *Aéro-Club* da França àquela noite, um grupo de homens distintos, aeronautas e amigos dos concorrentes, além de jornalistas, se amontoavam enquanto aguardavam notícias com ansiedade. Depois da decolagem, ainda não havia notícias sobre os destinos dos concorrentes. Um vento vindo do Leste prejudicava a partida das aeronaves em direção ao Oceano. A noite caía com uma brisa do Sul que levou à esquadra de aeróstatos a realizar uma curva inesperada no percurso definido em direção a costa da Normandia, cruzando o canal da Mancha, até o Norte da Inglaterra. Não era mais o Oceano o obstáculo a ser suplantado, mas as condições do tempo que colocavam em cheque “as qualidades de audácia e de habilidade dos concorrentes.”⁸⁰ Naquelas circunstâncias, todos sabiam que um erro apenas, em meio ao nevoeiro sobre a terra que lhes faltava e o mar que se impunha, seria suficiente para que o balão vagueasse em direção às sombras traiçoeiras do mar do Norte. A espera não era tranquila. Além da vida dos aeronautas estava em jogo o prestígio das nações na ciência da navegação aérea.

⁷⁸ REICHEL, Frantz. La Coupe Gordon-Bennet. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 273, Paris, 30 de setembro de 1906. p.3.

⁷⁹ REICHEL, loc. cit.

⁸⁰ Ibidem, p.2.

Após duas horas de espera, chegam os primeiros telegramas. Num gesto rápido e perturbado, o senhor Besançon, secretário geral do clube, abre os papéis. Boas ou más notícias eles traziam? Em meio ao silêncio profundo que se faz no salão, ele lê a notícia de que, entre aqueles que já haviam aterrissado precocemente, nenhum nome francês se encontrava. Os supostos campeões ainda estavam no ar! Dali em diante, de telegrama em telegrama, os concorrentes se reduziam e a emoção da vitória aumentava. Havia sido eliminados o balão *Düsseldorf*, do barão Von Abercron, que descera em Villers-sur-Mer; também caíra sobre Cabourg, o balão *Ay-Ay-Ay*, do espanhol Emilio Herrera; o *Schwaben*, do engenheiro Scherlé, aterrissara em Saint-Aubin; o *Norte*, do senhor E. de Salamanca, descera em Blonville-sur-Mer, assim como o *City of London*, do inglês Frank Butler. Também foram eliminados o balão *Pommern* do barão Von Hewald, que aterrissou em Condé-sur-Risle, e finalmente o balão *Fæhn*, do francês de Castillon de Saint-Victor, que parou sobre o mar, igualmente em Blonville.⁸¹

Não havia notícias dos demais franceses que disputavam a prova, e nem de Santos Dumont. Em seguida soube-se que o balão *Ojouki*, dos aeronautas Van den Driessche e Capazza havia perdido o curso da prova e a abandonado em Honfleur. Capazza narrou que fora a viagem mais bela de sua vida, diante do “clarão da lua na noite que já se instalara.” Desde a partida ele se manteve próximo ao solo. Avistou os balões de Castillon de Saint-Victor e do engenheiro Scherle que o cruzaram nas alturas. Mas caiu sobre a terra na Brétigny, em uma ilha, próxima ao mar. Os aeronautas decolaram novamente e voltaram a aterrissar na praia. Naquela mesma descrição, diante de Capazza chegava Santos Dumont, vestido todo de couro, com chapéu sobre a cabeça. Mais de perto, ele reparou que Santos estava ferido; o braço direito estava imobilizado com sua echarpe.

Sua queda ocorrera perto de Broglie-sur-Eure, num momento de desatenção em que deixou sua mão escorregar pelas engrenagens do dispositivo mecânico, o que fez com que o tecido do seu balão, o *Deux-Amériques*, cedesse. Santos Dumont foi atendido em terra pelo doutor Magier, em Broglie, onde recebeu os cuidados necessários,⁸² tendo, então, abandonado a prova. Por telegrama, Santos assegurava a todos de que seus ferimentos não eram sérios, apesar da necessidade de ser levado imediatamente a um hospital, tendo parte do seu braço sido

⁸¹ REICHEL, Frantz. La coupe Gordon-Bennett. Par-dessus la Manche. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 275, Paris, 2 octobre 1906. p.2.

⁸² Ibidem, p.3.

rasgada pelo golpe do motor e estando o membro dormente, o que o obrigou a realizar uma descida forçada.⁸³ A notícia dada ao *Aéro-Club* corria o mundo dos dois lados do Oceano.

Restavam ainda cinco concorrentes. Os senhores franceses que estavam no *Aéro-Club* não se abalaram com a derrota de Santos Dumont – naquela ocasião, um concorrente americano. Tinham esperança sobre todos os demais que haviam se lançado sobre o canal da Mancha para tentar alcançar a Inglaterra. Se a travessia da Inglaterra à França era considerada fácil, o sentido contrário, da França à Inglaterra, se provava um percurso extremamente dificultoso e cheio de emboscadas.⁸⁴ Em mais de vinte anos, apenas quatro aeronautas franceses haviam chegado ao outro lado com sucesso. Diversos outros haviam tentado.

Naquele ponto da prova, a principal esperança dos franceses era o conde de La Vaulx, a bordo do seu *Walhalla*, que ainda disputava com o italiano, o aeronauta Vonwiller, dois ingleses, os senhores Rolls e Huntington, e um americano, o senhor Frank Lahm. “De La Vaulx ganhará,” afirmava o atleta Jacques Faure, indagando: “ele é o melhor dos cinco; em esporte, o melhor homem acaba sempre por triunfar.”⁸⁵ Logo chegou a notícia de que o inglês C. Rolls, acompanhado do coronel Capper, que pilotava o balão *Britannia*, havia sofrido um grave acidente. Não se sabia os detalhes sobre o balão.

Às seis horas da noite, mais um telegrama. O italiano Vonwiller e o tenente Cianetti, a bordo do *Elfe*, realizaram sua descida em New-Holland, próximo a Hull, perto do mar do Norte, a 580 quilômetros de Paris. A aterrissagem fora terrivelmente movimentada e o balão curvou-se sobre a entrada de um jardim ao tocar o solo. Ainda não havia notícias sobre o conde de La Vaulx. Os aeronautas franceses presentes no *Aéro-Club* comemoravam com fervor a queda de cada um dos seus concorrentes, esperando que La Vaulx houvesse encontrado bons ventos e que pudesse triunfar chegando bem perto da pitoresca Escócia.⁸⁶

Às sete horas, todas as esperanças foram perdidas. O conde de La Vaulx e seu *Walhalla*, tendo tomado a direção do mar do Norte, tiveram que aterrissar em Washingham, no condado de Norfolk, a 100 quilômetros de distância do concorrente italiano. Os franceses haviam perdido a Copa, restando apenas torcer contra os concorrentes ingleses e americanos.

Meia noite. Os americanos Frank Lahm e o major Hersey aterrissaram em Fylinghall, a quinze milhas de Scarborough, no condado de York. Percorrendo a distância mais longa, à 620

⁸³ BALLOON racers reach the goal. *Los Angeles herald*. Los Angeles, California, October 02, 1906. p.8.

⁸⁴ REICHEL, Frantz. La coupe Gordon-Bennett. Par-dessus la Manche. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 275, Paris, 2 octobre 1906. p.3.

⁸⁵ REICHEL, loc. cit.

⁸⁶ REICHEL, loc. cit.

quilômetros de Paris, eles eram os vencedores prováveis da primeira Copa Gordon Bennett.⁸⁷ Às duas horas da manhã, ainda não havia notícias dos ingleses no *Britannia*. Se estivessem em terra, estariam desprovidos de qualquer canal de comunicação. Contudo, logo pela manhã, por volta das sete horas, iria chegar a notícia de que um dos balões envolvidos na prova teria sido encontrado, com a corda emaranhada em fios telegráficos na cidade de Alton, perdido em meio ao nevoeiro.⁸⁸ A vitória, então, era dos americanos, dos Estados Unidos.

O tenente estadunidense Frank P. Lahm⁸⁹ atravessou vitorioso o canal da Mancha conquistando a primeira copa internacional de aerostação. O militar possuía o título de primeiro tenente da 6ª Cavalaria, e já havia realizado diversos experimentos com dirigíveis nos Estados Unidos. Ele representava na prova o Aero clube de Nova Iorque.⁹⁰

Santos Dumont chegou a Paris às 6 horas da noite do dia seguinte, recebido por ovação do *Aéro-Club* francês ao mostrar seu braço numa atadura. Ele explicou que o acidente havia sido causado pela manga de seu casaco que se prendeu ao maquinário.⁹¹ A derrota francesa para os americanos do Norte marcava o início de uma nova era para a exploração da navegação aérea.

4.4 A ave de rapina

“A temporada promete ser muito vívida para os aeronautas e aeronáuticos.” Em 1907, o jornal *Waterbury evening Democrat* de Connecticut, narra com otimismo o momento da aeronáutica na América do Norte. “Apesar de os experimentos usuais em navegação aérea serem conduzidos pelos departamentos de guerra da França e da Inglaterra, a maior parte da glória das conquistas nesta última temporada foi vencida por empreendimentos civis,” continuava a matéria que ressaltava o papel dos investidores capitalistas no desenvolvimento da navegação aérea. “O governo dos Estados Unidos – sempre um pouco conservador em matéria de dirigibilidade – parece ter acordado para as possibilidades da viagem aérea.”⁹²

⁸⁷ REICHEL, Frantz. La coupe Gordon-Bennett. Par-dessus la Manche. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 275, Paris, 2 octobre 1906. p.3.

⁸⁸ REICHEL, loc. cit.

⁸⁹ Frank P. Lahm (1877-1963) ficou conhecido nos Estados Unidos como “o primeiro aviador militar da nação” e tornou-se General do exército americano. Após receber a certificação como piloto do exército, fez carreira como um aviador profissional.

⁹⁰ AMERICAN wins balloon contest. *Evening star*. Washington, D. C., October 02, 1906. p.3.

⁹¹ BALLOON racers reach the goal. *Los Angeles herald*. Los Angeles, California, October 02, 1906. p.8.

⁹² No original em inglês: “The present season promises to be a lively one for aeronauts and aeronautics. Although the usual experiments in air navigation were carried on by the French and British war departments most the glory of achievement last season was won by civilian enterprise. The United States government – always a bit conservative in the matter of ballooning – seems to have waked up to the possibilities or air travel.” (Tradução

Com a vitória de Frank Lahm na Copa Gordon Bennett e o início da divulgação dos feitos dos irmãos Wright em seus voos com o mais pesado que o ar, a imprensa norte-americana começou a valorizar os seus primeiros heróis da aeronáutica – fossem eles militares ou inventores capitalistas buscando enriquecer. Com os novos recordes conquistados pelos Wright em 1906 e 1907, alguns jornais já decretavam que Santos Dumont, apesar dos créditos que ele merecia, estaria “completamente superado.”⁹³

O brasileiro, que ao longo de sua carreira aeronáutica havia se dedicado quase que exageradamente aos mais leves que o ar, não aceitou que a concorrência silenciosa dos norte-americanos – que ele sequer admitia ser real – ofuscasse o seu lugar no panteão da aeronáutica mundial. Ao menos não sem que ele o contestasse. Em seu livro de memórias, *O que eu vi. O que nós veremos*, Santos Dumont afirmou:

A questão do aeroplano estava, havia já alguns anos, na ordem do dia; eu, porém, nunca tomava parte nas discussões, porque sempre acreditei que o inventor deve trabalhar em silêncio; as opiniões estranhas nunca produzem nada de bom.

Abandonei meus balões e meu hangar no parque do Aero Club.

Em completo silêncio trabalhei três anos, até que, em fins de julho, após uma assembleia do Aero Club, convidei meus amigos a assistirem às minhas experiências, no dia seguinte.⁹⁴

“Nada disto é verdade,” afirmou Gondin da Fonseca, em 1940, o primeiro biógrafo a lembrar que Santos Dumont não tomou parte das discussões do mais pesado que o ar pois não acreditava na vitória do aeroplano. Além disso, não era de seu feitio fazer nada em silêncio. O biógrafo argumenta: “Não! Santos Dumont pensava em silêncio, mas construía as suas aeronaves com tanto barulho quanto possível, com tanta reclame na imprensa quanta conseguisse angariar.”⁹⁵ Em seu artigo publicado na revista *Je sais tout*, em 15 de fevereiro de 1905, o aviador se exhibe em fotografia, vestido como um dândi, na cabine de um “yacht aéreo” que estava projetando, e faz previsões para um futuro fantástico, em que o metrô aéreo seria uma realidade e carruagens volantes estariam a aguardar as damas do “*grand monde*”.⁹⁶ Ele promete que, a partir do próximo verão, já teria avançado em suas experiências no “yacht aéreo” que seria capaz de cruzar toda a Europa sem precisar aterrissar, pois seria ele mesmo uma “casa

nessa). JOHNSON, S. Y. Activity in ballooning. *Waterbury evening Democrat*. Waterbury, Connecticut, April 27, 1907. p.10.

⁹³ JOHNSON, S. Y. Activity in ballooning. *Waterbury evening Democrat*. Waterbury, Connecticut, April 27, 1907. p.10.

⁹⁴ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi. O que nós veremos*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1918. p. 65.

⁹⁵ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.199-200.

⁹⁶ SANTOS-DUMONT, Alberto. Ce que je ferai, ce que l'on fera. *Je sais tout*, n. 1, 15 février 1905. pp.105-114.

volante”. Tamanha era a soberba do aeronauta que ele chegava a garantir que sua casa volante seria capaz de permanecer dias inteiros no ar, funcionando como um abrigo aéreo às intempéries do tempo. “Pura fantasia de menino de ginásio,”⁹⁷ afirmaria, algumas décadas depois, Gondin da Fonseca.

Com a sua casa voadora, Santos Dumont pretendia chegar ao Polo Norte, reafirmando a sua esperança na vitória da dirigibilidade como um meio de locomoção universal para o século XX.⁹⁸ Impulsionados por esta ideia, em dezembro de 1905, os editores do *Chicago Record-Herald* propuseram ao correspondente e explorador Walter Wellman que realizasse uma viagem ao Polo Norte em um balão construído por Santos Dumont. Diziam os jornais da época que a construção do dirigível para a viagem estava em curso.⁹⁹ As notícias garantiam que em alguns meses, após os devidos testes, a máquina estaria pronta para a partida desde a Noruega em direção ao Norte. Mas desde o primeiro anúncio, Wellman já antecipava críticas quanto ao risco previsto na jornada que tinha a frente: “A maioria das pessoas irá dizer que combinar os perigos da navegação aérea com os da viagem sobre o mar Ártico é um convite para o destino fazer o seu pior.” E completou: “alguns de nossos melhores amigos questionarão a nossa sanidade.”¹⁰⁰ Wellman nunca chegou a concretizar a viagem ao Polo Norte, e o balão prometido por Santos Dumont, o seu *yacht* aéreo, nunca ficou pronto para cumprir o desafio lançado. No entanto, aquele, entre tantos outros episódios, servia para diminuir a sua credibilidade entre o público geral e os especialistas que aguardavam feitos grandiosos daquele aeronauta que circundou a Torre Eiffel num balão quando ninguém acreditava que conseguiria.

O biógrafo Gondin da Fonseca, já nos anos 1940, apontou que, no artigo de 1905, as modificações mecânicas propostas por Santos Dumont para as máquinas do futuro eram claramente as de um amador; e ele não se apresenta como um técnico – que, de fato, não era – mas como um “*sportsman* da aerostação”.¹⁰¹ Suas discussões não se davam com os técnicos, e aquilo que fazia do seu “gênio” criador singular era a sua capacidade imaginativa de amador. Num momento em que, na França, muito se falava dos voos pobremente noticiados dos irmãos Wright e de seus supostos avanços com o aeroplano, dizia-se que Santos Dumont teria pensando em seu próprio avião enquanto assistia a uma corrida de lanchas na *Côte d’Azur*, tendo, naquele

⁹⁷ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.200.

⁹⁸ SANTOS-DUMONT, Alberto. Ce que je ferai, ce que l’on fera. *Je sais tout*, n. 1, 15 février 1905. p.110.

⁹⁹ ON POLAR quest, borne by airship. *The Minneapolis journal*. Minneapolis, December 31, 1905, part I, news section. n.p.

¹⁰⁰ Ibidem.

¹⁰¹ Cf. SANTOS-DUMONT, Alberto. Ce que je ferai, ce que l’on fera. *Je sais tout*, n. 1, 15 février 1905. pp.105-114.

momento, entendido como um motor da marca *Antoinette* poderia ser usado em suas novas máquinas.¹⁰²

Diante das suas declarações estapafúrdias sobre a evolução da aeronáutica e a crescente profissionalização dos inventores, pouco a pouco Santos Dumont perdia a confiança do público e da imprensa que sempre o apoiaram. Espalhavam-se as notícias de testemunhas que teriam visto o voo dos irmãos americanos, assegurando que o piloto tinha perfeito controle do voo em sua máquina, movendo-se para cima e para baixo de acordo com a sua vontade e que as fortes correntes de ar não atrapalhavam a direção do seu aparato.¹⁰³ No entanto, o segredo ligado ao pioneirismo dos Wright não era reconfortante para o público que não tinha qualquer prova visual do voo realizado. Os próprios irmãos alegavam que o segredo fora mantido pois esperavam vender o seu invento para um governo exterior, e não podiam se arriscar com a publicidade. A esta altura, Santos Dumont estava tão confiante de que as alegações dos Wright eram falsas que desafiou os inventores a competirem com ele por um prêmio de 50.000 dólares oferecido pelo *London Daily Mail* para o dono do primeiro aeroplano a voar de Londres a Manchester, uma distância de 185 milhas.¹⁰⁴ Naquele ponto, a aeronáutica mundial ainda estava dividida entre os que defendiam a ideia do aeroplano como a única solução para o voo mecânico e aqueles que ainda acreditavam na combinação entre o balão de gás e o motor. Santos Dumont, que havia até então se dedicado a esta última combinação, mudara de perspectiva abruptamente, ponto este levantado por seus críticos como característica de sua instabilidade de opiniões.¹⁰⁵

O debate sobre o relativo atraso de Santos Dumont em seu interesse pelos mais pesados que o ar suscitou uma disputa de narrativas sem respostas até o presente. Buscando explicar este enigma aeronáutico, diversos autores tentaram encontrar indícios na obra *Dans l'Air*,¹⁰⁶ publicada pelo brasileiro na França em 1904, e logo depois em inglês, com o título *My airships*, em Londres e Nova Iorque. Naquele momento, aos trinta anos de idade, a autobiografia podia ser interpretada como uma tentativa desesperada de chamar a atenção para os seus feitos numa corrida aérea que ainda não havia chegado ao fim. O biógrafo Fernando Jorge, em 1973, chama

¹⁰² Gondin da Fonseca defende esse momento como o da realização por parte de Santos Dumont da possibilidade do aeroplano movido a motor. Ele conta que Santos Dumont teria procurado o fabricante Léon Levavasseur, um cavalheiro que com barbas fartas era “mais semelhante a profeta do que a ‘sportsman’”, para que lhe fabricasse um motor do tipo daquele utilizado nas embarcações. Cf. FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.203.

¹⁰³ JOHNSON, S. Y. Activity in ballooning. *Waterbury evening Democrat*. Waterbury, Connecticut, April 27, 1907. p.10.

¹⁰⁴ JOHNSON, loc. cit.

¹⁰⁵ JOHNSON, loc. cit.

¹⁰⁶ SANTOS DUMONT, Alberto. *Dans l'air*. Paris: Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904.

a atenção para os “trechos que revelam a intuição excepcional do autor”¹⁰⁷ quando ele compara a construção de uma aeronave com o modelo do corpo de um pássaro. No preâmbulo do livro, Santos Dumont afirmaria que “se o homem quiser voar, tem que imitar as aves.”¹⁰⁸ Apesar de singelo, para Jorge, esse pensamento denota a teoria de um verdadeiro “gênio”. O biógrafo se baseia nessa afirmação alusiva para se contrapor à hipótese do inglês Peter Wykeham, para quem o brasileiro teria “pensado muito pouco” sobre o problema do mais pesado que o ar.

Ao destacar um outro trecho das memórias precoces de Santos Dumont, Gondin da Fonseca, revela mais uma contradição. No volume, traduzido apenas tardiamente para o Brasil, o próprio aeronauta teria explicado porque, por tanto tempo, se distanciara dos pássaros para alcançar as nuvens:

O inventor não se deve sempre guiar pelos exemplos que a natureza lhe oferece. A natureza levá-lo-ia a imaginar trens de pernas de ferro (cavalos mecânicos) e não veículos rolando sobre trilhos; barcos gigantesco imitando peixes, construídos de peças articuladas afim de poderem serpear dentro d'água, e não semelhantes a navios comuns. A natureza é péssima professora se a inteligência humana se atém a copiá-la.¹⁰⁹

Em seguida, o mesmo biógrafo diria ser “impossível biografar Santos Dumont baseando-se confiadamente em seus livros,” visto que aquele aeronauta memorialista “se esquece de muitos fatos, e confunde outros.”¹¹⁰ A confusão aparente e a falta de credibilidade já eram apontadas na época em que Santos Dumont fazia uso de argumentos incongruentes para explicar as suas quedas e o atraso de suas invenções. Colocando-se, em suas narrativas memoriais, cada vez menos como um homem da história e mais como uma figura de adoração, o *profeta* Santos Dumont despertaria simultaneamente a desconfiança de uns e a crença de outros que nutriam pelo aviador *paixões patrióticas* de uma ordem elevada.

Com efeito, em todo o mundo, com exceção do Brasil, os irmãos Wilbur (1867-1912) e Orville Wright (1871-1948), de Dayton nos Estados Unidos, ficariam reconhecidos como os inventores e pioneiros no voo com um aparelho mais pesado que o ar. No *National Air and Space Museum*¹¹¹ do *Smithsonian Institute*, em Washington, a exposição de longa duração intitulada *Os irmãos Wright e a invenção da era aérea* não deixa dúvidas. Na versão virtual da exposição, o texto do museu aponta que “em 17 de dezembro de 1903, em Kitty Hawk, na

¹⁰⁷ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.268.

¹⁰⁸ SANTOS-DUMONT (1938 [1904] apud JORGE, 1973, p.269).

¹⁰⁹ SANTOS-DUMONT (1938 [1904] apud FONSECA, 1940, p.197).

¹¹⁰ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p. 198.

¹¹¹ Museu Nacional do Ar e do Espaço, em português.

Carolina do Norte, o aparelho Wright se tornou a primeira máquina motorizada, mais pesada que o ar, a alcançar o voo controlado com um piloto a bordo.”¹¹² A exposição não menciona os feitos de Santos Dumont na mesma época. Para o biógrafo estadunidense Paul Hoffman, que sequer ouvira falar no nome do brasileiro antes de começar a pesquisar sobre ele,¹¹³ se hoje, em lugares como os Estados Unidos e na Europa, não restam dúvidas sobre o pioneirismo do voo dos irmãos Wright, no início do século a questão do voo com o mais pesado que o ar estava em aberto e foi motivo para muitos debates e especulações. Santos Dumont, fazendo o que sabia fazer de melhor, tentou sobrevoar as especulações, produzindo, com suas invenções, eventos espetaculares para um público amplo – o que o levaria a ser reconhecido, no Brasil, como o verdadeiro inventor do avião.

No jantar mensal do *Aéro-Club*, em 4 de janeiro de 1906, o principal tema de conversação era o caso Wright e a expectativa das próximas experiências de um suposto helicóptero construído por Santos Dumont. Este último, presente entre os companheiros do clube, foi alvo de todos os tipos de questões sobre as condições do novo aparelho, seus métodos de teste e os projetos de experiências públicas.¹¹⁴ Entre fantasia e realidade, a crença na conquista de um novo tipo de voo pelo renomado aeronauta se baseava em parte na utopia dos franceses de suplantarem os avanços dos quais se ouvia falar sobre os experimentos realizados do outro lado do Atlântico.

No momento de maior deleite da noite, em que os homens do *Aéro-Club* se reuniam para fumar seus charutos, a possível veracidade das experiências realizadas pelos Wright, que surpreendera a todos, entre céticos e convencidos, suscitou novamente um debate apaixonado que se estendeu até a meia noite.¹¹⁵ Os cavalheiros inquietos e sem respostas para o dilema aeronáutico que se impunha àquela reunião, tinham em mente o prêmio do *Aéro-Club* para o primeiro voo de mais de 25 metros num aeroplano, e aquele que ficou conhecido como o grande prêmio da aviação, aberto em 15 de dezembro de 1904, no valor de 50.000 francos alocados por Henry Deutsch e Ernest Archdeacon, a ser vencido pelo aviador que completasse um quilômetro fechado num aparelho mais pesado que o ar. Não tendo esses prêmios suscitado

¹¹² SMITHSONIAN National Air and Space Museum. The Wright brothers and the invention of the aerial age. Disponível em: Acesso em: <<https://airandspace.si.edu/exhibitions/wright-brothers/online/>>. 31 de março de 2019.

¹¹³ Como declara na conclusão de sua obra. HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.317.

¹¹⁴ LE DINER mensuel du 4 janvier 1906. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 1, janvier 1906. p.7.

¹¹⁵ *Ibidem*, loc. cit.

uma real competição até passados um ano de sua abertura naquele mês de 1906, Santos Dumont anunciou a sua candidatura – dessa vez sem o alarde da imprensa e sem o conhecimento imediato do público.

Na época, o seu *Nº 14* era mantido no elegante hangar que ele mandou construir em Neuilly, não muito distante do seu antigo aeródromo. Mas após o trabalho incompleto com o dirigível *Nº 13*, o “*yacht aéreo*”, Santos Dumont descobriria que a mecânica do mais pesado que o ar era mais difícil do que especulava a sua mente criativa. Para os especialistas do *Aéro-Club*, o aparelho com o qual ele pretendia concorrer ao *Grand Prix*, era do tipo helicóptero de concepção das mais simples.¹¹⁶ A força para sustentar toda a estrutura do *Nº 14* era fornecida por duas grandes hélices em duas ramificações ligadas ao eixo vertical, constituídas por uma armadura ao mesmo tempo leve e rígida, feita de bambu e de cana, coberta por seda envernizada, e medindo cada uma, 6 metros de diâmetro. O peso de cada hélice não ultrapassava a cifra incrivelmente reduzida de 8 quilos e meio. Para o senhor Archdeacon, o mecenas da prova, o aparelho se mostrava demasiadamente leve em relação ao peso que podem elevar as suas hélices, de modo que ele se quebraria antes mesmo de poder funcionar.¹¹⁷ Santos Dumont reconhecia as críticas, mas não deixou a questão sem resposta, afirmando que o peso real das peças do aparelho excediam àquele calculado pelo senhor Archdeacon.

Diante das incertezas quanto ao seu *Nº 14*, o aeronauta desafiado não teve outra escolha a não ser reconhecer que precisava da ajuda de aeronautas mais experientes com os desafios impostos pelo mais pesado que o ar. Foi o engenheiro francês de vinte e cinco anos Gabriel Voisin,¹¹⁸ que, ao se dar conta do dilema enfrentado pelo brasileiro, decidiu se juntar ao time de Santos Dumont, a quem ele ensinaria tudo o que sabia sobre aeroplanos.¹¹⁹ A *equipe Santos Dumont* levaria o aeronauta a explorar o fato de que a resistência do vento sobre o aeroplano poderia manter no ar um motor potente, num voo equilibrado. O aeroplano *Nº 14 bis*, uma adaptação do anterior, possuía um motor *Antoinette* leve de no máximo 50 cavalos. Ele apresentava duas hélices, necessárias para fazer curvas.¹²⁰ Foi testado inicialmente com um balão acoplado e fora mantido à sua estrutura um cesto de vime, no qual o piloto se manteria de pé durante o voo. Ao suprimir o balão dando à estrutura a forma de um pássaro, a mudança

¹¹⁶ LAGRANGE, L. Santos-Dumont aviateur. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, nº 1, janvier 1906. p.26.

¹¹⁷ Ibidem, p.28.

¹¹⁸ Gabriel Voisin (1880-1973) foi um engenheiro e pioneiro da aviação responsável por criar o primeiro aparelho mais pesado que o ar pesando um quilo, e que realizou o voo bem-sucedido pilotado por Henry Farman em 13 de janeiro de 1908.

¹¹⁹ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.255.

¹²⁰ COMMISSION scientifique du 26 novembre 1906. Partie non officielle. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, nº 12, decembre 1906. p.285.

principal em relação ao aparelho anterior estava, obviamente, no fato de Santos Dumont ter rejeitado o helicóptero para passar ao aeroplano, que se apresentava como um modelo inverso aos outros, tendo que se mover contra o vento.

Com aquele aparelho ele podia, enfim, pensar no Prêmio Deutsch-Archdeacon como algo palpável. Convencido de que a máquina, ao mesmo tempo leve em seus materiais e pesada em seu motor, podia realizar um voo, e diante do fracasso das experiências de vários de seus rivais, na França, Santos Dumont construiu sua confiança para os primeiros testes com o avião. Em 23 de agosto, na primeira ocasião em que deixara o chão para uma curta elevação sem um balão anexado a sua estrutura, a “ave de rapina” – como ficaria conhecida pela imprensa – receberia destaque nos jornais.

No dia 13 de setembro, com os juizes do prêmio sob alerta, Santos Dumont realizou mais um voo percorrendo a distância de 11 metros no ar, insuficientes para garantir a conquista do prêmio do *Aéro-Club*. Naquele segundo teste, o *14 bis* alcançou uma altura de 5 a 7 metros do solo, o que o *Jornal do Brasil* considerou “muito pouco, evidentemente, mas o bastante para demonstrar que se pode levar consigo uma fonte de energia capaz de permitir evoluções aéreas.”¹²¹ No seu país natal, onde a conquista do voo com o mais pesado que o ar tinha pouco significado, os jornais acompanhavam os êxitos do aviador como novas provas do seu valor patriótico já atestado desde 1901.

Em 23 de outubro de 1906 ele faria um novo teste, e após uma dúzia de partidas fracassadas Santos Dumont teria ordenado aos seus homens que soltassem a máquina, e às 4 horas e 45 minutos a “ave de rapina” se elevou no ar. O público observou o *14 bis* percorrer 50 metros no ar até começar uma curva em declínio. Santos Dumont havia percorrido mais do que o dobro do percurso estipulado para cumprir a prova e ganhar o primeiro prêmio do *Aéro-Club* além da Taça Archdeacon, confirmando, aos olhos do público e para as máquinas fotográficas que se prestavam a registrar o momento, ser possível a vitória “indiscutível” – para Henrique Lins de Barros¹²² – do voo completo com o mais pesado que o ar.

Depois daquela conquista, a Comissão de aviação do *Aéro-Club* da França teve a ideia de convidar os amigos da locomoção aérea para comemorar, em um banquete público, no *Café Paris*, o primeiro sucesso verdadeiramente decisivo naquele país, do voo puramente mecânico e ao “homem incomparável à quem devemos esse progresso capital.”¹²³ O governo francês

¹²¹ O AEROPLANO 14 bis. *Jornal do Brasil*, ANNO XVI, N. 829, 25 de novembro de 1906. p.3.

¹²² BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do voo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003]. p.80.

¹²³ No original em francês: “[...] l’homme hors de pair à qui nous devons ce capital progrès ». (Tradução nossa). CLÉRY, A. Le Banquet Santos-Dumont. *L’Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 12, decembre 1906. p.293.

conferia a Alberto Santos Dumont o título de primeiro tenente, consagrando-o como um herói da aviação.

Mas Santos Dumont ainda tinha outros prêmios por ganhar. Ele estava inscrito para disputar o valor de 1.500 francos prometidos ao primeiro aviador a realizar 100 metros em um voo planado, além, enfim, do *Grand-Prix d'Aviation Deutsch-Archdeacon* de 50.000 francos para o primeiro voo mecânico de um quilômetro em circuito fechado. Os prêmios, mais do que incentivos ao desenvolvimento aeronáutico, serviam para determinar que seus concorrentes realizassem voos públicos e sob a supervisão de uma comissão, assegurando, assim, a produção de provas inquestionáveis dos avanços conquistados. No entanto, naquele momento, diferentemente do passado, era natural que alguns inventores preferissem não expor os seus segredos, guardando-os para os investidores que os permitiriam lucrar com a venda dos direitos sobre as invenções. Esta não era uma preocupação para o aviador abastado que buscava, em vez de lucro, atestar publicamente o seu heroísmo.

Apesar de a memória dos brasileiros evocar a data do 23 de outubro como aquela da conquista do voo com o mais pesado que o ar, o dia cujos registros fizeram do *14 bis* um símbolo de pioneirismo aeronáutico no Brasil e um patrimônio da Nação foi o 12 de novembro de 1906, quando a ave de rapina produziria um momento memorial inédito para a aviação e para Santos Dumont. Às 8 horas da manhã, antes de ser colocado à prova, o aeroplano foi retirado do hangar, em Neuilly, e colocado em exposição no seu ponto de partida, em Bagatelle. Naquele momento de exposição solene do aparelho que se preparava para fazer história, centenas de testemunhas já estavam reunidas. Seletos, o grupo de conhecidos *sportsmen* incluía o marquês de Dion, o senhor René de Knyff, o senhor Deutsch, o conde de Lambert, o senhor Archdeacon, Georges Besançon e outros membros ativos do *Aéro-Club*, entre os quais estava o oficial Jacques Faure,¹²⁴ designado para registrar o evento para as revistas especializadas.

O espetáculo moderno a partir do imenso gramado de Bagatelle, coberto de geada branca na manhã fria de inverno, contou com dois aeroplanos que se encontravam em exposição: o “pássaro” de Santos Dumont e o de Louis Blériot. Uma leve bruma cobria os mais de cem automóveis que se alinhavam ao longo do caminho ao redor do prado. Ainda que a experiência não houvesse sido anunciada para evitar o trânsito conturbado no local, uma multidão discreta havia se formado, composta principalmente por personalidades distintas do mundo aeronáutico e automobilístico: cavalheiros, oficiais das forças armadas, um exército de ciclistas, membros

¹²⁴ Jacques-Paul Faure (1869-1924) foi um aeronauta e oficial do exército francês que liderou a Missão Militar Francesa ao Japão (1918-1919) durante a Primeira Guerra Mundial.

da infantaria em exercício e homens a cavalo que compunham um quadro ao mesmo tempo viril e peculiar.

“O inventor vai lançar o seu grande pássaro através do espaço,” escrevera Jacques Faure para o suplemento ilustrado do periódico *Le Petit Journal*. “Os anotadores e os cronometristas estão a seus postos; atrás do pássaro, um automóvel que deve segui-lo, a bordo o cronometrista E. Surcouf” e Faure, que se incumbiria de anotar a extensão e a duração dos voos...; “tudo está pronto; Santos dá partida em seu motor...”

Próximo às 10 horas, a primeira experiência com o *14 bis* teve início. Mas o motor, afetado pelo ar frio, não operou com sua força máxima, e apesar de ter decolado, o voo não chegou a completar 50 metros.¹²⁵ Santos Dumont contornou o campo, retornando ao ponto de partida. Ao meio dia, foi decidido adiar as novas experiências até as 2 horas da tarde, pois uma das rodas necessitava de ajustes após o pequeno choque na decida do voo curto. Enquanto Santos se preparava para uma nova tentativa, Blériot executava diversas manobras com sua máquina, percorrendo o espaço do campo, mas sem levantar voo. No seu caso, as duas hélices de madeira não apresentavam resistência suficiente sobre o ar, e os motores também não estavam em sua potência máxima.¹²⁶ O aeroplano se recusava a deixar o solo.

Às 2 horas uma brisa soprava sobre o campo. Santos Dumont pensou ser forte demais, e sua percepção era compartilhada por Archdeacon e outros aeronautas presentes. Àquele ponto, antigos rivais confiavam uns nos outros e tinham o comportamento de uma congregação masculina diante da realização mecânica de um milagre. Tinham todos a mesma paixão e esperavam testemunhar juntos aquele momento histórico anunciado. Às 4 horas o vento parou de soprar para o alívio dos aeronautas e foi decidido que o voo aconteceria.

A partir daí, é Faure quem narra os detalhes do evento: “Eu me instalei no automóvel que foi posto à disposição dos cronometristas. Nós nos arranjamos a vinte metros a direita do avião de Santos, prontos para partir em mesmo tempo que ele.” Em suas mãos, Faure tinha uma pilha de placas e devia deixá-las cair uma a uma onde o avião deixasse e retornasse ao solo, de maneira a poder em seguida medir as distâncias percorridas no ar. Enquanto isso, Surcouf tem os olhos fixados sobre o seu cronômetro.¹²⁷ O voo devia ser tão preciso quanto a sua medição. Um acontecimento para ser registrado. Um acontecimento para ser contado nos anais da aeronáutica mundial. E assim o foi.

¹²⁵ DUMONT’S great feat. *Evening star*. Washington, D. C., November 13, 1906. p.12.

¹²⁶ *Ibidem*, loc. cit.

¹²⁷ UNE SENSATIONNELLE expérience d’aviation au Bois de Boulogne. *Le Petit Journal*. Supplément illustré, N° 83, Paris, 25 novembre 1906. p.370.

Faure continuou: “O nosso motor, devagar, gira muito lentamente. Santos faz um sinal; o seu aparelho parte e nós o seguimos a poucos metros atrás, para não atrapalhar nenhum de seus movimentos.” Santos percorre cerca de 40 metros comandando seu aparelho e, suavemente, deixa o solo. Jacques Faure deixa cair uma placa, no mesmo instante em que Soucouf inicia a cronometragem.¹²⁸ De imediato, a máquina em forma de um pássaro gigante ganhou velocidade já sobrevoando o gramado, não muito distante do solo. No entanto, retornou à terra ao completar um percurso de 40 metros, sem paralisar. O motor continuou a girar e o movimento de subida recomeçou. O avião demonstrava maior equilíbrio. Nesse ponto, todos os recordes conhecidos haviam sido batidos. Em 7 segundos, 82.60 metros. O entusiasmo do público era crescente. Mas aquele não seria o maior voo do dia. A ave de rapina ainda podia ir mais longe.

Quando a noite já estava caindo, os aeronautas concordaram em fazer uma última experiência. Dessa vez decidiu-se decolar na direção oposta, contra o vento que estava soprando. A multidão formou duas longas filas no centro do campo. Uma grande euforia se estabeleceu quando o motor começou novamente a girar. Um grito de satisfação se seguiu quando o pássaro mecânico deu um salto e em poucos metros percorridos já estava no ar, a 40 quilômetros por hora. O aeroplano se manteve equilibrado e estável “como um verdadeiro pássaro”¹²⁹ – como descrevera o jornal *Evening star* de Washington – mantendo-se a cerca de 4 a 6 metros acima do chão. Com a euforia que era geral, o público começou a avançar a linha do percurso que fazia o aeroplano. Santos Dumont tentou se esquivar, mas as pessoas continuavam a avançar pelo campo, até que uma ou duas mulheres caíram no chão e a confusão foi generalizada. Irritado, Santos Dumont não sabia que rota tomar e precisava ganhar espaço para continuar voando, mas qualquer movimento em direção aonde estava a sua plateia dispersa podia ocasionar em um grande acidente. Não lhe restou outra opção a não ser cortar o gás e descer.

“O mais pesado que o ar acaba de dar um passo de gigante, um passo de 220 metros” – anunciou Jacques Faure no *Le Petit Journal*, de 25 de novembro.¹³⁰ A reportagem faria eco no Brasil, onde os jornais locais não descreveram aquele acontecimento em tantos detalhes. Nos anos seguintes, a imagem do *14 bis* e o triunfo de Santos Dumont sobre o gramado de Bagatelle ficariam marcados pelas palavras de Faure e as fotografias profissionais que circulariam o

¹²⁸ UNE SENSATIONNELLE expérience d’aviation au Bois de Boulogne. *Le Petit Journal*. Supplément illustré, N° 83, Paris, 25 novembre 1906. p.370.

¹²⁹ DUMONT’S great feat. *Evening star*. Washington, D. C., November 13, 1906. p.12.

¹³⁰ UNE SENSATIONNELLE expérience d’aviation au Bois de Boulogne. *Le Petit Journal*. Supplément illustré, N° 83, Paris, 25 novembre 1906. p.370.

mundo. O *Jornal do Brasil*, em 25 de novembro – mesma data da publicação de Faure, na França – lembrava do voo no *14 bis* como aquele de um brasileiro que “pertence à raça dos que mostram o caminho aos outros.”¹³¹ Dali em diante, o ufanismo atrelado àquela data e àquele avião seria crescente no país que faria do inventor um herói nacional em contínua ascensão.

Após a aterrissagem, o avião foi recebido com grande euforia, sendo puxado pelas mãos de Faure para receber todos os aplausos. Das mãos do povo de Paris alvoroçado, o tímido brasileiro não conseguiu escapar.¹³² Aquele dia foram muitos os abraços, apertos de mão e alguns homens ainda o teriam jogado para o ar comemorando o seu triunfo, como se Santos Dumont fosse do povo, e um cidadão francês.

Para Gondin da Fonseca, os prêmios que ganhara com o *14 bis* garantiram que se construísse um monumento em granito em sua homenagem, a cerca de dois metros do local do voo, “em memória de tão grande feito e do voo de 23 de outubro.”¹³³ Ao ganhar o prêmio de 1.500 francos do *Aéro-Club*, Santos Dumont conquistou “os primeiros recordes homologados da história da aviação: distância e altitude,”¹³⁴ como apontou Henrique Lins de Barros, recusando-se a supor que outros aviadores poderiam ter obtido o mesmo resultado antes dele. Nas palavras de Márcio Souza, em seu romance, Santos Dumont “conseguiu duzentos e vinte metros,” mas, com um nó na garganta, tentou esconder as lágrimas. “Sente vergonha de mostrar emoção.”¹³⁵ Naquela performance maquinal, ele devia se mostrar “sempre o duro, o objetivo, jamais um sentimental.”

Diante do feito, apesar de admitir a sua felicidade com a conquista, Santos lamentava o infortúnio do final: “também estou desapontado por ser impedido de percorrer uma distância maior em razão da estupidez da multidão, que em sua ansiedade para ver tudo se colocou abaixo da minha máquina.” E admitiu ele: “quando vi a massa de pessoas abaixo de mim eu confesso que perdi a cabeça.” O público que o erguera era o mesmo público que naquele momento ele lamentava: “Eu não podia imaginar que as pessoas seriam tão idiotas a ponto de se colocarem em meu caminho.”¹³⁶ Por causa do público, então, o Prêmio Deutsch-Archdeacon não havia sido conquistado naquela ocasião que não dispensou comemorações. No entanto, Santos Dumont prometera se empenhar para encontrar uma pista de corridas privativa para realizar seus voos “com mais liberdade.” O *14 bis*, entretanto, nunca chegaria a cumprir o percurso de

¹³¹ O AEROPLANO 14 bis. *Jornal do Brasil*, ANNO XVI, N. 829, 25 de novembro de 1906. p.3.

¹³² DUMONT’S great feat. *Evening star*. Washington, D. C., November 13, 1906. p.12.

¹³³ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.222.

¹³⁴ BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do vôo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003]. p.82.

¹³⁵ SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986. p.214.

¹³⁶ DUMONT’S great feat. *Evening star*. Washington, D. C., November 13, 1906. p.12.

um quilômetro estipulado na prova que seria vencida em 13 de janeiro de 1908, pelo aviador francês Henri Farman.¹³⁷

A máquina aérea com a qual Santos Dumont acreditava ter solucionado definitivamente o problema do voo mecânico era, segundo a imprensa, “uma enorme pipa impulsionada por um motor de cinquenta cavalos de potência.”¹³⁸ A estrutura era feita de bambu e madeira, forrada com seda branca e com cordas de piano para manter a sua rigidez, ao mesmo tempo garantindo a leveza. Na forma de um T maiúsculo, a aeronave tinha em cada uma das asas enormes pipas, e entre elas estava localizado o operador. Considerado por alguns um aparelho “feio”¹³⁹ e de aparência frágil, não se esperava que aquele se tornasse um modelo comercial. Mas o *14 bis* seria eleito pelos brasileiros um símbolo irrefutável da conquista de um novo tipo de voo, e da invenção dos aviões.

“Daqui a dez anos o ar vai estar cheio de pessoas voando por aí...”¹⁴⁰ dizia Santos Dumont, prolongando o sonho de um futuro imaginado, que ele via mais próximo após seu voo com o mais pesado que o ar. Naquele inverno, entre 1906 e 1907, fazendo-se parecer como um aviador incomparável e o único do mundo, ele receberia homenagens de toda parte “que teriam enchido de orgulho até mesmo um santo.”¹⁴¹ No Brasil, país que disseminou o seu culto e o da imagem do seu avião singelo e potente, o voo com a ave de rapina se tornaria *patrimônio nacional*. Aquele que seria reconhecido como “o primeiro voo”, na verdade, se constituiu a partir da interpretação das tentativas sucessivas, em quatro datas distintas, com o *14 bis* em 1906. Nacionalmente, o voo pioneiro seria aclamado como um só momento de glória, e de um conjunto de acontecimentos efêmeros as experiências de Santos Dumont se sedimentaram como monumento. Dali em diante, o *14 bis* se reproduzia em suas réplicas mais ou menos fiéis, com base nas plantas originais. Os principais museus da Nação guardariam as fotos históricas daquele momento imortalizado. Em 1936, uma lei federal no Brasil estabelecia a data do 23 de outubro como o Dia do Aviador, a ser comemorado anualmente por toda a pátria. Em 1966, a imagem do voo inventado torna-se estampa da cédula de 10.000 cruzeiros no Brasil. Em diversas praças que homenageiam o aviador, não é o seu busto que se vê, mas o *14 bis* esculpido. A imagem da máquina substituiu a do homem.

¹³⁷ Henri Farman (1874-1958) foi um ciclista e aviador anglo-francês, o primeiro a cumprir, em uma prova pública, o trajeto de um quilômetro fechado em um aeroplano.

¹³⁸ ALL up in the air. *The Richmond palladium*. Richmond, December 09, 1906. p.6.

¹³⁹ Em diversas passagens de sua obra, Márcio Souza enfatiza a “feitura” do 14 bis. Cf. SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986.

¹⁴⁰ ALL up in the air. *The Richmond palladium*. Richmond, December 09, 1906. p.6.

¹⁴¹ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont*. L'obsédé de l'aviation. Paris : Éditions de Trévise, 1964 [1962]. p.223.

Em seu país natal, nos anos que se seguissem, e mesmo após a sua morte, os voos de 1906 seriam revividos no imaginário nacional como as primeiras experiências públicas com um mais pesado que o ar. O fato de ter sido visto, no dia 12 de novembro, permitiu que os registros e vestígios da performance pioneira elevassem Santos Dumont até as nuvens do seu país de origem, onde ele estaria *eternizado* como um mito patriótico. Do campo de Bagatelle em direção ao Brasil, o herói reencontrava a sua Nação.

4.5 A vitória do mais pesado

No banquete oferecido à Santos Dumont pelo *Aéro-Club* da França, após sua primeira conquista significativa no 23 de outubro, Jacques Faure propôs um brinde com champagne, à data que constituía, em suas palavras, “o único e verdadeiro início da conquista do ar.” Ele propunha que a vitória do mais pesado que o ar representasse para a França “o fim da dirigibilidade propriamente dita.”¹⁴² O senhor Henry Deutsch, por sua vez, terminou a série de discursos argumentando pela conquista completa do ar, considerando os avanços tanto com o mais leve quanto com o mais pesado, “sem ingratidão pelos esforços passados, com grande esperança nos esforços de amanhã.”

Fato era que a partir daquele brinde os jornais afirmariam: “o mais leve que o ar está morto, viva o mais pesado!”¹⁴³ As experiências realizadas por Santos Dumont entre agosto e novembro de 1906 representavam, para uma França ávida por avanços aeronáuticos, a prova da primazia que, no contexto internacional, já parecia ter sido perdida. Em Nova Iorque, as conquistas com o *14 bis* foram amplamente debatidas numa reunião no Hotel Astor, onde se encontraram os “homens interessados na aeronáutica”¹⁴⁴ que não deixaram de considerar a relevância dos feitos de Santos Dumont. Outros acharam os voos memoráveis por sua publicidade espetacular, mas consideravam que aqueles já realizados pelos irmãos Wright naquele país vinham demonstrando maior êxito do que os do brasileiro. Para muitos admiradores da aeronáutica nos Estados Unidos, “o fato de milhares de pessoas terem visto com seus próprios olhos o voo do senhor Santos-Dumont atribui a ele toda a glória que ele tem recebido.”¹⁴⁵

¹⁴² REICHEL, Frantz. *Aérostation. Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 315, Paris, 11 novembre 1906. p.5.

¹⁴³ REICHEL, loc. cit.

¹⁴⁴ OPENS a new era. *Rock Island Argus*. Rock Island, November 27, 1906. p.8.

¹⁴⁵ *Ibidem*, loc. cit.

Ao tomarem conhecimento daquele evento aeronáutico e publicitário, em depoimento a jornais dos Estados Unidos, um dos irmãos Wright comentou: “O último voo realizado pelo senhor Santos-Dumont não tem tanto apelo para nós, com o mesmo grau de importância que tem do outro lado da água, onde o aeroplano é algo comparativamente novo.”¹⁴⁶ Orville e Wilbur Wright alegavam ainda que o voo era similar ao que tinham realizado já havia dois anos, em Kitty Hawk, na Carolina do Norte, com uma máquina que teria demonstrado melhor desempenho e que, desde então, muitas outras experiências haviam sido feitas aperfeiçoando o voo com o mais pesado. Esta que seria talvez a maior rivalidade aeronáutica da história, entre Santos Dumont e os irmãos de Ohio, iria repercutir, naquele momento, como a desvalorização mundial dos voos no *14 bis*, exceto no Brasil, onde os irmãos Wright jamais se consagrariam como os *verdadeiros* inventores do avião.

No final de 1907, a situação dos avanços com os aeroplanos, segundo reportado na *Revue Hebdomadaire*, era a seguinte: na França, Santos Dumont, Farman, Delagrange, Blériot e Esnault-Pelterie haviam chamado a atenção para os seus voos, mas estes ainda eram voos em linha reta e de duração relativamente curta, de apenas algumas centenas de metros. Uma vez provado ser possível voar contra o vento, o grande desafio do aeroplano era a sua estabilidade. Foi apenas em novembro de 1907 que Henri Farman chega a realizar as primeiras curvas, mas sem conseguir completar oficialmente o trajeto de um quilômetro, em ida e volta, imposto para ganhar o prêmio da aviação de 50.000 francos fundado pelos senhores Deutsch e Archdeacon. Na América, tinha-se notícia de que os irmãos Wright, havia alguns anos, já tinham conseguido alcançar viagens consideráveis, mas tais afirmações eram mais ou menos contestadas e a maior parte dos aviadores europeus recusavam as alegações por completo.¹⁴⁷

As notícias que chegavam dos Estados Unidos eram tão desanimadoras em comparação aos avanços lentos entre os competidores franceses de um clube esportivo de uma outra época, que pareciam ser difíceis de acreditar. Personalidades como o general Baden-Powell, que teria testemunhado um voo dos irmãos Wright, assegurava que eles “já haviam ultrapassado as melhores conquistas de Santos-Dumont” e lembrava ainda, para desalento dos franceses, “que eles não estavam fazendo isso há tanto tempo quanto o brasileiro.”¹⁴⁸ Os jornais estadunidenses afirmavam ainda que na comunidade empresarial de Dayton, onde viviam os Wright, “homens de alta classe” garantiam que no dia 5 de outubro de 1905 um dos irmãos teria realizado um

¹⁴⁶ OPENS a new era. *Rock Island Argus*. Rock Island, November 27, 1906. p.8.

¹⁴⁷ RENARD, Paul. L'Année aéronautique. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 18^{ème} Année, n° 1, 2 janvier 1909. p.11.

¹⁴⁸ THE FLYING machine. *Yorkville enquirer*. Yorkville, January 29, 1907, n.p.

voo de 24 milhas em seu aeroplano.¹⁴⁹ Outros voos de 10 a 33 minutos eram atribuídos aos inventores. Aqueles que assistiram ao voo afirmavam que o piloto apresentava perfeito controle da máquina, e que as fortes correntes de ar não pareciam afetar a dirigibilidade do avião.¹⁵⁰ Caso os testemunhos fossem considerados verdadeiros, os irmãos Wright estariam a frente de qualquer outro cientista e aeronauta na conquista do voo mecânico estável.

Santos Dumont questionava o motivo do segredo mantido pelos aviadores. Os Wright se recusaram a atender o desafio lançado de disputarem o prêmio de 50.000 dólares oferecido pelo *London Daily Mail*, o que levantava ainda mais suspeitas sobre seus inventos. A recusa de um duelo internacional com Santos Dumont, segundo explicavam alguns dos amigos mais próximos dos Wright, se dava por serem eles muito pobres e estarem interessados em vender a sua invenção por uma quantia muito mais elevada a ser paga por governos exteriores, possivelmente a própria França ou a Inglaterra.¹⁵¹ Aquele era o momento em que, no mundo de grande circulação de capital, a competição nos ares não podia mais se ver separada da disputa no mercado. Tratava-se de um novo tipo de duelo que os Wright inventaram. Nas disputas por preço pela patente, o cuidado para não revelar o segredo dos seus inventos era de primeira ordem.

Em 1907, o senhor Besançon, secretário do *Aéro-Club* em Paris, teria recebido uma longa carta dos irmãos Wright, explicando seus experimentos com aeroplanos nos últimos anos.¹⁵² Na carta, os norte-americanos asseguram aos homens do *Aéro-Club* sobre o sucesso de seus avanços com o mais pesado que o ar e consideram os desafios de seu equilíbrio durante o voo. O mesmo problema enfrentado até então por Santos Dumont parecia ter sido suplantado pelos Wright. Contrariando a autoconfiança dos norte-americanos, no *Aéro-Club* pairava um alto grau de ceticismo em relação às alegações feitas por eles, especialmente quanto à afirmação recorrente de que o governo francês já teria praticamente comprado o seu aparato. Segundo era do conhecimento de Besançon, a oferta feita pelos Wright era a de mostrar o aparato para qualquer um disposto a pagar um milhão de francos por ele, caso eles conseguissem voar com êxito 50 quilômetros durante uma hora.

Naquele mesmo ano, Jacques Faure se encontrou com um correspondente do *Herald* para dizer que não depositava a menor confiança nos depoimentos de voos feitos pelos irmãos

¹⁴⁹ THE FLYING machine. *Yorkville enquirer*. Yorkville, January 29, 1907, n.p.

¹⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² AERIAL flight is assured. Its vehicle an aeroplane. *The star*. Reynoldsville, January 02, 1907, n.p.

de Ohio. Várias missões haviam sido enviadas da França aos Estados Unidos para investigar as alegações feitas e estas teriam retornado com um só veredito: “Não há provas.”¹⁵³

Ao menos na França, onde o esporte aeronáutico era tratado de maneira muito mais coletiva, a aviação se tornaria uma realidade tangível não só para os aviadores, mas para o corpo social que, àquela altura, se permitia observar, imaginar e até mesmo especular sobre o futuro da inovação.¹⁵⁴ Naquele momento de incertezas, as disputas sobre os usos sociais do “lazer” aéreo configuravam-se parte das preocupações distintivas não apenas da burguesia *elevada*, mas também da classe trabalhadora.¹⁵⁵ Um verdadeiro interesse nacional pelos avanços da aviação, despertados inicialmente com o papel preponderante de Santos Dumont, compunha uma parte considerável da identidade francesa, mobilizando insígnias do masculinismo viril e do crescente patriotismo.

Em 13 de janeiro de 1908, Henri Farman ganhava o prêmio de 50.000 francos, ao provar, na França, que os aeroplanos podiam não apenas evoluir em linha reta, mas também fazer curvas à vontade. A partir desse momento, os progressos nessa área seriam rápidos. O campo de manobras d’Issy se tornava muito estreito para tantos aviadores e, na primavera de 1908, Farman, na Bélgica, e Delagrangé, em Roma, despertaram a admiração internacional pelo esforço francês na conquista do voo em aeroplanos.

Na mesma época, um dos aviadores americanos, Wilbur Wright, deixou a América para ir à França onde experimentou seu aeroplano nos entornos de Mans. Os primeiros testes foram feitos na pista dos Hunaudières; mais tarde ele transportou o seu aparelho ao campo d’Auvours.¹⁵⁶ Não demorou para que o barulho de suas conquistas em solo francês se propagasse, e, depois, em direção ao mundo inteiro. Utilizando o palco inaugurado por Santos Dumont, para onde todos os olhares estavam voltados, os Wright se tornavam reconhecidos na França, enfim.

Rapidamente, com a velocidade de suas experiências, agora na Europa, eles roubariam os holofotes lançados sobre os aviadores franceses. Santos Dumont, desde 1907, tentava realizar voos com um novo biplano, o *Nº 15*, após inverter o sentido da translação em relação ao *14 bis*, buscando alcançar o equilíbrio. O avião “virado do avesso” pelo aeronauta, não chegou a realizar experiências bem-sucedidas. Ainda em 1907, ele inventou um hidroplano,

¹⁵³ AERIAL flight is assured. Its vehicle an aeroplane. *The star*. Reynoldsville, January 02, 1907, n.p.

¹⁵⁴ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l’invention de l’aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d’un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. *Staps*, 87, 2010. pp.13-31.

¹⁵⁵ VELEN (1899 apud ROBÈNE et al., 2010, p.15).

¹⁵⁶ RENARD, Paul. L’Année aéronautique. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 18^{ème} Année, nº 1, 2 janvier 1909. p.12.

dentro do qual ele se deixaria ser fotografado, recebendo muita atenção da imprensa apenas para que fosse sabido que o aparelho nunca deixaria a água. Até o início de 1908, Santos Dumont ainda tentou ganhar o grande Prêmio Deutsch-Archdeacon, para o percurso de um quilômetro, mas suas esperanças foram destruídas com a conquista de Farman. Depois, com a ascensão dos Wright e seus primeiros voos públicos, Santos se retirou de cena, deixando que o tempo lhe apontasse novos caminhos para o futuro.

Em 1908, com a invenção de novos dirigíveis, os modelos de Santos Dumont seriam apresentados como exemplos da instabilidade nos aparelhos do passado. No que se refere aos dirigíveis, nos Estados Unidos, quando o modelo produzido pelo conde Zeppelin passa a ser adotado pelo exército americano, dizia-se que aquele novo balão “poderia quase ser virado ‘de cabeça para baixo’ sem qualquer dano, enquanto que nos de Santos Dumont um mínimo desvio da horizontal causou diversos acidentes.”¹⁵⁷ Considerado obsoleto diante dos novos avanços da tecnologia aérea, numa época em que se falava mais das máquinas do que dos homens por detrás dos seus inventos, Santos Dumont chegaria a ser quase esquecido, desaparecendo em meio a uma multidão de aviadores que se especializavam no voo com o mais pesado que o ar. A fantasia romântica da vida nos ares, incutida a partir dos livros de Júlio Verne, já não tinha mais lugar numa Europa em que os aeroplanos deixavam progressivamente de ser um sonho para se tornarem um grande empreendimento comercial daquele século.

Com o novo recorde conquistado por Orville Wright em 1908, tendo voado por mais de uma hora em um aeroplano, o mundo se emocionava de forma análoga à emoção despertada por Santos Dumont quando circundou a Torre Eiffel com seu balão. Para desgosto do brasileiro, os jornais franceses que antes o aclamaram, agora reconheciam a conquista dos irmãos norte-americanos:

O ar foi de fato conquistado; um homem voou por mais de uma hora. Não existe, de agora em diante, nenhuma razão para que não voe por duas, três, quatro, cinco horas, não tendo outro motivo para parar que não seja a necessidade de reabastecer o seu motor... e ele mesmo.¹⁵⁸

Em outra passagem, o mesmo repórter reconhecia que “absolutamente sozinhos” os irmãos Wright, sem nenhum incentivo, haviam construído no meio de um deserto “o primeiro

¹⁵⁷ DIENSTBACH, Carl. America's army adopts an American airship. *The San Francisco call*. San Francisco, California, August 09, 1908. p.6.

¹⁵⁸ No original, em francês : « L'air est in effet conquis ; un homme a volé plus d'une heure. Il n'y a désormais aucune raison pour qu'il ne vole pas deux, trois, quatre, cinq heures, n'ayant d'autre motif d'arrêt que la nécessité de ravitailler son moteur... et lui-même. » (Tradução nossa). REICHEL, Frantz. Aviation. *Le Figaro*, 54^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 255, Paris, 11 septembre 1908. p.5.

pássaro artificial,”¹⁵⁹ dando a eles o tão disputado reconhecimento pelo primeiro voo com o mais pesado que o ar. Uma nova história da aviação começava a ser contada.

4.6 *Demoiselle*

Saint-Cyr, verão de 1909. Posicionou o seu corpo franzino dentro do corpo da máquina, ajustando-se às formas singelas de “libélula” do seu aeroplano. Suas asas quase transparentes, de seda do Japão, mostravam as nervuras do “inseto” mecânico que chamava a atenção mesmo no solo. A sua delicadeza envolve a masculinidade contestada do piloto, sem deixar dúvidas quanto às ambiguidades de sua performance. O avião envelopa o homem, como num abraço delicado e feminino, cuja leveza se fazia sentir mesmo antes da partida. A imagem era “tão feminina, como uma *demoiselle*.”¹⁶⁰

“O que foi feito de Santos-Dumont?” perguntava o jornal *The Evening statesman*, em setembro de 1909.¹⁶¹ Já havia alguns anos desde que o aeronauta brasileiro era assunto em pelo menos dois continentes por suas conquistas aéreas e “reputação ousada”. No entanto, após “desaparecer” ao longo de 1908 – dos ares de Paris e da imprensa mundial – os jornalistas indagavam sobre o seu paradeiro. O sucesso repentino dos irmãos Wright, seguido por diversos outros voos de inventores franceses e norte-americanos, teria levado ao que os jornais se referiram como um “eclipse de Santos-Dumont” durante o qual “ele foi quase esquecido.”¹⁶² Mas o que ele esteve fazendo enquanto observava o campo da aviação ser tomado por novos “invasores”? A resposta aguardada veio no verão de 1909, quando um novo Santos Dumont emergiu de sua reclusão com um aeroplano que chamava a atenção por ser menor e mais veloz do que aqueles de seus rivais.

Conta-se que ao longo do mês de setembro daquele ano Santos Dumont voaria diariamente com seu novo aparelho, o N° 20, mais conhecido pelo apelido de *Demoiselle* (“pequena dama” ou “senhorita”, em francês), por suas formas “delicadas”. Em uma certa ocasião, chamou os amigos do *Aéro-Club* ao seu hangar em Saint-Cyr, de onde planejava realizar um voo até Buc, para visitar o amigo e concorrente Louis Blériot. Ele teria decolado às 5 horas da manhã, desaparecendo no ar e alcançando Buc, que estava a 8 quilômetros de

¹⁵⁹ REICHEL, Frantz. Aviation. *Le Figaro*, 54^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 255, Paris, 11 septembre 1908. p.5.

¹⁶⁰ SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986. p.229.

¹⁶¹ SANTOS-DUMONT to the front. *The Evening statesman*. Walla Walla, September 29, 1909. p.4.

¹⁶² *Ibidem*, loc. cit.

distância, em 5 minutos e meio.¹⁶³ Os pilotos e testemunhas presentes consultavam os seus cronômetros descrentes.¹⁶⁴ Teria Santos Dumont chegado ao seu destino tão rapidamente com a pequena máquina que mais lembrava uma libélula do que um aeroplano? Aquele voo público seria, no *estilo Santos Dumont*, a primeira propaganda comercial de um de seus aparelhos.

Durante o seu silêncio de quase dois anos, o aeronauta teria falhado diversas vezes com os projetos dos números 15, 16, 17, 18 e finalmente o N° 19, a primeira versão do pequeno aparelho que daria origem ao seu N° 20. Sem desistir de produzir um aeroplano que lhe permitisse competir com seus adversários ao redor de todo o mundo, Santos Dumont tomou para si o desafio de produzir uma máquina popular, ao mesmo tempo, se provando singular. Durante o período de reclusão, se instalou em Saint-Cyr, nos arredores de Versailles, para buscar desenvolver experiências em aeroplanos reduzidos e, portanto, mais acessíveis e maleáveis. Trabalhou incansavelmente projetando e construindo seus modelos até chegar à “libélula”. Visando, pela primeira vez, a ampla comercialização de um aparelho, ele não escondeu uma preocupação estética. A *Demoiselle* se mostrava, além de extremamente leve e veloz, em consonância com o estilo artístico da época em sua delicadeza de traços *art nouveau*. A *Demoiselle*, ou *Libélula*, como ficou mais conhecida, foi caracterizada por seu inventor por evocar “imagens de velocidade e elegância,”¹⁶⁵ ao mesmo tempo investidas em um só maquinário construído para se tornar objeto de voos e de desejo.

Tendo o voo em aeroplanos avançado vertiginosamente, Santos Dumont havia desistido de construir uma máquina sem precedentes para aprimorar o que já havia sido feito por seus rivais e se manter como o *sportsman* reconhecido¹⁶⁶ que fizera do seu próprio desejo uma paixão do povo francês. Com a *Demoiselle*, seu objetivo era chegar a desenvolver um aparato de voo verdadeiramente “popular”, de fácil uso e manejo para toda e qualquer pessoa (de uma certa classe e com recursos para adquiri-lo). O aparelho mais leve e sedutor do mercado era um protótipo do desejo na forma de um aeroplano compacto. Ele refletia o seu projeto, não mais de conquistar o ar, mas sim os corações do seu público. A libélula mecânica tinha os traços e a personalidade do seu inventor.

Ao longo de 1909, Santos Dumont voltou a ser notícia frequente nos jornais, por realizar diversos voos com a sua “*Libellule*”, chamando a atenção de personalidades célebres como o

¹⁶³ HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.272.

¹⁶⁴ BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do vôo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003]. p.94.

¹⁶⁵ GOURMONT, Remy de. Le mot qui manque. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 281, Paris, 8 octobre 1909. p.4.

¹⁶⁶ DAVENAY, Gaston. Quatre records de M. Santos-Dumont. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 258, Paris, 15 septembre 1909. p.3.

príncipe da Suécia que, acompanhado da princesa Murat e do embaixador de Portugal na Inglaterra, foi à França para assistir ao seu voo na ocasião da Exposição Internacional de Locomoção aérea, em outubro.¹⁶⁷ O antigo aeronauta, ao reinventar o voo, pouco a pouco reconquistou o olhar de um público apaixonado que desejava vê-lo voar novamente, e agora com a promessa de que todos podiam fazer o mesmo.

Mas, diferentemente de outros inventores, Santos Dumont não pretendia enriquecer com a venda de seu aparelho. Por sua própria indicação, qualquer um podia copiar a sua nova invenção. Ele teria dito: “Aí está o meu aparelho. Poderá construí-lo quem quiser. Eu não impeço ninguém de fazê-lo.” E acrescentou, ainda, “Abro mão de qualquer patente: a satisfação de ter êxito e de ter criado o ‘baby’ da aviação me são suficientes.”¹⁶⁸

O N° 20 chegou a ser comercializado pela *maison Clément*, uma casa de produção privada, tendo o aviador repassado os direitos e as diretrizes para a construção do modelo exato, de acordo com o que ele havia desenvolvido e visando a segurança na montagem.¹⁶⁹ Visto que Santos Dumont havia escolhido uma única casa de produção para fabricar a *Demoiselle* com seu nome, alguns poderiam pensar que ele tinha algo a ganhar apesar de declarar a suposta “patente aberta ao público.” O privilégio dado informalmente à casa *Clément* gerou polêmica. Santos Dumont respondeu avidamente às acusações recebidas: “Eu pratico a aviação porque essa ciência me interessa, porque esse esporte me agrada, e porque a conquista do ar é uma paixão e me é extremamente agradável abandonar todos os frutos de meus trabalhos.”¹⁷⁰ A vaidade investida no ato de altruísmo sobre sua própria invenção chamava a atenção dos jornalistas e mesmo do público sobre a imagem benevolente que ele se esforçava para expor.

Apesar de seu desinteresse declarado pela propriedade da patente, uma questão sobre a propriedade do motor da *Demoiselle* foi levantada quando a *maison Darracq*, que produzira o motor que permitiu a Santos Dumont percorrer o trajeto entre Buc e Saint-Cyr, moveu um processo de litígio demandando a retratação por um “sequestro do motor” por parte do aviador.¹⁷¹ Desejoso de doar sua invenção ao público, fazendo de seu protótipo um aeroplano

¹⁶⁷ POILLOT, Edmond. Les Aéroplanes. La « Demoiselle » de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 17^{ème} Année, n° 19, juillet, 1909. p.435.

¹⁶⁸ DAVENAY, Gaston. Quatre records de M. Santos-Dumont. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 258, Paris, 15 septembre 1909. p.3.

¹⁶⁹ REICHEL, Frantz. Le Salon de l'Aéronautique. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 271, Paris, 28 septembre 1909. p.5.

¹⁷⁰ NARFON, Julien de. La conquête de l'air. A la voilière du Grand Palais. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 273, Paris, 30 septembre 1909. p.4.

¹⁷¹ REICHEL, Frantz. La conquête de l'air. La grande quinzaine de Paris. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 280, Paris, 7 octobre 1909. p.3.

comercializável, Santos Dumont iria descobrir que sua benevolência não se daria sem entraves num mundo mediado por meios rígidos de controle sobre a produção.

Ao criar uma máquina com a qual não almejava obter lucro, mas despertar o desejo, Santos Dumont se colocava fora de uma cadeia de produção e consumo que, naquele momento, já controlava as intenções de todos os produtores. Enquanto os inventores do século XX se deixavam guiar pela “racionalidade tecnológica” e por uma “personalidade objetiva” visando produzir capital numa escala nunca antes alcançada, o aeronauta de outra era, que jamais teve que ganhar um centavo, se propunha a construir uma máquina *movida pela paixão*.

Nesse momento, os grandes inventores passavam a estar localizados no campo dos negócios e não mais no da indústria. Nos Estados Unidos, um grupo de empreendedores, aviadores e engenheiros, liderados por Alexander Graham Bell,¹⁷² fundou a Associação para Empreendedores Aéreos, que consagraria nos anos seguintes nomes de ricos empresários tanto na área dos motores para aviação quanto nos projetos de aviões.¹⁷³ Na Europa, destacavam-se como grandes empresários da aviação os irmãos Voisin, Henri Farman e Ferdinand Ferber. Pela primeira vez na história da aviação, os nomes dos inventores e engenheiros se tornariam mercadorias de consumo ao serem associados às suas invenções. A máquina se tornava independente do protagonismo do piloto para ter êxito nos ares e no mercado. Na França, desde 1909, as primeiras oficinas artesanais voltadas para a fabricação de protótipos de aviões começaram a receber encomendas comerciais, o que as levou a se converterem em indústrias. A *Blériot Aéronautique*, fundada por Louis Blériot, por exemplo, produziu mais de 800 aviões entre 1909 e 1914.¹⁷⁴

No sistema monopolista que se instaura naquele início de século, altera-se a lógica da produção que se vê, então, determinante do consumo, de modo que, como apontou Marcuse, “a invenção é a mãe da necessidade.”¹⁷⁵ Nesse sistema, tudo coopera para transformar os instintos, desejos e pensamentos humanos em canais que nutrem o aparato.¹⁷⁶ O desejo humano, em

¹⁷² Alexander Graham Bell (1847-1922) foi um cientista e inventor britânico que fundou a companhia telefônica Bell, se provando como um grande empresário.

¹⁷³ Armando Bittencourt destaca o nome do empresário americano Glenn Hammond Curtiss, que em 1908 já havia vencido o prêmio instituído pela revista *Scientific American* e, mais tarde, ficaria famoso por seus motores para a aviação se tornando um grande diretor de empreendimentos nesta área. Cf. BITTENCOURT, Armando. O grande conflito se aproxima: inovações tecnológicas antes e durante a Primeira Guerra Mundial. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da & LEÃO, Karl Schurster Sousa (Org.). *Por que a guerra?: das batalhas gregas à ciberguerra – uma história da violência entre os homens*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018. p.335.

¹⁷⁴ BITTENCOURT, loc. cit.

¹⁷⁵ VEBLÉN (1918 apud MARCUSE, 1998 [1941], p.47).

¹⁷⁶ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.47.

grande medida, deixa de ser movido pelo *pathos* e passa a ser definido mecanicamente pela racionalidade das máquinas.

No bojo desse processo, uma objetividade presente na funcionalidade da máquina irá se transferir para os homens, passando a fazer parte da masculinidade o comportamento maquinal. Visando moldar os corpos individuais para alcançar o controle do corpo social, a masculinidade mecânica deixa cada vez mais de ser vista como uma qualidade inata, para ser percebida como um tipo de comportamento ensinado, de homens para homens, e da máquina para o homem. Assim, a racionalidade da máquina irá apresentar definitivamente um conteúdo social. O processo maquinal que opera de acordo com as leis da ciência física, também irá operar segundo as leis da produção de massa.¹⁷⁷ Neste cenário, ciência e consumo se veem inseparáveis, e conjugam as forças condutoras do homem contemporâneo.

Na passagem entre os anos 1908 e 1909, quando Santos Dumont ainda estava em reclusão, uma mudança importante iria se dar na aeronáutica francesa. Nesse período, marcado pela presença dos irmãos Wilbur e Orville Wright no país, ia se dar a criação da primeira escola de aviação do mundo, implantada na cidade de Pau, nos Pirineus.¹⁷⁸ Os irmãos americanos estavam na França para participar da criação de uma escola destinada a disseminar um novo tipo de comportamento viril, pautado na máquina, que teria “efeitos corporais” sobre os homens desejosos de aprender o domínio do voo, tendo como condição deixar-se dominar pela mecânica aérea. A escola em Pau seria uma instituição militar, controlada em parte pelo ministério da guerra, que enviaria outros militares para supervisionar as experiências e demonstrações realizadas pelos Wright.

Após ter Santos Dumont ensinado aos franceses um tipo de espetáculo aéreo que capturava o olhar para o voo singular sem nenhuma intenção de ensinar a prática do próprio voo, os Wright, em suas performances demonstrativas, visavam, em última instância, a comercialização de suas invenções e de seus exemplos corporais. Ao inventarem um tipo de “esporte aéreo” que envolvia práticas corporais que podiam ser compartilhadas nas congregações aeronáuticas homoafetivas – onde homens masculinistas exerciam o desejo de observar outros homens – o voo deixava de se ver tão distante da realidade daqueles que tinham a intenção de se recrutar. O processo, para Luc Robène et al., culminaria na refundação de um

¹⁷⁷ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.47-48.

¹⁷⁸ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l'invention de l'aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d'un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. *Staps*, 87, 2010. pp.13-31.

poder, isto é, na reinvenção do poder masculino sobre o ar e sobre a máquina, um poder distintivo associado às práticas e aos usos do voo.¹⁷⁹ A necessidade de se transmitir rapidamente e de forma eficaz os conhecimentos adquiridos para os futuros pilotos permitiria um compartilhamento do poder sobre a máquina até então inédito, produzindo ferramentas e corpos com um mesmo fim e disseminando, subliminarmente ao menos, a ideia de que os corpos individuais devem ser percebidos como subordinados ao poder soberano investido no “corpo” da Nação.

Esse é o momento em que o Estado francês irá fazer circular os primeiros manuais de aviação, destinados aos “alunos” que pretendiam se tornar militares. Também se tornam populares os relatos – em primeira pessoa ou com teor científico – de aviadores e estudiosos da aviação expondo os desafios mecânicos e os possíveis meios de dominá-los.¹⁸⁰ Nesses relatos, o corpo do piloto é um corpo em representação, a respeito do qual irão se enfatizar as características de retidão de suas posições e o caráter maquinal das atitudes desempenhadas. Da representação do “homem-pássaro” chega-se ao protótipo do *homem-máquina*, movido por uma racionalidade exterior.

A racionalidade tecnológica foi, nas palavras de Marcuse, inculcada em todos aqueles em contato com a técnica, transformando “numerosos modos de compulsão externa e autoridade em modos de auto-disciplina e auto-controle.”¹⁸¹ Tal racionalidade, exacerbada nos sujeitos devido à competição de mercado, fez com que a vida social viesse a ser mediada por normas regulatórias que já não precisavam ser impostas, pois seriam maquinalmente praticadas e obedecidas. Neste sentido, a busca do auto-interesse e a autonomia individual passam a ser percebidas como obstáculo – e não mais estímulo – para a ação racional. Chega-se ao ponto em que o aparato ao qual o indivíduo deve se ajustar e se adaptar é tão racional que a criação individual, o protesto e a liberdade de criar e de ser aparecem não apenas como sem propósito, mas como expressões totalmente irracionais do indivíduo, ou como formas de *desobediência* da ordem estabelecida pelo Deus-máquina biopolítico que está guiando as Nações.

Não se pode ignorar que a aeronáutica, nesse momento, estava deixando de ser um esporte de elite para se tornar uma *força nacional*. No âmbito desta ciência com finalidade

¹⁷⁹ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l’invention de l’aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d’un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. *Staps*, 87, 2010. p.19.

¹⁸⁰ Cf. BERGET, Alphonse. *La route de l’air*. Aéronautique. Aviation. Histoire – Théorie – Pratique. Paris : Librairie Hachette et Cie., 1911.

¹⁸¹ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.51.

militar cada vez mais explícita, a racionalidade deixa de ser uma força crítica para se tornar, ela mesma, uma ferramenta para o ajustamento social e a submissão. Perde credibilidade a “autonomia da razão” e os pensamentos, sentimentos e ações humanas são remodelados pelas exigências técnicas do aparato mecânico. A ciência nacional, financiada pelos Estados, mas também dependente dos investidores privados, ainda que *a priori* distinta do mercado, é absorvida por ele, ajustada às lógicas da produção e do consumo, passando a funcionar em nome da submissão dos indivíduos aos regimes dominantes. As “verdades” que esta ciência produz passam a servir, não mais ao pensamento crítico e à criação do novo, mas para “guiar os pensamentos e ações daqueles que desejam sobreviver.”¹⁸²

Na nova ordem que se estabelecia, a máquina tem mais valor do que o próprio homem, e sua reprodutibilidade depende de corpos treinados, disciplinados para o voo. Máquina e homem são transformados nesse processo de reprodução do voo como arma e como objeto de consumo internacional. Os grandes inventores, por sua vez, já não travavam os seus duelos no ar, como queria Santos Dumont, mas nas cortes da Lei, onde irão reivindicar a primazia por patentes. Em um desses episódios, no final de abril de 1911, um tribunal na França julgou o processo movido pelos irmãos Wright contra os fabricantes de aeroplanos franceses por infringirem suas patentes. Os Wright ganharam o direito sobre a patente principal, tendo a corte entendido que eles haviam feito esforços suficientes para explorar comercialmente a sua invenção.¹⁸³ Entretanto, apontava-se a dificuldade na atribuição de autoria sobre a patente no caso dos aeroplanos desenvolvidos pelos irmãos norte-americanos em 1907. Cabia aos juízes franceses definir se a invenção era fruto do “desenvolvimento natural” dos Wright ou se resultava de uma especificação sobre o conjunto de descobertas realizadas anteriormente por outros inventores. Aquilo que estava a ser julgado pelo tribunal era a existência e o lugar do indivíduo numa sociedade em que tudo levava a crer que o pensamento coletivo era guiado pelas próprias máquinas.

A mesma corte de patentes deliberou, naquela ocasião, que Santos Dumont, diferentemente de outros inventores, não poderia ser incluído no processo por seus inventos, considerando que seus modelos e máquinas tinham caráter puramente científico e não comercial.¹⁸⁴ Com efeito, a intenção inicial de comercializar a sua *Demoiselle* rapidamente se mostrou improvável na França, e o inventor começava a ser visto como um indivíduo deslocado

¹⁸² MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.49-50.

¹⁸³ TANGLED aeroplane verdict. *The sun*. New York, April 30, 1911. p.3.

¹⁸⁴ *Ibidem*, loc. cit.

de seu tempo. No momento em que os aeroplanos se tornavam comercializáveis e era possível adquirir um *Wright*, um *Blériot* ou um *Voisin* por uma boa quantia, Santos Dumont tinha interesse em fazer de sua *Libélula* o modelo mais barato do mercado. Ao colocar a sua invenção em domínio público, o aviador afirmava que a *Demoiselle* podia ser vendida por mil dólares apenas. “Pare!” respondeu a casa *Darracq*, empresa que havia construído o motor, “nós perdemos dinheiro estudando o seu motor. Você não tem o direito de estabelecer um preço.”¹⁸⁵

Santos Dumont teve que responder a um processo na justiça à empresa lesada por seu ato de “altruísmo” – como desejava que fosse percebido. A ideia segundo a qual ele mesmo não ganharia um centavo de dólar com a manufatura de sua invenção parecia lhe agradar. Por esse apelo comercial, a empresa *Clements* ofereceu produzir a máquina com o valor estipulado pelo brasileiro. No entanto, como relatou o jornal *Evening star* sobre as vendas, poucos foram os que adquiriram a *Demoiselle* que, apesar de sua beleza reconhecida, “necessitava de um acrobata para aprender a conduzi-la.”¹⁸⁶

No Salão do Automóvel e da Aeronáutica de 1909, a *Demoiselle* de Santos Dumont, ao ser exposta como o menor aeroplano do mundo, era consagrada por sua popularidade como objeto de desejo para o olhar. O enorme sucesso de suas formas fez com que fosse exibida na exposição daquele ano, suspensa pelo teto, despertando a graça do público. O interesse pela aeronave não se dava pela técnica investida ou por sua mecânica, mas por sua estética *apaixonante*. O objeto singelo de desejo de homens e mulheres criado por Santos Dumont, numa época em que os demais aeronautas projetavam máquinas de guerra, não era representativo da vitória da emoção sobre a razão: “Sentimos que não se irá muito longe com ela, mas ela é tão linda!!!”¹⁸⁷ – afirmava o repórter Frantz Reichel ao *Le Figaro*.

Numa época marcada por pioneirismos, e na constante corrida por se provar socialmente no mundo moderno, Santos Dumont se dedica a desenvolver um aeroplano frágil e ultraleve, contrapondo-se ao peso marcante dos aparelhos de seus concorrentes. O corpo leve da libélula não podia ser facilmente dominado por qualquer outro corpo masculino. Era necessário uma certa altivez individual e a ousadia de dândi para pilotá-la – características estas que não se liam nos manuais da época destinados a padronizar o voo mecânico e o comportamento masculino racional. A normalização do voo nos aeroplanos associada à normalização dos corpos dos

¹⁸⁵ STERLING, Heilig. Aeroplaning as a profession in France. *Evening star*. Washington, D.C., January 22, 1910. p.3.

¹⁸⁶ STERLING, loc. cit.

¹⁸⁷ No original em francês: « On sent bien qu'on n'irait pas très loin avec lui, mais il est si mignon !!! » (Tradução nossa). REICHEL, Frantz. Le Salon de l'Automobile et l'Aéronautique. *Le Figaro*, 54^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 362, Paris, 27 décembre 1908. p.4.

aviadores ia deixar Santos Dumont fora de um jogo masculino do qual ele insistia em fazer parte. Esse inventor-transgressor, querendo se provar num mundo movido pela razão, almejou doar os seus inventos à pátria, quando todos os demais ofereciam doar os seus corpos. A falta de interesse crescente pela *Demoiselle* iria apenas servir para agravar um quadro de “melancolia” associada à incompreensão de sua inadequação aos novos tempos.

4.7 Masculinidade bélica

O controle sobre os desejos individuais na sociedade mediada pelas máquinas levou o homem contemporâneo a fazer da ideia imperialista de civilização o fim extremo de uma conquista capitalista entre potências masculinistas. O sujeito da guerra era produzido ao mesmo tempo em que se construía as máquinas necessárias para sua destruição. O herói idealizado jamais poderia ser alcançado, visto que o poder bélico já não estava mais dependente do corpo do homem – este produzido para ser descartado – mas do corpo da máquina, feita para sobreviver aos seus próprios inventores.

Associada à noção do sacrifício viril, cultivada no século XIX, uma ideia do corpo descartável do piloto fazia parte da performance aérea e da masculinidade nos anos que antecederam a Grande Guerra na Europa. Essa “precariedade”¹⁸⁸ de um corpo a mercê do poder do Estado ou do mercado, ou a “vulnerabilidade ontológica”¹⁸⁹ do corpo que pilota a máquina fica evidente se observamos o lugar das monarquias europeias diante da popularização do voo. A presença do rei da Espanha, Afonso XII na cena aeronáutica, como chamam a atenção Robène et al., é particular, situando-se “no cruzamento das obrigações protocolares, da apresentação social e do desejo por novidade.” Apesar de seu interesse pelo início da aeronáutica, o rei é interdito por um protocolo de Estado que o impede de tomar lugar como passageiro, e muito menos como piloto.¹⁹⁰ O corpo do rei é um corpo protegido, “impedido” – tendo o risco da queda como princípio de tal prudência, a regra estabelece a distinção entre um corpo protegido e os corpos autorizados de voar, isto é, aqueles que podem ser sacrificados em nome da Nação.

O voo controlado, que com Santos Dumont representava ao mesmo tempo a autonomia inventiva e a liberdade dos regimes de normatividade, agora se tornava a representação de um

¹⁸⁸ BUTLER, Judith. *Quadros de guerra: quando a vida é passível de luto?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

¹⁸⁹ SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011.

¹⁹⁰ ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l'invention de l'aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d'un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. *Staps*, 87, 2010. p.24.

corpo abstrato, anônimo e descartável. A máquina aérea inventou uma nova carne. Como chama a atenção Santner, “o espaço da representação sempre foi aquele em que a dimensão da carne esteve implicada,”¹⁹¹ e é nesta representação da carne do piloto que o avião independente ia dar lugar ao soldado subordinado ao poder do Estado. A vida humana é requalificada nos regimes da guerra, ou nos *quadros* biopolíticos instaurados a partir da primeira década do século XX, estes quadros definidos no bojo do processo de colonização em curso e marcados pelo processo contínuo de militarização da masculinidade. Como aponta Audoin-Rouzeau, a “masculinidade apaziguada” do final do século XIX, à qual se referira Sohn,¹⁹² se transformava então numa “*masculinidade guerreira*”¹⁹³ que podia ser reconhecida mais expressivamente a partir do verão de 1914.

A historiografia aponta para uma mudança corporal associada ao *ethos* da guerra conduzida com o suporte físico das máquinas. Se os soldados na Europa do século anterior combatiam de “corpo ereto”¹⁹⁴ no campo de batalha, numa posição vertical imposta pelas exigências tecnológicas do combate, o combatente da Primeira Guerra, com algumas semanas de conflito aprenderia o valor do “corpo reclinado”, única solução para esses homens cujas vidas precárias se viam “diante do muro de metal criado pelo armamento moderno.”¹⁹⁵ O guerreiro que, antes, se colocava em evidência com uniformes de cores vivas e peças brilhantes para valorizar a sua silhueta, deve agora se camuflar e desaparecer nos campos de batalha para se proteger contra os projéteis que podem vir de qualquer parte do ar. O soldado de guerra, a partir dos anos 1914 e 1915, está consciente da sua impotência diante da intensidade do fogo, reduzindo-se a suportar o seu próprio terror diante da supremacia das máquinas.

Progressivamente, por meio da experiência brutal da morte pela máquina, esta última iria ensinar aos homens que a obediência à ordem superior era o único caminho para se obter êxito em nome da pátria, dada a consciência da impotência individual. Neste novo mundo conduzido por máquinas, a racionalidade vai suprimir o indivíduo autônomo para desenvolver um tipo de eficiência em conformidade com um *continuum* pré-determinado de meios e fins.¹⁹⁶ O corpo masculino, desvalorizado diante do corpo racional da máquina, se percebe como o

¹⁹¹ SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011. p.xv.

¹⁹² SOHN, 2009 apud ADOIN-ROUZEAU, 2013 [2012], p.504.

¹⁹³ ADOIN-ROUZEAU, Stéphane. Conclusão. A Grande Guerra e a história da virilidade. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.504.

¹⁹⁴ Cf. Ibidem, pp.503-512.

¹⁹⁵ Ibidem, p.505.

¹⁹⁶ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.46.

meio mais vulnerável para a conquista de um bem maior. É como consequência material deste processo de renegociação da vida humana dentro dos regimes de valor ligados à soberania popular¹⁹⁷ que a virilidade individual seria *desmembrada* com a emergência da *masculinidade bélica*.

Transpondo a *temperança* prescrita para o homem viril e racional até o século XIX, o mito “militar-servil”,¹⁹⁸ no século XX, seria invadido por um componente sexual beligerante, associando virilidade e violência de forma explícita e admirável nas sociedades em guerra. Como relata Audoin-Rouzeau, durante o treinamento militar o aprendizado de uma “cultura somática combatente” pelos soldados do século XX se dava acompanhado de uma dureza muitas vezes impiedosa no interior das unidades de elite. Essa “virilização” violenta dos soldados adquiria uma dimensão fortemente sexual que podia ser observada, por exemplo, nas cerimônias de atribuição do diploma de paraquedista durante a guerra da Argélia. Nesse ritual masculinista, ao primeiro comando gritava-se “De joelhos as bichinhas!”, e, em seguida, para aqueles que haviam alcançado o desafio, um “De pé os homens!”.¹⁹⁹

Na masculinidade bélica, marcadamente misógina e homofóbica, a dimensão sexual e as micro-violências do ambiente cotidiano dos soldados estariam atreladas a um contexto de representações da agressividade masculina em âmbito global e geopolítico. Era tão importante para os exércitos ter armas quanto provar a sua masculinidade por meio delas. Não por acaso, as armas conservavam, cada vez com mais ênfase, o seu caráter fálico. Durante a Grande Guerra, circulavam imagens e textos, muitas vezes bastante explícitos, que associavam os tubos dos canhões ao pênis em ereção.²⁰⁰ As próprias bombas de avião não escaparam a essa simbologia sexual, que seria reativada em conflitos posteriores. O estupro de guerra se provaria uma prática representativa da afirmação da virilidade dos combatentes para si mesmos, em relação aos corpos femininos humilhados,²⁰¹ sendo a mulher, como um ser diferente do soldado, identificada como uma representante do inimigo, numa das práticas mais extremas da virilidade guerreira. Numa época em que algumas expressões da sexualidade eram fortemente combatidas, e a repressão da libido pelos códigos culturais se intensificava com o projeto de

¹⁹⁷ SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011. p.xx.

¹⁹⁸ Assim definido por Stéphane Audoin-Rouzeau em ADOIN-ROUZEAU, Stéphane. Exércitos e guerras: uma brecha no coração do modelo viril? In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI (dirigido por Jean-Jacques Courtine). Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. pp.239-268.

¹⁹⁹ Ibidem, p.247-248.

²⁰⁰ Ibidem, p.248.

²⁰¹ ROUQUET; VIRGILI & VOLDMAN (2007, p.140 apud ADOIN-ROUZEAU, 2013, p.253).

“civilização” antes da guerra, o estupro passava a ser autorizado, sendo o corpo da mulher colocado em condição ainda mais precária do que aquela do corpo dos soldados.

A afirmação violenta e sexualizada da masculinidade se contrapunha à exposição da fragilidade do corpo masculino na guerra. Nas palavras de Joanna Bourke, a Grande Guerra “desmembroou os machos,”²⁰² dilacerando seus corpos e membros, em muitos casos não deixando outro recurso senão a amputação quando esta não tivesse já sido imposta no campo de batalha. Segundo dados levantados pela autora, a França contava com 100.000 inválidos no final do conflito. A mutilação visível e o drama da castração verdadeira (invisível), representou um “golpe simbólico à virilidade”²⁰³ inculcada nos homens nascidos no século anterior. Ainda que representando um atentado a esta virilidade protegida, a mutilação seria percebida no pós-guerra como uma marca de coragem e de patriotismo esculpida na carne dos ex-combatentes.

A antecipação da guerra, nos anos que antecederam o primeiro maior conflito daquele século, produziu uma necessária propaganda do patriotismo heroico que iria levar os homens a oferecerem seus corpos ao sacrifício nas trincheiras. A guerra iminente fez com que se tornasse um ímpeto natural que homens de todas as áreas, incluindo músicos, atores e atletas, além de aristocratas e camponeses, oferecessem a sua bravura e o seu corpo, desafiando a morte pelo bem da bandeira de sua pátria. Esse era o caso de Jacques Thibaud, renomado músico, que defendia o fato de todos os homens serem iguais “quando se trata de se oferecerem como alvos para as balas do inimigo.” O jovem violinista com uma carreira “romântica”, teria sido descoberto pelo público parisiense tocando no *Café Rouge*, no *Quartier Latin* de Paris. Seu trabalho atraiu tanto a atenção dos amantes da música que ele foi contratado por uma importante orquestra sinfônica fazendo turnês em países como Alemanha, Suíça e Rússia. Com a popularidade conquistada na França, Thibaud defendia que todos os homens fossem para a guerra pela pátria.²⁰⁴ Movidos por esse mesmo espírito, milhares de jovens iriam se oferecer ao treinamento e à subordinação à mecânica bélica como demonstração de masculinidade e honra pela Nação.

Um dos mais surpreendentes alistamentos foi o do cantor de ópera Maurice Renaud, uma figura reconhecida na cena artística francesa, que já estava com quase sessenta anos de idade. Quando jovem, Renaud havia cruzado a fronteira para a Bélgica durante o seu período

²⁰² Cf. BOURKE, Joanna. *Dismembering the Male – Men’s Bodies; Britain and the Great War*. Londres: Reaktion Books, 1996.

²⁰³ ADOIN-ROUZEAU, Stéphane. Conclusão. A Grande Guerra e a história da virilidade. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. p.507.

²⁰⁴ MANY of world’s great are now just men facing fire. *New-York tribune*. New York, September 20, 1914. p.7.

de serviço no exército francês, escapando do tempo que lhe restava como soldado. Em alguns anos, ganhara fama como um barítono, mas não pôde retornar ao seu país por ser um desertor. Ocorre que, no final do século anterior, a França declarou anistia geral a todos os desertores casados, e o senhor Renaud aproveitou a oportunidade para voltar. Agora, diante da guerra, mesmo com idade avançada, o barítono encontrava uma brecha para mostrar o seu patriotismo e perder o estigma de desertor. Com o realistamento, rapidamente seria condecorado com a Cruz da Legião de Honra,²⁰⁵ um rito que marcava o reconhecimento pela Nação de seu patriotismo e o valor de seu gesto dentro de um regime de guerra cada vez mais reconhecido.

A heteronormatividade não deixava de transparecer como um valor *natural* desses regimes masculinistas, com a preconização do homem casado, principalmente após uma certa idade, que, ao contrair matrimônio, havia provado o seu valor para as instituições do Estado. Entre os mais jovens, como se provou no campo da aviação, a militarização e disciplina dos corpos dos aviadores eram percebidas como um atrativo e um distintivo de ascensão social: “Milhares de moças com casamentos substanciais como destino estão importando seus pais para procurar um marido aviador,” anunciava o jornal norte-americano *The sun* sobre as jovens americanas em busca de um marido na França, em abril de 1911. “Os seus irmãos mais novos, a partir dos 16 anos, nutrem essa *quente admiração* pelos contos de heroísmo, patriotismo e pelos 1.000,000 francos que Blériot recebeu em seis meses...”²⁰⁶ continuava a matéria, revelando um novo tipo de admiração homoafetiva que brotava na medida em que o modelo de masculinidade era importado entre os países.

O texto que se propunha a tratar dos “riscos e romances do voo” descrevia a receita para um novo estilo de vida no interior de um clube de cavalheiros que se tornava – com o dinheiro de empresários e o peso das forças armadas internacionais – um modo de *ser homem* e obter sucesso exclusivo para “aviadores”. Com a comercialização dos aviões para uso privado e o crescente investimento militar em diferentes países no desenvolvimento de máquinas cada vez mais potentes, rapidamente a aviação se tornou um bom investimento, sobretudo para os aviadores profissionais. Em 1911, com o crescente interesse pelo mercado da aviação, o *The sun*, caracterizava o novo *métier*:

Que oportunidade para entrar para a sociedade! Até mesmo aquela escola rude do exército lança o jovem aviador aos chás das 5 dos *châteaux*. Qualquer jovem francês que possua um aeroplano com idade de recrutamento pode

²⁰⁵ MANY of world's great are now just men facing fire. *New-York tribune*. New York, September 20, 1914. p.7.

²⁰⁶ RISKS and romances of flying. *The sun*. New York, April 23, 1911. p.2.

transformar dois anos de iniciação em charmosas férias ao oferecer voar de graça para o exército.²⁰⁷

Esse novo homem, cavalheiro da aviação, que ascendia socialmente e conseguia fortuna e melhores casamentos passava a acessar um regime de masculinidade particular – até então restrito a poucos eleitos. Na imagem construída desse novo *gentleman* viril inventado com o aeroplano, “em vez de carregar a arma e um saco em marchas desgastantes, ele janta com o General, almoça com o Coronel e desliza sobre práticas de escoteiro de acordo com a sua doce vontade.”²⁰⁸

Associadas a esse perfil romântico do aviador de alta classe, as virtudes da bravura e patriotismo fariam com que aquele já conhecido esporte masculino e de elite levasse muitos homens franceses educados e com meios para adquirir um aeroplano a provarem sua virilidade na aeronáutica, mostrando-se dispostos a arriscar a vida. O perfil desse novo aviador, elegante e ao mesmo tempo destemido, se propagava a partir da imagem de jovens como Hubert Latham,²⁰⁹ considerado “um homem de esporte audacioso e mestre de si.”²¹⁰ Tendo praticado a aviação num monoplano *Antoinette*, do mesmo tipo usado por Santos Dumont, Latham se tornou um piloto conhecido por gostar de grandes manobras e chegou a bater alguns records, como aquele em junho de 1909, apenas dois meses após seu primeiro voo, em que se manteve no ar por 1 hora, 7 minutos e 37 segundos. Algumas semanas mais tarde, decidiu atravessar o canal da Mancha, mas terminou por cair no mar; em seu resgate, os homens que o buscaram o teriam encontrado tranquilamente sentado sobre o seu aparelho fumando um cigarro...²¹¹ A notícia dessa imagem de destemor correria o mundo contribuindo para uma representação inescapável da virilidade guerreira do aviador.

Ao longo da vida curta, a “coragem indômita” de Latham não lhe poupou de diversos acidentes. No entanto, como boa parte de seus concorrentes, tinha o hábito de desdenhar a morte. Certa vez, numa queda violenta causada por uma tempestade, numa tentativa de voo na

²⁰⁷ No original, em inglês: “What a change to get into society! Even the rough school of the army launches the young aviator into 5 o'clock teas of châteaux. Any young Frenchman owning an aeroplane at the age of conscription can transform two years of hazing into a charming holiday by offering to fly the army gratis.” (Tradução nossa). RISKS and romances of flying. *The sun*. New York, April 23, 1911. p.2.

²⁰⁸ *Ibidem*, loc. cit.

²⁰⁹ Hubert Latham (1883-1912) nascido em Paris e tendo recebido “uma instrução sólida e elegante educação” em lugares como Paris e Oxford, chegou a se tornar um dos *sportsmen* mais populares da França, antes de sua morte precoce em um acidente em 1912. Cf. L’AVIATEUR Latham tué par un buffle. *Le Temps*, 52^{ème} année, n. 18641, Paris, 17 juillet 1912. p.6.

²¹⁰ *Ibidem*, loc. cit.

²¹¹ *Ibidem*, loc. cit.

Inglaterra, Latham, com muitas fraturas, simplesmente teria afirmado: “Eu sei que estou perdido; mas por que eu teria medo da morte?”²¹²

Deixando de buscar novos recordes para se tornar um explorador e “grande caçador”, Hubert Latham usava o seu monoplano para sobrevoar áreas selvagens e, com seu fuzil, caçar recompensas outras nesse esporte viril e elitista ao qual se dedicou até o fim da vida. Chegou a caçar leões na Abissínia, e se especializou em matar “as grandes feras” da África ocidental, em lugares como as florestas do Congo e de outras colônias francesas. Condecorado como um “*gentleman*” pelo *Aéro-Club* da França ao receber a bravata de piloto de aeroplano em 17 de agosto de 1909, o jovem Latham morreu por “um sopro selvagem” de vento que lhe causara o acidente fatal ao curso de uma partida de caça sobre uma floresta da África equatorial, em julho de 1912. Apesar dos poucos feitos concretos, sua morte foi lembrada como uma perda para a aeronáutica e entre os militares franceses ligados ao então ministério das colônias. Mas a aviação de caça ajudaria a cultivar a admiração do aviador herói e do piloto combatente, representação que seria mais tarde incarnada por outros franceses como Alphonse Pégoud, Roland Garros e Manfred von Richthofen, este último recebendo o título de “Barão Vermelho”.²¹³

A onda de heroísmo propagada internacionalmente teria feito com que diversos aviadores oferecessem os seus serviços em prol da defesa aérea da Nação. Louis Blériot, tendo se especializado no mais pesado que o ar, mesmo aposentado da função de piloto desde 1909, diante da eminência da guerra, voltaria à ativa em 1914 passando a treinar “os melhores homens” para a aviação.²¹⁴ Naquele momento, o exército francês já contava com os serviços de Alphonse Pégoud,²¹⁵ considerado um dos maiores mestres da ciência da aviação, tendo sido ele o responsável por inventar o *looping* em um avião provando ser possível manter o aeroplano em voo mesmo de cabeça para baixo. Diante de tamanha prova de virilidade, Pégoud era considerado um homem “detentor da maior bravura”²¹⁶ combinada com uma aparente tranquilidade diante do perigo.

Na mesma época em que Blériot treinava tropas de novos aviadores para o exército francês, e enquanto a Alemanha já invadia a fronteira da França, Santos Dumont, desaparecido

²¹² L'AVIATEUR Latham tué par un buffle. *Le Temps*, 52^{ème} année, n. 18641, Paris, 17 juillet 1912. p.6.

²¹³ BITTENCOURT, Armando. O grande conflito se aproxima: inovações tecnológicas antes e durante a Primeira Guerra Mundial. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da & LEÃO, Karl Schurster Sousa (Org.). *Por que a guerra?: das batalhas gregas à ciberguerra – uma história da violência entre os homens*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018. p.338.

²¹⁴ MANY of world's great are now just men facing fire. *New-York tribune*. New York, September 20, 1914, p.7.

²¹⁵ Adolphe Pégoud (1889-1915) foi um aviador francês e primeiro instrutor de voo que se tornou reconhecido por sua participação na Primeira guerra, tendo morrido em combate com um tiro na cabeça, em 31 de agosto de 1915.

²¹⁶ MANY of world's great are now just men facing fire. *New-York tribune*. New York, September 20, 1914, p.7.

das páginas do jornal desde o fracasso comercial de seu último aeroplano, voltava a ser citado ao lado do nome de militares e veteranos de guerra como o general Paul Pau que assumia, a partir daquele momento, o comando do exército.²¹⁷ O motivo do reaparecimento do brasileiro era o fato de ter novamente oferecido os seus serviços para o governo francês, em defesa da pátria. Aquela não seria a sua primeira oferta ao ministério da guerra, mas era certamente a que foi recebida em momento mais oportuno. Santos Dumont chegou a fazer uma visita ao campo de treinamento do exército, em 5 de agosto de 1914. Em Paris, houve uma grande comoção na estação de trem quando ele embarcou para o fronte,²¹⁸ mas nenhuma participação real do brasileiro ao lado da França teria sido aceita ou entendida como necessária àquele ponto. Podemos supor que Santos Dumont não se enquadrou ao perfil heroico preconizado para a guerra e nem os seus aparelhos foram considerados estáveis o bastante para serem usados como arma. A excentricidade de sua personalidade e sua instabilidade emocional teriam sido uma barreira para que ele fosse considerado como um possível candidato a instrutor de voo dos jovens guerreiros – papel este que já vinha sendo desempenhado por veteranos como Blériot e os irmãos Wright.

Sem o reconhecimento patriótico que buscara na França, Santos retornaria à reclusão melancólica em que se colocara antes, desde seu primeiro “eclipse”, entre 1907 e 1909. A rejeição pela guerra seria talvez o motivo decisivo para que parasse de voar, atitude esta que, na prática, ele já havia adotado desde 1910. Quando se elevava o valor da masculinidade em sua sociedade, Santos Dumont se via deslocado dos regimes de normatividade que o enquadraram ao longo da vida. Já não sabia se equilibrar diante dos padrões extremos de uma masculinidade bélica que subordinava os corpos e suprimia as almas dos aviadores que um dia nele se inspiraram. O sonho das altitudes dava lugar às sombras incertas das trincheiras.

O que importava, durante e após a Grande Guerra, era o mito do herói viril, muito distante da realidade dos combatentes mortos ou mutilados. A militarização da masculinidade consagrada na primeira guerra do século reforçou um “ideal masculino” que seria revivido, alguns anos depois, com a ascensão do ideal viril nazista.²¹⁹ No ponto de vista psicanalítico, explorado por Marcuse, a repressão de certos desejos individuais imposta pelos mecanismos de controle social teria levado à erupção violenta dessa masculinidade bélica como parte de um projeto de civilização que se aprofundou ao longo de todo o século XX. É neste sentido que,

²¹⁷ CAVALRY and infantry retreat. *El Paso herald*. El Paso, Texas, August 5, 1914, home edition, n.p.

²¹⁸ GERMANS sink mine-laying ship – Airships play big part in war. *The day book*. Chicago, August 05, 1914, last edition, n.p.

²¹⁹ MOSSE (1997 [1996] apud ADOIN-ROUZEAU, 2013 [2012], p.511).

para o autor, os episódios de extermínio em massa, as guerras mundiais e o uso da tecnologia para a subjugação e destruição do homem pelo homem não seriam “recaídas no barbarismo”, mas a implementação irreprimida das conquistas da ciência moderna e da tecnologia, que têm lugar no “apogeu da civilização”.²²⁰

O Eros incontrollado, motor da libido e da “pulsão de vida” é tão funesto quanto a sua réplica fatal, *o instinto de morte*. Para Marcuse, sua força destrutiva deriva do fato dos instintos lutarem constantemente por uma gratificação que a cultura não pode mais consentir; a gratificação do indivíduo como um fim em si mesma, a todo momento.²²¹ Na sociedade não-libidinal, a guerra é a expressão última da “pulsão de morte”, transformada em palco para a representação da vida renegociada, revalorada em prol da soberania da Nação e de um novo tipo de engajamento dos homens na produção de um mundo baseado no trabalho e na exploração desenfreada dos desejos. Para aqueles que morreram nos campos de batalha um destino heroico se cumprira; para os demais, a sua própria sobrevivência podia se tornar um fardo mais pesado que o ar.

4.8 *Pathos* das altitudes

“A ‘aeronáutica’ é a arte de se sustentar e se dirigir na atmosfera, sem ter contato com a terra ou com a água em sua superfície.” A definição de um manual aeronáutico escrito em 1911, por Alphonse Berget, revela que a arte do voo, em seu exercício individual, envolve necessariamente um desligamento da terra e de suas convenções pelo ímpeto do “homem ambicioso de imitar os pássaros.”²²² Distante da terra, o aviador ganha perspectiva sobre as convenções, ao mesmo tempo em que se submete a elas. O paradoxo projetado sobre o corpo do piloto está na realização do desejo individual em nome de um bem que é maior do que si mesmo. Nas alturas, em sua carne que excede o corpo do aeroplano, o piloto se desloca de sua própria vida para vislumbrar as vidas dos outros que, diante de sua superioridade alada, dependem do êxito do seu voo.

Como um corpo submetido ao corpo do aparelho, o corpo do piloto sofre uma dupla resistência. A resistência indireta do ar sobre a fuselagem do avião, e a resistência dos regimes que normalizam o seu corpo individual para ser um corpo que atua para o benefício do aparato

²²⁰ MARCUSE, Herbert. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.28.

²²¹ Ibidem, p.33.

²²² BERGET, Alphonse. *La route de l'air*. Aéronautique. Aviation. Histoire – Théorie – Pratique. Paris : Librairie Hachette et Cie., 1911. p.III.

social. Tendo a sua individualidade suspensa, o aviador alcança o voo mecânico para sair de si mesmo e se provar útil à Nação. O mais pesado que o ar resiste à atmosfera quando o aviador resiste a si mesmo, estabelecendo uma nova relação consigo. O voo, com uma só força, leva-o para além e o contém.

Dominar o *pathos* reprimindo os desejos individuais é o pré-requisito para o domínio do aeroplano. O aprendizado da mecânica aeronáutica faria com os aeronautas do início do século aquilo que outras tecnologias do gênero já vinham fazendo antes, mas por métodos mais rígidos, violentos e eficazes para a máquina imperial dos Estados nacionais. Nas escolas militares para instruir aviadores antes da Primeira guerra, um tipo de cuidado de si (*souci de soi*) era incutido nos jovens guerreiros destinados a oferecer seus corpos ao aparato mecânico e à racionalidade tecnológica. Como observou Foucault a partir dos antigos, esse cuidado de si funcionava como um preceito segundo o qual convém ocupar-se consigo mesmo visando o domínio de si pelo bem comum. As técnicas do cuidado de si permitem aos indivíduos atuarem sobre si mesmos como uma resistência ao mal que lhes é interior, visando expulsá-lo, expurgá-lo e dominá-lo para que alcancem, por meio de uma correção auto infligida, a libertação da alma.²²³ Trata-se de um imperativo que serve para disciplinar os corpos dominando os instintos pela razão – que após a Revolução Industrial passaria a ser a razão das máquinas. Ao dominar a si próprio, o homem tomava a si “como objeto de conhecimento e campo de ação para transformar-se, corrigir-se, purificar-se e promover a própria salvação.”²²⁴ Segundo Foucault, o cuidado de si também tomou a forma de uma atitude, de uma maneira de se comportar, impregnou formas de viver, desenvolveu-se em procedimentos, em práticas e em receitas – constituiu, assim, uma prática social, dando lugar a relações interindividuais, a trocas e comunicações e até mesmo a instituições.²²⁵ Transmitido como uma tecnologia de si, tal qual as tecnologias da máquina, a atividade de moldar-se aos padrões estabelecidos pela razão não constitui necessariamente um exercício de solidão, mas uma prática social visando o domínio dos indivíduos por eles mesmos. Incutir tal cuidado nos jovens guerreiros, que ao mesmo tempo tomavam consciência de sua precariedade, era papel atribuído às máquinas – mas essa tecnologia de si, de fato não era uma invenção do século XX.

Na tradição grega, o cuidado de si está em correlação estreita com o pensamento e a prática médica. Essas duas esferas dispõem de um jogo nocional comum cujo elemento central

²²³ Cf. FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.86-87.

²²⁴ Id. *História da sexualidade 3*. O cuidado de si. Rio de Janeiro / São Paulo: Paz & Terra, 2014 [1984]. p.55.

²²⁵ *Ibidem*, p.58.

é o conceito de *pathos* – este que tanto se aplica à paixão como à doença física, à perturbação do corpo como ao movimento involuntário da alma. Em um caso como no outro, o *pathos* toma a forma de uma afecção que perturba o equilíbrio de seus humores ou de suas qualidades e que, para a alma, toma a forma de um movimento capaz de arrebatá-la apesar dela própria.²²⁶ A partir deste conceito comum a diversos regimes regulatórios foi possível construir uma grade de análise válida para os males do corpo e os da alma.

Na sociedade mediada e regulada pelas invenções mecânicas, a máquina serve para o controle compulsório de si, na medida em que os corpos necessitam se adequar a elas – e não o contrário. O inventor é inventor de si, e a figura de quem inventa a máquina passa a ser percebida como a de alguém que disputa o papel de Deus, e logo deve ser eliminado para que os homens controlados possam coexistir sob um domínio comum. Nesse contexto, qualquer forma de expressão livre é vista como ameaça à ordem estabelecida e a um Deus inventado para dominar o homem. As máquinas, como previa Marcuse, “também interceptam e absorvem a sua libido”, desse modo desviando-os da perigosa esfera da sexualidade livre, por meio da qual o indivíduo pode se perceber livre da sociedade.²²⁷ Nessa sociedade, “a máquina que é adorada não é mais matéria morta mas se torna algo como um ser humano. E ela dá em troca ao homem aquilo que ela possui: a vida do aparato social ao qual ela pertence.”²²⁸

Com os seus desejos interpelados pela máquina, o indivíduo tem a emoção irrefreável racionalizada. Se, de acordo com o paradoxo freudiano, a irracionalidade do sentimento de culpa é parte inerente, como algo reprimido, à própria civilização, então ela é em si também racional. A abolição da dominação que contêm as emoções seria, neste regime, destruidora da própria cultura, de modo que a única saída para a supressão do indivíduo é o crime supremo, e nenhum meio para impedi-la é percebido como irracional. Como explica Marcuse, “somente um Eros forte pode efetivamente ‘sujeitar’ os instintos destrutivos.”²²⁹

Nessa cultura moldada pelas violências da normatividade, a ideia da “falta” interiorizada nos sujeitos – traduzida anatomicamente no corpo ou impressa na alma – não é, com efeito, produzida a partir de um ato de consciência desses sujeitos, de dentro para fora, mas lhes seria imposta socialmente pelos regimes normativos que impõem o cuidado de si e a produção dos corpos úteis para o funcionamento da sociedade. A ausência de algo sentida pelos sujeitos

²²⁶ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade 3*. O cuidado de si. Rio de Janeiro / São Paulo: Paz & Terra, 2014 [1984]. p.70.

²²⁷ MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. p.47.

²²⁸ Ibidem, p.47-48.

²²⁹ Id. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.85.

subordinados aos sistemas de valor do mundo capitalista é, portanto, inculcada nos sujeitos que se ajustam aos padrões ao se prescreverem um corpo e uma alma normalizados. O sujeito, então, se vê obrigado a compensar o que não pode ofertar, por meio de sua individualidade, à ordem social. Esta ordem, por sua vez, não o exclui, mas o aceita apenas parcialmente, mediante a provação do seu mérito ou da sua utilidade para o corpo do aparato social de que faz parte. Ao ofertar o que não tem, em troca da proteção suprema, o sujeito assume um déficit permanente perante a sociedade. De repente, já não basta apresentar-se como um corpo útil que merece ser preservado; ele precisa compensar o seu comportamento desajustado. O indivíduo, então, se vê dividido entre o desejo individual e a dívida de uma contribuição para o progresso coletivo, fazendo parte ele mesmo do corpo de instrumentos de violência contra a sua carne. O paradigma mais doloroso está no dever da provação perpétua do seu valor individual dentro de um sistema que reconhece apenas os produtos de seu assujeitamento à máquina coletiva.

Enquanto alguns aviadores buscavam o controle de si para alcançar o voo, Santos Dumont procurou voar para escapar das normas que suprimiam o seu gênio inventor e a sua paixão. Nas alturas encontrava-se consigo mesmo diante do mundo miniaturizado sob seus pés. Olhando para baixo do cesto de seus balões ele via o traçado racional da terra dividida com mais clareza e de bem longe. O voo veloz com a leveza alada de sua *Demoiselle*, ainda que sublime, já não lhe dava tempo para a introspecção. Aquele voo mais pesado já não era para ele mesmo, mas para os outros. Logo, o desejo pelo voo solitário o levou a buscar no isolamento a única cura possível para aquilo que a sociedade passaria a ver nele como patológico. Ao sentir a si mesmo no ar, Alberto se elevava a um mundo de sensações que lhe eram próprias, nem impostas nem mediadas para fazê-lo perder o contato consigo mesmo, e ele podia existir *apesar das convenções*.

Como apontou Gilles Tiberghien, essa busca incessante por um ponto de vista vertical não se tratava de um “*pathos* das altitudes”²³⁰, como alguns poderiam interpretar, pois Santos Dumont fizera das alturas um estilo de vida e não uma doença. Quando estava no ar, o inventor estabelecia uma nova perspectiva sobre si mesmo e sobre os outros diante de suas elevações. Em sua vida cotidiana buscava constantemente esse equivalente espacial. Na sala de jantar do apartamento na Champs-Élysées ele fizera ser instalada uma mesa suspensa por fios de ferro presos ao teto, de modo que seus pés ficassem a dois metros do solo. Uma cadeira, também suspensa, era fixada perto da mesa. Alberto escalava a estrutura com o auxílio de palafitas para tomar o seu lugar, e uma vez sentado, com a balanço suave pela oscilação dos fios de ferro, ele

²³⁰ TIBERGHIEU, Gilles A. Le rêve de Santos-Dumont. In : BRISSON, Jean-Luc (dir.). *Le jardinier, l'artiste et l'ingénieur*. Paris : Les Éditions de l'Imprimeur, 2000. p.22.

era servido por um de seus empregados que erguia o prato até a altura de sua cabeça.²³¹ Uma vez que aquela estrutura ameaçava desmoronar, Alberto buscou as mesmas sensações produzindo uma mesa e cadeiras cujos pés mediam três metros. Das alturas, ao produzir uma nova paisagem, ele também inventava um novo corpo. Mudava a si mesmo e suas sensações ao mudar o ângulo de visão. Viver a alguns metros do solo é, para esse dândi sonhador, viver mais longe das normas e mais perto de si mesmo.

Sempre quis estar mais perto das nuvens do que da terra, e, em 1910, quando buscara reclusão para fugir da vida social agitada de Paris, Santos Dumont encontrou refúgio na pequena cidade de Benerville, próxima à Deauville, onde adquiriu uma propriedade que lhe permitia se sentir distante de todos e mais próximo das estrelas. Seu chalé, localizado no alto de uma montanha, era isolado o bastante para que pudesse viver a solidão com a qual já estava habituado, além disso podia funcionar como um observatório astronômico, este montado por ele mesmo com um telescópio moderno. A maioria dos relatos que reconheceram a sua tristeza aparente mesmo quando participava de eventos sociais, bem como a sua preferência pela solidão, indicam que os primeiros sinais de uma patologia teriam aparecido naquele ano, tendo o isolamento como sintoma. Mas aquela não era a primeira vez que Santos Dumont se isolava, tendo desaparecido dos olhos dos jornalistas e amigos entre os anos 1907 e 1909, quando fracassou sucessivamente com a construção de seus aparatos experimentados antes do *Nº 20*.

O sucesso que buscava, e as duras críticas diante da competição que se acirrava naqueles anos com a invenção do voo no mais pesado que o ar podem ter sido determinantes para agravar o seu estado de tristeza, levando a um sofrimento psíquico que o fazia abandonar a prática da aviação. Sem dúvida, a resistência contra a imposição de um modelo de voo disciplinar diante da imposição de um regime militar autoritário que não o reconheceria como um *corpo útil* para a guerra teria lançado esse inventor num abismo emocional de onde ele tentaria sair buscando a elevação, mesmo sem voar.

Aquele que antes despertava a “coqueluche” apaixonada dos parisienses, agora se via rejeitado pelas instâncias mesmas que consagraram o seu voo. Na eminência de um grande conflito entre Nações que tinham as armas para se defender e para prolongar o sofrimento na terra e no ar, não havia lugar para a exaltação de um homem só. Deslocado e em tempos adversos, Santos Dumont voltou-se para si mesmo, vivendo o seu *pathos* nas alturas, até ser descoberto, num mal-entendido que o levaria a deixar permanentemente aquele país que também reconheceria como *sua pátria*.

²³¹ TIBERGHIEU, Gilles A. Le rêve de Santos-Dumont. In : BRISSON, Jean-Luc (dir.). *Le jardinier, l'artiste et l'ingénieur*. Paris : Les Éditions de l'Imprimeur, 2000. p.22.

A vida de um homem solitário num chalé isolado chamou a atenção de pessoas que viviam nas proximidades de Benerville. Santos Dumont foi acusado de espionagem. A suspeita levantada foi averiguada pelas autoridades francesas e, no dia 10 de abril de 1914, ele recebeu uma carta do general Vayssière pedindo informações sobre o observatório que tinha em casa. Logo em seguida, um chefe de polícia mandou fazer uma busca na casa do inventor. As suspeitas sobre Santos se prolongariam quando, depois desse episódio, em 11 de agosto do mesmo ano, o serviço da guerra requisitou o seu automóvel, da marca Alda, para ser colocado à disposição da fábrica de aviões Morane-Saulnier.²³² Dias depois, em 16 de agosto, outra correspondência do ministério da guerra confirma que o carro foi entregue em Paris.²³³ Decidido a cooperar, Santos Dumont ofereceu também os seus serviços aeronáuticos, mas não foi aceito entre os militares e tampouco seus aparelhos de voo se mostrariam úteis.

No mesmo mês de agosto de 1914, ele teria sido preso em Benerville, junto com uma empregada doméstica austríaca, em seu chalé. Os funcionários da polícia teriam sido “excessivamente zelosos” com o brasileiro cuja solidão levantava suspeitas, e não há registros do próprio Santos Dumont sobre o ocorrido. Ao perder a razão que o guiava, o herói deslocado é levado a queimar todos os seus arquivos.²³⁴ Aquilo que guardava em seu *armário* mais íntimo, sua identidade e os recortes afetivos dos seus dias de glória e de paixão se perderiam naquele ato, obstinado e *irracional*, que o levou a resguardar segredos ou proteger uma reputação. Teria posteriormente feito a seleção dos restos. Escolheu o que poderia preservar – o que aponta que a suposta doença nunca o impediu de pensar sobre si. Na curadoria da vida, que fazia com cautela, mas sem esconder as suas mágoas, Santos Dumont decide deixar a França naquele momento, sem perspectiva de um retorno.

Sobre o incidente em seu chalé, os jornais noticiariam apenas que Santos Dumont então possuía sobre a costa de Benerville um observatório cuja situação, do ponto de vista da defesa nacional, oferecia vantagens consideráveis de tal modo que o general Vayssière pediu ao célebre *sportsman* que colocasse a sua propriedade à disposição da autoridade militar. O *Le Temps* de 17 de agosto, afirmava que Santos Dumont, quem teria adotado a França como pátria, frequentemente expressando sua simpatia pelo país que o fez famoso, havia enviado um telegrama de imediato ao general, colocando o observatório de Benerville à disposição das

²³² CARTA do Ministério da Guerra requisitando carro de Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR_RJCENDOC_SD_RP_CO_045. Paris, 11 de agosto de 1914.

²³³ CARTA do Ministério da Guerra confirmando a entrega do carro de Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR_RJCENDOC_SD_RP_CO_047. Paris, 16 de agosto de 1914.

²³⁴ NICOLAOU, Stéphane. Dandy et génie de l’aéronautique. ETAI & Musée de l’Air et de l’Espace. Collection « En vols », n. 4. Le Bourget, 1997. p.7.

forças militares.²³⁵ Não se sabe exatamente quão pacífica foi esta oferta. Muitos anos depois, quando retorna àquela pátria em 1922, os jornais franceses reconheceram que Santos Dumont havia deixado Paris no início da guerra em “circunstâncias lamentáveis”.²³⁶

Qual é o valor da vida individual quando o que está em jogo é o destino da civilização? A pergunta, que possivelmente teria sido motivo de inquietação para o aeronauta brasileiro ao deixar a França em 1914, está no centro de uma patologia que se alastraria no século XX como um mal silencioso. A relação do progresso com um crescente sentimento de culpa nos indivíduos tem, para Freud, um papel decisivo no desenvolvimento da civilização.²³⁷ Referindo-se ao mal do progresso “como o mais importante problema na evolução da cultura”,²³⁸ Freud dá a entender que o preço do progresso na civilização do século XX era pago com a perda da felicidade, com a intensificação do sentimento de culpa, aliado à repressão dos desejos. Tal perspectiva, deriva analiticamente de sua teoria dos instintos, e encontrava apoio na observação das grandes doenças e descontentamentos da civilização contemporânea, incluindo um ciclo ampliado de grandes guerras, perseguições ubíquas, trabalho forçado, fascismo, genocídio e intolerância em geral movida desde então pela imposição de “ilusões”²³⁹ que se contrapunha, paradoxalmente, à crescente riqueza e circulação de novos bens e conhecimentos.

A excessiva severidade do superego sobre o ego, segundo Freud, é o que toma o desejo pelo feito e pune até a agressão suprimida, que é explicada em termos de uma luta eterna entre Eros e o instinto de morte – o impulso agressivo contra o pai e seus sucessores sociais.²⁴⁰ Ao separar o filho e a mãe, o pai também inibe o instinto de morte, realizando, em última instância, o trabalho de Eros. À medida que o pai é multiplicado socialmente, sendo substituído pelas autoridades da sociedade, à medida que as proibições e inibições se propagam, o mesmo ocorre com o impulso agressivo e os objetos da agressão.²⁴¹ Em contrapartida, cresce concomitantemente na sociedade a necessidade de fortalecimento de suas defesas.

Aquilo que viveu individualmente Santos Dumont em 1914 não estava deslocado do quadro de guerra que se estabelecia socialmente na Europa. O elemento social, aqui, manifesta sua dimensão emocional no indivíduo. Razão e paixão entram em conflito com uma

²³⁵ POUR servir la France. L’observatoire de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 54^{ème} année, n. 19399, Paris, 17 août 1914, p.3.

²³⁶ LEFRANC, Jean. Le sport poétique. *Le Temps*, 62^{ème} année, n. 22197, Paris, 14 mai 1922, p.3.

²³⁷ MARCUSE, Herbert. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.83.

²³⁸ FREUD (apud MARCUSE, 1975, p.83).

²³⁹ MARCUSE, op. cit., loc. cit.

²⁴⁰ Ibidem, p.84.

²⁴¹ MARCUSE, loc. cit.

sobreposição de autoridades que levam o cuidado de si a se tornar uma neurose. A doença de que sofria Alberto Santos Dumont é produzida socialmente pela engrenagem dos regimes de normalidade que não possuíam os meios para reconhecê-lo como um corpo diferente dos corpos disciplinados para se tornarem úteis. O próprio trabalho do gênero e a violência física das máquinas seriam responsáveis por sua eliminação das instâncias que o consagraram.

Santos Dumont “sofria dos nervos”, sem nunca ter recebido um diagnóstico objetivo para um mal indizível pela medicina do seu tempo. Percebido como emocionalmente perturbado e como um “gênio” antiquado, ele buscou nas altitudes escapar a sua própria incompreensão. Parou definitivamente de voar quando deixou a França, em 1914, mas em suas elevações mentais passaria a buscar não mais uma nova representação do mundo, mas uma nova “forma de vida”²⁴² que acabou ameaçada pela “pulsão de morte”. No Brasil e na França, nos últimos anos de sua vida, Santos Dumont seria comparado ao mitológico Ícaro, o herói alado que, levado a queimar as próprias asas, provocou a sua queda inevitável em direção à vida eterna.

²⁴² TIBERGHIEU, Gilles A. Le rêve de Santos-Dumont. In : BRISSON, Jean-Luc (dir.). *Le jardinier, l'artiste et l'ingénieur*. Paris : Les Éditions de l'Imprimeur, 2000. p.26.

PARTE III

VOO VERTICAL

CAPÍTULO 5:

A última invenção: o martírio de um Ícaro sem asas

“O homem é um deus caído que se lembra dos céus.”¹

(Alphonse de Lamartine, “L’Homme”, in : *Médiations poétiques*, 1820.)

No domingo, 19 de outubro de 1913, às duas horas da tarde em Rond-Point de la Passarelle, em Saint-Cloud, foi inaugurado o monumento, feito pelo *Aéro-Club* da França, para ser disposto próximo ao Parque de Aerostação, em homenagem aos feitos de Santos Dumont.² Diante das autoridades francesas e internacionais, a figura alada em bronze se impunha do pedestal como o Dédalo, que na mitologia grega foi o arquiteto e inventor do labirinto que aprisionou o indomável Minotauro, mas no qual acabou por se aprisionar a si mesmo. Na escultura em Saint-Cloud, do alto de uma rocha de granito, ele se vê desdobrando as suas asas e preparando-se para se elevar ao ar. O peso do bronze contrasta com a leveza do voo renunciado.

No pedestal, erguido exatamente no ponto de partida e de chegada do dirigível no qual Santos Dumont realizou a volta da Torre Eiffel e ganhou o Prêmio Deutsch, lê-se a seguinte inscrição: “Esse monumento foi erigido pelo *Aéro-Club* da França para comemorar as experiências de Santos Dumont, pioneiro da locomoção aérea.”³ Com estas palavras, suas ascensões ficavam registradas na pedra, erguida como monumento que ao mesmo tempo fazia lembrar e autorizava o esquecimento.

Com os anos desde o fim dos seus voos, as heranças deixadas para memorar Santos Dumont eram elevadas mais do que o próprio homem – este incompreendido, com os “nervos” ameaçados e a dor crônica de uma patologia indizível. O brasileiro que no início do século subiu aos céus inventando um espetáculo revestido de futuro tornava-se a imagem de um passado que, de certo modo, ameaçava os novos anseios do presente. O monumento que, segundo o

¹ No original em francês: « L’homme est un dieu tombé, qui se souvient des cieux. » (Tradução nossa). Citado em AIMÉ, Emmanuel. *L’Aéro-Club de France en deuil. Le comte Henri de la Valette. Santos Dumont. L’Aérophile*. Paris, 40^{ème} Année, n° 8, août, 1932. p.227.

² BULLETIN officiel de l’Aéro-Club de France. *L’Aérophile*. Paris, 21^{ème} Année, n° 20, octobre 1913. p.478.

³ No original em francês: “Ce monument a été élevé par l’Aéro-Club de France pour commémorer les expériences de Santos Dumont, pionnier de la locomotion aérienne”. (Tradução nossa). A GLORIFICAÇÃO de um brasileiro em Paris. *O Imparcial*, anno II, num. 358, Rio de Janeiro, quinta-feira, 27 de novembro de 1913. p.1.

ministro do Brasil em Paris, Olyntho de Magalhães, “vem marcar uma gloriosa conquista da civilização moderna,”⁴ anunciava ao aeronauta o início do seu fim.

A mensagem preconizada em nome do progresso e da civilização já não honrava apenas o seu nome, mas afirmava uma relação de poder entre as nações. Santos Dumont, em seu livro de memórias escrito no Brasil, destacaria que o monumento em Saint-Cloud era “a consagração de meus esforços e, homenagem que se prestou a um brasileiro, [que] reflete-se sobre a pátria toda.”⁵ Nesse momento de sua vida, inventado como mito, o Santos Dumont de pedra já era maior do que o homem.

“Envergando uma jaqueta de corte fino, uma calça muito curta, sempre arregaçada, cobrindo-se com um chapéu mole,” descrevera-o Sem, “ele nada tem de monumental.”⁶ O desenhista apontava que Santos tinha “horror a toda complicação, a toda cerimônia, a todo fausto.” Mas atestava que naquela inauguração fora a primeira vez que o viu de cartola e sobrecasaca. Nas palavras de Sem, reproduzidas no Brasil anos depois pelo biógrafo Fernando Jorge: “Ao pé do seu monumento, trajado de herói oficial, com embaraço e acanhamento enternecedores, ele se me afigurou uma espécie de *mártir da glória*.”⁷

A ocasião, descrita por Henrique Dumont Villares como a “consagração máxima” de um herói que finalmente merecera “o bronze perene” na Cidade Luz,⁸ marcava ainda o novo título concedido ao aeronauta que se elevava ao grau de comendador da Legião de Honra na França. Emocionado, Santos dedicou o seu discurso à Paris, “a cidade do mundo suscetível de propagar os seus amigos seguramente, e fatalmente, em direção ao sucesso.” Segundo Sem, Santos tinha mais medo de falar em público do que de realizar os seus voos, e com “grossas lágrimas que lhe rolaram dos olhos” pronunciou o seu discurso. O aviador afirmava que as oportunidades de poder voar no “céu tutelar” de Paris eram, nas suas palavras, a “honra de minha vida.”⁹

Na França, a pátria que o rejeitou um ano depois, Santos se orgulhava de poder deixar um vestígio dos dias de glória, para que a partir dali, naquele ponto em Saint-Cloud, pudesse se erguer a memória de uma vida por ele cuidada, controlada, e até mesmo regenerada nos atos de se inventar que se tornariam uma obsessão recorrente depois que abandonou o esporte

⁴ INAUGURAÇÃO do monumento ao inventor brasileiro Santos Dumont, a quem o governo francez concede o titulo de commendador da Legião de Honra. *O Imparcial*, anno II, num. 320, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de outubro de 1913. p.6.

⁵ SANTOS DUMONT, A. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1918. p.94.

⁶ SEM. Santos-Dumont. *L'illustration*, n. 3687, 25 octobre 1913. p.306.

⁷ SEM (1913, p.306 apud JORGE, 1973, p.360).

⁸ VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.46.

⁹ POUR glorifier un pionnier de la locomotion aérienne. L'inauguration du monument à Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 21^{ème} Année, n° 21, novembre 1913. p.491.

preferido de voar. Aquele momento marcava uma elevação até então desconhecida do aeronauta que tão bem sabia da mecânica por detrás das ascensões. Longe do risco constante da morte, ao qual estava habituado a se colocar, e da atenção enérgica do público e dos jornais, Santos Dumont testemunhava, como leitor e não mais como assunto frequente das notícias, o seu paulatino esquecimento em vida. Desde o início da Grande Guerra e após o seu término, as opiniões sobre ele, bem menos frequentes do que antes, eram variadas e ambíguas, fazendo com que o próprio aeronauta, ao se ler nas versões que circulavam sem a sua anuência, sentisse uma certa “ingratidão” por aqueles que um dia o haviam louvado.

Do simbolismo esculpido na pedra, não escapava o destino do aeronauta que começava a ter que aprender a viver com os pés em solo firme. Dédalo, na mitologia, fora ele mesmo exilado por ter matado o seu sobrinho Perdix. No exílio, na ilha de Creta, iria construir o labirinto do Minotauro, no qual aprisionou o monstro, fruto do amor proibido da esposa do rei Minos, Pasífae, e um touro divino. Junto com seu filho, Ícaro, Dédalo ficaria preso no mesmo labirinto que construía para matar o monstro. Como meio para escapar, pai e filho fizeram para si asas artificiais a partir da cera do mel de abelhas e com penas de pássaros, moldando-as com as próprias mãos até que se assemelhassem a asas de verdade. Dessa forma eles conseguiriam fugir voando.¹⁰

Com asas frágeis demais para ir muito longe, Dédalo alertou ao filho para que não voasse muito perto do Sol, de modo que a cera das suas asas não derretesse. Mas Ícaro não seguiu os conselhos do pai. Entusiasmado com sua própria habilidade, se deixou tomar pelo desejo de voar mais alto e mais próximo ao Sol. “Sua imprudência foi castigada”¹¹ – narra o biógrafo de Santos Dumont, Wilson Veado – “a cera que segurava as penas derreteu-se e as asas escorregaram-lhe pelas espáduas.” Com os braços descobertos, sem a proteção das asas construídas pelo pai, Ícaro começa a cair em direção ao mar.

Apesar de os jornais franceses caracterizarem a escultura alada em Saint-Cloud como a figura de Dédalo, no Brasil o mesmo monumento seria identificado como o Ícaro – representação mais comumente associada ao aeronauta. Na obra de Fernando Jorge, o monumento é descrito nos seguintes termos:

Sobre uma coluna de granito, via-se a figura de Ícaro, abrindo as asas, levantando-se na ponta dos pés, de peito entufado, músculos retesos, lábios

¹⁰ Cf. GRAVES, Robert. *The Greek myths*. Vol. 1 e 2. Londres: Penguin Books, 1960 [1955].

¹¹ O mito de Dédalo e Ícaro é contado com detalhes na obra de cunho ufanista escrita por Wilson Veado em 1973. Cf. VEADO, Wilson. *Santos Dumont* (O menino de Cabangu em Paris). [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. pp. 40-42.

contraídos, expressão severa e olhar enérgico, ambicioso, de quem deseja voar na companhia de águias ou dos condores...¹²

Em outra passagem, o autor se refere à Santos Dumont como “o moderno filho de Ícaro,”¹³ aproximando a glória dos seus feitos à imagem do deus alado. Não era a primeira vez que o herói brasileiro seria comparado a uma divindade. Numa outra biografia, Gondin da Fonseca comparava-o a Prometeu, que “roubara aos deuses uma parcela de fogo e oferecera aos homens.”¹⁴ O mito aqui se apresenta como uma advertência. “Iria sofrer,” afirma o autor. “Os deuses são vingativos.”

Com inspiração na tragédia grega, ou na própria vida, a representação que circulava de Santos Dumont a partir dos anos 1910 chamava a atenção para os seus feitos ao mesmo tempo em que buscava esconder os traços de sua personalidade inconstante ou suprimir a sua individualidade. Como apontara o analista Carl G. Jung, na primeira metade do século, o homem como indivíduo “é um fenômeno suspeito”¹⁵ e sua existência poderia ser combatida, sendo preconizado como ser coletivo. Contudo, a cultura e os símbolos conferem ao homem um significado individual que o separa da massa, o que teria levado à formação da personalidade e ao subsequente “culto ao herói”. Tal atribuição de sentido à individualidade se traduziria na religião e seria transmitida com maior eloquência pela Igreja católica, com a tentativa da teologia racionalista de manter a imagem de um Jesus pessoal, “como último e valioso resto da divindade desaparecida” no imaginário.¹⁶ A figura religiosa engendra o seu próprio culto, na medida em que apoia, segundo Jung, a transferência da libido para o símbolo, produzindo a veneração.

Essa religiosidade fundada na libido serve primordialmente para manter o desejo individual controlado por meio de seu redirecionamento ao culto dos símbolos divinos. A ideia de que uma vida sem pecados tinha origem no paraíso, e na contemplação do Deus criador do homem e da mulher, está na base da contraposição entre o desejo e o martírio da castidade, segundo os preceitos do cristianismo, como demonstrou Michel Foucault.¹⁷ A religião molda o homem para se tornar mestre de si mesmo e dos seus desejos, se aproximando do Criador ao mimetizar o seu comportamento por meio da ascese. O presente capítulo parte do argumento

¹² JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.357.

¹³ *Ibidem*, p.399.

¹⁴ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.224.

¹⁵ JUNG, Carl Gustav. *Símbolos da transformação: análise dos prelúdios de uma esquizofrenia*. Vol. 5. Petrópolis: Vozes, 2017 [2013]. p.211.

¹⁶ JUNG, loc. cit.

¹⁷ Cf. FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.206-245.

segundo o qual a transformação do homem em *mito*, baseada na moral cristã fortemente disseminada no Brasil, está ligada, no âmbito individual, ao cuidado de si,¹⁸ que envolve o domínio sobre o sexo e sobre o desejo, que em suas últimas consequências pode levar à sublimação da carne na busca pela *vida eterna*. Essa transformação envolve um governo de si que é condição para o governo dos outros. Na filosofia antiga, bem como em sua reinterpretação pelo cristianismo, essa *metánoia* – termo que Foucault atribui à “conversão” cristã – teria que se dar no âmbito do indivíduo, ao ser submetido a um conjunto de técnicas regradas, dispendiosas e sacrificiais, que polarizam a vida ao organizarem toda uma hierarquia de valores aos quais esse indivíduo terá que se *converter* para sobreviver a si mesmo.¹⁹ Este processo se inicia com uma “economia dos fluxos do prazer” no sujeito que se coloca em um estado de vigilância constante em relação ao próprio corpo. A passagem a mito, no seio de uma sociedade religiosa, provoca no indivíduo “um fechamento seletivo do corpo ao mundo exterior, em função de um perigo intrínseco aos movimentos do prazer que perturbam e, de uma certa maneira, ‘sexualizam’ a alma.”²⁰

Nos momentos em que teve a sua “glória” reconhecida, fosse nas cerimônias do *Aéro-Club*, na França, ou nas recepções festivas no Brasil, Santos Dumont, mais do que obter a fama celeste, buscava transcender a existência carnal para alcançar o estatuto de Deus. Em seus diversos ritos de consagração, Santos buscava redenção por meio das sucessivas *re*-invenções de si mesmo. A concepção revivida do mito alado, figura divina desprovida dos pecados da carne, levava o aeronauta a se aproximar da fé de seus pais para se purificar ao mesmo tempo em que se aproximava do Deus cristão e recebia a aprovação dos seus fiéis. Voou para si mesmo e para os outros buscando provar que merecia a luz – da ciência, da fé e da própria imagem elevada à de um mito nacional.

O filho de um pai cientista e uma mãe católica uniu em seu voo razão e emoção, fazendo de sua própria imagem um culto sagrado – ainda que não explicitamente religioso. No entanto, é no cristianismo onde encontramos algumas das referências que guiaram o seu comportamento no final da vida. O patriotismo incitado no Brasil e a construção de sua “eternidade” monumental por meio da invenção do mito “Santos=Dumont” fizeram com que Alberto se colocasse entre a vida humana e a existência divina. Ao praticar um martírio da alma e do corpo

¹⁸ Sobre a noção de “cuidado de si”, que tem origem na filosofia antiga e é retomada no cristianismo a partir dos séculos III e IV, ver FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]; ver também Id. *História da sexualidade III. O cuidado de si*. Rio de Janeiro / São Paulo: Paz & Terra, 2014 [1984].

¹⁹ Id. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.161-162.

²⁰ Id. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.209-210.

buscando “purificar-se” para se aproximar de Deus, o Ícaro sem asas se assemelha à imagem do Cristo redentor.

É por meio de uma vida de castidade e benfeitorias que Santos Dumont irá substituir o voo alado por uma elevação espiritual que o conduziria ao último ato de sua performance nos regimes normativos. Sobre a terra, não conseguiria alcançar o equilíbrio que tinha no ar. Suas oscilações constantes e a temperança ameaçada revelavam o dilema interior de um ser emocional contido pela razão. O trabalho de educar-se para a sociedade em que vivera levou-o a questionar a sua própria existência como homem, e a buscar recuperar as suas asas eternas na existência divina.

Deixando para trás os monumentos dos seus feitos encerrados, Santos Dumont lutou contra si mesmo enquanto se encontrava em meio a sua queda inevitável. Nem mesmo a força de Dédalo, o pai que o guiava no voo, foi capaz de salvá-lo do abismo que o aguardava. Enquanto caía, a memória de conquistas subjugadas daria lugar a um tempo reinventado pela força incontrolável das suas representações que propiciariam a sua *ressurreição*. Para Alberto, a finitude era agora o seu fardo mais pesado.

5.1 Do batismo à redenção

No dia 20 de fevereiro de 1877, na Matriz de Santa Theresa de Valença, no estado do Rio de Janeiro, Alberto Santos Dumont, com três anos de idade na época, foi batizado segundo a tradição católica, aprendendo, desde então, as normas para a condução de uma vida individual com base na religião. Depois daquele primeiro ato de sacramento, o menino mineiro que se tornou um homem em Paris não perderia contato, ao longo de sua trajetória, com a religião de seus pais. Submetido à fé na Igreja e em seus preceitos, Santos Dumont teria acreditado que aquele ritual o introduzira ao corpo místico de Cristo, cujas marcas em seu próprio corpo seriam sentidas com o passar do tempo.

Segundo os preceitos do cristianismo, aqueles que recebem a “água sagrada do batismo” estão recebendo, em espírito, “o selo do filho de Deus.”²¹ O batismo dá uma nova vida àquele que se assujeita às normas da Igreja; o rito representa um *novo nascimento*, ou um renascimento comparável apenas aquele da morte de Cristo. Ao longo da vida adulta, diversos foram os momentos de renascimento simbólico do herói da aeronáutica, na França e no Brasil. Em cada

²¹ HERMAS (1968, p.2-4 apud FOUCAULT, 2018, p.52).

uma das ocasiões sociais em que Santos Dumont era “batizado”, um laço mítico era restaurado em sua imagem destinada a ser preservada pelos deuses aéreos.

Como qualificado desde o século II, em sua finalidade primordial, o batismo é o único ato eclesialístico “que pode assegurar a remissão dos pecados.”²² Depois dele, apenas a morte – que conduz à vida eterna – poderá assegurar o estado de pureza instaurado no batizado. Em diversos escritos do cristianismo, recuperados por Foucault, o renascimento do batismo é igualmente descrito como o acesso à vida por meio da morte.²³ Sendo esse renascimento um meio de acesso à verdade divina, o batismo “ilumina”, ao lançar sobre a alma humana uma “claridade que provem de Deus” e a preenche completamente,²⁴ aproximando-a, portanto, ao Logos divino. Finalmente, esse procedimento de remissão dos pecados e de acesso à verdade possui a função última de *purificação*, que elimina todas as “manchas que obscurecem à alma impedindo a entrada da luz.” Alma e corpo, uma vez inseridos na religião pela água batismal, estão perpetuamente submetidos a um regime de verdade baseado na oposição entre a “claridade” e os “pecados”, entre razão e paixão, entre a vida na virtude e a morte que leva à ressurreição.

No Brasil, todo um código moral com base nos princípios cristãos iria ser elaborado a partir da colonização,²⁵ produzindo, até os nossos dias, meios de controle social baseados direta ou indiretamente na religião. Com efeito, durante toda a Primeira República, apesar da proclamação de um Estado laico, os governantes perpetuaram uma concepção ambígua e pragmática da laicidade, mantendo, em certa medida, as hierarquias e os mecanismos sociais de transmissão dos códigos cristãos. As dioceses, criadas a partir da última década dos 1800, passaram a funcionar como estratégia para preservar e ampliar, “no âmbito espiritual e no plano de controle religioso, os antigos domínios da Igreja,”²⁶ contribuindo para a manutenção de um poderio institucional adquirido pelo catolicismo no país.

²² BENOÎT (1953, p.188 apud FOUCAULT, 2018, p.52).

²³ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.52-54.

²⁴ Ibidem, p.52-53.

²⁵ Como demonstrou Ronaldo Vainfas, o processo de cristianização da sociedade no Brasil colonial tinha como preocupação não apenas impedir a rebelião escrava ou persuadir os senhores a catequizarem os negros para a glória de Deus, mas um escopo mais pretensioso. Parecia, antes de tudo, vincular-se à pastoral implementada pela Contra-Reforma na Europa e no além-mar, segundo o autor, “cristianizando fiéis imperfeitos do Velho Mundo, evangelizando pagãos do Mundo Descoberto, uns e outros estigmatizados por seu apego à luxúria, pecado mortal e capital.” Com base nesse escopo, os códigos morais instaurados pela religião levariam a um controle simultâneo dos corpos e das almas, num processo de autovigilância instaurado naquela sociedade. Cf. VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1989. pp. 1-4.

²⁶ AQUINO, Maurício de. Modernidade republicana e diocesanização do catolicismo no Brasil: as relações entre Estado e Igreja na Primeira República (1889-1930). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 32, n. 63, pp. 143-170, 2012. p.156.

Reconhecendo os códigos aprendidos por Alberto no seio familiar, sem que ele houvesse perdido o contato com a fé católica, ainda que inserido no meio científico e do progresso, podemos supor, dados os indícios disponíveis a serem explorados neste capítulo, que, na vida adulta, ele foi levado a se reajustar ao regime religioso na medida em que buscava redenção, sobretudo a partir de sua reinserção na sociedade brasileira, após os anos 1913 e 1914.

Para Santos Dumont, desde que deixou de realizar seus experimentos aéreos, abrindo mão de uma vida de riscos e desafios, não seria a morte o seu maior temor, mas sim o perecimento em vida. Para alguém que fez de sua trajetória um espetáculo público, o esquecimento repentino era um destino insuportável. Santos Dumont fez dos últimos anos de sua vida um tributo a si mesmo, entre a paixão pela própria imagem – que por vezes o fazia perder a cabeça – e a razão soberana que lhe permitia, em alguns momentos sublimes, se elevar. Ser lembrado após o último voo e o último ato em vida era o desafio desse equilibrista, que vinha perdendo a leveza pelo peso incalculável da permanência premeditada.

Após uma fuga controversa do cenário francês no início da guerra, abrindo mão de sua propriedade e reclusão conquistada em Benerville, Santos Dumont teria se exilado em Madri, na Espanha, o mais próximo possível que poderia estar de seus antigos admiradores franceses. Durante sua estada naquele país, dizia-se que a guerra na Europa havia renovado o seu interesse por novas formas de transporte aéreo, e alguns jornais, de ambos os lados do Atlântico, chegavam a levantar a hipótese de que em breve o inventor brasileiro apareceria com ideias inovadoras.²⁷ Mas para que Nação ele iria oferecer os seus inventos? Afinal, de qual lado dos conflitos que destruíam a Europa e dividiam o mundo estaria aquele inventor que dependia de aplausos para se elevar nos ares?

Com a eclosão da guerra em agosto de 1914, o governo francês emitiu ordens expressas de que nenhum experimento aéreo fosse realizado no território nacional sem estar sob o controle militar. Santos Dumont expressaria, então, a intenção de dedicar o seu tempo ao estudo de lugares de aterrissagem para aeroplanos e rotas aéreas na América do Sul e América Central. O trabalho estaria ligado ao anúncio do *Aero Club* da América, em 1915, da pretensão de fazer da aeronáutica popular em todo o hemisfério Norte. Santos Dumont, fazendo uso de sua imagem reconhecida e nacionalidade, ficaria responsável por disseminar a aeronáutica no Sul do continente e na América Central.²⁸

Dando início a uma peregrinação internacional, estabeleceu residência em Nova Iorque no final daquele mesmo ano, passando a viajar pelas Américas falando em nome de si mesmo

²⁷ GROWING old rapidly. *Grand Forks daily*. Grand Forks, September 20, 1915, n.p.

²⁸ BRUCE, Gordon. Santos-Dumont to make home here. *New-York tribune*. New York, February 07, 1915. p.3.

e de suas visões sobre o futuro da aeronáutica. Atuou como presidente da chamada Federação Aeronáutica do Hemisfério Ocidental,²⁹ vivendo em constante deslocamento entre os países da América do Sul e os Estados Unidos, durante os anos de guerra, após deixar a França permanentemente. Finalmente, ele abandonaria a vida cosmopolita e buscaria reconfortar-se no acolhimento ao mesmo tempo caloroso e pacífico de seus compatriotas no Brasil, onde fixou a sua permanência a partir de 1917.

Nos ares do mundo, a morte era o acontecimento mais frequente. Santos Dumont sentiria a responsabilidade sobre os aeroplanos ainda que tendo defendido o seu uso em situações de guerra. A contradição em seu discurso sobre o futuro da aeronáutica levou muitos dos seus biógrafos a assumirem a sua incoerência mental como um traço do aviador que se agravaria no final da vida. A culpa e o arrependimento por suas invenções que o teriam levado à morte constituem mais um ponto controverso em suas biografias. A queda de Santos Dumont em direção ao abismo interior que cultivara ao longo da vida passaria a ser explicada pelo sentimento irremediável de dívida para com o mundo que se autodestruía por meio dos aparatos que já não mais voavam de acordo com a vontade onírica daquele brasileiro.

“Ele causou a guerra! Vidas inúmeras se perderam! Que lhe farão os homens, quando chegarem à evidência de seu crime?”³⁰ – Gondin da Fonseca atribui o sofrimento em Santos Dumont à culpa pela guerra cujo início ele testemunhara ainda na Europa. Como lembram outros autores, “apesar do seu amor à paz, Alberto alistou-se para ajudar à França,”³¹ e teria chegado a prestar serviços aos militares em Bordeaux. O arrependimento crônico teria início a partir do momento em que o próprio governo francês levantara suspeitas sobre ele, e o colocara sob vigilância. Alguns biógrafos não deixam de lembrar que posteriormente no Brasil, Santos Dumont teria aceito a patente de general honorário da Aeronáutica, que, num primeiro momento, o teria envaidecido.

Nos anos de guerra e em momentos posteriores, Alberto viveu um constante dilema entre a vida elevada e a culpa pela morte. As honrarias que recebera pelos seus feitos nos ares o excitavam ao ponto de se permitir projetar como patrono da aeronáutica, porém a sua santificação, notadamente no Brasil, fizera com que ele buscasse se elevar como um profeta pacífico em tempos de conflitos no céu. Entendendo as suas contradições como parte de uma individualidade complexa, instável e incoerente, somos levados a supor que o motivo de sua

²⁹ *Aeronautical Federation of the Western Hemisphere*, em inglês.

³⁰ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.269.

³¹ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.365.

doença e morte não podem se resumir a um só feito, ou ao arrependimento por uma vida de inventos dos quais ele sempre se orgulhara. Ainda que assumisse certa responsabilidade sobre o uso bélico dos aviões, Santos Dumont, nos momentos de lucidez, reconhecia que a finalidade dada aos aparelhos pelas forças militares não era a mesma que ele previra em suas experiências intrépidas do início do século, e ele mesmo falava em outros fins possíveis para as máquinas num futuro próximo. Se não foi a guerra que o levou a adoecer, mas possivelmente a rejeição no interior dos regimes normativos dentro dos quais ele sempre buscou aprovação, devemos, então, olhar para o conjunto de valores que o levaram a produzir a sua identidade, para compreendermos a sua dor ao tentar se reajustar a esses mesmos regimes no final da vida.

Nos anos que se seguiram à Grande Guerra, o retorno ao Brasil e a aproximação aos amigos e familiares de sua pátria natal teriam levado Alberto a se reencontrar numa vida de sublimação dos desejos para se santificar – e se redimir. Inventaria para si todo um modo de viver na castidade, no trabalho da terra e praticando a caridade. Falaria em nome da paz, sem deixar de reconhecer os benefícios da guerra para o desenvolvimento da aeronáutica. Buscaria, no reencontro com um passado suprimido nas lembranças de antes da fama, uma redenção tal qual prevista na ideia do renascimento de Cristo, fortemente associada aos mitos patrióticos no Brasil.

Para Freud, a busca pela religião, em termos subjetivos, permite ao homem um tipo de distanciamento dos sofrimentos do mundo exterior que leva à “felicidade” pela via da “quietude”. Segundo o psicanalista, o deliberado isolamento por meio de atividades individuais constituiria “a salvaguarda mais disponível contra o sofrimento que pode resultar das relações humanas.”³² Esta concepção apresentada por Freud em 1929, quando escrevia sobre a origem da infelicidade nos indivíduos e na civilização do período entreguerras, não era de todo original. Ela estava expressa, desde séculos anteriores, nas prescrições da fé, como preconizado pela Igreja católica, o que pode explicar a existência de alguns traços da ascese religiosa nos métodos terapêuticos do início do século XX.

Ao longo de toda uma vida, o arrependimento dos pecados, segundo a lógica cristã, é um modo de inteligência,³³ por meio do qual os pecados da carne (e as paixões) são submetidos ao Logos de Deus, lançando-se sobre a alma a luz da *razão*. Enquanto reconhecia os seus pecados e buscava os meios racionais de dominá-los, Santos Dumont estudava a racionalidade dos deuses para, de algum modo, se parecer com eles. Desde 1920, quando já estava vivendo

³² FREUD, Sigmund. *O mal-estar na civilização*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2011 [1930]. p.21.

³³ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.55.

no Brasil, Alberto buscou estabelecer para si um guia de conduta restritivo baseado nos valores da razão e do governo de si, como vinha sendo prescrito para os homens desde a Antiguidade. Em seu caderno de notas, escrito na sua fase de maior introspecção, reproduziu a frase do escritor Herbert Newton:

O Cristo não fundou nenhuma Igreja, não estabeleceu nenhum Estado, não deu nenhuma lei, não impôs nenhum governo nem autoridade exterior; ele simplesmente procurou escrever a lei de Deus no coração dos homens, a fim de que estes pudessem governar a si mesmos.³⁴

Nesta passagem, o tema da governamentalidade segundo o qual o governo de si é condição para o governo dos outros, se vê presente nas anotações de Santos Dumont, o que nos mostra que este aviador, no anseio de se tornar o piloto dos seus próprios desejos, buscava uma via para dominar a si mesmo encontrando, dentro de si e não mais no meio exterior, o caminho para sua redenção. Para alcançar tal domínio de si era preciso estabelecer para consigo uma constante vigilância dos males internos que o consumiam. No centro desta batalha individual, estava o dilema entre razão e paixão, que encontrava na sabedoria baseada simultaneamente no conhecimento filosófico e na fé cristã a sua principal via de equilíbrio. No mesmo caderno, Santos Dumont transcrevera, a mão, uma passagem de Sócrates:

– Os senhores desejam almas razoáveis ou sem razão?
– Nós desejamos almas razoáveis.
– Por que, então, não buscam tê-las?
– Mas nós as temos.
– Então por que vocês brigam? Por que eu vejo entre vocês partes contrárias?³⁵

Em frase de Focílides, transcrita no mesmo ano, lê-se: “A razão é uma arma mais penetrante que o ferro.”³⁶ Com efeito, é nos antigos onde irá se configurar todo um código de valores, recorrente ao longo da história, para prescrever aos sujeitos o cuidado de si com base na razão. Reinterpretado na cultura moderna, o cuidado de si viria a assumir a forma de um

³⁴ No original em francês: « Le Christ n’a fondé aucune Eglise, n’a établi aucun Etat, n’a donné aucune loi, n’a imposé aucun gouvernement ni autorité extérieure ; il s’est simplement efforcé à écrire la loi de Dieu dans les cœurs des hommes, afin que ceux-ci puissent se gouverner eux-mêmes. » FOLHA de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1920*. N. 1613e. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.3.

³⁵ No original em francês: « Voulez-vous les âmes raisonnables ou sans raison ? – Nous voulons des âmes raisonnables – Pourquoi, alors, ne cherchez-vous pas à les avoir ? – C’est que nous les avons – Alors pourquoi vous querellez-vous ? Pourquoi vous-je parmi vous des parties contraires ? » (Tradução nossa.) FOLHA de caderno com citações. *Juillet, août, septembre, 1920*. N. 1613b. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.7.

³⁶ No original em francês: « La raison est une arme plus pénétrante que le fer. » (Tradução nossa.) *Ibidem*, p.3.

princípio geral que permite um movimento particular do sujeito em relação a si mesmo.³⁷ Essa “conversão a si” implica um saber específico, isto é, uma técnica, ou uma arte, que segundo Foucault, muito se aproxima a um tipo de *pilotagem* do sujeito por si mesmo. O autor refere-se à metáfora da navegação, presente na obra de filósofos helênicos que foram lidas também por Santos Dumont, para indicar a noção de um deslocamento dirigido. O tema da navegação implica em ter estabelecida uma determinada meta, um fim que é, para a filosofia, o próprio indivíduo. Essa meta para a qual o sujeito se dirige ao governar a si mesmo pode ser comparada a um porto seguro, o ancoradouro, como “lugar de segurança onde se está protegido de tudo.”³⁸ Tal metáfora, presente na vida e na obra de um aviador, indica que a própria trajetória é perigosa, e que estamos sempre sujeitos aos riscos imprevisíveis que podem comprometer o itinerário. Santos Dumont conhecia bem a imprevisibilidade do voo em seus aeróstatos e sabia pilotar um aeroplano mais pesado que o ar. Restava ao condutor aéreo aprender a dirigir a si mesmo, o que se daria por meio de uma recondução necessária da própria vida.

Numa outra passagem, em seus cadernos, o aeronauta que buscava alguma “iluminação”, colecionando pensamentos conhecidos, reproduzira a frase do imperador Marco Aurélio, este mesmo citado por Foucault como exemplo de quem aprendera o cuidado de si: “Desfaça-se de suas imaginações, retenha seus movimentos, extingue seus desejos e conserve sua alma livre e independente.”³⁹ O governo de si mesmo, na lógica do imperador, envolve dirigir os próprios desejos para poder, então, dirigir os outros. O movimento em direção a si é, portanto, na lógica figurada na literatura helenística e romana, uma pilotagem do poder, que se vê perpassada por uma engrenagem do domínio de si, como uma atividade constante e disciplinar, que envolve os indivíduos num processo de “autossubjetivação”.⁴⁰ Tal processo, contínuo, longo e doloroso, por meio do qual o sujeito estabelece uma consciência vigilante em relação a si mesmo, irá proporcionar um tipo de liberdade da alma que permite, em última instância, a sua elevação.

Baseando-se neste princípio, Santos Dumont transcrevera seus mantras. Numa outra folha de notas, ao reproduzir a frase do filósofo estoico Epiteto, o aviador prescrevia para si

³⁷ FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.221-222.

³⁸ *Ibidem*, p.222.

³⁹ No original em francês: « Défaïs-toi de tes imaginations, retiens tes mouvements, éteins tes désirs et conserve ton âme libre et indépendante. » (Tradução nossa.) FOLHA de caderno com citações. *Juillet, août, septembre, 1920*. N. 1613b. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.11.

⁴⁰ FOUCAULT, op. cit., p.193.

mesmo: “É preciso reprimir todos os seus apetites e não temer nada que não dependa de si mesmo.”⁴¹

Finalmente, numa frase anônima, ele registrava o mal das paixões em seus efeitos sobre a vida: “As paixões são tão cruéis que, por uma satisfação de alguns instantes, elas podem envenenar toda a vida.”⁴² Se, por um lado, buscava iluminar-se para elevar-se, tal elevação final também devia implicar numa “cura” – religiosa, médica e moral – dos “venenos” acumulados ao longo de toda uma trajetória inconstante em que moveu-se, entre a razão e a paixão, para fora de si mesmo.

A relação do sujeito racional com os desejos e os prazeres é concebida, já na Grécia clássica, como uma relação de batalha. O sujeito moderado, como previsto em Platão, trava uma luta contra os desejos, obtendo a vitória por meio da razão, do *logos*, praticada como um exercício constante, uma *technē*, presente em todas as suas condutas e ações.⁴³ Tal batalha platônica, que é uma batalha interna ao homem, traduz-se também por metáforas como a da batalha a travar contra adversários armados, ou como a dos zangões que atacam os desejos sábios e moderados, “os matam e perseguem se não nos desembaraçamos deles.”⁴⁴ É, logo, necessário assumir em relação a eles a posição e o papel de adversário, “seja de acordo com o modelo do soldado que combate, seja de acordo com o modelo do lutador numa competição.”⁴⁵ Nesta batalha em que o inimigo não é exterior ao sujeito, mas encontra-se, como um mal interno, tudo se passa como uma luta contra uma parte de si que deve ser expurgada do sujeito para que possa, enfim, dominar-se. Esse trabalho de si para consigo, essa ascese (*áskesis*) leva o sujeito a se reconduzir por um longo processo de transformação contra o movimento de *éros*,⁴⁶ isto é, do amor interior, das paixões, que impediria uma elevação da alma que é ao mesmo tempo racional e espiritual. Essa longa tradição de combate espiritual, que perpassa a ciência e a religião, acabaria por assumir formas diversas ao longo da história ocidental, sendo incorporada nos sujeitos por meio dos cuidados de si e das práticas de vigilância de si cultivadas pela pastoral cristã.

⁴¹ No original em francês: « Il faut réprimer tous ses appétits et ne rien redouter de ce qui ne dépend pas de soi. » (Tradução nossa.) FOLHA de caderno com citações. Sem data. N. 1613d. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.4.

⁴² No original em francês: « Les passions ont ceci de cruel que, pour une satisfaction de quelques instants, elles peuvent empoisonner toute la vie. » (Tradução nossa.) Ibidem, p.6.

⁴³ PLATÃO (s.d., p.647 apud FOUCAULT, 1994, p.78).

⁴⁴ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.79-80.

⁴⁵ FOUCAULT, loc. cit.

⁴⁶ Id. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.16.

A obsessão por dominar a si mesmo por meio da razão teria levado Alberto a confrontar os seus desejos e as suas emoções como um mal que devia ser extirpado, fosse pela religião, fosse pela medicina moderna. No cristianismo, diferentemente da filosofia helenística, a purificação conferida pelo Deus todo-poderoso, único capaz de perdoar todos os pecados, impõe sobre o fiel a noção de que ele nunca será completamente mestre de si. Uma necessidade de remissão que lhe é externa se impõe sobre a alma como uma constante e violenta constrição divina por meio da qual o crente está em permanente estado de avaliação – nunca completamente livre dos seus pecados. Santos Dumont, filho de um tipo de casamento misto entre a religião e a razão positiva, tinha consciência dos seus próprios lapsos de fé quando lhe faltava a disciplina necessária para receber o perdão. A penitência é o constante exercício de “treinamento das forças e aquisição da vigilância” que permitirá ao fiel não mais recair em pecado.⁴⁷ Como aponta Foucault, desde suas formas pré-batismais, a penitência aparece como esse exercício de si sobre si que deve ser coextensivo a todos os aspectos da vida do cristão.

Ao longo de tal processo, os objetos da paixão, geralmente associados ao diabo que deve ser “extirpado dos corpos,”⁴⁸ servem para testar a alma de sua real reminiscência. Em permanente provação da temperança conquistada por meio da dominação dos desejos, a alma deve ser submetida a processos contínuos e constrictivos de subordinação a uma razão espiritual que vem desde os antigos e adquire sua expressão mais nítida nas sociedades cristianizadas por meio da ascese religiosa – incluindo o batismo, a morte e o renascimento.

O paradoxo da vida que se baseia na morte como momento redentor, e da morte que dá sentido à vida ao promover um tipo de renascimento, está na base de muitos dos preceitos católicos aprendidos e herdados por Santos Dumont. Sua origem está na morte do próprio Cristo, que, por meio de sua ressurreição, anuncia um “novo nascimento”, e demonstra, com o seu sacrifício, o verdadeiro sentido do batismo.⁴⁹ O morrer em Cristo, preconizado pela religião, define e dá sentido à vida do cristão. A ressurreição da carne por meio da morte está, assim, ligada a um tipo de purificação da alma que leva o fiel a uma elevação análoga àquela do Cristo ressuscitado. O voo do Ícaro que perde as suas asas ao tentar alcançar o Sol, em vez de ser visto como uma queda fatal, pode ser aqui comparado a um martírio, doloroso e necessário, em direção à sua redenção.

⁴⁷ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.63-64.

⁴⁸ Ibidem, p.72.

⁴⁹ Ibidem, p.73.

5.2 O reencontro com a Pátria

No Brasil republicano, um novo imaginário sobre a Nação passou a ser difundido pelo Estado como um culto popular a heróis mitificados para conduzir a crença dos indivíduos em direção a valores e aspirações coletivas. Enquanto inventavam-se os novos mitos nacionais nas últimas décadas do século XIX, cunhavam-se os arquétipos que cumpririam a função de traduzir em figuras *elevadas* os desejos de toda uma sociedade. Como apontou o historiador José Murilo de Carvalho, “o herói nos diz menos sobre si mesmo do que sobre a sociedade que o produz.”⁵⁰ Com o passar dos anos, e principalmente após a sua monumentalização na França, Santos Dumont passaria a representar no Brasil um mito para conjugar valores de uma civilização por se fazer, transmitindo modernidade e progresso, ao mesmo tempo em que representando um modelo de masculinidade baseado em valores de uma tradição antiga.

“Colarinhos de Linho Santos Dumont. Os únicos que engomam bem.” Na sessão de anúncios do jornal *O Imparcial* do mês de junho de 1914, figurava a propaganda de um item do vestuário masculino importado diretamente de Paris para os trópicos. A nova invenção da moda, os colarinhos *Santos Dumont*, passavam a ser fabricados e vendidos no Rio de Janeiro naquele ano.⁵¹ No mês seguinte, a Alfaiataria que adotara o nome do aviador reabria as suas portas para o público no número 192 da rua Sete de Setembro. Anunciando o colarinho Santos Dumont como “o maior sucesso da atualidade!!!”, aquele estabelecimento buscava lançar moda na capital. Na sua reinauguração, no dia 20 de julho, distribuíram balões inspirados nos aeróstatos Santos Dumont para todas as crianças que compareceram acompanhadas dos seus pais.⁵²

Dos lugares onde viveu Alberto, o Brasil seria o país em que a sua memória foi com mais ardor inventada e transmitida. Do seu armário particular, saíam os colarinhos brancos, que ele lançara em Paris exibindo o controle sobre a aparência intocada de dândi e agora passavam a cobrir os pescoços dos cavalheiros de uma elite, reproduzindo e reinterpretando a sua masculinidade “sob medida”. Reconhecido como herói que com seus feitos aeronáuticos

⁵⁰ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.15.

⁵¹ COLLARINHOS de Linho. Os únicos que engomam bem. *O Imparcial*, anno III, num. 540, Rio de Janeiro, quarta-feira, 24 de junho de 1914. p.11.

⁵² O MAIOR sucesso da actualidade!!! Reabertura da Alfaiataria Santos Dumont. *O Imparcial*, anno III, num. 566, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de julho de 1914. p.11.

“levantou a audácia do homem contemporâneo,”⁵³ ele seria, como brasileiro que nunca realizou um voo em aparelho próprio no seu país natal, elevado às alturas como um Deus sem asas.

O culto à Santos Dumont no Brasil, expressivo sobretudo entre uma elite masculina “de colarinhos brancos,” fomentou a criação do Aeroclub do Brasil, no Rio de Janeiro, em 14 de outubro de 1911, tendo o aeronauta pioneiro como presidente de honra. Entre os seus membros fundadores destacavam-se os nomes de Irineu Marinho, Luís Guimarães, Sampaio Corrêa, César Vergueiro, Vitorino de Oliveira e Maurício de Lacerda, considerados, pelos nacionalistas da época, “brasileiros ilustres, homens de cultura, de pensamento e de ação.”⁵⁴ Alguns deles, jornalistas, davam frequente cobertura em seus jornais às ideias nascentes sobre a aviação, que começava a se tornar uma realidade na capital do país. Mas o Aeroclub nasce como um clube de esporte de elite, aos moldes do *Aéro-Club* francês, e somente muitos anos depois a Aeronáutica no Brasil iria ser associada às demais Armas de guerra já institucionalizadas – a Infantaria, a Cavalaria, a Artilharia, a Engenharia e a Intendência – sendo criada em 1927 a Arma de Aviação do Exército.⁵⁵

Em 20 de dezembro de 1913, os jornais brasileiros já noticiavam a partida, no dia anterior, de Santos Dumont, de Paris em direção ao Brasil,⁵⁶ trazendo consigo uma miniatura do monumento inaugurado em Saint-Cloud. O mito erguido em granito na França era aguardado em carne e osso em sua terra natal. Com efeito, naquela época, pouco se figurava na imprensa brasileira sobre a vida particular de Alberto. Eram os feitos aéreos de um *Santos=Dumont*⁵⁷ imaginado, e os momentos de consagração na sociedade francesa e mundial que se tornavam notícia. Depois que deixou de voar, especulava-se sobre uma possível retomada de suas experiências com os aeroplanos. Em 28 de setembro daquele ano, o jornal *O Imparcial* noticiava que o “glorioso compatriota”, que “se entregava ao descanso depois de suas proezas com o minúsculo *Demoiselle*”⁵⁸ voltaria à atividade, dando prosseguimento às suas experiências aéreas. Santos Dumont não voou no Brasil, o que deixou muitos de seus patrícios decepcionados e fez com que a sua vida pessoal passasse a despertar o interesse do público.

⁵³ SANTOS DUMONT. Visita ao Aero Club. O espectáculo de hoje em homenagem ao pioneiro da navegação aerea. *Jornal do Brasil*, n. 4, anno XXIV, 4 de janeiro de 1914. p.7.

⁵⁴ VEADO, Wilson. *Santos Dumont* (O menino de Cabangu em Paris). [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.29.

⁵⁵ O Ministério próprio da Aeronáutica só foi criado no Brasil em 1941, por decreto-lei assinado pelo presidente Getúlio Vargas.

⁵⁶ SANTOS DUMONT partiu hontem de Paris com destino ao Brasil. *O Imparcial*, anno II, num. 381, Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1913. p.3.

⁵⁷ Nesta fase da vida, Alberto Santos Dumont passou a assinar seu nome com um sinal de “igual” entre os dois sobrenomes estrangeiros, indicando dar igual importância às suas heranças e reconhecendo a sua pátria natal no Brasil.

⁵⁸ SANTOS DUMONT voltará á actividade? *O Imparcial*, anno II, num. 298, Rio de Janeiro, domingo, 28 de setembro de 1913. p.1.

No dia 30 de dezembro, sabendo que o navio *Blucher* em que viajava Santos Dumont já se encontrava em águas brasileiras, a diretoria do Aeroclub enviou o seguinte radiograma:

O Aero Club Brasileiro cumprimenta o seu presidente de honra, na sua viagem de retorno à Pátria, a quem deseja boas festas e pergunta os dias que se demorará ao Rio de Janeiro, afim de organizar as festas de acordo com o valor do glorioso patrício, evitando demasias que cansem o vitorioso pioneiro da conquista do ar.⁵⁹

Santos Dumont respondeu à mensagem com o seguinte radiograma:

Agradecido. Respondo que pretendo demorar-me no Brasil alguns meses e estou de acordo com as conveniências meus colegas do Aero Club Brasileiro, que será motivo de minha maior alegria. Desejo-lhes novo ano feliz – Santos Dumont.

A partir de então, o Aeroclub reuniu uma grande comissão de festejos para receber o aeronauta. Segundo noticiavam os jornais, o “glorioso patrício” não terá uma manifestação entusiástica, mas “uma verdadeira glorificação”⁶⁰ pelo Aeroclub que organizava a sua recepção. Os festejos planejados eram uma verdadeira cerimônia de veneração pelos brasileiros da figura de Santos Dumont. Na capital do país, foram convidados todos os ministros, prefeito, chefe de polícia e Conselho Municipal para se fazerem representar no desembarque do aviador. Um coreto foi providenciado para a ornamentação da Avenida Central e Beira Mar, além de um segundo cedido pelo comandante do Corpo de Bombeiros. Toda a avenida Rio Branco foi adornada para a “batalha de ‘confetti’, sendo ornamentado todo o trecho desde a avenida Beira Mar até a praia do Flamengo,” onde se encontra a casa do irmão Henrique, que hospedaria o homenageado. Em frente à casa de número 348, seria erguido um terceiro coreto, com fachada ornamentada em homenagem ao aviador. Ele certamente nunca tivera uma plateia tão festiva.

Ao descer da embarcação na praça Mauá, ladeado pelos senhores Estanislão Pamplona e Garcia Seabra, Santos Dumont foi, naquele momento, erguido no colo de dois acadêmicos, e conduzido a um automóvel, que havia sido colocado à sua disposição pelo Aeroclub brasileiro.⁶¹ A partir daquele momento o corpo “elevado” do aeronauta já não era o seu próprio; ele estava nas mãos do povo que o adorava. O seu corpo devolvido à pátria representava o “corpo místico” de uma Nação que não o esquecera, e, de acordo com a teologia política que o fazia ascender novamente aos céus, ele teria que assumir as propriedades de um ser cujo corpo

⁵⁹ SANTOS DUMONT chegará a esta capital depois d’amanhã. *O Imparcial*, anno II, num. 392, Rio de Janeiro, quarta-feira, 31 de dezembro de 1913. p.4.

⁶⁰ *Ibidem*, loc. cit.

⁶¹ SANTOS DUMONT. Chegou hontem a esta capital o intrepido aviador. *O Imparcial*, anno III, num. 394-395, Rio de Janeiro, sexta-feira e sábado, 2 e 3 de janeiro de 1914. p.3.

representa a *eternidade* no espaço secular e na vida política, “um ser cuja corporeidade está elevada à dignidade sublime de uma Coisa eterna.”⁶²

Uma frota de automóveis foi organizada para o cortejo: o primeiro levando o coronel Andrew, representante do presidente da República, o marechal Hermes da Fonseca, o segundo com os representantes da diretoria do Aeroclube do Brasil, entre os quais se encontravam o general Muller de Campos, o marechal Bormann, o coronel Tristão e tenentes Marcolino Fagundes, Vasconcellos Terrail e Alves Teixeira; além do representante do ministro de Guerra, o general prefeito, representantes das comissões do Corpo de Bombeiros, do Instituto Histórico, do Conselho Municipal, da comissão da Repartição dos Telégrafos, e os representantes do ministro da Justiça, da comissão de oficiais da Brigada Policial, da comissão da Associação de Imprensa, o capitão Bacellar pelo chefe de polícia, comissões da Escola Politécnica, do Ginásio de São Bento, comissão da Guarda Nacional, representante do ministro do Exterior, comissão do Colégio Pedro II, representante do comandante superior da Guarda Nacional, comissão da Guarda Civil, e muitas outras autoridades civis e militares que o aviador desconhecia. Nos diferentes coretos improvisados tocaram bandas do Exército, Marinha e Brigada Policial. Em uma breve parada na Avenida Rio Branco, Santos Dumont, suplantando a timidez, e sem que pudesse negar, fez um discurso para a multidão que o homenageava. Seguiu, debaixo dos maiores aplausos, até parar novamente na rua do Russell, em frente à estátua do almirante Barroso, onde uma comissão de senhoras aguardava a sua passagem para ofertar-lhe uma “*corbeille*” de flores. Na residência de sua família, uma banda do Corpo de bombeiros se acomodara no coreto improvisado no jardim, onde tocaram a protofonia do Guarany. O ritual prosseguiu e diversas autoridades fizeram discursos, para os quais o já fatigado aviador não deixou de dar a sua devida atenção.⁶³

Ao fim do dia, num raro momento de descanso, alguns repórteres conseguiram entrar na casa do Flamengo, tendo desviado dos guardas civis que se encontravam postados nas imediações do palacete e, finalmente, abordando Santos Dumont para uma entrevista à qual o aviador tentou escapar com respostas evasivas. Os repórteres insistiam que ele fizesse um voo no Brasil, e Santos Dumont respondia: “Mas, eu não trouxe aparelhos!”, e mesmo assim eles insistiam e esperavam persuadi-lo a voar com os aparelhos emprestados do senhor Edu

⁶² SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011. p.41.

⁶³ SANTOS DUMONT. Chegou hontem a esta capital o intrepido aviador. *O Imparcial*, anno III, num. 394-395, Rio de Janeiro, sexta-feira e sábado, 2 e 3 de janeiro de 1914. p.3.

Chaves⁶⁴ em São Paulo. Santos Dumont se esquivara de uma resposta, já tendo, na França, abandonado as suas experiências aéreas.

No dia seguinte, o glorioso acontecimento de sua chegada já havia se tornado uma representação da qual o aeronauta não podia escapar. O cinema Odeon iria apresentar a resenha animada dos festejos a Santos Dumont desde sua chegada no vapor *Blucher* no porto do Rio de Janeiro.⁶⁵ A exibição da “fita” no Odeon ganharia uma reprise no dia seguinte, tamanho o sucesso da apresentação, fosse pela nitidez das imagens ou pelas minúcias retratadas daquele evento grandioso.⁶⁶ *A chegada de Santos Dumont*, se tornou um espetáculo conhecido e uma “novidade palpitante” para os cariocas, sendo exibida posteriormente em diferentes espaços da cidade como o Cinema Paris, localizado na Praça Tiradentes, no dia 4 de janeiro. O filme nacional mostrava em quadros animados a chegada do transatlântico e a aglomeração de pessoas na praça Mauá.⁶⁷

Na capa do *Jornal do Brasil*, fazendo alusão à recepção calorosa daquele brasileiro em seu reencontro com seus patrícios, figurava a charge de um homem robusto e sorridente vestido como um dândi com roupas muito justas, gravata borboleta, uma flor exuberante na lapela e o colarinho alto Santos Dumont. No peito, a figura ambígua tinha um broche com o rosto do aviador, e abaixo da imagem lia-se: “Bem se vê que é nosso amigo do peito.”⁶⁸

Rapidamente Alberto iria se dar conta de que a imprensa brasileira não lhe seria tão condescendente quanto fora a francesa durante o seu passado de glória. Apesar da ideia, difundida do outro lado do Atlântico, de uma sociedade “libertina” nos trópicos que não condenava os pecados da carne, o que Santos Dumont descobriria eram os múltiplos modos subliminares de julgar as transgressões de identidades de gênero e sexualidade num contexto marcado, desde a colonização, por um código moralista imposto pela Igreja. Ronaldo Vainfas contrapõe a ideia de uma colônia “sexualmente intoxicada”, chamando a atenção para o “ideal ascético, genuinamente cristão” que desde os séculos XV e XVI foi imposto como norma geral para toda a humanidade.⁶⁹ O fato mesmo de a imprensa local no Rio de Janeiro julgar os modos de vestir e de transgredir o gênero – nesse momento, percebido como indissociável ao sexo e

⁶⁴ Eduardo Pacheco Chaves (1887-1975) foi um aviador brasileiro, o primeiro a estabelecer conexões aéreas entre São Paulo e Santos, entre São Paulo e Rio de Janeiro, além de realizar a rota entre Rio de Janeiro e Buenos Aires. Conheceu Santos Dumont quando estudou na Inglaterra, e formou-se piloto na França em 1911, quando adquire o seu “brevê”.

⁶⁵ *O Imparcial*, anno III, num. 394-395, Rio de Janeiro, sexta-feira e sábado, 2 e 3 de janeiro de 1914. p.12.

⁶⁶ *O Imparcial*, anno III, num. 397, Rio de Janeiro, segunda-feira, 5 de janeiro de 1914. p.4.

⁶⁷ *O Imparcial*, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914. p.14.

⁶⁸ SANTOS DUMONT. Visita ao Aero Club. O espectáculo de hoje em homenagem ao pioneiro da navegação aerea. *Jornal do Brasil*, n. 4, anno XXIV, 4 de janeiro de 1914. p.1.

⁶⁹ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.81.

aos desejos – na figura de Santos Dumont, revela um tipo de vigilância ácida que estava historicamente enraizada, por meio da pastoral cristã, naquela sociedade conservadora.

Como já mencionado, no contexto da subcultura homossexual do Rio de Janeiro, a figura do dândi estava diretamente associada à prostituição masculina e à transgressão das hierarquias de classe e etnia por meio das relações homoeróticas e de interações “libidinosas” entre os homens.⁷⁰ Como observa Green, o estereótipo do dândi, identificado como o “almofadinha”, entra em cena nesse contexto em que se julga uma imagem masculina de acordo com um certo modelo, estabelecido nos séculos anteriores e reificado pela igreja, seria perseguido pela repreensão da polícia e pelas leis. O dândi seria, então, diretamente identificado como o “sodomita”, sem as nuances da ambiguidade *queer* que autorizava a sua existência velada na sociedade francesa. No Brasil, ele configurava um tipo que ameaçava à família tradicional – como continuidade mantenedora da pátria – e logo devia ser extirpado pelos regimes heteronormativos. O médico do século XIX, Francisco Ferraz de Macedo, já havia definido o típico sodomita presente na sociedade carioca:

[...] trajando fina bota de verniz, calça do mais fino tecido unida ao corpo, feita assim expressamente para desenhar-lhe as formas, *paletot* justo, elegante e curto; fina camisa bordada, tendo para ornato olhos de mosca de brilhante e pendente lencinho de seda de cor (geralmente vermelho ou azul); chapéu alto de castor branco, colocado por cima de frizada e perfumada cabeleira; *cavour* de custoso pano forrado de seda, pendendo do braço; rica bengala, luneta, relógio e corrente de ouro, luvas de pelica e aromático charuto de Havana: eis o que completa o arriamento de um bagaxa dos mais *encantadores*.⁷¹

Não se pode afirmar, portanto, que a sociedade carioca ignorava a presença de homens femininos ou de homens que se relacionavam com outros homens. Ao contrário, o momento do reencontro de Santos Dumont com a sua pátria é o mesmo em que a homossexualidade está sendo colocada em discurso para ser reprimida, num processo explicado por Foucault sobre toda a gama de perversões ligadas à sexualidade reconhecidas desde o século XIX.⁷² No Brasil, data do ano 1914 a primeira história pornográfica homoerótica publicada na forma de um livreto de 15 páginas, intitulada *O menino do Gouveia*, e assinada pelo pseudônimo de Capadócio Maluco. A história, que narra a relação de um homem mais velho com um garoto jovem, é a

⁷⁰ GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000. p.34.

⁷¹ FERRAZ DE MACEDO, Francisco. *Da prostituição em geral, e em particular em relação ao Rio de Janeiro: prophylaxia da syphilis*. Estudo. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1873. p.116-117. Grifos do autor.

⁷² Cf. FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I*. A vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

primeira a se apresentar destituída de qualquer condenação moralista ou subliminar das relações sexuais entre homens⁷³ no país onde nascera Alberto.

A Primeira Guerra, marcou o momento em que se tornava visível, nas cidades europeias e em outros centros urbanos no mundo, uma subcultura homossexual originária das regiões portuárias onde marinheiros se encontravam e escapavam aos papéis rigidamente impostos à masculinidade bélica que os conduzia em direção à morte eminente. Esse é momento em que um novo sentido é atribuído a existências *queer*, isto é, de pessoas que burlam os papéis de gênero para existir fora dos padrões normativos rigidamente estabelecidos. Tal processo dá origem a uma história alternativa⁷⁴ das relações de gênero que seria por muito tempo ignorada por uma historiografia também heteronormativa.

Se na França a personagem do dândi estava ajustada aos padrões de comportamento das classes sociais mais elevadas, permitindo a performance liminar de alguns homens de elegância e audácia reconhecidas, nos trópicos o dândi era símbolo do transbordamento da subcultura homossexual que gerava tensões na sociedade mais ampla, principalmente devido à forte repressão religiosa entranhada nos códigos de comportamento e conduta. Santos Dumont teria que, mais uma vez, adequar o seu comportamento e a sua performance social para caber nos padrões – religiosos e morais – de uma sociedade cujo controle social era imperceptível a não ser por meio da vivência cotidiana no interior de seus regimes normativos.

Na casa do irmão Henrique, onde ficou hospedado pelos dias seguintes à sua chegada, Santos Dumont recebera inúmeros cartões, cartas e telegramas de felicitações de todos os pontos do país, mas principalmente de São Paulo, cidade que o aguardava dentro de alguns dias. No Rio, ele saía para passear de automóvel pela cidade, causando comoção.⁷⁵ No dia 4 de janeiro, foi até Petrópolis, onde almoçou com o amigo de longa data, Paulo de Frontin.⁷⁶ Pegando o trem das oito e meia da manhã, saindo do Rio de Janeiro, Santos Dumont chegou à cidade serrana, na “gare” Leopoldina às dez e vinte, sendo aclamado pela grande massa popular

⁷³ GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000. p.69.

⁷⁴ FREEMAN, Elizabeth. *Time binds*. Queer temporalities, queer histories. Durham and London: Duke University Press, 2010.

⁷⁵ SANTOS DUMONT. O intrepido aviador visitou hontem o Ae. C. B. e irá hoje a Petropolis. *O Imparcial*, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914. p.7.

⁷⁶ André Gustavo Paulo de Frontin (1860-1933), político e engenheiro brasileiro, titulado conde Paulo de Frontin pela Santa Sé, foi senador e prefeito do Rio de Janeiro, quando ainda Distrito Federal. Nascido em Petrópolis, manteve residência naquele município ao longo da vida. Foi casado com Maria Leocádia Dodsworth de Frontin, tia de Henrique Dodsworth, e portanto estava indiretamente ligado à família de Alberto Santos Dumont.

que o aguardava, mais uma vez, com festividade e “calorosas ovações”.⁷⁷ Ainda na estação completamente ornamentada em sua homenagem, recebeu as saudações do presidente da República representado por Mario Pimentel Brandão, oficial do gabinete, e do presidente da municipalidade, Arthur Alves Barbosa. Depois disso, seguiu a pé pela cidade serrana ao lado de Mario Brandão, Joaquim Moreira e o conde Paulo de Frontin, indo em direção à residência deste último na avenida Koeler. Nas proximidades da praça D. Pedro de Alcântara, Santos Dumont tomou um automóvel que lhe aguardava para fazer o resto do trajeto no veículo,⁷⁸ como numa comitiva de homens distintos.

No retorno ao Rio de Janeiro, no dia seguinte, uma apresentação de gala da Companhia Moraes de teatro tinha sido preparada em honra à Santos Dumont, na qual seria encenada a peça do teatro nacional *A Bela Madame Vargas*, da autoria de João do Rio.⁷⁹ O Theatro Lyrico foi cedido para a festa especial em sua homenagem, organizada pelo senhor Jácomo Rosário Staffa, membro e arrendatário do Aeroclube do Brasil. O camarote central foi reservado para Santos Dumont, tendo ao seu lado alguns ministros e o prefeito. Nas ocasiões públicas, o inventor esboçava certo distanciamento acompanhado da timidez que lhe era característica. Aprendido numa pátria mais fria, o seu distanciamento seria constantemente desafiado pelo “patriotismo carnavalesco”⁸⁰ dos seus compatriotas. Sabendo da sua fama na Europa, o público brasileiro e os membros do aeroclube local fizeram o possível para demonstrar seu apreço incomparável pelo aeronauta.

Naquele início de século, a cidade que primeiro o recebera, o Rio de Janeiro, era um misto de avanço e retrocesso em termos de progresso tecnológico, mas também nos valores cultivados socialmente. A chamada *Belle Époque* carioca – cujo início, na historiografia da época, tem como marco a chegada de Campos Sales ao poder em 1898 – foi caracterizada pela estabilidade e pelo desenvolvimento de uma “vida urbana elegante”⁸¹ da qual podiam desfrutar pessoas dos mais diversos níveis da sociedade, *naturalmente* respeitando os limites entre classes e as hierarquias sociais. A cidade que se transformava pelos ares da estabilidade social e política almejada pela elite urbana, atraía cada vez mais novas imigrações de “afro-brasileiros

⁷⁷ SANTOS DUMONT. A sua chegada a Petropolis – Entusiasmo popular – A sua impressão sobre a cidade serrana – O almoço na residencia do conde Paulo Frontin – O seu regresso. *O Imparcial*, anno III, num. 397, Rio de Janeiro, segunda-feira, 5 de janeiro de 1914. p.5.

⁷⁸ SANTOS DUMONT. O intrepido aviador visitou hontem o Ae. C. B. e irá hoje a Petropolis. *O Imparcial*, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914. p.7.

⁷⁹ SANTOS DUMONT chegará a esta capital depois d’amanhã. *O Imparcial*, anno II, num. 392, Rio de Janeiro, quarta-feira, 31 de dezembro de 1913. p.4.

⁸⁰ *O Imparcial*, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914. p.9.

⁸¹ NEEDELL, Jeffrey. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. p.39.

empobrecidos” vindos das áreas rurais circundantes bem como de outros estados em busca de emprego, levando a um crescimento urbano ligado à também crescente desigualdade social.⁸²

A capital da República se remodelava com a definição de lugares destinados à frequência de pessoas fora da norma social imposta ou relegadas à margem dos espaços destinados às elites normativas. O centro da cidade, segundo descrito por Green, delineava os seus diversos pontos apropriados pelos “homens que apreciavam relações sexuais com outros homens,” como lugares públicos para encontrar parceiros sexuais às escondidas ou para socializar-se com os amigos.⁸³ O local mais conhecido para tais encontros era o Largo do Rossio, localizado nos limites do centro antigo da cidade, e renomeado posteriormente como Praça Tiradentes, local onde fora enforcado o ídolo republicano. A área teve suas fachadas remodeladas na época das reformas urbanas de Pereira Passos, no início do século, e se manteve nas décadas seguintes como um lugar de socialização homoerótica.⁸⁴ O centro do Largo do Rossio não poderia constituir melhor retrato das contradições que marcavam a sociedade carioca do início do século, abrigando uma estátua equestre do imperador D. Pedro I, que fora erguida a pedido de seu filho D. Pedro II, em 1862, para celebrar o 40º aniversário da declaração da independência. A praça que fora o palco de uma história contestada – o enforcamento de Tiradentes – se fizera lugar de memória para exaltar o símbolo da monarquia na figura do maior patriarca da Nação. A partir dos primeiros anos de 1900, a estátua exuberante se tornou um marco e símbolo dos encontros homoeróticos na cidade, sendo representada em charges e citada em comentários homofóbicos nos jornais locais.⁸⁵

Santos Dumont, que era uma figura pública naquela cidade, teria buscado se afastar da vida profana que nela pulsava, atrelando a sua imagem a uma elite que buscava ver nele os traços da civilização do hemisfério Sul. Andava de automóvel pelas ruas do centro, fazendo visitas regulares ao Aeroclube e sendo recebido nas homenagens incontáveis em seu nome. Tinha o hábito de frequentar as corridas comemorativas de *turf* no Derby-Club, que era presidido pelo conde de Frontin.⁸⁶ O local era palco da vida social de personagens ilustres,

⁸² O crescimento da cidade desde o fim do século XIX se explica, ainda, pela onda simultânea de imigração europeia para as Américas, especialmente de portugueses. Entre 1872 e 1890, a população do Rio de Janeiro praticamente duplicou, saltando de 266.831 para 518.290 pessoas. Em 1906, ela já se elevara para mais de 800 mil e, em 1920, já se contavam 1.157.873 habitantes na capital. Green aponta que, nesse período, o número de homens era maior que o de mulheres na cidade. No censo de 1890, o novo governo republicano registrou 238.667 homens e 184.089 mulheres residentes na capital da nação. A diferença significativa se dava, em grande parte, pelo número mais elevado de imigrantes do sexo masculino. GREEN, James N. *Além do carnaval. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX*. São Paulo: UNESP, 2000. p.51-52.

⁸³ *Ibidem*, p.53.

⁸⁴ GREEN, loc. cit.

⁸⁵ Cf. *Ibidem*, p.51-106.

⁸⁶ DERBY-CLUB. *O Imparcial*, anno II, num. 285, segunda-feira, 15 de setembro de 1913. p.8.

políticos e militares, entre eles generais, almirantes e comandantes que mantinham relações de respeito e amizade com o aviador.

O colarinho branco que lhe conferia altivez nos salões da alta sociedade parisiense, lembrança do controle exercido sobre si mesmo em suas performances públicas do passado, agora era percebido como atributo de distinção copiado por todos aqueles que queriam seguir o seu modelo virtuoso. Nas ruas do Rio, ele via a sua imagem reproduzida em seus “patrícios”. Aquele já não era o Santos Dumont que conhecia. Era um outro reinventado pela sociedade que ainda o admirava em vida. Progressivamente, Santos Dumont construía no Brasil, com as pedras imaginárias do Ícaro monumental, a imagem mítica que deixaria após a vida, para ser lembrado por homens heterossexuais.

Desde a homenagem à Santos Dumont feita pela França, ao erigir o monumento em Saint-Cloud, e o eminente retorno do aeronauta a sua pátria natal, tem início, ainda em vida, a sua elevação à patrimônio nacional. Na imprensa brasileira e no Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, começava uma busca às origens do herói nacional, que tinha como ponto de partida a identificação do seu lugar de nascimento. Diversos parentes, mais ou menos próximos do inventor, concorreram com histórias relativas ao seu nascimento, até todos chegarem à conclusão de que ele havia nascido na Mantiqueira, numa antiga residência que pertenceu aos seus progenitores no município de Palmira, Minas Gerais. Este foi o resultado das investigações desenvolvidas pelo Instituto mineiro, em 1914.⁸⁷ Quando no Brasil, naquele ano, Santos Dumont, ao falar da sua pretensão em ir a Minas e do grande desejo de visitar a velha cidade de Sabará, o seu berço natal, a quatro quilômetros de Belo Horizonte, ele acabava por reestabelecer a “verdade” sobre a terra do seu nascimento. Entre Sabará e Palmira, os jornalistas e biógrafos, mesmo depois da sua morte, especularam sobre a real origem do menino de Minas Gerais.

Em 29 de janeiro, Santos Dumont chega a São Paulo de passagem em direção ao seu estado de nascimento. Numa viagem de automóvel pelas cidades que povoaram as suas lembranças da infância no Brasil, ele chega à Sabará, identificando uma casa construída por seu pai, diante da Ponte sobre o rio das Velhas.⁸⁸ Por alguns anos aquela seria identificada como a

⁸⁷ SANTOS DUMONT vae visitar a sua cidade natal. *O Imparcial*, anno III, num. 415, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de janeiro de 1914. p.4.

⁸⁸ PONTE sobre o rio das Velhas, em Sabará (Minas), construída pelo dr. Henrique dos Santos Dumont. *O Imparcial*, anno III, num. 428, Rio de Janeiro, quinta-feira, 5 de fevereiro de 1914. p.5.

casa onde nascera o “pai da aviação”. A Ponte sobre o rio das Velhas projetada por Henrique Dumont foi toda feita na fazenda do Jaguará, então propriedade do engenheiro, à cerca de 18 léguas de Sabará. A referida ponte foi inaugurada em junho de 1871. Na paisagem bucólica que ilustrava uma origem inventada, Alberto reconheceu o seu local de nascimento, na pequena casa de frente à entrada da Ponte, que tinha uma cruz sobre o telhado. Em busca por esse retorno à infância e a um estado perdido de pureza inalcançável na vida adulta, diz-se que Alberto se depara emocionado com a casa de pedra e taipa que supostamente teria sido o local do seu nascimento. “Percorre-a em silêncio,” segundo narra Gondin da Fonseca, “com emoção profunda e quase dolorosa.” E o biógrafo indaga: “Que é a existência, afinal, senão um rosário de sofrimentos e sonhos?”⁸⁹ Ali, na casa feita por seu pai, o menino que já envelhecera começaria a reviver o seu passado e a reencenar uma vida no Brasil. Ali o *mito* encontrava a inspiração para continuar voando, porém, em direção incerta.

Anos depois, com a identificação da casa de Cabangu, na antiga Palmira, como seu local de nascimento, o aviador demonstraria o interesse em adquirir a propriedade para alimentar o seu presente com o passado do qual, de fato, não podia se fazer lembrar. Enquanto buscava inventar para si um passado *original*, Santos Dumont era reinventado pela nação que o recebera atribuindo-lhe uma aura divina.

Naquele mês de janeiro de 1914, quando a espera pelo aeronauta já cessara e sua presença era glorificada entre os brasileiros, anunciou-se uma marchinha que devia se ouvir cantar no carnaval:

Salve! Salve! Santos Dumont!
Salve ilustre brasileiro!
Vens agora a Pátria visitar,
És do ar o grande timoneiro.

Tua glória aos séculos vai passar
Pela trombeta da Fama ao grande som!
Salve! Salve Santos Dumont!
Primus inter-pares na conquista do ar.

Santos Dumont
Vai em breve viajar
Da França ao Brasil
Mas vindo pelo ar.⁹⁰

Nascia um novo mito patriótico no Brasil, e sua elevação espiritual não pouparia nem mesmo o homem que devia renascer para continuar se elevando às alturas.

⁸⁹ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.253.

⁹⁰ OS AMANTES da Dindinha. *Jornal do Brasil*, n. 17, anno XXIV, 17 de janeiro de 1914. p.10.

5.3 Um profeta da aviação

Desde o momento em que parou de voar, tendo realizado a sua última performance em um de seus aparelhos em 1910, em Paris, Santos Dumont parece ter decidido se dedicar à sua monumentalização em vida. Dados os seus atos intencionais buscando acumular cargos, honrarias e construir um legado para além das invenções aéreas, observa-se uma mudança de postura em relação a si mesmo, na tentativa de legar aos seus patrícios e ao mundo uma herança que pudesse ser transmitida após a sua morte.

Quando se emocionou diante do monumento erguido em Saint-Cloud, o aeronauta de outrora se viu, talvez pela primeira vez, diante da sua própria imagem eternizada em pedra para as futuras gerações daquele país e da sua própria pátria, que o acompanhava à distância. Há quem diga que a mudança em seus modos de encarar a vida e de se apresentar socialmente se deviam a uma doença precocemente diagnosticada – para Fernando Jorge, Santos Dumont sofria, desde 1910, de “esclerose múltipla”⁹¹ – o que justificaria a seu aparente envelhecimento e a instabilidade emocional que viria a se tornar cada vez mais evidente. Se de fato tivesse Santos Dumont uma doença incurável, o possível diagnóstico de um médico que não o ocultara da verdade sobre seu quadro teria provocado no inventor, que por muito tempo se pensou indestrutível, a constatação de sua própria mortalidade.

Os anos da Grande Guerra, enquanto procurou por novas raízes patrióticas fora da França, foram marcados por seu intenso deslocamento ao redor do mundo numa peregrinação incansável pelo reconhecimento terreno equivalente à glória que recebera no ar ao longo de quase toda a vida. Tendo deixado de voar, Santos Dumont tentou se provar um profeta da aeronáutica e um incentivador do desenvolvimento das nações em direção a um mundo interconectado por aeronaves. Em Madri, onde estabelecera residência nos anos de guerra, teria sido consultado por amigos sobre a possibilidade de servir à aviação nos Estados Unidos, em prol do desenvolvimento da aeronáutica nas Américas. Ele respondeu que se dedicaria ao serviço hipotético caso houvesse um convite oficial do *Aero Club* da América para que ele fosse representante da Federação Aeronáutica Internacional, o órgão mundial.⁹² Ao receber o convite oficial do *Aero Club* americano, em 1915, Santos Dumont escreveu de Madri, expressando sua aprovação e satisfação, agradecendo as autoridades do clube e afirmando que chegaria em Nova

⁹¹ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.350.

⁹² BRUCE, Gordon. Santos-Dumont to make home here. *New-York tribune*. New York, February 07, 1915, p.3.

Iorque em outubro daquele mesmo ano⁹³ para assumir o papel pomposo de diretor do Comitê Pan-Americano de Aeronáutica.

Durante os anos da guerra na Europa, parecia impossível falar em nome da paz e propor alternativas ao conflito sem ser questionado em suas posições políticas ou mesmo em sua masculinidade. A noção, repetida por diversos biógrafos, de uma suposta decepção ou culpa diante do uso dos aeroplanos como instrumentos de guerra não se confirma, num primeiro momento, quando observamos o empenho de Santos Dumont para defender as suas máquinas no uso militar em conflitos entre nações. Logo que chegou em solo americano, em Havana, em 4 de outubro de 1915, durante sua estada a caminho de Nova Iorque, Santos, em entrevista, dizia acreditar que os balões alemães Zeppelins eram ineficazes do ponto de vista militar, visto que na guerra que acontecia na Europa eles haviam servido apenas para destruir não-combatentes. “Por outro lado,” acrescentou ele, “o aeroplano demonstrou ser maravilhosamente efetivo em situação de guerra.”⁹⁴

Naquele mesmo ano, passando a viver nos Estados Unidos, Santos Dumont assumiu o papel de desenvolver a aviação no continente americano, estabelecendo alianças e fazendo discursos sobre o futuro almejado da aeronáutica. O aviador tímido, que não gostava de falar em público, passava a se dedicar ao novo ofício de porta-voz de um progresso que parecia ainda não ter se disseminado amplamente naquela parte do mundo. Enquanto a Europa colocava a prova os seus inventos com a guerra, as autoridades nos Estados Unidos não perdiam de vista a possibilidade de popularizar os meios de transporte aéreo no continente visando a sua comercialização mais ampla. Movido pelo espírito norte-americano, o senhor Dumont, como era frequentemente referido pelos jornais locais, apresentou uma fala, em dezembro de 1915, no Segundo Congresso Científico Pan-Americano, que ocorreu no *Continental Memorial Hall* de Washington, sobre “Como o aeroplano pode ser efetivo para uma aliança mais estreita entre os países da América do Sul com os Estados Unidos.”⁹⁵

Em uma palestra preparada para os membros do *University Club*, em 1916, em que o aeronauta buscou lecionar sobre a história da aviação ao lado de Alexander Graham Bell e com a utilização de ilustrações em projetor de slides com lanterna, ele afirmava que “o fato de o aeroplano ser um fator na guerra moderna era ridículo até que um voo foi feito diante da vista de 100.000 soldados franceses em Long Champs, França, em 14 de julho de 1908.”⁹⁶ Desde

⁹³ SANTOS-DUMONT to direct work. *Grand Forks herald*. Grand Forks, October 25, 1915, n.p.

⁹⁴ SANTOS-DUMONT declares Zeppelins are failure. *The Washington times*. Washington, D.C., October 4, 1915, home edition. p.2.

⁹⁵ PURELY personal. *The Washington herald*. Washington, D.C., December 30, 1915, p.2.

⁹⁶ SANTOS-DUMONT talks to university club. *Evening star*. Washington, D.C., January 09, 1916, p.2.

então, Santos Dumont se empenhara como o mais vocal dos defensores do uso dos aeroplanos nas guerras entre nações, vendo naquela situação de conflitos sem precedentes uma oportunidade para o avanço aeronáutico.

Já vivendo nas Américas, o brasileiro vindo da França falava em nome da “amizade” das repúblicas americanas e sobre como os aviões poderiam ser eficazes estreitando laços entre os países, visando uma maior proteção contra os possíveis inimigos externos. Numa dada ocasião, em Washington, ele discursava: “Todos os países europeus são velhos inimigos. Aqui no Novo Mundo nós todos devíamos ser amigos.” A paz que ele defendia entre nações americanas, contudo, tinha como incentivo o desenvolvimento dos instrumentos tecnológicos que as preparassem para os conflitos bélicos: “Devíamos ser capazes, em tempos de problemas,” dizia ele, “de intimidar qualquer potência europeia contemplando a guerra contra qualquer um de nós, não com armas – das quais temos tão poucas – mas com a força da nossa união.”⁹⁷

Talvez, o fato de ter sido acusado de espião, na antiga nação que o celebrara, tendo deixado a França como *persona non grata* dos militares, tenha mostrado a Santos Dumont que no caso de uma guerra entre a Europa e as Américas, ele não teria lugar do lado dos Europeus; além disso, do outro lado, onde estava localizada a sua pátria-mãe, o brasileiro teria constatado o despreparo dos países americanos para um conflito bélico de proporções mundiais. A necessidade de “armar” as Américas com máquinas aéreas o levaria, em 1917, a propor o projeto de um potente tipo de hidroplano desenvolvido para atingir submarinos.⁹⁸ A nova máquina devia ser produzida nos Estados Unidos, e com finalidade estritamente bélica.

Portando-se como um profeta da aviação, e fazendo previsões bastante precisas, ainda nos Estados Unidos, Santos Dumont viria a afirmar: “O tempo chegará quando guerras serão disputadas por homens por trás de controles sem fio.” Ele iria adiante em sua visão: “Imagine um aeroplano guiado por *wireless*, e sem um ocupante humano, sendo enviado a oito milhas e trazido de volta em segurança, meramente pela manipulação de um controle.”⁹⁹ A imagem que ele desenhava com a imaginação estava à frente de seu tempo, como os anos seguintes iriam provar. No entanto, a suposta segurança da guerra disputada com aviões, idealizada por Santos Dumont, nunca se concretizou de fato, e a imagem desenhada levava a um quadro de horror e de mortes que ele mesmo não podia prever. Quem ganharia com a segurança do avião? Quem

⁹⁷ AIRSHIPS will bind Americas – Dumont. *The sun*. New York, January 04, 1916, p.5.

⁹⁸ SANTOS-DUMONT invents powerful seaplane. *Omaha daily bee*. Omaha, June 05, 1917, p.5.

⁹⁹ GREAT aerial fleet needed to defend U.S., says Santos-Dumont. *Evening public ledger*. Philadelphia, January 26, 1916, night extra, n.p.

estaria suscetível a perder suas vidas por um apertar de botões de um controle remoto? Estas não eram perguntas que sua ingenuidade de inventor lhe permitia fazer.

Apesar da seriedade com que eram encaradas as suas afirmações proféticas sobre a aeronáutica nos Estados Unidos, na América do Sul e principalmente no Brasil, a imprensa e as sociedades que o recebiam com maior fervor estavam mais preocupadas com a sua celebração como a figura monumental ou mítica que ele mesmo se propunha a construir. Em viagem pelo Chile, Argentina e Brasil, no início de 1916, o ilustre viajante das Américas seria recebido por autoridades e membros das elites locais, além de um grande número de *sportsmen* que o tinham como ídolo e modelo.¹⁰⁰ Os aeroclubes chileno e argentino, entre fevereiro e março daquele ano, organizaram recepções honrosas para o aviador em sua chegada em Santiago e Buenos Aires, antes de retornar ao Brasil.

No Chile, Santos Dumont esteve representando os Estados Unidos no Congresso Pan-Americano de Aviação daquele ano, o que causou ciúmes entre os nacionalistas brasileiros. Segundo afirmou o aviador em entrevista em São Paulo, ele estava nos Estados Unidos quando o Congresso foi anunciado, e imediatamente o *Aero Club* americano lhe pediu que o representasse. Do Brasil, nenhum pedido semelhante recebeu, de modo que oficialmente esteve representando aquela sociedade norte-americana de aviação.¹⁰¹

No Congresso, que significava um marco para os avanços da aeronáutica na região, Santos Dumont manifestou, para além do cansaço aparente,¹⁰² a sua defesa pelo uso do aeroplano pelas nações do Sul:

Pessoalmente creio que se usará o aeroplano para correspondência e também para os passageiros entre os dois continentes, provavelmente muito em breve. Sem dúvida esta opinião motivará gestos de incredulidade e a predição será acolhida com sorrisos. Quando há doze anos disse que as máquinas aéreas seriam importantíssimas para o desenvolvimento das guerras futuras, toda a gente teve igualmente tais gestos e tais sorrisos. [...] Os militares contradiziam-me, considerando o aeroplano como um brinquedo, e resistiram ao propósito meu de discutir seriamente o assunto. Considera-se, agora, pelos acontecimentos posteriores, a inapreciável utilidade que o aeroplano alcançou

¹⁰⁰ Cf. SANTOS DUMONT no Chile. *O Imparcial*, anno V, num. 1150, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de fevereiro de 1916, p.4.

¹⁰¹ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916, p.3.

¹⁰² Como destaca Henrique Lins de Barros ao descrever a reação de Santos Dumont às homenagens recebidas. Cf. BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do vôo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003]. p.109.

nos exércitos. Na presente guerra, a aviação revolucionou os processos. A grande importância da cavalaria desapareceu.¹⁰³

Ao comparar o uso do aeroplano ao da cavalaria na guerra em curso, ele afirmou:

O aeroplano é superior para os reconhecimentos, pois os observadores podem dar a situação dos inimigos, nas trincheiras, observar os movimentos de transportes de tropas, localizar as baterias, antecipar os movimentos ofensivos, enviar despachos radiográficos, fazer sinais, dirigir o fogo, e precisar a pontaria.¹⁰⁴

Sobre o avanço armamentista, ele destacou a importância do desenvolvimento do canhão para aeroplano:

A princípio o retrocesso da arma era a principal dificuldade com que se tropeçava. Os repetidos e súbitos choques dos disparos, embora fossem os canhões de pequeno calibre, muito depressa alteravam a frágil estrutura inutilizando o aeroplano. O inconveniente foi obviado. [...]

Primeiro usavam-se canhões de pequeno calibre; hoje, porém, tenho ouvido dizer que se empregam canhões de 9 centímetros. Imagine-se a efetividade do fogo! Isso ilustra o progresso obtido durante a guerra.¹⁰⁵

Exaltado nos círculos militares locais por sua evidente preocupação com o uso do aeroplano para a defesa das nações e o ataque a possíveis inimigos, Santos Dumont produzia, em sua peregrinação pelas Américas, um novo tipo de culto a sua figura, o qual ele mesmo não pôde produzir no coração dos seus antigos fãs europeus. O patriotismo apaixonado que se transmitia com maior ardor em tempos incertos de guerra serviu como pretexto para associar a sua imagem ao culto ufanista da Nação no Brasil, pelos governantes locais, pelos militares e pela população de patricios.

No início de maio de 1916, a capital da sua pátria de nascimento se preparava para receber novamente o “glorioso aviador”.¹⁰⁶ As notícias de sua chegada em São Paulo¹⁰⁷ faziam crescer o alvoroço sobre a sua recepção no Rio de Janeiro, e uma verdadeira competição se instaurava entre as cidades do continente em termos das celebrações organizadas e das multidões mobilizadas em função de sua chegada. O jornal *O Imparcial* noticiava que, em Santiago do Chile, apesar dos 400 policiais presentes e de ordens severíssimas sobre o controle

¹⁰³ SANTOS-DUMONT, Alberto. Discurso de Santos-Dumont na Conferência de Santiago (1916). In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56. p.165.

¹⁰⁴ SANTOS-DUMONT, loc. cit.

¹⁰⁵ Ibidem, p.166.

¹⁰⁶ A PROXIMA chegada de Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1222, Rio de Janeiro, segunda-feira, 8 de maio de 1916, p.2.

¹⁰⁷ Cf. O AERONAUTA patricio Santos Dumont chega a São Paulo sendo recebido com extraordinarias manifestações de apreço. *O Imparcial*, anno V, num. 1225, Rio de Janeiro, quinta-feira, 11 de maio de 1916, p.6.

das massas populares, um grande alvoroço teria marcado a chegada do aviador naquele país, onde o povo invadiu a estação de trem e, como narrara Santos Dumont, “por pouco não ficou sem vida o ministro do Brasil...”¹⁰⁸

Contando com a sua chegada próxima, em assembleia extraordinária, o Aeroclubes Brasileiro nomeou uma comissão de recepção composta de comendadores, marechais e generais, que estabeleceram um vasto programa de festejos que incluíam a inauguração da Escola de Aviação, onde supostamente ocorreriam voos arriscados de Santos Dumont, Bento Ribeiro Filho e Luiz Bergmann. O prefeito já havia tomado as providências necessárias para ornamentar toda a Avenida Rio Branco, e todos os teatros da cidade fariam uma récita de gala de uma noite só em honra ao aviador, revertendo parte do produto líquido obtido em benefício dos cofres do Aeroclubes.¹⁰⁹ O aviador italiano Ernesto Darioli, que estava no Brasil, foi incumbido pela diretoria do Aeroclubes de realizar um voo sobre a cidade na tarde do dia 15 de maio, na chegada de Santos Dumont, deixando cair do céu azul papeis verde-amarelos com a inscrição: “O primeiro que se dirigiu no ar.”

Em sua chegada, os brasileiros reconheciam o seu ar de orador, muito diferente das outras ocasiões em que fizera discursos contra a sua vontade. Os jornais ressaltariam a fluência de Alberto, que falava com entusiasmo e com “um brilho vivo nos olhos escuros”. Sua aparência, como de costume, ganhava destaque particular: tez corada, bigode aparado à americana, no cabelo a mesma falha já tinha há anos quando esteve no Brasil.¹¹⁰ O aviador, ao desembarcar na estação da Praça da República, trajava terno de casimira escura e usava chapéu de feltro. Foi abraçado por cada uma das autoridades presentes, enquanto fizeram tocar todas as bandas militares instaladas na *gare*.¹¹¹

Apesar de policiada, a efeméride não seria de todo pacífica. Segundo noticiariam os jornais, o péssimo serviço de polícia não conteve “a balbúrdia da enorme massa popular”. Os cordões de isolamento foram rompidos pela multidão, estabelecendo-se grande confusão. Pessoas foram pisadas e imprensadas contra a parede. Algumas senhoras, segundo o jornal *O Imparcial*, tiveram ataques de “crises nervosas”.¹¹²

¹⁰⁸ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916, p.3.

¹⁰⁹ SANTOS DUMONT. A sua próxima chegada a esta capital. *O Imparcial*, anno V, num. 1226, Rio de Janeiro, sexta-feira, 12 de maio de 1916, p.4.

¹¹⁰ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio, op. cit., p.3.

¹¹¹ CHEGOU, hontem, Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1230, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de maio de 1916, p.3.

¹¹² *Ibidem*, loc. cit.

Naquela ocasião, as autoridades brasileiras queriam mostrar ao aviador que por ali investimentos também estavam sendo feitos para alavancar a aeronáutica como arma de defesa nacional. Neste sentido, atribuía-se a Santos Dumont a tarefa de estimular a aviação brasileira por todos os meios possíveis, inclusive executando ele mesmo voos em todos os Estados, coisa que o “patrício” já havia se recusado a fazer no Brasil por inúmeras vezes. Diante da insistência dos jornalistas sobre uma possível experiência de voo em ares brasileiros, o aviador aposentado teria respondido: “Há cinco anos que deixei de voar. Estou cansado.” Mas considerava a possibilidade de fazer parte da performance de um outro aviador: “se houver um aparelho com dois lugares, poderei servir de passageiro a um dos nossos aviadores, certo de que não dirigirei o aparelho.”¹¹³

No Rio de Janeiro, na fazenda dos Afonsos, seria inaugurada, naquele mês, a Escola de Aviação fundada pelo Aeroclub do Brasil. A solenidade contou com a presença de Santos Dumont, além de autoridades civis e militares. A Escola seria dirigida pelo tenente Bento Ribeiro, que também estava presente,¹¹⁴ e a ocasião marcou o início da militarização da aeronáutica no Brasil, amplamente incentivada pelo patrício inventor.

Nos seus discursos proferidos, ele repetia algumas das ideias que difundira nas palestras nos Estados Unidos naquele mesmo ano, num momento em que as incertezas da guerra levavam a grandes especulações sobre o futuro das nações. O aeronauta, após passar meses viajando pelas Américas e tendo visitado a maior fábrica de aeroplanos no mundo, construída nos Estados Unidos, acreditava que, depois da guerra, a situação teria que ser outra:

essas fábricas não poderão acabar: hão de continuar a produzir e fabricar aeroplanos. Teremos, então, o aproveitamento definitivo do aeroplano como meio de transporte. Na América, principalmente, onde há deficiência de estradas de ferro, é que o aeroplano poderá prestar relevantíssimos serviços, não só como meio de transporte postal, mas ainda como veículo de passageiros...¹¹⁵

Ainda exaltava as armas de guerra, ao mesmo tempo em que falava em um futuro pacífico:

A aviação hoje, não só pode ser utilizada como meio de transporte como também como arma de guerra. Mesmo agora, com a tremenda catástrofe que

¹¹³ CHEGOU, hontem, Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1230, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de maio de 1916, p.3.

¹¹⁴ A ESCOLA prestes a ser inaugurada pelo Aero-Club Brasileiro. *O Imparcial*, anno V, num. 1193, Rio de Janeiro, domingo, 9 de abril de 1916, p.3.

¹¹⁵ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916, p.3.

ensanguenta a Europa, ela mais se aperfeiçoará em todos os sentidos de modo que, terminada a guerra, a função do voo estará aperfeiçoadíssima.¹¹⁶

Segundo um pensamento aparentemente contraditório, Santos Dumont acreditava que o aeroplano, desenvolvido graças à corrida armamentista na Europa, ao promover uma maior circulação de pessoas entre as Américas, realizaria a utopia pacifista da união entre os povos por meio da máquina. Em seu livro, escrito no Brasil, após seu retorno àquela pátria, em grande parte baseado nos discursos e profecias proferidas naquele continente – intitulado *O que eu vi. O que nós veremos* – Santos Dumont registra, o que já havia dito em Washington e, posteriormente, na conferência do Chile: “Esperemos que a navegação aérea traga a união permanente e a amizade entre as Américas.”¹¹⁷

Durante pelo menos três anos, entre 1916 e 1919, Santos Dumont viajara por diversos países da América do Sul estudando as perspectivas futuras para a navegação aérea na região. Tinha como finalidade apresentar publicamente um relatório a partir dos estudos realizados, visando prover os fabricantes de aviões da América do Norte das informações necessárias para estabelecer a aviação comercial em todo o continente. Enquanto percorria terras desconhecidas, descobriu avanços tecnológicos surpreendentes em países como Argentina e Chile, ao mesmo tempo em que se deparou com a natureza intocada de seu país natal. Em 1916, esteve pela primeira vez visitando as Cataratas do Iguaçu, no estado do Paraná. Ao cruzar a fronteira da Argentina com o Brasil, sendo informado de que as cataratas eram propriedade particular de um uruguaio, chamado Jesús Val, Santos Dumont decidiu ir até Curitiba propor ao governante local a desapropriação da área para a criação de um parque nacional. Em Curitiba, Santos Dumont pede ao presidente do Estado que tenha mais interesse pelo Salto do Iguaçu: “Imagine que não existe nem hotel por aquelas paragens.”¹¹⁸ No dia 8 de maio daquele ano, foi recebido pelo então presidente do Estado, Affonso Alves Camargo, e o convenceu a desapropriar as terras ao lado das cataratas, o que foi realizado em menos de oitenta dias depois do encontro, pelo Decreto 653, de 28 de julho daquele ano.¹¹⁹

O empenho investido na construção de um legado rapidamente se traduziu, no Brasil, num nacionalismo exacerbado que ele até então desconhecia. Sem calcular o peso de suas

¹¹⁶ CHEGOU, hontem, Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1230, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de maio de 1916, p.3.

¹¹⁷ SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi. o que nós veremos*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1918. p.120.

¹¹⁸ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916. p.3.

¹¹⁹ DESAPROPRIAÇÃO das terras de Jesús Val, do lado brasileiro do atual Parque do Iguaçu. 1916. Acervo do Arquivo Público do Paraná.

palavras, fez dos seus discursos instrumentos de elevação de sua própria imagem como um profeta e um mártir, cuja fama estava agora servindo a um bem comum para um continente que ele mesmo desconhecia. As surpresas sobre o futuro trariam momentos de menor segurança para aquele profeta da guerra e profeta da paz.

“É verdade que o espírito profético geralmente se acompanha de uma dor, cuja raridade nós não sabemos se devemos abençoar ou não...” afirmaria o escritor Martin du Gard, em 1934, dois anos após a morte de Alberto, ao escrever sobre o amigo, sobre suas dores e arrependimentos. Tal dom da profecia que se manifesta acompanhado de dor é, segundo o autor, “evidentemente desconhecido dos seres sem genialidade.”¹²⁰ Santos Dumont pagaria um preço pelos traços do gênio inventor de si mesmo e de uma ilusão de futuro que não se comprovara como em sua utopia ingênua.

No final daquela mesma década, o aviador ilusionista constataria que suas profecias sobre a aviação nas Américas não se concretizavam com a velocidade esperada, como num livro de Júlio Verne. Em 1919, ele reclamava a sua decepção com o desenvolvimento dos aviões: “Quando eu pousei em Nova Iorque alguns dias atrás, eu esperava ver o céu cheio de aeroplanos. Onde estão os jovens que foram ensinados a voar durante a guerra? Por que não estão voando agora?”¹²¹

O “pacifista-guerreiro”¹²² que se quisera profeta precisou nuançar os seus discursos que falavam do poderio aéreo para militares ao mesmo tempo em que traziam a esperança da paz para o povo que o adorava. Apesar da aparente contradição, o que se via era o espetáculo de um dândi equilibrista acostumado a performar para uma plateia de multidões a sua identidade desajustada e em sua constante busca por aprovação. Erguia-se um mito, ao mesmo tempo em que era construído o labirinto para aprisionar os seus monstros desconhecidos.

5.4 O fantasma do casamento

Na medida em que o *Santos=Dumont* idealizado, o enigmático porta-voz dos ares, conquistava o coração dos patrícios brasileiros, também crescia o interesse nacional pelos seus próprios afetos individuais. Alberto se surpreenderia quando o estigma da solteirice e a condição de celibatário se tornassem incômodos incontornáveis para a sociedade brasileira nas

¹²⁰ DU GARD, Martin. Le drame de Santos-Dumont : vainqueur et repentant. *Le Journal*, n. 15381, Paris, 27 novembre 1934, p.1.

¹²¹ SANTOS-DUMONT forsakes his first love for heavier-than-air machines. *New-York tribune*. New York, October 05, 1919, p.8.

¹²² FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.286.

primeiras décadas do século XX. Como um profeta solitário, andarilho sem destino por terras que ousava chamar de suas, aquele dândi recém-chegado da França ainda não estava habituado aos padrões de comportamento e às convenções tidas como *naturais* de uma sociedade excessivamente normalizadora.

Em maio de 1916, em sua chegada a São Paulo, quando regressava de Buenos Aires, além das homenagens fatigantes, Santos Dumont era recebido com perguntas inconvenientes. Após comentar sobre os avanços da aviação na Argentina, e dizer que em Buenos Aires foi tratado “admiravelmente,” um repórter o indagou: “Tão admiravelmente que até se falou no seu casamento com uma senhorita argentina...” Ele teria respondido, irritado: “Mentira, não houve nada, nem *flirts*. Mas não é a primeira vez que falam do meu casamento. Ao que parece, por aqui não se tem o direito de ser solteiro...”¹²³

Diziam os jornais, antes de seu regresso, que Santos Dumont teria adiado o “chá” que devia oferecer à parte da elite argentina em abril daquele ano, para o mês de junho seguinte, quando pretendia regressar àquela capital. Devido à promessa do retorno, os jornais brasileiros asseguraram que o aviador estaria comprometido com uma “distinta senhorita argentina”,¹²⁴ que convenientemente não foi identificada nas notícias. Quando parte para o Rio de Janeiro antes do esperado para a inauguração da Escola de Aviação do Aeroclube, ele declara que voltará brevemente a Buenos Aires.¹²⁵ Imediatamente, um grande alvoroço é provocado entre os membros da diretoria do clube, que ao saberem de seu regresso precipitado, se reúnem em sessão extraordinária para tratar dos preparativos da sua recepção.¹²⁶ Mas, na verdade, contrariando o que diziam os seus telegramas, Santos Dumont não seguiu viagem para a capital federal, partindo da capital platina em direção às cachoeiras do Iguazu, com intenções de voltar à Buenos Aires antes de se dirigir ao Rio.¹²⁷ Injuriados com a imprevisibilidade sobre a sua chegada, os jornalistas locais explicaram o comportamento impetuoso do aeronauta com o seu suposto envolvimento romântico. Quando ainda estava em Curitiba, por dois dias apenas, os jornais desmentiram o caso contado sobre o solteiro inventor:

Vem alegre, e vem só.

¹²³ SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916, p.3.

¹²⁴ SANTOS DUMONT na Argentina. *O Imparcial*, anno V, num. 1197, Rio de Janeiro, quinta-feira, 13 de abril de 1916, p.5.

¹²⁵ SANTOS DUMONT partiu para o Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1199, Rio de Janeiro, sábado, 15 de abril de 1916, p.6.

¹²⁶ AERO CLUB Brasileiro. *O Imparcial*, anno V, num. 1199, Rio de Janeiro, sábado, 15 de abril de 1916, p.9.

¹²⁷ SANTOS DUMONT foi ao Iguassú. *O Imparcial*, anno V, num. 1201, Rio de Janeiro, segunda-feira, 17 de abril de 1916, p.4.

Há dois meses, circulou, com insistência, no Brasil, que o ilustre descobridor da dirigibilidade dos balões havia perdido o leme do coração, apaixonando-se por uma formosa senhorita argentina. Dizia-se mesmo que a âncora do aludido coração se lhe havia enganchado por lá, e que era esse o motivo da permanência de Santos Dumont em Buenos Aires. A viagem do famoso aviador para o Brasil, e sua chegada anteontem, ao Paraná, demonstram, porém, que não havia fundamento no boato galante, ou, pelo menos que o distinto balonista já saiu do seu “*demoiselle*” n. 100...

E fez muito bem. Um homem que governa um balão não pode ser desgovernado por outro...”¹²⁸

Quando, na ocasião de sua aguardada chegada ao Rio, lhe repetiram a mesma pergunta, Santos Dumont reafirmara a sua posição, negando qualquer indício de um matrimônio em vista: “Essa história de casamento sempre me persegue.”¹²⁹ O boato, entretanto, persistiria, e o fantasma de um casamento ganharia vulto mais expressivo quando ele passasse a viver, solitário, em seu país de nascimento. Naquela ocasião, já maduro, esse filho de Francisca e Henrique reafirmava a negação ao casamento como estilo e modo de vida. Por vezes, tal escolha fora atribuída aos riscos da aviação como o principal motivo da recusa em contrair matrimônio; ou, como afirmaram alguns de seus biógrafos, as suas “despesas” não comportariam sustentar uma família.

O biógrafo Fernando Jorge lembra que, na ocasião dos citados boatos nos jornais, o poeta Olavo Bilac teria rapidamente escrito algumas linhas na *Notícia*, em defesa do aviador. O patriota, que fora eleito Patrono do Serviço Militar no Brasil, salientava que “não faltam homens que queiram e possam casar-se, ao passo que pouca gente é capaz de se expor aos perigos das aventuras de Ícaro.”¹³⁰ Segundo Jorge, o próprio Bilac teria se sentido desiludido “se Alberto se submetesse ao mister de esterilizar o leite de lavar a mamadeira dos filhos...”¹³¹

Já para Cosme Degenar Drummond, é inadmissível pensar que Santos Dumont não tenha tido múltiplos romances com moças distintas, considerando o casamento como um destino certo. Diria o biógrafo que “os franceses o consideravam um conquistador nato, em todos os sentidos, pois sempre o viam em flertes fugazes ao lado de belas mulheres.” Seus

¹²⁸ DEMOISELLES. *O Imparcial*, anno V, num. 1221, Rio de Janeiro, domingo, 7 de maio de 1916, p.2.

¹²⁹ CHEGOU, hontem, Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1230, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de maio de 1916, p.3.

¹³⁰ BILAC (1916 apud JORGE, 1973, p.270).

¹³¹ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.270-271.

romances, segundo ele, podiam ser atestados por amigos próximos como o milionário paulista Antônio Prado Júnior,¹³² companheiro de automobilismo, e pelo desenhista Sem.¹³³

Para o banqueiro e amigo do aviador, Agenor Barbosa, “as aventuras amorosas, se as teve, foram muito discretas.” Tendo acompanhado a vida de Alberto de perto, na França e no Brasil, e se auto afirmando como seu procurador e “mais íntimo” correspondente, Barbosa afirma, em testemunho dado após a morte do amigo de longa data, que “Não tinha, nem nunca teve, ‘ligações’ sentimentais.”¹³⁴

Segundo, ainda, a amiga francesa, identificada apenas como Madame Tissandier, esposa do aeronauta Paul Tissandier,¹³⁵ com quem Alberto convivera desde o início dos anos 1900, o aviador tinha “vocação para o celibato.” No cotidiano, “ficava aborrecido demais quando indagavam dele o porquê de não se casar,” conta a amiga. Ele, então, respondia irritado: “Se eu fosse viúvo, ninguém me estaria amolando com esta pergunta, mas basta ser solteiro para que me atormentem com ela.”¹³⁶ A senhora Tissandier, ao ser entrevistada por repórteres brasileiros, em 1973, sobre a conduta do aviador, confirma que ele não teve “amizade frequente” com nenhuma mulher em particular, fato que seu marido, amigo próximo de Santos, confirmava para ela na intimidade.

Para se compreender o significado da recusa ao casamento e à vida de um marido ao lado de uma mulher, é preciso recuperar, brevemente, na matriz cultural que moldou a sua masculinidade, o que significava para um homem como Alberto Santos Dumont estar casado. Primeiramente, o matrimônio, do ponto de vista masculino, era visto como um risco e uma responsabilidade; muito embora o celibato nunca fosse recomendado, exceto em caso de “vocação” religiosa. A escolha pela esposa envolvia o risco eminente do erro, que, por regra divina, jamais poderia ser desfeito. Na matriz católica, em que fora educado Alberto, a mulher era frequentemente percebida, por sua perfídia natural, como o grande perigo que rondava os

¹³² Antônio da Silva Prado Júnior (1880-1955) foi um engenheiro, empresário e político brasileiro que praticava o automobilismo como esporte. Foi prefeito do Distrito Federal durante o governo do presidente Washington Luís, ficando no cargo até outubro de 1930, quando foi deposto e exilado na Europa após a Revolução daquele ano.

¹³³ DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont*. Novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. p.239-240.

¹³⁴ BARBOSA, Agenor. Confidências sobre Santos-Dumont. In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56, pp.171-173. p.172.

¹³⁵ Paul Tissandier (1881-1945) foi um aviador francês que, como Santos Dumont, começou a sua carreira com os aeroplanos.

¹³⁶ RELATOS das lembranças de Madame Tissandier, vividas com o aeronauta Santos Dumont, matéria publicada no jornal o Globo no ano de seu centenário. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0142. Brasil, 7 de junho de 1973. n.p.

homens antes de se casarem, e sobretudo depois, a menos que a pudessem subjugar.¹³⁷ Na pastoral cristã, a mulher representa um obstáculo à vida espiritual do homem devido à inversão do seu papel antes da queda do paraíso.¹³⁸ Logo, para manter os seus papéis, uma vez casados, o homem e a mulher de sua escolha teriam que seguir disciplinarmente um código elaborado para a consumação do matrimônio. Como lembra Vainfas,¹³⁹ no sexo dos casais, a Contra-Reforma mantinha as proibições “naturais” no período menstrual, nos lugares públicos, nos dias santificados e, obviamente, quanto às posições contra natura, especialmente a cópula sodomítica considerada ofensiva à ordem divina e alheia à procriação. Ademais, o pai de família respondia pela manutenção da ordem no interior da casa – modelo exemplar de conduta que havia sido transmitido a Alberto nas atitudes de seu pai, Henrique.

A arte doméstica, segundo aprendido desde a antiguidade – como já apontado por Foucault –, se aproxima da arte política ou militar, na medida em que tem por finalidade o governo dos outros.¹⁴⁰ O “marido” é responsável por si mesmo, mas também pelo comportamento da “mulher”; esta última, por sua vez, é percebida como dotada pela natureza “de uma ternura particular para se ocupar dos filhos.”¹⁴¹ O cristianismo, ao estabelecer ao homem a autoridade e a proteção e à mulher a submissão, irá enfatizar esta diferença de papéis e disseminar a crença numa “desigualdade natural”,¹⁴² posteriormente explicada pela medicina do século XIX. A obediência da esposa ao marido e o controle dos prazeres de ambos pelo casamento – antes mesmo da finalidade da procriação¹⁴³ – vêm a configurar a base da vida conjugal. É, portanto, o princípio cristão da “complementaridade” entre o homem e a mulher, que sustenta a desigualdade fundadora das relações de gênero e a necessidade da união conjugal para o controle dos corpos. Segundo este princípio, um homem sem esposa, assim como o contrário, estaria numa situação de “incompletude” ou de indefinição, e poderia representar uma ameaça à ordem social.

¹³⁷ VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p.113.

¹³⁸ CHRYSOSTOME (1966 apud FOUCAULT, 2018, p.190).

¹³⁹ VAINFAS, op. cit., p.117.

¹⁴⁰ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.175.

¹⁴¹ *Ibidem*, p.181.

¹⁴² *Id.* *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.260-261.

¹⁴³ Foucault argumenta que, para Crisóstomo, o casamento não tinha meramente a finalidade da procriação. Segundo uma das suas formulações, Deus teria dado aos homens esta instituição “a fim de evitarmos as fornicções, a fim de que nós reprimíssemos a nossa concupiscência, a fim de que nós vivêssemos na castidade, [...]”; logo, o casamento é, antes, uma tecnologia da contenção dos prazeres da carne, tendo por finalidade primeira a de manterem os homens mais próximos do Criador. (Tradução nossa.) *Ibidem*, p.268.

Tal princípio da “complementaridade” do gênero também se justificava por razões econômicas, com a possibilidade da união de fortunas por meio do casamento entre herdeiros de famílias abastadas que contribuía para o estabelecimento da ordem social e a manutenção das distinções de classes. Este pode ter sido o motivo que levou Santos Dumont, em momentos de sua juventude, a considerar o casamento como um destino natural. Em 1901, chegou a cogitar a possibilidade de ficar noivo da norte-americana Edna Powers, imaginando que ela fosse uma milionária, como relata em carta ao amigo Pedro Lima Guimarães.¹⁴⁴ Logo descobriu que a jovem havia sido deserdada pelo pai, com quem estava brigada, o que o fez desistir da ideia de casar-se. O amigo Pedro, em carta enviada do Brasil no ano seguinte, aprovou a sua decisão: “Visto não teres visto o milhar, creio que o amor desaparecerá, ainda que custe. Aí, rapaz, correto!!!!”¹⁴⁵

Contudo, seria a justificativa da *reprodução* – visando a transmissão de bens, a geração de nova vida e a reprodução de comportamentos sociais controlados – que teria maior difusão por meio da ciência naturalista no tempo em que Santos alcançou a fase adulta. No final do século XIX, tanto a religião quanto a ciência partilhavam a ênfase atribuída à diferença entre os sexos e à união carnal para a geração de descendentes. Para a Igreja, Deus “criou homem e mulher”; a passagem bíblica reproduzida por teólogos ao longo dos séculos difundia a opinião de que a diferença binária dos sexos está presente desde a Criação.¹⁴⁶ Para os naturalistas que produziram uma ciência racional para dominar os prazeres e os desejos, o “sexo” – que, como aponta Alain Corbin, tem origem no latim “*secare*” (dividir) – é aquilo que distingue, de modo geral, o macho da fêmea no reino animal. O sexo, assim, se definiria por órgãos específicos, isto é, “as partes sexuais”, que se destinam a realizar “a perpetuidade de seres mortais” (indivíduos).¹⁴⁷ Segundo este princípio, só existe o sexo “nas criaturas capazes da geração, o que quer dizer assujeitadas à morte”. O sexo, para as ciências, está no centro da tensão entre indivíduo e espécie, tensão esta que engendrou todo um conhecimento baseado na natureza para se conceber os desejos. Segundo esse naturalismo, que influenciou a ciência médica do século subsequente, o “coito” é entendido como o ato principal que o indivíduo deve realizar ao longo

¹⁴⁴ A carta de Santos Dumont em que menciona o romance com sua “querida”, e fala da situação financeira de sua família, foi publicada postumamente numa coletânea das correspondências mais importantes da história do Brasil, segundo a organização de Sérgio Rodrigues. Cf. RODRIGUES, Sérgio. *Cartas brasileiras*. Correspondências históricas, políticas, célebres, hilárias e inesquecíveis que marcaram o país. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

¹⁴⁵ CARTA de Pedro Lima Guimarães enviada de Petrópolis a Alberto Santos Dumont, em 18 de fevereiro de 1902. In: DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont*. Novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. p.245-246.

¹⁴⁶ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.188.

¹⁴⁷ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.19-20.

da sua existência, para *sobre-viver*.¹⁴⁸ Sem coito não há vida; logo, sem coito não há morte. Portanto, a identidade dos assexuados era um dilema ainda a ser resolvido, tanto pela Igreja quanto pela medicina dos séculos XIX e XX.

Alberto conhecia bem os códigos normativos da família católica brasileira, bem como estava familiarizado com as ciências racionais que marcaram o seu tempo. A escolha por não seguir tais códigos na vida adulta – diferentemente de todos os seus irmãos e irmãs – pode ser interpretada como uma forma ativa de transgressão dos regimes do gênero que a ele constantemente tentavam impor. Para alguém tão ocupado em governar a si mesmo, seus prazeres impensáveis e desejos indefinidos, o casamento seria um peso maior, provavelmente impossível de ser carregado. Na vida madura, considerada peculiar, que elaborou para si, o celibato sabido constituía uma escolha até certo ponto confortável, para ser aceito sem romper completamente com as normas vigentes, mas também sem segui-las à risca.

Quando decidiu estabelecer residência no Brasil, a partir de 1917, Santos Dumont organizou uma vida pública pacata, na medida que sua fama lhe permitia, e recriou sua vida social diferente da que levava na capital francesa nos tempos de juventude. A proximidade com um círculo de amigos distintos, que incluíam além de Agenor Barbosa e Antônio Prado Júnior, os colegas Pedro de Araújo Lima e Fernando Chaves, e os amigos Silvio e Armando Pentead, fizera com que se visse submetido a uma heterossexualidade compulsória,¹⁴⁹ própria de uma elite social que não podia escapar às normas de sexo, gênero e desejo em suas condutas públicas e nos compromissos jurídico-religiosos e morais que lhes eram impostos.

No cotidiano tranquilo em Petrópolis, onde passou a viver a partir de 1918, tentou manter um pouco do ar aristocrático da vida que levava anteriormente em Paris. No alto de uma montanha, construiu uma casa para um homem só, sem lugar para uma esposa obediente. Ali, na rua do Encanto, Santos Dumont passaria dias de reclusão, quando se dedicava a escrever seu livro de memórias, chamando a pequena construção de “*A Encantada*”. Segundo relatos de moradores daquela cidade, na época, o aviador cultivava o hábito de fazer passeios a cavalo pelas ruas de Petrópolis, quer chovesse quer fizesse sol, acompanhado de seus elegantes cães

¹⁴⁸ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.20.

¹⁴⁹ Consideramos a *heterossexualidade compulsória*, como toda forma de heteronormatividade que leva a um comportamento heterossexual forçado, geralmente praticada pelos instrumentos de perseguição e vigilância da homossexualidade, mas também por instrumentos discursivos que levam todas as pessoas, mesmo aquelas que não sofreram uma perseguição física direta, a viverem como heterossexuais. Cf. BRULON, Bruno. Normalizar para normalizar: uma análise *queer* dos regimes de normalidade na historiografia contemporânea da homossexualidade. In: NETO, Miguel Rodrigues de Sousa & GOMES, Aguinaldo Rodrigues (orgs.). *História e teoria queer*. Salvador: Devires, 2018. pp.47-76.

galgos.¹⁵⁰ Saía quase todos os dias para visitar os amigos e tomar café em seus palacetes, geralmente acompanhado dos animais de estimação.

No Rio de Janeiro, a proximidade com a família Penteado por meio de seu irmão mais velho, Henrique, o levou a conhecer a jovem Yolanda, que muitos anos depois descreveria o seu namoro “platônico” com Santos Dumont. Desde o início do século, o aeronauta, que era muito mais velho do que Yolanda, fez a corte à jovem durante o breve tempo em que esteve no Brasil. Como narrou, em 1976, Yolanda Penteado, que gostava de ostentar o fato de ter tido muitos namorados: “Às vezes, eu vinha ao Rio passar uma temporada em casa de minha tia Amália, que era casada com Henrique Dumont,”¹⁵¹ e foi no ambiente familiar, na casa do “tio Henrique”, como chamava Yolanda, onde eles se conheceram. “Seu Alberto” jantava todas as noites na casa do irmão, no Flamengo, “dizendo que era para ver a Lua sair.”

Segundo Yolanda, Alberto “era uma pessoa irrequieta”. Durante os anos de sua juventude, ela diria que ele “de fato me fazia a corte: trazia-me bombons, flores, levava-me para passear.” Certa vez, em Petrópolis, Santos Dumont teria oferecido um almoço à Yolanda e sua mãe. Lá chegando elas se surpreenderam com a fragilidade da pequena construção que era proporcional ao seu inventor, onde se depararam com uma mesa “toda forrada de violetas.”¹⁵² O seu empregado, um homem negro e alto que mal cabia na casa, serviu um peru assado na louça Royal Dalton vermelha, e taças de champanhe que também tinham violetas em seu interior. “Seu Alberto era muito estranho e nervoso,” diria ela, e a impressão que permanecera “é que Santos Dumont vivia uma vida interior tão intensa que aquele seu relacionamento comigo era um oásis de descanso, feito de coisas inteiramente fúteis, de que ele precisava e gostava.”¹⁵³

Com o passar dos anos, assumindo publicamente a imagem de solteiro declarado, não há como não supor o incômodo social de sua condição celibatária, notadamente no contexto brasileiro. Principalmente com a ascensão do nacionalismo militarista, o valor atribuído ao homem casado, que, dado o seu *status* social, tinha dispensa do serviço militar, se contrapõe ao do soldado solteiro que serve à pátria como uma forma de adquirir a honra e compensar o celibato. A retórica do casamento se tornava ainda mais pronunciada – e por vezes violenta –

¹⁵⁰ ARTIGO traz uma carta de uma leitora do jornal, em que relata que conheceu Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0265. Brasil, 27 de agosto de 1973. n.p.

¹⁵¹ ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteado com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. p.8.

¹⁵² Ibidem, loc. cit.

¹⁵³ Ibidem, loc. cit.

nos círculos militares em que conviveu Santos Dumont no Brasil republicano, nos quais a heteronormatividade promovia “um fetiche para a família nuclear heterossexual como o alicerce da estabilidade social e uma metáfora para a nação.”¹⁵⁴

Cansado das perguntas insidiosas nas recepções sociais e homenagens à sua figura idealizada, Alberto buscava reclusão estabelecendo para si um novo estilo de vida. Tendo visitado por diversas vezes a sua casa natal, em Minas Gerais, ele já havia manifestado interesse em comprar do Estado o sítio de Cabangu, na antiga Palmira, desde quando lá esteve em janeiro de 1914, na companhia dos amigos Antônio da Cunha Carvalho e Antônio Orlando.¹⁵⁵ Não lhe foi possível, entretanto, comprar a propriedade naquela ocasião. Mas em 1919, por meio de ações empreendidas por Paulo de Frontin, Efigênio Sales, Francisco Valadares e Augusto de Lima, o local lhe seria cedido, como ele próprio fez questão de registrar em uma placa: “Esta Casa, onde nasci, me foi oferecida pelo Congresso Nacional como prêmio dos meus trabalhos.”

A nova residência seria, para ele, ao mesmo tempo um retorno ao passado e um renascimento. Com 46 anos de idade, em 1919, depois de abandonar a atividade de aviador, estava disposto a colocar os pés na terra – como salientou Henrique Dumont Villares, “uma impressão duradoura da infância: o seu interesse pela vida rural e seus acontecimentos...”¹⁵⁶ No sítio de Cabangu, Alberto teria imaginado, por algum tempo, o que seria se entregar às atividades que haviam sido as de seus pais, num retorno à infância e a tempos mais simples. Adquiriu mais terras vizinhas para ampliar a propriedade. Ali construiu açude, plantou pomares, e realizou diversas obras melhorando as condições de conforto da sede. Por alguns anos, abandonou a vida pública para se dedicar à reconstrução de um lar para um homem solitário, a não ser pela natureza que o rodeava, e alguns funcionários.

A busca em curso era por uma completude que a sua interpretação do gênero não podia lhe dar. Sofrendo com a violência silenciosa da masculinidade normativa, que lhe impunha a obrigatoriedade do casamento, Santos Dumont era um homem incompleto, ou “imperfeito” nos termos médicos do século das Luzes, quando se falaria na necessidade de aperfeiçoar, primeiro, o indivíduo por meio de códigos morais que atuavam sobre a sua “natureza interior”, para assim se alcançar toda a espécie humana.¹⁵⁷ Procurando um papel que fosse aceito e a completude

¹⁵⁴ BEATTIE, Peter M. Ser homem pobre, livre e honrado: a sodomia e os praças nas Forças Armadas brasileiras (1860-1930). pp.269-299. In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik (orgs.). *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004. p.273-274.

¹⁵⁵ ARTIGO com foto publicado pelo jornal "Correio da Manhã" sobre Santos-Dumont e sua história em Cabangu. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0177. Brasil, 16 de julho de 1973. p.4.

¹⁵⁶ Ibidem, loc. cit.

¹⁵⁷ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.23.

interior que lhe faltava, o aviador volta-se para a natureza, enquanto volta-se para dentro de si mesmo. A reclusão ao lar, característica associada a um papel feminino, é a via encontrada por Santos Dumont para escapar às obrigações do gênero masculino que recaíam sobre si enquanto vivia em sociedade. Recusando-se a cumprir a “sua missão primordial”¹⁵⁸ de constituir uma família mononuclear para transmitir os seus bens em uma vida mortal, Alberto ainda procurava em si mesmo as asas que lhe davam o voo solitário de um solteiro cuja finalidade era a de alcançar o Sol.

Não cabe à esta pesquisa defender se Santos Dumont teria ou não se relacionado com mulheres a ponto de chegar próximo ao altar. Mas, ao analisarmos a pluralidade de opiniões e os incômodos que sua condição de solteiro provocava em seus contemporâneos e ainda provoca para muitos de seus biógrafos, podemos atestar a contínua imposição de um regime sexual e de gênero que marcaria a sua existência carnal bem como a sua memória deixada após a morte.

Enquanto perseguido pelo fantasma do casamento, seus pensamentos inquietos teriam procurado responder a demandas sociais de uma ordem superior. Era em sua relação com a religião e com Deus onde ele possivelmente teria sido levado a pagar a dívida de não ter contraído matrimônio. Celibatário, e contribuindo, ele mesmo, para produzir a sua santificação em vida, Santos Dumont fez uso de uma identidade sexual discreta, porém conflituosa para os regimes da época. Ao mesmo tempo aceita e ao mesmo tempo questionada, a condição de solteiro o levou a viver, pela primeira vez desde suas conquistas aéreas, longe dos holofotes e das multidões que o julgavam.

Abrir mão da fama conquistada em busca de uma vida mais simples era o preço que pagava por desejos indecorosos que tentara esconder ao longo dos anos. É necessário ressaltar a total impossibilidade de se identificar como um “fanchono” ou “pederasta”¹⁵⁹ na sociedade em que vivia e na classe social de que fazia parte. As identidades sexualmente desviantes, nesse período, no Brasil, eram exclusivamente associadas aos homossexuais de classes inferiores, aos prostitutas, “bagaxas”, aos ex-escravos, e a todos aqueles capazes de cometer, na clandestinidade, tais atos de “devassidão”. Na sociedade brasileira altamente hierarquizada, a homossexualidade era necessariamente uma prática clandestina, visto que, como apontado pelo médico Ferraz de Macedo, em fins do século XIX, “na sociedade moral e ilustrada nunca isto

¹⁵⁸ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.23.

¹⁵⁹ Termos utilizados na sociedade carioca do início do século XX para se referir aos homossexuais masculinos.

acontece.”¹⁶⁰ Sendo assim, fora dos papéis desempenhados no casamento, por homem e mulher, nenhuma outra identidade intermediária, nem mesmo a do dândi, podia se materializar no contexto daquela pátria que condenava os “pecados” dos seus filhos.

É possível observar no celibato de Santos Dumont uma inspiração religiosa. Como aponta o historiador Dominic Janes, o Cristianismo desempenhou um importante papel na história da homossexualidade na Europa, notadamente em termos da definição de identidades ambíguas que podiam ser aceitas por meio da performance do celibatário. Na Inglaterra, por exemplo, a Igreja foi palco de um idealismo religioso que apresentou fronteiras imprecisas com as performances de gênero e sexualidade não normativas, permitindo camuflar o desvio. A idealização da pessoa e do corpo do Cristo como um mártir solteiro e ambíguo (“*queer*”, nos termos do autor) forneceu tanto um modelo quanto um substituto para muitos homens que se relacionavam sexualmente com outros homens, e recusavam o casamento.¹⁶¹ O imaginário do sofrimento e do celibato, que marca a ideia do martírio nos contextos eclesiásticos, permitiria a ascensão de um tipo particular de *santo homossexual* – ainda que o homossexual santo não pudesse ser performado.

Este tipo particular de santidade, que em certa medida poderíamos identificar em Santos Dumont, representou ao longo da história uma alternativa criativa para que homossexuais pudessem esconder sua transgressão aos regimes de sexo, ao mesmo tempo em que se aproximando da imagem de Cristo para alcançar o Deus superior. Assim, o celibato cristão leva o indivíduo a um fechamento do corpo em relação ao exterior, produzindo uma separação, um isolamento necessário para a purificação.¹⁶² Ao mesmo tempo em que se isola, o indivíduo se protege da vulnerabilidade em que seu corpo ambíguo em relação ao sexo é colocado quando submetido aos regimes de normalidade que moldam os sexos e dominam os desejos, direcionando-os para o casamento. Tudo se passa como num “fechamento seletivo do corpo ao mundo exterior,” em função de um perigo que é intrínseco aos movimentos do prazer que “perturbam e, de uma certa maneira, ‘sexualizam’ a alma.”¹⁶³ A alma então, se eleva, aproximando-se de Deus, na medida em que acontece a sua purificação.

Esse tipo de pureza da alma, que se vê, enfim, separada de um corpo, representa, na Ascese cristã, o abandono definitivo de toda vontade própria do indivíduo, e opera como uma

¹⁶⁰ FERRAZ DE MACEDO, Francisco. *Da prostituição em geral, e em particular em relação ao Rio de Janeiro: prophylaxia da syphilis*. Estudo. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1873. p.101-102.

¹⁶¹ JANES, Dominic. *Visions of queer martyrdom from John Henry Newman to Derek Jarman*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2015. p.10-11.

¹⁶² Cf. FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018.

¹⁶³ *Ibidem*, p.210.

renúncia de si, que é um tipo de relação consigo visando um conhecimento interno que permitiria o domínio da tensão entre corpo e alma.¹⁶⁴ O martírio do celibatário é, com efeito, a guerra constante travada contra si mesmo e também contra as tentações da carne que lhe são exteriores. O mártir deve se submeter à vigília constante de si, por meio de um “olho interior” que nunca se fecha – que é o olho divino, interiorizado. Tal estado de exame de si e de seus pensamentos só se faz possível para o homem que vive a sua sexualidade em segredo na medida em que se isola em seu “armário eclesiástico”,¹⁶⁵ deixando de se comportar como desviante para incorporar uma forma de existência *elevada*.

Foucault chama a atenção para como, na pastoral cristã, a esterilidade do celibato tem relação obrigatória com a morte. Como expõe o autor, a recusa à geração da nova vida pelo celibatário que, no caso da Ascese, cultiva a “virgindade”, representa uma recusa à própria morte na medida em que configura uma maneira de interromper a cadeia indefinida entre vida e morte.¹⁶⁶ A geração da nova vida por meio da união carnal que para a Igreja deve se dar pelo casamento, gera a passagem – gerar uma nova vida, dar andamento à perecibilidade da carne, tendo na morte o sentido de renovação do espírito. A recusa ao matrimônio, então, rompe com a cadeia que leva à morte obrigatória. O celibato, neste sentido, pode ser visto como uma tentativa de se aproximar da vida eterna do Deus cristão.

Diante da recusa à geração da nova vida por meio da união carnal do casamento, “a potência da morte não consegue mais exercer a sua atividade,” e não se faz necessário, então, ver nesta esterilidade física da virgindade celibatária “um lento encaminhamento em direção à morte,” mas, ao contrário, “um triunfo sobre ela” e a conquista de um mundo em que a morte não tem mais lugar.¹⁶⁷ Tudo se passaria como se, ao seguir os preceitos da Ascese cristã, Alberto estivesse burlando a própria morte, inventando o seu caminho em direção à vida eterna.

5.5 “Sofrer dos nervos”: uma patologia do indizível

O papel do mártir, interpretado por indivíduos não-normativos na busca por alcançar uma completude interior por meio da religião, teve importância sobretudo durante o período da ascensão do cristianismo na Europa.¹⁶⁸ O martírio era um tema de tão grande relevância e

¹⁶⁴ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. p.215.

¹⁶⁵ JANES, Dominic. *Visions of queer martyrdom from John Henry Newman to Derek Jarman*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2015. p.11.

¹⁶⁶ FOUCAULT, op. cit., p.195-196.

¹⁶⁷ Ibidem, p.196.

¹⁶⁸ Cf. JANES, op. cit.

controvérsia que seria herdado pelo contexto eclesiástico do século XIX, disseminando a ideia de que a elevação do cristão poderia ser alcançada não apenas pela morte exaltada, mas também por um estado de sofrimento em vida. No Brasil, tal noção seria reinterpretada nos códigos morais e manuais normativos adotados até a República.

Desde o momento em que conhece as normas do início da vida, Alberto aprende sobre o sofrimento como caminho à glória. “Para sentir os grandes bens é preciso conhecer os pequenos males,”¹⁶⁹ já diziam os manuais para a educação de meninos do século em que ele nascera. Ao ser inserido na sociedade de Império a se fazer República, ainda extremamente atrelada à pastoral cristã imposta com a colonização, ele ouviria, desde o berço, que “o homem, que não conhece a dor, não conhecerá a ternura da humanidade, o deleite da comiseração.”¹⁷⁰ Seus voos nunca se deram sem obstáculos, e sua ascensão ao Céu não poderia ser menos dolorida do que as suas quedas. Mas era o desafio do equilíbrio entre o desejo e a dor, definido, em termos patológicos, como um mal da alma que não consegue dominar as paixões, que marcaria o seu martírio em direção à dolorosa, porém triunfante, redenção.

Como podemos observar em depoimentos que narram as suas características emocionais, são imprecisos, em Alberto, os limites entre a benevolência e a dor, o sofrimento e a glória, a vida saudável e a doença: “Aos seus sentimentos sempre perfeitamente nobres e benevolentes se mesclava nele certas obsessões que a grandeza desse poeta frágil e seu imenso orgulho nutriam juntos; era preciso curá-las, pois elas viriam a destruí-lo por fim.”¹⁷¹ – diria o amigo e escritor, Martin du Gard.

“...sempre desanimado, muitas vezes desconfiado, até o final triste, cheio de tristeza para todos nós, seus amigos, e ausentes dele na sua despedida angustiada!”¹⁷² – diria o brasileiro Agenor Barbosa, após a morte do aviador. Sem fazer qualquer diagnóstico, ele atestava que, com o tempo, “por intermitências de melhoras e crises, a doença foi se agravando.”

Segundo testemunho da amiga Yolanda Penteado, a instabilidade nervosa de Santos Dumont já era uma característica aparente desde os anos da juventude. Em Paris, quando ia visita-lo, já casada, Yolanda e Alberto saíam juntos: “De manhã, passeávamos a pé pela Avenue

¹⁶⁹ VILLENEUVE, Joanna Rousseau de. *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*. Lisboa: Na Officina Ferreyriana, 1767. p.34.

¹⁷⁰ VILLENEUVE, loc. cit.

¹⁷¹ DU GARD, Martin. Le drame de Santos-Dumont : vainqueur et repentant. *Le Journal*, n. 15381, Paris, 27 novembre 1934. p.1.

¹⁷² BARBOSA, Agenor. Confidências sôbre Santos-Dumont. In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56. p.173.

des Acacias, depois íamos à Porte Dauphine tomar vinho do Porto.”¹⁷³ Ela conta que à noite, saíam em grupo a restaurantes da cidade francesa, “desde que não fossem muito barulhentos, pois ele ficava realmente nervoso com o barulho.” Santos Dumont “tinha horror a jazz,” que naquele tempo em Paris estava muito na moda, e dizia: “Se tiver jazz não vou, nem quero ver muita gente. Os maridos ainda suportam, mas barulho não.” Segundo constatou Yolanda, “ele já tinha os nervos abalados.”¹⁷⁴

Apesar de muitas especulações já terem sido feitas sobre o quadro de saúde mental de Santos Dumont, a suposta “doença” a ele atribuída em vida e após a morte, nunca foi precisamente diagnosticada em termos contemporâneos. Classificada, na época, como um sofrimento “dos nervos” e identificada pelo termo genérico de “neurastenia”, a doença do aviador seria referida nos relatos recentes como “esclerose múltipla” ou “depressão” e, ainda, “bipolaridade”.¹⁷⁵ De acordo com os medicamentos que lhe foram receitados entre as suas múltiplas estadas em “casas de repouso” a partir da década de 1920, constata-se que ele teve, provavelmente, um quadro de transtorno mental, tema este considerado polêmico e pouco explorado pela medicina da época.

Quando a dor que não podia pronunciar já se fazia insuportável, Alberto procurou médicos de especialidades imprecisas e adotou métodos diversos para a “cura” dos males que o assombravam. Viajando entre o Brasil e a França para receber tratamentos variados, sendo atendido por distintos especialistas nas ciências que estudavam os “nervos” e sem encontrar diagnóstico, ele parecia apresentar um quadro grave de uma doença indizível. Em 1925, contratou os serviços do médico Juliano Moreira,¹⁷⁶ que atendia no Rio de Janeiro, e era um especialista em “doenças do sistema nervoso e sífilis.” Longe de qualquer alívio, Santos Dumont dedicava o seu tempo nos sanatórios para causas de caridade, principalmente a instituições religiosas. Por vezes, dissera ouvir vozes. Reclamava aos amigos mais próximos de um constante ruído nos ouvidos que não o deixava.¹⁷⁷ Ele mesmo não tinha as repostas para os males que o afligiam. E, de fato, o seu tempo não as teria.

¹⁷³ ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteadó com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. p.9.

¹⁷⁴ *Ibidem*, loc. cit.

¹⁷⁵ Ver especulações de psiquiatras contemporâneos em ESTADÃO. *Especial Santos Dumont*. Capítulo 9 – Doença. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-9.php>. Acesso em: 21 de junho de 2019.

¹⁷⁶ RECIBO do médico Juliano Moreira. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Código BR-RJ-CENDOC-SD-4351. Rio de Janeiro, Brasil, 3 de outubro de 1925.

¹⁷⁷ CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que ele fala dos ruídos fortes que tem ouvido. Acervo do Aéro-Club de France. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

Até meados do século XIX, algumas doenças mentais eram constantemente associadas a desvios sexuais e de gênero, sendo explicadas e por vezes condenadas pela Igreja e não pela medicina. Como aponta Dominic Janes, é aparente na história contemporânea o fato de a religião ter se tornado a instância de construção de conceitos de desvios sexuais. Foi na segunda metade do século XIX que o termo “pervertido” passou a ser usado com conotações de desvios do comportamento sexual, tendo sido antes empregado pelo discurso anticatólico para se referir a um convertido à Roma.¹⁷⁸ A terminologia religiosa, mais do que um diagnóstico, servia para apresentar uma condenação do fiel no plano espiritual. Nos termos eclesiásticos, o homem que não gerasse descendentes seria necessariamente classificado como “sodomita” ou celibatário – ou ambos. Apenas a partir da segunda metade do século que essa condição pouco compreendida passaria a ser estudada pela medicina e inserida no discurso das ciências.¹⁷⁹

Mas é desde o fim do século XVIII, como narra Corbin, que um conjunto de conhecimentos médicos iria explicar o corpo humano, em suas irritações e sensibilidades, pelo funcionamento da fibra e do nervo.¹⁸⁰ Este “teatro de tensões, de vibrações e de espasmos” que era o corpo para a medicina da época irá permitir uma racionalização dos desejos estritamente baseada na ideia da união carnal entre homem e mulher. Quando sequer existia a palavra “sexualidade” na língua francesa,¹⁸¹ a ciência estabelecia a noção do sexo correto e do sexo “contra a natureza” ou “anormal”, baseando-se na união natural das partes sexuais opostas. Demarcações muito precisas entre o papel fisiológico e emocional do homem em relação à mulher, e vice-versa, seriam estabelecidas nos manuais de medicina, visando a compreensão do coito por meio da explicação dos prazeres e suas expressões físicas.

Nesta nova ciência das sensações que ousava explicar racionalmente desejos e paixões, a mulher, mais até do que o homem, se tornaria objeto de interesse dos médicos. Enquanto a “natureza” masculina parecia apresentar menos mistérios, a mulher despertaria maior curiosidade dos estudiosos deixando de ser considerada como um ser metafísico para se tornar objeto científico de observação e análise. Assim, na literatura médica, a “sensibilidade” passa a ser vista como característica atribuída à mulher – nela “o nervo domina”, tanto quanto o músculo é dominante na fisiologia do homem. É justamente essa sensibilidade que irá constituir

¹⁷⁸ JANES, Dominic. *Visions of queer martyrdom from John Henry Newman to Derek Jarman*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2015. p.9.

¹⁷⁹ Cf. FOUCAULT, Michel. *Os anormais*. São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001].

¹⁸⁰ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008].

¹⁸¹ O termo aparece apenas em 1837, na tradução de um livro de Carl Friedrich Burdach, levando muito tempo para se difundir nas décadas seguintes. Cf. *Ibidem*, p.19.

a diferença essencial entre o homem e a mulher. Esta última, considerada pelos médicos como submetida mais intensamente “à tirania das sensações.”¹⁸²

O homem, por sua vez, era percebido em sua fisiologia mais simples, pois tudo o que decorre de sua função genital aparenta ser menos complexo. Os órgãos genitais masculinos se voltam para fora do corpo, lhe são exteriores ou periféricos, o que permite mais facilmente a sua observação. Sua relativa exterioridade remete a uma fisiologia “da exaltação, da expansão, da atividade que implicam o vigor, o esforço e a energia.”¹⁸³ A sensibilidade do homem, e seu comportamento emocional, portanto, se situavam em oposição àquela da mulher. No primeiro, as manifestações do desejo e as impressões eróticas “são menos disseminadas na superfície do corpo,”¹⁸⁴ se concentrando sobre os órgãos genitais exteriores – e, portanto, visíveis. Era a invisibilidade dos órgãos sexuais femininos que indicavam, para esses médicos, o mistério de suas sensações. Isso para não dizer que o fato de todos os médicos serem homens, tornava-os, obviamente, mais familiarizados com a sua própria fisiologia.

Este conhecimento naturalista binário iria definir o homem por sua natural aptidão para se expandir, para a exploração de novos territórios, para a ação, tendendo ao movimento e ao progresso. Já a mulher seria identificada pelo movimento contrário da interiorização e das sensações exacerbadas. Logo, o fato de Santos Dumont “sofrer dos nervos” representava uma doença e, antes, uma questão de gênero.

É a partir das últimas décadas do século XIX que todo um rígido código de normalidade iria se constituir para impor certas restrições aos indivíduos desajustados dos padrões conhecidos de gênero, visando sua condenação como “doentes”, “criminosos” ou apenas “anormais”. Para que fossem controlados os desvios da mente e do corpo, foi preciso “tornar patológicos os distúrbios, os erros, as ilusões da loucura.”¹⁸⁵ Toda e qualquer alternativa à norma passaria, então, a ser julgada, fosse pela medicina, fosse pelas leis que arbitravam sobre as “aberrações” que, ao contrariarem “a manifestação natural do instinto humano,” ameaçavam “a segurança social”.¹⁸⁶ A medicina, que funcionava como uma tecnologia de “higiene pública”, estabelecia um sistema de proteção de uns em detrimento da *loucura* e da *perversão* de outros, assim definidas por rígidos métodos de “sintomatologia, nosografia, prognósticos, observações,

¹⁸² CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.34.

¹⁸³ Ibidem, p.40.

¹⁸⁴ Ibidem, p.41.

¹⁸⁵ FOUCAULT, Michel. *Os anormais*. São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.101.

¹⁸⁶ VIVEIROS DE CASTRO, F. J. *Attentados ao pudor*: estudos sobre as aberrações do instinto sexual. rev. aum. Rio de Janeiro: Livraria Editora Freitas Bastos, 1934 [1894]. p.V.

fichas clínicas, etc.”¹⁸⁷ Mas fato era que quando chegava ao ponto de se tornar objeto de observação desta ciência, o “paciente” já estava condenado a cumprir aquilo que lhe exigia o estigma do anormal – isto é, fazer da “normalidade” um regime de verdade aceito para a vida social.

O conjunto de conhecimentos formulados no século XIX se interessava, antes de tudo, às relações de reciprocidade entre o orgânico, o mental e o social,¹⁸⁸ como provaria a medicina que chegava ao Brasil nesta mesma época, destinada a condenar as perversões que por aqui pareciam existir em abundância. O médico Francisco Ferraz de Macedo, em sua tese defendida em 1872, em que estudava a relação da profilaxia da sífilis com a prostituição na cidade do Rio de Janeiro, apresentava um diagnóstico social ao mesmo tempo em que realizava a condenação moral de práticas sexuais definidas como “anti-físicas”. O médico se refere às prostitutas no Rio de Janeiro como pessoas “de 3ª classe” e afirma que estas “buscam a satisfação e preenchimento de seus repugnantes desejos nas doutrinas da escola lesbiana.”¹⁸⁹ Ferindo o modelo de moralidade daqueles que agem de acordo com “a natureza da carne,” o mal da prostituição – associado à homossexualidade – se apresentava como ameaça aos valores cristãos, o que leva o autor a fazer um julgamento de ordem espiritual, assumindo o papel do sacerdote: “parece que é o demônio que as conduz e mostra a presa capaz de segura e indubitável posse.”¹⁹⁰ Seu julgamento, assim, estava atravessado pelos códigos morais estabelecidos pela religião e é a partir deles que esse médico busca tecer suas considerações sobre a doença.

Analisando, ainda, as perversões que ameaçam os homens solteiros, Ferraz de Macedo definia a sodomia ou a prostituição masculina como “todas as aberrações da natureza nas práticas lascivas de homem com homem unicamente, ou deste em solidão, isoladamente.” Define este tipo de prostituição como “o último e mais profundo golpe sobre a sociedade do Rio de Janeiro, golpe manejado pelo braço forte da pavorosa sodomia.”¹⁹¹ Logo, o celibato masculino implicava um diagnóstico e uma condenação, que serviam para passar o não-dito a uma condição dizível – sendo a medicina a instância que ligaria os desejos da carne às inquietudes da alma, as subversões à uma fisiologia incompleta, as paixões a uma

¹⁸⁷ FOUCAULT, Michel. *Os anormais*. São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.101.

¹⁸⁸ CORBIN, Alain. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008]. p.22.

¹⁸⁹ FERRAZ DE MACEDO, Francisco. *Da prostituição em geral, e em particular em relação ao Rio de Janeiro: prophylaxia da syphilis*. Estudo. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1873. p.100.

¹⁹⁰ Ibidem, p.101.

¹⁹¹ Ibidem, p.115.

racionalização das terminações nervosas que levavam os sujeitos a se comportarem como doentes.

Como demonstrou Foucault, foi por meio do ajustamento efetivo dos regimes médico e jurídico, apenas alcançado após um longo processo que perdurou do século XIX até a constituição da psiquiatria do século XX, que se tornou possível, então, perceber simultaneamente a loucura – assim como a sodomia – como doença e como perigo social.¹⁹² Segundo o autor, é com a noção de “degeneração” que se encontra uma maneira de isolar, no âmbito do discurso, uma zona de perigo social, ao mesmo tempo definindo uma patologia. A medicina, então, será responsável por relegar ao interior dos sujeitos os males que se manifestam fisicamente no exterior dos seus corpos. Como um conjunto de conhecimentos cuja finalidade é prescrever um tipo de cuidado de si que é ao mesmo tempo físico e moral, a medicina teria em sua genealogia o sentido de um governo de si, isto é, apresentando uma finalidade biopolítica que iria, a partir do século XIX, intensificar drasticamente os métodos de assepsia e vigilância das patologias. No contexto de disseminação desses conhecimentos em seu país natal, Santos Dumont teria sido testemunho e vítima desse sistema ajustado de classificação patológica do desejo anormal, sofrendo da dor de sua reprovação social.

No final do século XIX, no Brasil, o jurista e professor de direito criminal, Francisco José Viveiros de Castro, em uma monografia sobre as “aberrações do instinto sexual,” argumentou, citando Augusto Comte, que “há no homem dois instintos fundamentais,” o nutritivo e o sexual, sendo o primeiro destinado a garantir a “conservação do indivíduo” e o segundo para assegurar a “reprodução da espécie”.¹⁹³ Definindo para os trópicos um código de normalidade baseado nas “aberrações”, ele defendeu que a felicidade do homem seria plena na medida em que esses instintos “funcionassem sempre de um modo normal.”

Em termos legais, e visando a higiene social, esse jurista define as “aberrações do instinto sexual” como “um dos sintomas da degenerescência agravada pela hereditariedade.”¹⁹⁴ Esse ser degenerado, vítima da tirania dos desejos, só podia ser considerado pela ciência em termos da sua condenação moral ou do diagnóstico de sua patologia, de modo que:

[...] quando para estes desgraçados se levantam implacavelmente a severidade da justiça e a censura da opinião, é que a ciência aparece, austera, calma, fria, examinando se há realmente uma alma estragada e corrompida, um perverso a punir, ou se este ato por ele praticado é uma manifestação da

¹⁹² FOUCAULT, Michel. *Os anormais*. São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. p.101-102.

¹⁹³ VIVEIROS DE CASTRO, F. J. *Attentados ao pudor: estudos sobre as aberrações do instinto sexual*. rev. aum. Rio de Janeiro: Livraria Editora Freitas Bastos, 1934 [1894]. p.V.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p.V-VI.

degenerescência mental ou nervosa, um impulso irresistível de vontade sem energia, sem ter mais centros inibitórios.¹⁹⁵

Para os sujeitos condenados a serem extirpados de seus desejos em nome do bem comum, tal “diagnóstico” só poderia resultar em seu isolamento social, fazendo da doença um motivo justo para o exílio físico e mental, o que podia, eventualmente, levar ao suicídio. Viveiros de Castro incluiria o suicídio na classe das “psicopatias sexuais”, uma prática que podia ser explicada como “um desvio do amor natural”, uma “aberração mórbida”, que, segundo ele, têm a mesma etiologia, da “degenerescência hereditária ou adquirida.”¹⁹⁶ Como estágio último do martírio de homens “desinteressados”, a morte por suicídio podia ser vista como uma saída heroica da condição de condenação, ou uma alternativa ao “desprezo”. Os suicidas, neste caso, podiam ser percebidos como “mais valentes que o militar que morre no campo de batalha.”¹⁹⁷

Mas a morte como saída só podia produzir tal efeito após um longo caminho de sofrimento – este era o princípio mesmo da redenção que a religião relegou às ciências. Vê-se, entre o arrependimento dos pecados e a elevação divina, um caminho tortuoso ao longo do qual um destino prescrito seria concretizado. No início do século XX, as normas produzidas no século anterior já estavam bem sedimentadas no interior dos indivíduos e exerciam seus efeitos como tecnologias invisíveis para o controle de si e para o domínio individual dos desejos visando alcançar a temperança, estado de maestria de si mesmo cunhado desde os antigos. Médicos e juristas já nada necessitam fazer para que as “aberrações” sejam eliminadas da ordem social, uma vez que os regimes de retidão e normatividade, estes já bem solidificados, podem levar à extinção dos desvios por asfixia ou auto sufocamento. O “olho interno”, vigilante e implacável, daquele que se assujeita aos códigos de moralidade e profilaxia do mundo contemporâneo tem o efeito da perfeição divina, que, pela força da lei ou pelo diagnóstico preciso da ciência, realiza o trabalho de Deus eliminando do plano terreno todo desvio incorrigível, toda patologia incurável, todo pecado imperdoável a não ser pela própria morte.

Ao diagnosticar-se como doente, Alberto buscou a reclusão como forma de retomar um caminho reto, dirigido, virtuoso em direção a si mesmo. Retirou-se para o campo em busca de curar-se dos males incompreensíveis de que sofria no corpo e no espírito. Mas enquanto vivia

¹⁹⁵ VIVEIROS DE CASTRO, F. J. *Attentados ao pudor: estudos sobre as aberrações do instinto sexual*. rev. aum. Rio de Janeiro: Livraria Editora Freitas Bastos, 1934 [1894]. p.V-VI.

¹⁹⁶ *Ibidem*, p.VIII.

¹⁹⁷ *Ibidem*, p.101.

isolado da vida pública na fazenda de Cabangu, continuou a contrariar o que se esperava de uma natureza masculina expansiva. Cuidava da terra enquanto cuidava de si. Ocupava seu tempo com os animais que tinha, criando vacas leiteiras e touros reprodutores. Produzia leite para fornecer a fábricas de queijo da região. A doação da terra onde estava localizada a sua casa natal, pelo Estado brasileiro, fez com que Santos Dumont resolvesse dar nova vida a um lugar deixado à morte. Não era qualquer fazenda aquela. Era a materialidade que restava da infância repleta do sonho de um futuro que já se fizera passado. Segundo afirmaria ele, “toda obra da morte o repugna,” por isso sua aspiração era a de “adoçar a vida”.¹⁹⁸ O jornal francês *Le Temps* descreveria, de forma idealizada, a nova vocação do ex-aviador: “Assim, como um vaqueiro bucólico, ele honraria, sem que fosse o seu propósito, os deuses pagãos dos campos, oferecendo em sua homenagem o leite fresco de suas jarras e os rugidos de seus touros infatigavelmente viris.”¹⁹⁹

Sua afeição pelos animais e pela natureza demonstrava que a fazenda recuperada da infância imaginada era menos um trabalho e mais uma ocupação afetiva, da qual ele gostava de usufruir em sua solidão cultivada, ao mesmo tempo em que compartilhava com os amigos mais próximos das pequenas alegrias de um homem comum. Em 14 de março de 1922, antes de viajar à Europa, de Petrópolis, escreve para o amigo José Jorge:

Prezado amigo
 Sabendo que o senhor é amador de bonitos cachorros, e tendo a minha cachorra “Fly” tido uns filhos dos quais é pai um belo cachorro importado, eu tomo a liberdade de mandar-lhe, com esta, uma cachorrinha filha dos dois.
 Na minha próxima ida ao “Cabangu” irei despedir-me do amigo, pois parto para a Europa a 23 de Abril, mas só por uns dois meses.
 Recomendações a Exma. Senhora
 Do criado e amigo,
 Santos=Dumont²⁰⁰

Sua tendência dadivosa e a disposição a se mostrar um doador generoso se refletia na administração da fazenda. Santos Dumont gostava de presentear seus amigos com animais, e fez disso um hábito frequente. Em 21 de fevereiro de 1923, escrevera a Antonio de Sá Fortes:

Meu caro amigo,
 O portador desta vai aí buscar uma vaca que eu presenteei a um amigo e antes de ir ao “Cabangu” recebê-la ele vai aí no Sítio tirar a licença de exportação e eu peço ao amigo lhe auxiliar no que for necessário e desde já

¹⁹⁸ LEFRANC, Jean. Le sport poétique. *Le Temps*, 62^{ème} année, n. 22197, Paris, 14 mai 1922, p.3.

¹⁹⁹ LEFRANC, loc. cit.

²⁰⁰ CARTA de Santos Dumont ao amigo Coronel José Jorge. “A Encantada”, Petrópolis, 14 de março de 1922. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

Ihe agradeço. Recomendações a toda a sua Exma. Família e irmãos e irmãs.
Seu amigo
Santos=Dumont²⁰¹

A terra fértil para um homem só propiciava o reencontro com um estado de isolamento que ele encontrara na juventude, nos voos em seus balões. “Longas e longas horas passava ele sentado num banco de madeira do jardim daquela pracinha de Palmira, defronte da igreja, longas horas solitárias, de meditação e desalento,”²⁰² era o que narraram alguns dos relatos sobre a sua vida bucólica na fazenda. Santos Dumont teria feito daquele lugar meditativo uma fuga de sua própria decadência, suprimindo os fantasmas do passado o que, no entanto, não aliviou de forma notável a sua “melancolia” crônica. No mesmo ano em que recebeu, como presente, a casa de Cabangu, seu irmão mais velho, Henrique, viria a falecer. A lembrança de um passado de perdas e a intensa dor da finitude que sobre ele se abatera teriam feito da própria vida um caminho sem volta em direção ao seu calvário.

Mantendo sua fazenda em atividade com os poucos empregados que tinha, Santos decide retornar à França em abril de 1922, após ser convidado para uma homenagem do *Aéro-Club* francês. Em sua antiga pátria adotada, seria novamente louvado pelo passado que representava, ao mesmo tempo em que era questionado sobre os novos hábitos de uma vida “inocente e rústica”. A estada na França seria curta. Dentro de algumas semanas ele retornava ao Brasil para retomar “a vida solitária, sã e tranquila” que intrigava os jornalistas em suas narrativas sobre o herói da aviação. Santos Dumont buscava evitar o tumulto de Paris para se proteger de si mesmo e dos fantasmas do passado. Enquanto por lá esteve, em suas homenagens, o Santos adorado foi comparado a outras figuras do passado, “personagens históricos” tal como Cristóvão Colombo e Ferdinand de Lesseps. Foi levado a falar de sua aposentadoria, enfim, sem ser cobrado pela realização de novos voos. “Eu pensei que já é tempo de dar lugar aos jovens,” afirmava o brasileiro, aos seus 48 anos de idade. Seus traços característicos pareciam obscurecidos ao se mostrar “nuançado de um pouco de melancolia,”²⁰³ como descreveria um repórter do *Le Figaro*, melancolia esta que não se sabia explicar de onde vinha.

“O destino de alguns heróis é contraditório e, portanto, harmonioso como uma justa antítese.”²⁰⁴ A frase publicada no *Le Temps*, na ocasião de sua partida em retorno ao Brasil,

²⁰¹ CARTA de Santos Dumont ao amigo Antonio de Sá Fortes. Petrópolis, 21 de fevereiro de 1923. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

²⁰² ALMEIDA, Heloisa Lentz de. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, *A Noite Ilustrada*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941, p.5.

²⁰³ LAURENT, Marcel. Hier ou... avant-hier ? *Le Figaro*, 68^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 138, Paris, 18 mai 1922, p.1.

²⁰⁴ LEFRANC, Jean. Le sport poétique. *Le Temps*, 62^{ème} année, n. 22197, Paris, 14 mai 1922, p.3.

revela uma impressão sobre sua ambiguidade e inconstância aparente naquele estágio da vida. Nas páginas dos jornais que um dia o exaltaram como uma divindade, o intrépido expatriado sentiria novamente os efeitos de sua incompreensão ascendente.

Na volta ao Brasil, naquele ano de 1922, a recepção menos calorosa que tivera o aviador era um sintoma do seu desaparecimento das páginas dos jornais do seu país nos últimos anos. Segundo comentário na revista *O Malho*, de 19 de agosto: “Se não foi, como devia ser, estrondosa, a recepção de Santos Dumont teve já uns longes vibrantes e solenes, que, de alguma forma, diminuem o pecado típico de nossa indiferença para com tudo quanto é nacional.”²⁰⁵

Nos anos que se seguiram, o seu estado de “melancolia” constatado pelos jornais se agravara, dando origem às sucessivas tentativas de tratamento médico. Alberto teria cogitado vender a fazenda de Cabangu, que era o seu recanto de paz e da qual tivera orgulho nos anos anteriores. Como comenta com o amigo José Jorge, em 12 de fevereiro de 1923: “Tive uma carta do amigo Tônico de Sá Fortes com uma oferta para a compra do Cabangu mas não me agrada.” No trecho seguinte da carta, ele revela que a fazenda estava gerando despesas demasiadas: “diante disto eu tomei a resolução de continuar com a fazenda e diminuir os gastos assim é que este ano não limperei os pastos (só um pouco diante da casa).”²⁰⁶

Entre as idas cada vez mais raras a Cabangu e sua reclusão na pequena casa de Petrópolis, Alberto também fixou residência na casa de sua irmã Virgínia, em São Paulo, no número 105 da Avenida Paulista, onde encontrou seu porto seguro para os momentos de maior instabilidade emocional. Em carta escrita ao amigo, Georges Besançon, ex-secretário do *Aéro-Club*, em 15 de janeiro de 1925, Santos afirma estar se sentindo melhor na casa da irmã, mas diz que em dez dias partiria de São Paulo “para as águas sulfurosas, que têm bastante rádio, e eu espero que elas me façam bem.”²⁰⁷ Ao retornar a São Paulo, após uma temporada em Araxá, Minas Gerais, onde foi se tratar nas águas termais, relata: “as águas boas para os nervos” não trouxeram bom resultado e sim um “efeito contrário: um mês e meio de cama!!” Descrevendo o seu estado de saúde, o aeronauta afirma ainda estar magro “como um esqueleto”. E acrescenta, pessimista: “eu não tenho nenhuma ideia sobre o futuro.”²⁰⁸

²⁰⁵ NOTAS da Semana. *O Malho*, Anno XXI, NUM. 1040, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1922, p.23.

²⁰⁶ CARTA de Santos Dumont ao amigo Coronel José Jorge. Cabangu, 12 de fevereiro de 1923. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

²⁰⁷ CARTA em que Santos Dumont pede para Georges Besançon pagar suas dívidas. Acervo do Aéro-Club de France. 15 de janeiro de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

²⁰⁸ CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que conta que o tratamento com águas termais não funcionou. Acervo do Aéro-Club de France. 9 de março de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

Em 3 de abril, de Petrópolis, volta a se corresponder com Besançon, afirmando ter ficado “52 dias de cama em São Paulo,” na casa da irmã Virgínia. “A saúde ainda não vai muito bem,” contava ele ao amigo, “eu ainda não sei se vou conseguir ir vista-los este ano.”²⁰⁹ Perturbado com as notícias que chegavam sobre ele nos jornais, Santos pede que Besançon avise ao jornal *Argus de La Presse* para não enviar mais recortes com seu nome – serviço este que ele havia contratado no passado. O brasileiro, antes obcecado por controlar a própria notoriedade, agora lamentava ter que receber as notícias: “eles não param!”, reclamava ele a Besançon. “Eu peço, por favor, que faça um acordo com eles para saberem e não enviarem mais.”²¹⁰ Atento aos compromissos sociais naquele país, apesar da distância, ele pede por fim que o amigo dê 500 francos à filha de Chapin, seu antigo mecânico, que se casaria em breve.

No mês seguinte, escreve à esposa do amigo, afirmando estar um pouco melhor, mas teria que esperar até o início de junho para viajar à Paris, visto que ele só viajava nos navios franceses e aquele era o período de partida da mais próxima embarcação.²¹¹ Novamente na Europa, distanciando-se da vida social, Santos se colocou em reclusão em diferentes casas de saúde. A lista de sanatórios que o receberam entre 1920 e 1930 é extensa, entre as cidades de Biarritz, Orthez e Glion, esta última na Suíça. Há, entretanto, muitas contradições nas datas das internações – o que indica que o aviador, provavelmente, tentou manter em segredo a sua doença e os tratamentos empreendidos para curá-la. É certo, de acordo com as fontes disponíveis, que por muitos anos Alberto buscou ajuda terapêutica, sem, entretanto, obter melhoras muito duradouras.

Não se pode ignorar o estado dos avanços da psicologia da época. Nas primeiras décadas do século XX, o conhecimento em psicologia se via fortemente atrelado à psicanálise e às ideias disseminadas por Freud, que mantinham as relações desta ciência com as suas origens naturalistas e, portanto, herdavam os “preconceitos metafísicos e morais que não deixam de lhe marcar.”²¹² O problema do sexo, como algo eminentemente natural, passa a ser estudado em termos de suas “perversões”, estando estas diretamente associadas ao desenvolvimento mental dos indivíduos. Essas perversões e as formas “anormais” de manifestar a sexualidade, passariam

²⁰⁹ CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que pede para dar dinheiro à filha. Acervo do Aéro-Club de France. Petrópolis, 2 de abril de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

²¹⁰ *Ibidem*.

²¹¹ CARTA de Santos Dumont à senhora Besançon em que diz estar melhor de saúde. Acervo do Aéro-Club de France. Rio de Janeiro, 7 de maio de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

²¹² FOUCAULT, Michel. La psychologie de 1850 à 1950. In: FOUCAULT, Michel. *Dits et écrits*. 1954-1978. Sous la direction de Daniel Defert et François Ewald et la collaboration de Jacques Lagrange. Paris: Galimard, 2001 [1994]. p.155-156.

a ser entendidas como doenças, sem que, entretanto, se disseminassem os métodos para o seu tratamento. Um dos esforços intelectuais de Freud, em 1917, seria, então, o de definir a homossexualidade como um tipo de sintoma neurótico, sendo o estudo da “doença” uma necessidade para se compreender todo tipo de sexualidade, desviante ou não. Segundo o psicanalista: “A menos que possamos compreender essas formas patológicas de sexualidade e correlacioná-las com a vida sexual normal, não poderemos nem mesmo entender a sexualidade normal.”²¹³

Evidenciam-se, em sua obra, os traços das ciências naturalistas do século anterior, que impregnavam os diagnósticos da psicologia no período em que Santos Dumont buscou tratamento, e reificavam a separação entre o normal e o anormal em termos de sexualidade e da consciência. Segundo esta ciência “dos nervos”, tudo se explicaria pela dificuldade em orientar os desejos na mesma direção do gênero e do sexo naturais – uma dificuldade tratada, primeiro, pela moral cristã, ao separar o prazer da carne do desejo com finalidade geradora.²¹⁴ Assim, na definição médica dominante, o homem é percebido pelo conjunto das suas necessidades, reguladas pelo prazer e pela dor. O primeiro tem a função de o mover no sentido da perpetuação da espécie, visto que o desejo resulta na necessidade masculina de “exoneração da semente” e, de acordo com “as leis gerais da excitação,”²¹⁵ a necessidade de procriação é o que deve suscitar o desejo. Já a paixão é a exacerbação do desejo, isto é, nas palavras de médicos do século XIX, “a tirania de uma necessidade,”²¹⁶ e, logo, pode levar à dor.

Sem dúvida, com Freud, ainda que permanecesse a concepção da doença como regressão a um estado anterior do desenvolvimento afetivo, inspirado no tema spenceriano e nos fantasmas evolucionistas que não aparecem por acaso em sua obra, a psicologia não deixa de considerar as suas implicações sociológicas, produzindo o que Foucault chamaria de uma grande virada nesta ciência. De fato, a reflexão freudiana transforma a análise causal em gênese dos significados, evidenciando que a evolução teve um lugar na história, e que o recurso à

²¹³ FREUD, Sigmund. Conferência XX. A vida sexual dos seres humanos. pp.355-373. In: _____. *Obras completas*. Vol. 16. Rio de Janeiro: Imago. Stud., 1977 [1917]. p.359.

²¹⁴ Como demonstrou Foucault, enquanto na tradição grega prazer e desejo constituíam uma unidade sólida, a dissociação desse conjunto se torna, mais tarde, um dos aspectos fundamentais da ética da carne e da concepção da sexualidade segundo a moral cristã. Tal dissociação irá se caracterizar pela desvalorização moral do prazer pela pastoral cristã, para que não se recorra à voluptuosidade como fim da prática sexual; desvalorização que se traduz numa dificuldade em atribuir um lugar ao prazer na concepção da sexualidade. FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II*. O uso dos prazeres. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.52.

²¹⁵ BURDACH (1837, p.17, 19 e 20 apud CORBIN, 2010 [2008], p.52).

²¹⁶ DESCURET (1841, p.6 apud CORBIN, 2010 [2008], p.52).

natureza deve ser substituído pela exigência por se analisar o meio cultural.²¹⁷ Esta, certamente, ainda não era uma vertente bastante disseminada nas primeiras décadas do século, quando sobressaíam-se as práticas retrógradas de terapias baseadas no recorrente retorno à ideia da natureza por detrás das emoções, que imperava entre os médicos e nos sanatórios.

Santos Dumont passou pela casa de saúde de Prévaille, em Orthez, na região dos Pirenéus, na França. No mesmo período, esteve por pelo menos duas vezes internado no sanatório privado de Valmont, em Glion, perto de Montreux, na Suíça, que havia sido criado em 1905 pelo médico de Lausanne, Henri Auguste Widmer, e considerada uma clínica modelo, com técnicas modernas de tratamento como a hidroterapia e a eletroterapia. Widmer, assim como Freud, havia estudado as doenças mentais com Charcot,²¹⁸ especialista francês em psiquiatria e neurologia, passando a se interessar posteriormente pelas doenças nervosas, digestivas e nutricionais. Uma carta da instituição²¹⁹ atesta a estada de Santos Dumont na clínica Valmont, localizada em Valmont-sur-Territet, entre 20 de julho e 29 de setembro de 1925, ocupando o quarto de número 32. O sanatório, entretanto, não guardou em seus arquivos nenhum documento sobre o seu diagnóstico ou sobre possíveis outras estadas do brasileiro. Há suspeitas de que ele tenha voltado a se internar lá em 1927.

Em Orthez, passou tanto tempo em isolamento que o médico que o acompanhava teria orientado a família a tirá-lo de lá, com medo de que ele não pudesse mais voltar ao convívio social. Ao final de tantos tratamentos, sentia-se ainda mais cansado. Dizia-se que estava diabético, e aparentava fraqueza. As notícias que chegavam – não tanto sobre os aviões, mas sobre si mesmo e sua decadência – fragilizavam ainda mais o seu “sistema nervoso”. Tinha crises de amnésia repentina²²⁰ e o estado de apatia e tristeza profunda que sobre ele se abatera se mostraria, a partir de certo ponto, irreversível.

Esse “idealista da bondade”, como descrito por du Gard, foi levado “aos extremos mais anormais,” pois essa bondade resultava numa falsa influência, e “como todo idealismo

²¹⁷ FOUCAULT, Michel. La psychologie de 1850 à 1950. In: FOUCAULT, Michel. *Dits et écrits*. 1954-1978. Sous la direction de Daniel Defert et François Ewald et la collaboration de Jacques Lagrange. Paris: Galimard, 2001 [1994]. p.155-156.

²¹⁸ Jean-Martin Charcot (1825-1893) foi um médico e cientista, nascido em Paris, que se especializou em psiquiatria e neurologia, alcançando fama na segunda metade do século XIX. Teve diversos alunos renomados na área da psiquiatria, entre os quais destacam-se Sigmund Freud, Georges Gilles de la Tourette e James Parkinson.

²¹⁹ CARTA informando que Santos Dumont ficou internado em uma clínica de repouso em Valmont-sur-Territet, em resposta ao embaixador Antônio Camillo de Oliveira. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0107. Brasil, 1975.

²²⁰ ALMEIDA, Heloisa Lentz de. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, A Noite Ilustrada, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941, p.14.

excessivo, ela se tornava uma doença.”²²¹ Marcado pelas chagas da intemperança que o assolava, Santos Dumont teria tentado suicídio pela primeira vez em Orthez, em 1925, por meio da ingestão de medicamentos. O martírio da doença se aproximava do fim. Os jornais franceses posteriormente apontaram para a contradição no drama do aeronauta que tantas vezes escapou da morte provável, para enfim tentar tirar a própria vida.

Seu sofrimento indizível não tinha diagnóstico possível numa ciência que o enxergava como um homem incompleto e incapaz de direcionar os seus desejos. A sexualidade era, para ele, um conflito submerso nas camadas cada vez mais finas da carne criada para se proteger do mundo. O voo para dentro de si mesmo o fizera descobrir que a dor que escondia era maior do que podia suportar. E o amor que tinha, já não mais correspondido, se tornara um peso impossível de carregar...

No fim da vida, entre a doença inconstante e a consciência aérea, pensando sobre o próprio martírio, Alberto teria pronunciado uma frase, recuperada na lembrança de amigos, pouco depois da sua morte: “O castigo mais terrível que poderia me enviar Deus seria o de não amar mais ninguém.”²²²

5.6 A queda

De acordo com os escritos bíblicos, Deus teria dito aos homens: “Cresceis e multiplicai-vos”, de modo que o princípio da procriação seria, na fé cristã, anterior ao do próprio casamento²²³ – noção esta que foi corroborada ao longo dos séculos com a ênfase dada pelas ciências à geração da vida a partir da diferença entre os sexos. Mas o que poderia significar este preceito eclesiástico para o homem celibatário, estéril, que não recorreu à procriação como meio para perpetuar a vida? No exercício imaginativo de uma genealogia da *eternidade*, esta pergunta contribui para a compreensão do sentido dado por Santos Dumont à continuidade da vida pelo artifício da morte.

Enquanto a geração se deu no mundo angélico e permitiu povoar o paraíso, a morte não estava estabelecida como uma condição para os homens que viviam no Céu – segundo demonstrou Foucault, em sua análise das doutrinas que fundamentam a teologia cristã. É a queda que marca a passagem à condição mortal do homem, de modo indireto; pois a queda do

²²¹ DU GARD, Martin. Le drame de Santos-Dumont : vainqueur et repentant. *Le Journal*, n. 15381, Paris, 27 novembre 1934, p.1.

²²² DU GARD, loc. cit.

²²³ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.270.

paraíso, após um ato de traição do homem para com o Criador, teria provocado, como punição, a sua própria mortalidade, tendo, como compensação, o dom da progeneritura.²²⁴ A morte, então, leva o homem a obter um mecanismo de imortalidade na terra por meio da geração de seres mortais, capazes de gerar outros seres mortais, deste modo assegurando a continuidade da vida por meio da *reprodução*. O homem caído do céu, desprovido da sua imortalidade, tendo a imagem das gerações futuras, volta a conceber a vida eterna. Deus, assim, dá ao homem a paternidade como consolação da imortalidade que não possui mais. Este pai benevolente mostra o seu amor pela humanidade atribuindo a ela “a sucessão” como uma forma de “ressurreição”.

Para um homem sem filhos, cujas crenças recaíam sobre a religião ao mesmo tempo em que recorria à ciência para curar seus males invisíveis, a “queda” cristã não tinha compensação sem que se buscasse o seu próprio caminho em direção à imortalidade. Enquanto convivia com a sua perecibilidade e finitude, Alberto confrontava a morte do corpo, contemplando a elevação de sua alma sem asas.

Solteiro e doente, é possível supor que também lhe assombrava o fato de não poder deixar descendentes, em uma sociedade patriarcal. A constatação da própria finitude de seu legado pode ter sido o bastante para agravar o seu quadro de saúde. Nos anos marcados pela doença, Santos Dumont encontrou ocupações diversas para continuar a viver em busca de novos legados. Um generoso doador, seria por meio de pequenos feitos longe da aviação que ele buscava pagar a sua dívida por ser um solteiro sem herdeiros. Enquanto esteve internado em Valmont, alimentando sua atividade engenhosa, Santos aprendeu a encadernar livros de arte que doava para instituições de caridade no Brasil. Produziu encadernações como a dos livros do artista italiano Adolfo Venturi, que ele doou para a Santa Casa de São Paulo, e uma obra do escultor Auguste Rodin. Esta última ele teria enviado à senhora Franklin Sampaio, conhecida por fazer trabalhos filantrópicos em Petrópolis, para vender na cidade, revertendo o lucro a instituições de caridade no Rio de Janeiro.²²⁵

Mesmo doente, não deixou de se pensar um inventor. Nos períodos em que se sentia disposto e saía de sua reclusão, Santos gostava de frequentar estações de esqui, e sua mente inventiva nunca deixou de manifestar novas ideias em termos da mecânica que o ocupava para dominar as emoções. Em algumas dessas ocasiões, Yolanda e seu marido, Jayme da Silva Telles, foram à Biarritz com Alberto e o Marquês de Soriano, um de seus amigos na época. Frequentador das estações de esqui, Santos Dumont inventou um aparelho a motor que, preso às costas, servia para facilitar a subida. Yolanda teria sido a primeira a experimentá-lo, e

²²⁴ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.270-271.

²²⁵ LÉDA. A travers le monde. *Le Figaro*, 102^{ème} Année, N° 49, Paris, 18 février 1927, p.6.

constatou que o invento “não obteve sucesso, pois só um profissional de esqui poderia usá-lo bem.”²²⁶ Ele mesmo fez questão de que ela fosse fotografada usando o aparelho, retrato este que passou a fazer parte da coleção pessoal do inventor.

O invento fracassado teria inspirado a ideia de um aparelho mais ambicioso, ao qual dedicou tempo e dinheiro, antes de voltar ao Brasil no final dos anos 1920. Ele pretendia lançar o seu “Transformador Marciano”, baseado na eletroterapia, que acoplado ao corpo servia para dar força e vitalidade aos movimentos humanos, podendo ainda ser adicionado de um motor que permitisse o alcance do voo individual, “como um pássaro”, em qualquer direção. A máquina que daria asas ao homem solitário, ao mesmo tempo serviria às necessidades do próprio inventor de controlar os nervos e realizar movimentos premeditados. Diria, Santos Dumont, quando retornasse ao Brasil: “O homem-pássaro terá a sua realização e batismo no meu ‘Transformador Marciano’.”²²⁷ Mas o invento nunca foi propriamente concluído.

A necessidade inquietante de se provar aos olhos dos outros o perseguiu até os últimos momentos de sua vida. No entanto, nos últimos anos daquela década, a presença irrefreável da morte marcaria a sua peregrinação em direção ao fim. No dia 3 de dezembro de 1928, um novo regresso ao Brasil; uma nova “consagração popular” organizada para recebê-lo no Rio de Janeiro. Como noticiou a imprensa, naquela “terra de indiferentes”, o povo parecia ter acordado para o patriotismo.²²⁸ Toda a cidade foi preparada para a sua chegada, que seria coberta com uma chuva de flores e diversas festividades foram planejadas. Contudo, um imprevisto fatal. Enquanto sua embarcação se aproximava da baía, um acidente com um dos dois hidroaviões preparados para recebê-lo causou a morte de quatorze pessoas, entre passageiros e tripulantes. Aquele que seria noticiado como “o maior desastre de avião já ocorrido na América,”²²⁹ estaria para sempre associado ao nome do brasileiro inventor.

O hidroavião que levava o nome de “Santos Dumont”, da marca Kondor Syndikat, devia realizar um voo até a embarcação em que chegava o aviador, transportando parte da Comissão de recepção ao patrício. Após a decolagem, já em voo sobre a baía, o piloto constatou que o transatlântico ainda estava muito longe da barra, e pretendeu voltar no seu rumo, realizando uma manobra arriscada. Na tentativa de fazer uma curva fechada, o “Santos Dumont” virou

²²⁶ ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteado com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. p.9.

²²⁷ REGRESSO de Santos Dumont ao Brasil. A consagração popular ao grande precursor da aviação. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 290, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.6.

²²⁸ NA TERRA dos indiferentes. *O Malho*, Anno XXVII, NUM. 1.369, 8 de dezembro de 1928, p.23.

²²⁹ O MAIOR desastre de aviação ocorrido na América. *O Jornal*, Anno X, N. 3.075, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.1.

repentinamente sobre uma das asas e caiu pegando fogo no mar sem deixar sobreviventes. A queda foi assistida pela multidão e todas as autoridades presentes. Entre as vítimas daquela tragédia aeronáutica estavam os professores Tobias Moscoso, Amoroso Costa, Ferdinando Labouriau, o deputado Amaury de Medeiros, além do engenheiro Paulo de Castro Maya, o jornalista Abel de Araújo e sua esposa, Cândida da Silva Araújo, a única mulher a bordo, o acadêmico Frederico de Oliveira Coutinho, entre outros, incluindo os dois pilotos e os dois mecânicos.²³⁰

No entanto, as homenagens prosseguiram mesmo após a queda, fazendo da morte um infortúnio pequeno diante da “verdadeira consagração” de um herói eterno. Às 10 horas da manhã, o transatlântico que adentrou a baía foi invadido pelas autoridades do porto. Um grande número de lanchas com personalidades locais e representantes das mais diversas instituições cercaram a embarcação maior, onde chegava aquele homem solitário e franzino, prestes a virar um Deus nacional. O amigo Antônio Prado Junior foi o primeiro a subir a bordo, seguido do Prefeito do Distrito Federal, junto ao representante do Presidente da República, e de outras autoridades civis e militares.²³¹

Naquela ocasião já não se falava do seu sexo ou da escolha pelo celibato. Como num ritual que celebrava o fim de um martírio, a recepção reconhecia a redenção do aviador que não voava. Muitas famílias “de alto relevo social” também tiveram o seu ingresso concedido a bordo, onde cobriram o corpo magro do aviador de pétalas de flores. Em meio à felicidade desmedida dos brasileiros, chega a notícia da tragédia com o hidroavião, que ocorrera havia apenas algumas horas. Santos Dumont manifesta a sua tristeza profunda: “Sempre peço aos meus irmãos aviadores que não voem por ocasião de minha chegada.” E lamentou, desolado: “Quantas vidas sacrificadas pela minha humilde pessoa!”²³² A fragilidade do beato era, mais do que nunca, aparente. Mas enquanto não terminavam as formalidades das visitas oficiais, Santos Dumont não podia sair da sua embarcação. Sua glória era também a sua prisão.

Às 11 horas, teve início o seu desembarque. O aglomeramento de pessoas era enorme, e um grupo de guardas civis teve que formar um cordão de isolamento junto à escada do transatlântico, que descia para um armazém na Praça Mauá. Antônio Prado, que era então presidente de honra da Comissão de recepção, escorou o aviador que tentava atravessar, com dificuldades, a multidão que enchia o cais. Ao descer a rampa, Santos Dumont foi ovacionado

²³⁰ O MAIOR desastre de aviação ocorrido na América. *O Jornal*, Anno X, N. 3.075, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.1.

²³¹ REGRESSO de Santos Dumont ao Brasil. A consagração popular ao grande precursor da aviação. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 290, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.6.

²³² *Ibidem*, loc. cit.

pelo povo, “que fez chover sobre ele milhares de flores.”²³³ Algumas pessoas teriam tentado “arrebatar” o patricio para carregá-lo nos braços, mas ele se opôs a tal gesto. Naquele dia, ele não demorou a tomar um carro oficial que o conduziu ao Copacabana Palace Hotel, onde lhe haviam sido reservados aposentos.

Dentro do carro, que devia parar para um cortejo preparado em frente ao Teatro Municipal, “profundamente comovido”, o aviador teria pedido para que fossem suspensas as manifestações em pesar pelas vítimas da tragédia ocorrida pela manhã. A multidão, atendendo a sua vontade, interrompe as comemorações. O cortejo, entretanto, ocorreu, mas não se demorou. O prefeito, respeitando o luto que deu lugar às festividades, mandou suspender as outras homenagens, incluindo a inauguração da Avenida Santos Dumont, localizada na esplanada do morro do Castelo.

Desfeita a multidão e suspensos os festejos, Santos Dumont ficou apenas com o luto, e progressivamente testemunhava o seu próprio esquecimento. Os dias que se seguiriam seriam funestos. O luto compartilhado pela Nação traria a Alberto o peso da morte que estava ligada ao seu nome, e as notícias que circulavam sobre a sua chegada tratariam, majoritariamente, do resgate do “Santos Dumont”.²³⁴ Nas semanas seguintes, ele acompanhou a busca pelos corpos e presenciou todos os sepultamentos. Dali em diante passou a preferir a reclusão e o anonimato, apesar das homenagens que ainda viriam.

Certa noite de tempestade, no Rio de Janeiro, Alberto foi visto pelo escritor Gastão Penalva, tentando pegar um transporte. Diante do inesperado aguaceiro que caía sobre a cidade, não havia taxi, nem bonde, e sequer um transeunte se via. Eis que, sob a chuva que “cascateava”, surge de um canto da rua, “a esgueirar-se felinamente pelas zonas enxutas do passeio,” Santos Dumont a espera de um meio de transporte. Descreveria, o escritor:

Enfezado, a tiritar, de mãos guardadas nas algibeiras das calças curtas, uma cabeça que a luz do combustor traía em fios prateados, oculta sob as abas de um velho feltro preto, o ar contrariado de quem podia aquela hora achar-se em qualquer parte – entre amigos, num jantar do Jockey Club, numa partida *chic* em Botafogo, num *boudoir* dos Campos Elíseos ou no casino de Monte Carlo – menos ali em plena rua, a levar água pela cara como o mais modesto vigilante noturno.²³⁵

²³³ REGRESSO de Santos Dumont ao Brasil. A consagração popular ao grande precursor da aviação. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 290, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.6.

²³⁴ O SINISTRO do “Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 294, Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1928, p.5.

²³⁵ PENALVA, Gastão. Santos Dumont (Reminiscencia). *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 291, Rio de Janeiro, 5 de dezembro de 1928, p.6.

O “príncipe dos ares”, agora “desonrado pelo esquecimento”, ainda se esforçava para viver uma vida comum quando já podia passar sem ser reconhecido, como era o caso em grande parte das ocasiões. Não era a sua imagem franzina que ainda glorificavam, mas a de um Santos Dumont que já não existia. O anonimato não era difícil para ele, na pátria que conheceu apenas o seu retrato nos ares. Na verdade, o corpo envelhecido que ainda andava pelas ruas, sem carro e sem asas, servia somente para traír a lembrança do aeronauta triunfante, em vias de se tornar mito.

Mesmo depois que retornou à França, a tristeza do luto persistia. Segundo o testemunho de amigos, naquele ano, Santos Dumont teria voltado “muito atormentado”. Nos termos da época, teria ficado “neurastênico” e “selvagem”, sem desejar ver ninguém.²³⁶ Internou-se novamente numa casa de saúde, em Midi, onde se recusou a receber visitas. Tentou se restabelecer recuperando a imagem de benfeitor. Realizava, com frequência, doações aos diversos clubes, e principalmente ao *Aéro-Club* da França, ao qual, em 1929 fazia uma doação pessoal de 2.000 francos para o financiamento dos Jornadas Nacionais de Vincennes.²³⁷ Voltaria a ser próximo dos franceses que o celebravam como herói da aeronáutica naquela década, deixando no esquecimento as desavenças de outrora. Em janeiro de 1929, o *Aéro-Club* ofereceu um jantar de honra a Santos, que havia sido “elevado” à dignidade de Grande Oficial da Legião da Honra.²³⁸ Emocionado, Santos Dumont agradeceu à homenagem francesa, afirmando que “já me sentia imensamente recompensado de nossos esforços, vendo a grandeza que alcança a nossa obra – uma vez que o Céu foi conquistado.”²³⁹

Quando saía do estado de tristeza, procurava se ocupar, tentando manter a mente sã. Nestes momentos, para alimentar a sede por competição ainda pulsante, Santos se dedicava a treinar seus cães galgos, ou *greyhounds*, inscrevendo-os para participar de corridas organizadas pela Sociedade de incentivo às corridas de cães, na França, como a que aconteceu no sábado, 11 de outubro de 1930, em Sainte-Gemme, numa elegante pista. O seu animal, chamado o Esgrimista do Diabo (*Sabreur du Diable*), já era um campeão reconhecido no universo de corridas de cães no contexto francês.²⁴⁰ Santos Dumont, supersticioso e beato, logo se livrou

²³⁶ RELATOS das lembranças de Madame Tissandier, vividas com o aeronauta Santos Dumont, matéria publicada no jornal o Globo no ano de seu centenário. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0142. Brasil, 7 de junho de 1973. n.p.

²³⁷ UN BEAU geste du « pionnier » Santos-Dumont. *Le Figaro*, 104^{ème} Année, N° 139, Paris, 19 mai 1929, p.8.

²³⁸ LE DINER en l’honneur de Santos-Dumont. *L’Aérophile*. Paris, 38^{ème} Année, n° 3-4, février, 1930, p.60.

²³⁹ Ibidem, p.60-61.

²⁴⁰ LES COURSES de lévriers. *Le Figaro*, 105^{ème} Année, N° 283, Paris, 10 octobre 1930, p.2.

do cachorro, vendendo o animal por temer o seu nome.²⁴¹ O seu paulatino esquecimento fora do contexto aeronáutico permitia certo anonimato também naquele país, a tal ponto que numa dessas corridas de cães, alguém desavisado poderia ter se perguntado sobre o senhor grisalho e extremamente magro: “Quem é esse Santos Dumont?”

Mesmo longe das multidões, a tristeza e o desalento insistiam em retornar. Entre 1930 e 1931, o quadro de saúde de Santos Dumont se agravou, o que fazia dos períodos de internação cada vez mais frequentes. Voltou a se internar em Orthez, e, de lá, escreveu ao amigo Agenor Barbosa, em março de 1931: “Esta é a primeira carta que escrevo depois de ficar doente há 2 meses! Hoje foi o primeiro dia que levantei! Talvez amanhã eu vestirei roupa e botinas!”²⁴² Nessa época, o sobrinho Jorge Dumont Villares estava lhe fazendo companhia. A família já não mais confiava em deixá-lo sozinho.

Meses depois, nos Pirenéus, Santos Dumont recebeu a visita de Antônio Prado Júnior, que estava exilado na Europa. O amigo de longa data já o havia visitado outras vezes e, mesmo assim, se surpreendeu com o estado de saúde do aviador, no sanatório de Biarritz. Avisou a família de Alberto no Brasil sobre o seu estado, ressaltando que precisavam ir buscá-lo. Jorge, o sobrinho incansável, partiu novamente para a França. Em junho de 1931 ele consegue trazer Santos Dumont de volta, pela última vez, ao seu país natal. Em 3 de junho de 1931, a bordo do vapor Lutetia, Alberto escreve à irmã Virgínia, falando de seu estado, e confessa: “Ainda hoje de manhã eu quis me suicidar e foi o Jorge que me salvou. Esta é a pura verdade. Se em uma próxima vez eu me suicidar, a culpa é toda minha. Eu não posso mais com esta vida.”²⁴³

“Não há ressentimento que o tempo não apague, assim como não há dor que a morte não cure.”²⁴⁴ A frase de Cervantes, havia sido escrita por Santos Dumont entre as suas passagens favoritas. A dor a que o “poeta aéreo” se referia era a do constante e infatigável controle de si e das paixões que o mundo em que vivera se recusava a compreender. Porque a ordem divina ele não cumprira – cresceu, mas não multiplicou-se –, Alberto se recusou a pagar

²⁴¹ RELATOS das lembranças de Madame Tissandier, vividas com o aeronauta Santos Dumont, matéria publicada no jornal o Globo no ano de seu centenário. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0142. Brasil, 7 de junho de 1973. n.p.

²⁴² CARTA ao amigo “Agenor” falando da sua doença. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR_RJCENDOC_SD_RP_CO_121. Orthez, março de 1931.

²⁴³ CARTA enviada por Santos-Dumont à irmã Virgínia contando que havia tentado se suicidar a bordo do Lutetia em 1931. ESTADÃO. *Especial Santos Dumont*. Capítulo 9 – Doença. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-9.php>. Acesso em: 21 de junho de 2019.

²⁴⁴ No original em francês: « Il n’y a pas plus de ressentiment que le temps n’efface qu’il n’y a de douleur que la mort ne guérisse. » (Tradução nossa.) FOLHA de caderno com citações. *Juillet, août, septembre, 1920*. N. 1613b. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. p.1.

o preço da mortalidade como todos os outros homens. Não via ele uma queda em sua trajetória, mas a elevação ininterrupta em direção ao paraíso. Ao invés de perpetuar a espécie, ele decidiu deixar um patrimônio e uma memória, transmitidos para serem eternos. A morte, para o aviador, funcionaria como o ato de consagração final de uma ascensão que ainda não terminara. A dor de que sofria se devia, entre outras razões aqui apontadas, à perda repentina de suas asas que alimentavam a sua glória em vida e que o levou a uma queda inesperada em direção ao abismo final. Restava-lhe apenas a salvação.

Para o indivíduo que passa a agir sobre si mesmo como seu próprio mestre, confidente, médico e juiz, o cuidado de si tem como finalidade aquilo que a Igreja moderna interpretou como a “salvação” – que significa, num só movimento de conversão, a salvação de si e a salvação dos outros. A noção, presente na filosofia desde Platão, segundo a qual é preciso salvar a si mesmo para salvar os outros, se inscreveria no cristianismo a partir de um sistema binário, situando-se entre a mortalidade e a imortalidade.²⁴⁵ A salvação seria uma passagem entre a vida e a morte, ou, no sentido contrário, entre um estado de finitude e a eternidade. O que está em jogo na salvação – como apontado por Foucault – é a transgressão mesma prevista na *metánoia*, na conversão cristã, ou seja, a busca por suprimir uma falta que é interior aos sujeitos, a falta original, devido à queda que levou à mortalidade fazendo da salvação uma necessidade da alma.

Em sua origem no grego, as múltiplas significações do termo “salvar” (do verbo *sózein*) ou “salvação” (do substantivo *sotería*) terão paralelos eloquentes com as condições que moldaram, ao longo dos anos, a vida de Santos Dumont. Foucault restitui o termo de seu significado primeiro de “livrar de um perigo que ameaça”²⁴⁶ – neste sentido, o termo seria aplicável ao “salvar de um naufrágio”, “salvar de uma derrota”, ou, ainda, “salvar de uma doença”. Salvar e curar não estão dissociados na trajetória de Santos Dumont. Mas o termo apresenta ainda um sentido mais moral, uma vez que *sózein* quer dizer “conservar”, ou “proteger” alguma coisa como o pudor, a honra e, eventualmente até mesmo uma lembrança. Essa preservação do pudor traduziria, em seu sentido jurídico evocado por Foucault, o ato de fazer com que alguém “escape à acusação que sobre ele recai.”²⁴⁷ O termo tem o sentido de limpar alguém, de inocentá-lo. *Sózein* teria, ainda, o significado de fazer o bem, ou assegurar o bom estado de alguma coisa ou de alguém. Este último sentido, que pode se referir ao cuidado de si, comporta igualmente o princípio da manutenção do bem público, do bem-estar em geral

²⁴⁵ FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.163.

²⁴⁶ Ibidem, p.164-165.

²⁴⁷ FOUCAULT, loc. cit.

dos cidadãos. Salvação, em seu sentido político-jurídico e moralizante, está no princípio do bem de todos e implica, invariavelmente, a renúncia individual.

Segundo tal princípio, assumido em sua forma inalcançável pela Igreja católica, o sujeito passa a agir sobre si mesmo esperando salvar-se para salvar aos outros. Por meio de uma cultura de si que leva o sujeito a extirpar-se de todos os seus males pela penitência, as técnicas de si passam a atuar de dentro para fora, visando libertar a alma das circunstâncias às quais o corpo a mantém atrelada, condicionada, incluindo a sua própria mortalidade. Como um golpe isolado que só o tempo pode proporcionar, a conversão à vida eterna envolve uma transformação da alma apesar do próprio corpo. Por meio de tecnologias inventadas pela razão espiritual, a alma é elevada, alcançando, enfim, um voo único, pontual, vertical que leva à salvação.

Ao interromper a vida para se tornar patrimônio, produzindo o bem nacional, Santos Dumont se elevou e se salvou. Incompreendido como indivíduo, preferiu sobreviver como bem comum. Escolheu desobedecer ao Criador e burlar a morte pela via das heranças deixadas para serem patrimonializadas. Multiplicou-se, mas sem gerar descendentes. Não aderiu aos padrões estabelecidos do sexo, numa abordagem angelical da vida eterna, por meio do martírio, que lhe era notável e constante. A performance derradeira foi para o mundo não uma perda, mas o início de seu último voo.

Santos Dumont não gerou herdeiros pelo sexo, mas inventou patrimônios para serem herdados. Ao desobedecer às normas do seu tempo e do seu Deus, gerou herdeiros de espírito, do patrimônio nacional que qualifica e eleva aquilo que se entende por Nação. Suplantando a diferença entre os sexos que gera a vida, foi por meio do sacrifício da própria existência carnal que ele produziu a fertilidade da sua herança. A morte para ele não foi uma fuga, mas a consequência inescapável da queda que lhe faria eterno.

Em 23 de julho de 1932, aos 59 anos de idade, recolhido no quarto 152 do Grand Hotel de La Plage, no Guarujá, onde passava uma temporada por recomendações médicas, Alberto cometeu suicídio, enforcando-se com duas gravatas amarradas no cano do chuveiro. Não houve inquérito; a morte de um santo não podia ser julgada.

Deixava o herói a sua existência frágil enquanto sobrevivia o mito imortal de Ícaro, exaltado no panteão de uma jovem e instável Nação. A memória não precisava mais do homem, e Alberto já o sabia. Nas ruas do Rio de Janeiro, no carnaval de 1929, se ouvia cantar a marcha do Club Tenentes do Diabo:

Séculos passarão sobre os segundos,
a vida passará rolando como os mundos,
e ele, Santos Dumont,
ele o único, ele o só que ouviu, lá no alto, o som
mádido das esferas: ele o gênio
que subiu longe a respirar, puro, o oxigênio;
que andou pelos caminhos que a águia fende;
que viu perto de si a luz, que o raio incende,
escrevendo o seu nome aceso em brasas;
ele, o homem pássaro, o que paira sobre a serra,
meio homem, meio deus, posto entre o céu e a terra;

ele aí vai, o aviador eterno como a glória,
o que inscreveu, em vida, o nome na História;
Santos Dumont: maior que Ícaro, seu avô,
pois Ícaro não voou e ele voou!...²⁴⁸

5.7 A última invenção

No dia 23 de julho, Santos Dumont abriu mão do colarinho branco que era seu símbolo, para deixar exposto o pescoço magro, ao qual amarrou um tecido mais suave. Com um nó engenhoso na gravata, e sem solenidade, realizou a sua última ascensão. “Larguem tudo!” – Ele largou o próprio corpo. Foi encontrado dependurado num quarto de hotel no Guarujá, onde não se viam as asas que o elevaram naquela performance final. Nesse dia, a morte seria encenada como uma invenção da vida. Nada se falou de suicídio.

Seria atribuída outra causa fatal: “colapso cardíaco”.²⁴⁹ O patricio glorioso não podia, ele mesmo, ter inventado a própria morte. Morreu do coração. O órgão das paixões teria interrompido o funcionamento da máquina do corpo. De todo modo, o inventor do voo falhara ao inventar a própria existência terrena. Não foi capaz de dominar as suas paixões e dirigir o desejo alcançando a almejada temperança e o equilíbrio racional.

A batalha última entre a paixão e a razão é aquela travada dentro da própria consciência, entre o corpo e a alma – não se trata de uma guerra naturalmente engendrada no sujeito, mas que lhe foi imposta pelo meio social. Segundo a tradição cristã arcaica, a castidade representa o domínio das paixões da carne no sentido estrito para a ciência espiritual, como já demonstrou Foucault.²⁵⁰ A religião, portanto, pode ter sido o caminho encontrado pelo aviador para dominar a si mesmo, quando perdera a direção sobre a sua própria mecânica e a de seus desejos.

²⁴⁸ CLUB Tenentes do Diabo. Parte segunda. O homem pássaro! *Jornal do Brasil*, Anno XXXIX, n. 37, Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1929, p.16.

²⁴⁹ CERTIFICADO o qual registra o óbito de Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0005. São Paulo, Brasil, 1932.

²⁵⁰ FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV*. Les aveux de la chair. Paris : Gallimard, 2018. p.221.

Aprendera a dominar-se nos ares, onde encontrava a solidão tranquila de um distanciamento necessário da sociedade que o assolava; para os padrões de sua época, não soube, entretanto, dominar a si mesmo na terra.

A análise dos códigos morais que moldaram os comportamentos sexual e de gênero a partir do século XIX permite compreender o problema do ajustamento entre papéis sociais e papéis sexuais, do qual pode ter sido vítima Santos Dumont. Como demonstrado na análise dos regimes normativos que se propunham a funcionar como tecnologias do controle de si na sociedade em que viveu Alberto, a construção social do sujeito dependia do ajuste “perfeito” entre sexo, gênero, desejo e performance social. Escapando aos modelos estabelecidos e, então, performando o seu próprio *desajustamento*, o inventor condenou a si mesmo a uma vida de martírio que levaria à sua paulatina destruição. Sua dor patológica não teria sido mais do que o agravamento de uma patologia social, inerente ao seu tempo e ao período que se seguiria depois da sua morte. Em seus momentos de mais flagrante *perda da razão*, Santos Dumont permite demonstrar toda uma dramaturgia presente em sua alma marcada pelo sofrimento da “intemperança”, da luta consigo e contra a violência exercida sobre possíveis desejos reprimidos. Logo, somos levados a entender os regimes de normalidade que atuaram sobre ele como *regimes do sofrimento*, que funcionam como *tecnologias da dor* que têm por efeito, mais do que eliminar sujeitos abjetos, conduzi-los a um estado de castigo visível, para que paguem, em vida e diante de testemunhas, o *pecado* pelos seus desvios, e possam ser absolvidos após a morte.

Para a ciência que marcou o seu tempo, a religião era apenas um outro instrumento de fuga da realidade por meio de uma ascensão da consciência, a qual Santos já estava acostumado a alcançar por meio de suas elevações – imaginárias ou reais. Diria Freud que as necessidades religiosas do indivíduo não seriam mais do que derivadas do desamparo infantil e da nostalgia pela ausência paterna. Tal sentimento, presente em Santos Dumont, não perduraria desde a infância, mas seria “duradouramente conservado pelo medo ante o superior poder do destino.”²⁵¹ A tendência à religiosidade, segundo a vertente psicanalítica, é mais forte na medida em que o indivíduo se sente menos protegido, ou mais exposto aos seus próprios medos, logo, servindo como um instrumento de controle das emoções necessário para suprir a frustração de desejos não realizados. Na psicanálise, assim como na religião, a *repressão* como fonte do sofrimento é o que constitui o sujeito da dor.

²⁵¹ FREUD, Sigmund. *O mal-estar na civilização*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2011 [1930]. p.16.

Nos regimes normativos que servem a uma mediação entre os desejos e sua frustração, a dor e o sofrimento da carne são apresentados como os caminhos necessários para a sublimação das paixões numa elevação em direção ao Céu imaginado – recompensa de uma vida que é necessariamente sofrida. O martírio, assim, poderia ter sido transmitido como a única via para um legado “elevado” após o perecimento da carne. A morte, para Alberto, era uma realidade palpável durante uma parte de sua vida. Em seu testamento, pensado e por diversas vezes alterado, considerou em minúcias aqueles que o acompanharam nos momentos derradeiros. Sua herança mais imediata seria dividida entre familiares e instituições de caridade escolhidas por motivos afetivos ou devido a dívidas contraídas pelo espírito.

No documento que definia a distribuição definitiva de seus bens, Alberto aponta o sobrinho Jorge como herdeiro universal.²⁵² Além disso, ele deixava 15.000 francos a cada um de seus seis afilhados. Uma soma de 50.000 francos foi destinada a obras de caridade no Brasil, e a mesma quantia para obras de caridade na França, que deviam ser da escolha da irmã Virgínia. Deixa, ainda, uma soma de 25.000 francos para ser doada aos pobres de Orthez, onde ele estivera internado no fim da vida.²⁵³ Jorge se recusaria a ser o único herdeiro, pedindo ao tio que alterasse o testamento antes de morrer incluindo todos os primos. Mesmo no novo testamento, redigido e firmado em São Paulo, no dia 7 de setembro de 1931, Alberto tentou priorizar o sobrinho como uma “lembrança pela companhia excepcional que lhe fez em fins de sua vida.”²⁵⁴

Em carta enviada a Jorge de Toledo Dodsworth, marido de Sofia Dumont,²⁵⁵ em fevereiro de 1933, o sobrinho Arnaldo Dumont Villares acusa ciência sobre as providências tomadas quanto à herança do tio Alberto. Entre outros assuntos, os sobrinhos discutem a retirada dos bens de valor da *Encantada*, com a ajuda de Agenor Barbosa, que já havia estado na casa para identificar o que tinha sido deixado. Segundo relatava o sobrinho Arnaldo, pouco antes de falecer o tio havia combinado com Agenor de mandar para São Paulo alguns dos objetos existentes na *Encantada*, previamente selecionados por Alberto, e que já haviam sido enviados

²⁵² CARTA enviada pelo Sr. G. Casenave ao Sr. Jorge Dumont Villares, no Brasil, a respeito da morte de Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0003P1. Orthez, França, 1932.

²⁵³ Ibidem.

²⁵⁴ TESTAMENTO de Santos-Dumont feito na Comarca de São Paulo. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0043. São Paulo, Brasil, 18 de maio de 1937. n.p.

²⁵⁵ Sobrinha de Alberto, Sofia era filha de Henrique Santos Dumont e Amália Ferreira de Camargo.

em caixotes para lá.²⁵⁶ Todos os demais objetos seriam guardados por Jorge no Rio, até que se pudesse “dar destino conveniente e definitivo”²⁵⁷ aos restos deixados por Santos Dumont.

Com efeito, o seu último legado seria a invenção de sua imortalidade, após o voo derradeiro no Guarujá. Ao dividir seus bens, Alberto selecionou os documentos que contariam a sua história. Seu armário indevassado se conformaria, sob o seu próprio crivo inicial, ao patrimônio da Nação. Seus feitos recontados no Brasil seriam idealizados como invenções de deuses distantes. Por um momento, deixou-se de lembrar de sua mortalidade.

Para o homem que se sacrifica pela Nação, há vida após a morte nos regimes contemporâneos. Em 24 de julho de 1934, Jorge receberia uma carta da diretoria do Recolhimento de Desvalidos de Petrópolis informando-o que uma das salas de aula para a formação de meninos na instituição ganharia o nome de Santos Dumont em agradecimento à doação e “perpetuando” o seu nome na instituição masculina.²⁵⁸ No final de 1936, Arnaldo e Jorge, os sobrinhos ainda encarregados de administrar parte da herança privada do tio, decidem doar a casa de Petrópolis à municipalidade,²⁵⁹ passando de herança da família à patrimônio local e da Nação. Na época, a Associação Petropolitana dos Planadores Aéreos estava insistindo em instalar um museu na propriedade, e os sobrinhos queriam passar a questão para o Prefeito. A prefeitura, entretanto, já havia manifestado o interesse em transformar a morada do aviador em uma escola com o seu nome, como comunicou aos sobrinhos em fevereiro de 1936.²⁶⁰

Os restos deixados pelo aeronauta e o processo consequente de sua monumentalização no Brasil como mito nacional seriam então reajustados nos regimes do patrimônio em construção. A memória de uma vida e de uma morte passaria, ainda, por novas invenções. Desde o ano de seu suicídio, corria nos jornais brasileiros uma versão inventada sobre o fim do

²⁵⁶ CARTA de Arnaldo Dumont Villares enviada ao Sr Jorge relatando detalhes da herança deixada por Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0015. São Paulo, Brasil, 14 de fevereiro de 1933.

²⁵⁷ *Ibidem*.

²⁵⁸ CARTA enviada pela Sra Laura da Silva Porto ao Sr Jorge Toledo Dodsworth informando que o Recolhimento de Desvalidos de Petrópolis deu a uma de suas salas de aula o nome de Santos-Dumont em agradecimento ao legado doado em seu nome, conforme sua vontade em vida. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0026. Rio de Janeiro, Brasil, 24 de julho de 1934.

²⁵⁹ CARTA do Sr. Arnaldo D. Villares ao Sr. Jorge de Toledo Dodsworth sobre os procedimentos necessários para doação da Casa Encantada ao Município de Petrópolis. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0035. São Paulo, Brasil, 14 de outubro de 1936.

²⁶⁰ CARTA enviada pelo secretário da Prefeitura Municipal de Petrópolis ao Sr Jorge de Toledo Dodsworth agradecendo o donativo doado pelos herdeiros de Santos-Dumont para transformar a moradia de Santos-Dumont em escola com seu nome. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0033. São Paulo, Brasil, 17 de fevereiro de 1936.

aviador. Seu mal do coração teria sido causado pelo “desgosto” crescente com o uso dos aviões como armas de guerra.²⁶¹

“Todo mundo sabe do íntimo e profundo desgosto que afligia a Santos Dumont, de alguns anos para cá, quando, desenvolvendo-se a aviação, se tornava ela em arma de guerra de um poder de destruição cada vez maior” – lia-se no *Vanguarda* de 24 de outubro de 1932. “Fraco e doente, sofrendo de coração, o pesar de ter criado asas para o homem – asas que transformaram o homem em um verdadeiro demônio [...],”²⁶² Santos Dumont teria decidido colocar fim na própria vida. “Todo mundo sabia desse imenso coração que era Santos Dumont – que tinha tanto de gênio como de santo,” afirmava, ainda, o mesmo jornal.

Naquele momento, ainda se falava em sua suposta morte natural, por “síncope cardíaca”, de acordo com o atestado de óbito que escondia a verdadeira causa da morte. Para os que sustentavam a versão da decepção com os aviões, era “muito provável que o desgosto lhe tenha apressado a morte. Mas não houve suicídio.” O *Jornal do Brasil*, no mesmo ano, afirmaria que Santos Dumont, no fim da vida, “vivia uma tragédia íntima profunda,” e a melancolia que não se explicava pela ciência médica da época se devia ao fato de que “enchia-lhe a alma de amargura de ter descoberto a Aviação.”²⁶³

Por fim, a matéria concluía:

Pobre Santos Dumont!

Com a sua melancolia, a sua dor, o seu desconsolo, ele revelava apenas isto: que havia na sua alma essa candura, essa inocência que em todos os tempos caracterizaram os homens de gênio.²⁶⁴

Muitos dos seus biógrafos irão atribuir a causa das dores de Santos Dumont e da sua evidente melancolia à forte decepção com o uso bélico de suas invenções. Tal perspectiva aparece no relato dramático de autores como Gondin da Fonseca: “A guerra! Foi ele que engendrou a guerra! Levou muito tempo a convencer-se disso, mas agora está certo: engendrou a guerra.”²⁶⁵ Ou nas palavras não menos enfáticas de Fernando Jorge: “Cada bomba arremessada pelos aviões, provocava-lhe uma crise de angústia, de desespero, pois os nervos

²⁶¹ O Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC) no Rio de Janeiro, guarda até o presente em seu acervo recortes de jornais da época afirmando tal hipótese. Cf. ARTIGO sobre os sentimentos de desgosto por Santos-Dumont para com a utilização da aviação como arma de guerra e uma possível relação com a sua causa mortis. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0008. Brasil, 24 de outubro de 1932.

²⁶² ARTIGO sobre os sentimentos de desgosto por Santos-Dumont para com a utilização da aviação como arma de guerra e uma possível relação com a sua causa mortis. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0008. Brasil, 24 de outubro de 1932.

²⁶³ Ibidem.

²⁶⁴ Ibidem.

²⁶⁵ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.264.

destrambelhados aumentaram ainda mais a sua hipersensibilidade.” Com efeito, a imagem do Santos Dumont santificado, que seria construída no final da vida não se via ajustada à do inventor de uma arma sanguinária responsável pela morte de “mulheres e crianças”.²⁶⁶ Em meio à preocupação com a própria imagem, Santos Dumont teria sofrido com os efeitos de tal incongruência. Segundo Martin du Gard, o inventor se dizia “mais infame que o diabo.” Diante do drama que o aeroplano para ele representava, um sentimento de decadência o invadia e a angústia que sentia “não o deixava senão num mar de lágrimas.”²⁶⁷

O retorno ao Brasil teria agravado o seu estado de culpa. O momento de sua morte é marcado, na maioria dos relatos biográficos, pelo bombardeio de aviões sobre a vida de milhares de brasileiros, tão próximos e ao mesmo tempo tão distantes do aviador. A Revolução Constitucionalista de São Paulo eclodiu em 1932, contra o regime ditatorial estabelecido por Getúlio Vargas, em 1930, por um golpe militar. Um levante armado foi deflagrado na cidade de São Paulo no dia 9 de julho. Os aviões teriam sido utilizados pelas forças militares para conter os revoltosos. Santos Dumont já não estava do lado das Forças Armadas Brasileiras quando se deu conta do uso que havia sido dado ao seu legado.

De fato, já havia manifestado o seu posicionamento contrário à militarização da aeronáutica no Brasil, apesar dos incentivos anteriores. Em julho de 1926, no Rio, tramitava no Senado o projeto de criação da 5ª Arma de Guerra nacional: a aviação militar.²⁶⁸ No mesmo ano, os jornais apoiavam com entusiasmo a iniciativa do senador Carlos Cavalcanti, ele mesmo autor do projeto, de conceder a Santos Dumont o posto de oficial general da Aeronáutica Militar.²⁶⁹ Alberto recusou o convite. Em carta escrita do sanatório de Valmont, em 10 de setembro, ao senador, ele afirmava que já “tinha proposto à Sociedade das Nações a proibição do aeroplano como arma de guerra e de bombardeio” de modo que, portanto, não lhe era possível “aceitar qualquer título efetivo ou honorário no departamento de guerra.”²⁷⁰ Ao amigo Antônio Prado Júnior, em outubro daquele ano, o aviador pacífico comentou: “Isto parece até coisa sarcástica, pois eu, em fevereiro propus a abolição da aviação como arma de guerra.”²⁷¹ Diante do convite para se tornar general, Alberto escolheu santificar-se.

²⁶⁶ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.367.

²⁶⁷ DU GARD, Martin. Le drame de Santos-Dumont : vainqueur et repentant. *Le Journal*, n. 15381, Paris, 27 novembre 1934, p.1.

²⁶⁸ A CRIAÇÃO da 5ª arma de guerra. *O Jornal*, Anno VIII, num. 2342, Rio de Janeiro, 31 de julho de 1926, p.1.

²⁶⁹ Ibidem, loc. cit.

²⁷⁰ CARTA de Santos Dumont a Carlos Cavalcanti, em 10 de setembro de 1926, Valmont. Arq. 8. Pasta 1688. N. D.4771. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

²⁷¹ CARTA de Santos Dumont a Antônio Prado Junior, em 11 de outubro de 1926. Reproduzida em FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.270.

As elevações do corpo e aquelas da alma – realizadas pelo aeronauta ou por meio do saber espiritual – podem conferir aos seres alados um sentido de liberdade quando, de fato, dão aos sujeitos a consciência sobre os limites de sua ascensão. A visão do alto, da totalidade do mundo, ao mesmo tempo em que revela a imensidão da terra informa os atores sobre as escolhas possíveis em suas atuações. Para os seres que voam, a imensidão celeste contrasta com os limites bem demarcados da terra, incluindo as suas mazelas, as guerras, os sofrimentos e a finitude de quem vive segundo as suas regras. Diante desse mundo finito, a sabedoria adquirida com a altitude revela uma única escolha: aquela que se apresenta no limiar entre a vida e a morte. Os atores, então, diante da contemplação de suas próprias trajetórias no mundo, devem escolher entre continuar a viver com os pés na terra firme e a fuga etérea pelo suicídio.²⁷² No nível das micro-narrativas enxergamos essa passagem entre a vida e a morte que, dependendo dos modelos virtuosos seguidos ao longo de uma elevação, podem levar a uma terceira via, a da vida eterna.

Em seu elogio fúnebre, as virtudes do corpo e do espírito do aeronauta eram exaltadas, sem que fosse esquecida a incompletude da sua alma em constante deslocamento: “Corpo vibrátil, que achando a terra pequenina, voaste pelos ares, como em busca do teu próprio elemento! Encerrado num ataúde tão estreito, onde falta o próprio ar!”²⁷³ A religiosidade que lhe marcara a existência, mesmo que não exacerbada, era, então, evocada para sua entrada no Céu: “Santos Dumont não foi modelo na prática religiosa. Todavia foi um crente. Sua alma apresenta comoventes traços de beleza moral.”²⁷⁴ No caminho de sua última ascensão, o martírio de Cristo seria lembrado como modelo para o aviador sem asas: “Santos Dumont era um crente! Em sua mesa de cabeceira sempre as fotografias de seus pais e um quadrinho representando Jesus Crucificado.”²⁷⁵ O elogio que relegava ao inventor um lugar perto do Criador reafirmava, então, a fé cristã do homem santificado, descrevendo-o como um leitor assíduo da *Imitação de Cristo*,²⁷⁶ fonte que lhe dava “coragem para a luta” e “refrigério para as ânsias do coração.”²⁷⁷

²⁷² Foucault comenta nos mitos gregos analisados por Sêneca e Platão a função da visão do alto, que leva o indivíduo a escolher sobre o seu destino: “O único elemento de escolha que é dado à alma no momento em que, no limiar da vida, nascerá neste mundo, é: delibera se queres entrar ou sair, ou seja, se queres ou não viver.” FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.254-255.

²⁷³ ELOGIO fúnebre nas exequias celebradas na Cathedral Metropolitana, em 21/12/1932. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0015. Brasil, 21 de dezembro de 1932. p.4.

²⁷⁴ Ibidem, p.7.

²⁷⁵ Ibidem, p.10.

²⁷⁶ Obra de Tomás de Kempis, monge e escritor alemão.

²⁷⁷ ELOGIO fúnebre, op. cit., loc. cit.

Estaria Santos Dumont curado de suas dores, ou seria o seu legado utilizado para prolongar o seu sofrimento nos que ficam? Diante do patrimônio erguido e celebrado, partindo da memória inventada de um mártir do amor e da dor, revivemos o seu martírio e repetimos um passado reajustado? Alberto sacrificou o seu amor, pelo amor e o desejo de toda a Nação, tornando-se um monumento mistificado para conduzir o comportamento e as paixões de seus patrícios. Idolatramos o ídolo que nos orienta e normatiza; que nos inventa na medida em que é inventado como um mito para ser amado. Em adoração, o apagamos com a mesma intensidade com que o elevamos às alturas.

Neste relato, entretanto, a partir das pistas deixadas pelos restos exumados, depois da morte, e antes de sua ascensão memorial, ficamos com a fragilidade não comemorada e com a dor do homem que se queria Deus. Talvez, Santos Dumont não tenha feito o papel de Ícaro, ou mesmo o de Dédalo, eternizados em seus monumentos materiais. A alegoria mais próxima, pode ser a do Minotauro, o monstro sem sexo e disforme, preso num labirinto feito por uma sociedade com poder e meios para aprisioná-lo e depois destruí-lo. Essa imagem do monstro diz mais do que a do herói mitificado. Nela guardamos a memória da dor da deformidade e da degenerescência da alma. O monstro degenerado, em sua liminaridade e sofrimento, nos abre para possibilidades do ser e da carne do ser, ao mesmo tempo aberrante e elevado. O Minotauro que não tem asas nos permite abrir caminhos num labirinto curvilíneo que não segue a linearidade do voo vertical. Escolhemos transmitir o aprendizado da derrota em vez da celebração ufanista do triunfo. Se assim o fosse, escrever-se-ia uma história mais justa, ou *ajustada*, para as próximas gerações.

Em seu obituário publicado pela revista *L'Aérophile* de agosto de 1932, o amigo Emmanuel Aimé comentava a aspiração religiosa que Santos Dumont nutria em vida, e que não escondia dos colegas do *Aéro-Club*.²⁷⁸ Segundo Aimé, tal aspiração estava em harmonia com um “sublime pensamento” de um dos poetas favoritos de Alberto, recitado por ele em diversos momentos de sua vida:

“Limitado em sua natureza, infinito em seus desejos,
o homem é um deus caído que se lembra
[dos céus.”²⁷⁹

²⁷⁸ AIMÉ, Emmanuel. L'Aéro-Club de France en deuil. Le comte Henri de la Valette. Santos Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 40^{ème} Année, n° 8, août, 1932. p.227.

²⁷⁹ No original em francês: « Borné dans sa nature, infini dans ses vœux, L'homme est un dieu tombé, qui se souvient des cioux. » (Tradução nossa).

Alberto Santos Dumont conhecia de cor os versos de Alphonse de Lamartine, poeta e escritor francês, com quem ele teria aprendido a aeronáutica, sem nunca ter precisado de outro mestre.²⁸⁰

Narra Aimé que, um dia, no auge de sua glória, a condessa d'Eu, a princesa Isabel, teria perguntado a Santos Dumont: “De onde vem essa ambição nobre de se elevar ao céu?” Como resposta, Santos recitou os famosos versos, como se fossem de sua própria invenção: “O homem é um deus caído que se lembra dos céus.”

“Oh!” teria dito a princesa, “cada inventor é poeta. Mas com uma ideia parecida na cabeça e no coração você pode subir muito alto.” E completou: “Com a medalha de São Bento que eu lhe dei, até onde você pensa ir?”

O inventor, então, respondeu, destemido como um Deus: “Eu irei até o fim.”²⁸¹

²⁸⁰ AIMÉ, Emmanuel. L'Aéro-Club de France en deuil. Le comte Henri de la Valette. Santos Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 40^{ème} Année, n° 8, août, 1932. p.227.

²⁸¹ Ibidem, p.227-228.

CAPÍTULO 6

A invenção de Santos Dumont: a vida após a morte de um mito nacional

“Não carregavam um homem. Levavam, sim, o corpo de um pássaro, com as asas partidas. Anoitecia, quando Santos Dumont foi enterrado, debaixo de forte aguaceiro, trovões e relâmpagos. Os deuses estavam vingados.”

(Edmar Morel, revista *A Cigarra*, repórter que assistira às cerimônias fúnebres de Santos Dumont, São Paulo, 17-18 de dezembro de 1932)

O primeiro documento escrito sobre Alberto Santos Dumont após a sua morte foi uma fraude. Quando, em 23 de julho de 1932, o seu corpo é encontrado no banheiro do Grand Hotel de La Plage, no Guarujá, o legista Roberto Catunda produziu o laudo em que se aponta um “colapso cardíaco” como a causa da sua morte.¹ Desde então, uma série de confusões e mal-entendidos dominaria as narrativas contadas sobre o aviador em sua pátria, lugar onde ele escolhera morrer para ser *herdado* por uma história que hesitou *conta-lo*.

Santos Dumont morreu enforcado por duas gravatas de sua escolha, no banheiro de um hotel de luxo, na praia, enquanto os paulistas se rebelavam contra o regime varguista na Revolução Constitucionalista de 1932. Para a sua memória mais imediata, ele foi um inconveniente; sua representação continha mais ambiguidades do que podia para ser aceita nos quadros sociais que traçavam os limites entre o lembrar e o esquecer. Doente “dos nervos” e carregando na face o fim decadente de uma vida glorificada, o inventor brasileiro do avião já não se comportava como uma glória nacional. Ao escolher a hora de morrer colocando um ponto final na história que ele mesmo já havia contado, Alberto nos deixava como herança uma coleção de interrogações a seu respeito.

O que o levava a cometer suicídio? De que mal, realmente, sofria? Como ousara morrer celibatário? E como seria explicada para as novas gerações a solteirice convicta de um herói sem levantar suspeitas sobre a sua sexualidade? Melhor seria ignorar aquilo que não se consegue responder com evidências. Foi essa a decisão tomada nacionalmente por aqueles que iriam recriar o herói morto, fosse como monumento à pátria, fosse em sua narração biográfica. E, assim, a sua memória erigida *post-mortem* o re-inventou. De fato, *re-inventou-o* visto que Alberto foi o primeiro a se narrar em vida, e a criar, ele mesmo, uma personagem para figurar

¹ CERTIFICADO o qual registra o óbito de Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0005. São Paulo, Brasil, 1932.

na memória das pessoas em seu país natal. Com efeito, a necessidade de esconder certos traços da personalidade num armário simbólico que lhe constituía já fazia parte da performance do Santos Dumont inventado mesmo antes de escolher a morte como desfecho. Por força de um tempo que desejava santificá-lo, Alberto performaria o papel derradeiro que lhe fora atribuído.

Dividido entre a reclusão do seu armário mais íntimo de sofrimentos acumulados e a vida pública onde seu legado podia ser preservado e exaltado, Santos Dumont revelava e escondia, ou revelava na medida em que se escondia. A pedido dos seus amigos mineiros que viviam em São Paulo durante a Revolução, antes de tirar a própria vida, ele se dirigiu aos seus “patrícios” pela última vez, em carta datando de 14 de julho de 1932, na qual reivindicava “a ordem constitucional do país,” cumprindo, assim, o papel de mito unificador da Nação. Suplicaria, Santos Dumont, aos brasileiros:

[...] não me é dado, por motivo de moléstia, sair do refúgio a que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escritas afirmar-lhes, não só o meu inteiro aplauso, como também o apelo de quem, tendo sempre visado a glória da sua Pátria dentro do progresso harmônico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral a todos os seus patrícios, como um crente sincero em que os problemas da ordem política e econômica que ora se debatem, somente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa Pátria à superior finalidade dos seus altos destinos.

Viva o Brasil unido!
Santos=Dumont²

O delírio do aeronauta em reclusão levou-o a idealizar a própria imagem de mito unificador numa época em que sua idolatria no Brasil estava adormecida. Após o seu suicídio, os construtores de sua memória optaram por dar continuidade à cadeia de interpretações delirantes sobre a sua vida *glorificada*, que se tentava elevar neste país sobretudo desde o dia suposto do primeiro voo no *14 bis*, em 23 de outubro de 1906.

Poderíamos dizer que a parte mais importante da vida de um biografado é constituída daqueles momentos, a partir de sua morte, em que ele ou ela começam a se tornar a personagem que chega aos nossos dias. De certo modo inequívoco, o trabalho do biógrafo é, primeiramente, o de tornar visíveis as representações existentes, para, depois, permitir ao leitor tomar as suas próprias conclusões sobre o biografado. Para tanto, é preciso olhar para as representações compreendendo os processos pelos quais elas foram produzidas e os regimes de valor nos quais foram apropriadas.

² CARTA de Santos Dumont aos brasileiros em 14 de julho de 1932 (Reprodução). Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

No presente capítulo, nos propomos a realizar tal tarefa, por meio do estudo crítico da produção sistemática da memória de Alberto Santos Dumont e o estudo das condições para a produção dessa memória no século XX. Para tal, tomamos como método interpretativo aquele enunciado pela corrente da história cultural, como defendida por Roger Chartier, para, assim, explicitarmos o processo que levou às apropriações de Santos Dumont no bojo do discurso nacional *moderno* no Brasil.

Para Chartier, o conceito de “representação” remete ao “instrumento de um conhecimento mediado que faz ver um objeto ausente através da *sua substituição* por uma ‘imagem’ capaz de reconstituir em memória e de o figurar tal como ele é.”³ Nessa definição, uma relação compreensível é, então, postulada entre o signo visível e o referente por ele significado, o que, segundo o autor, não quer dizer que a representação seja estável e unívoca, percepção esta que constitui, talvez, o primeiro desafio do historiador da cultura.

O objetivo principal da história cultural, como pensada por Chartier, é o de identificar “o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada, dada a ler.”⁴ Como princípio, é preciso reconhecer que as representações construídas do mundo como o percebemos por convenções coletivas serão sempre determinadas pelos interesses do grupo social que as forjou, o que significa, para o historiador, olhar tanto para os discursos proferidos quanto para a posição de fala de quem os utiliza.⁵ Em outras palavras, não se trata da mera análise das imagens existentes, mas da análise da imagem fabricada por meio do entendimento dos contextos que a produziram, de sua transmissão e recepção.

Como veremos, foi preciso que o Santos Dumont encontrado num banheiro de hotel, no Guarujá, fosse sucessivamente re-apropriado para ser, então, ajustado aos discursos de uma memória possível apenas se de acordo com os atores e categorias dominantes. Sendo assim, para entender como sua biografia se tornou *justa* ou *ajustada* ao discurso nacional que se construiu ao longo do século XX, é preciso reconhecer que no interior do projeto modernista que norteou a construção de uma identidade nacional a partir dos anos 1930 no Brasil, o moderno e as tradições estavam profundamente associados, “constituindo-se, contaminando-se e esclarecendo-se mutuamente.”⁶ Tal perspectiva, como aponta Monica Velloso,⁷ nos mostra

³ CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Algés: DIFEL, 2002. p.20. Grifos nossos.

⁴ Ibidem, p.16-17.

⁵ Ibidem, p.17.

⁶ VELLOSO, Monica Pimenta. *História & Modernismo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010. p.21.

⁷ Ibidem, p.29.

quão complexa é a atividade da recepção, na medida em que, no âmbito da cultura, a comunicação de temporalidades distintas não se estabelece de forma linear ou a partir de um lugar fixo e hegemônico.

As representações encontram-se sempre inseridas num campo – constantemente mutável – de disputas, concorrências e competições que as constituem e que podem ser compreendidas a partir das lógicas de poder e de dominação estabelecidas. Estas, constantemente, alteram e até determinam a interpretação de temporalidades sujeitas aos seus ajustamentos normativos no presente. Neste sentido, a compreensão de uma representação social implica na descrição dos conflitos e das disputas pelas classificações e delimitações localizando “os pontos de afrontamento tanto mais decisivos quanto menos imediatamente materiais.”⁸

Assim, as “categorias mentais” e as “representações coletivas”⁹ produzidas para normalizar a nossa compreensão do passado se veem incorporadas como demarcações próprias da organização social. Desse modo, o Santos Dumont que conhecemos hoje foi construído ao longo de uma cadeia de *ajustamentos culturais*, isto é, de conformação das interpretações existentes sobre o passado, tornando-se simultaneamente “símbolo” e elemento “simbólico” da identidade moderna brasileira. A personagem Santos Dumont, ou sua representação transmitida ao longo do século XX até os nossos dias, deve ser, portanto, apreendida nos usos e nas apropriações que se fizeram desse *mito* nacional, no bojo dos discursos nacionalistas nas diferentes épocas em que foi evocado, bem como em sua narração biográfica e nas representações do patrimônio cultural nacional desde então, que levaram, eventualmente, à construção de *uma* memória de Santos Dumont.

Atribuindo à memória um papel fundamental na configuração dos regimes de valor no tempo presente, a partir da produção negociada do passado, deixamos de lado a oposição – já obsoleta – entre história e memória. Concordando com Henry Rousso, entendemos que as diferenças que tradicionalmente opuseram a reconstrução historiográfica do passado e as suas reconstruções psíquicas pelos indivíduos fazem tão pouco sentido quanto opor o “mito” à “realidade”.¹⁰ Voltando nossa atenção às representações do passado no presente, reconhecemos

⁸ CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Algés: DIFEL, 2002. p.17.

⁹ Ibidem, p.17-18.

¹⁰ ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, Marieta de Moraes & AMADO, Janaína (orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015 [1996]. pp.93-101. p.97.

que a memória se produz dentro de quadros sociais¹¹ construídos para determinar aquilo que será lembrado coletivamente por meio de um processo de seleção do que se irá esquecer. Ao afirmar que a memória individual só existe explicada na experiência dos grupos, nos quadros sociais normativos que impõem uma forma seletiva de lembrar, Maurice Halbwachs, direciona o nosso olhar para o presente. O passado, segundo ele, só existe enquanto sua representação no presente. Como consequência, relativiza-se o papel objetivo das fontes documentais, produtoras de narrativas históricas aceitas como “verdadeiras” ou “legítimas”, e selecionadas por meio do trabalho autorizado do historiador.

A história, em suas vertentes contemporâneas, passa a tomar a própria memória como objeto de estudo, e os testemunhos disponíveis ao historiador são frequentemente os silêncios e as fraudes, que revelam, mais do que “evidências”, a presença da ausência, permitindo levantar perguntas sobre os motivos pelos quais algo foi esquecido ou apagado. Os *abusos* da memória interessam ao historiador tanto quanto os seus *usos*,¹² na medida em que exaltam certas lembranças em função da produção impositiva do esquecimento. O desafio interpretativo se impõe, então, a uma história e a uma memória que buscam escapar à normatividade que produz as representações. A história, no sentido de nossa análise, só pode funcionar como uma *arqueologia da memória*, cuja reflexão científica recai sobre a discussão do próprio papel do historiador diante da produção social do passado.

Desde que foram formuladas, ainda durante a sua vida, as narrativas heroicas sobre Santos Dumont erigiram uma nova imagem *post-mortem* do aviador. Seus primeiros biógrafos, como veremos, contribuíram para a escrita de sua memória no papel – de fato, confusa e repleta de contradições – como um mártir patriótico. Por fim, tem-se a invenção social de uma memória de Santos Dumont, baseada em seus grandes feitos e ignorando a sua vida como indivíduo, que eleva às alturas no panteão nacional um Ícaro refeito pelos tempos modernos.

A elevação mítica do herói nacional se justifica, pois para que uma memória tenha aderência, para que convença, é preciso mais do que a verdade; como já demonstrou José Murilo de Carvalho,¹³ é preciso *amor*. Longe de uma historiografia racional, é pela via da *paixão* memorial que se produz um ídolo nacional. O imaginário popular, para ser mobilizado nos regimes memoriais e patrimoniais, deve ser, portanto, *alçado pelo coração*, e não pela

¹¹ HALBWACHS, Maurice. *Les Cadres sociaux de la mémoire* (1925). Édition électronique. Les classiques des sciences sociales. Québec : Université du Québec, 2002. Disponível em: <http://www.uqac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html>. Acesso em: 20 de novembro de 2009.

¹² RICÉUR, Paul. *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Paris : Seuil, 2000.

¹³ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990].

cabeça, isto é, atuando sobre “as aspirações, os medos e as esperanças de um povo.”¹⁴ O patrimônio, então, se faz de emoção e de desejo, antes de qualquer invenção racional. Como descreveu, de forma sucinta, Gilberto Freyre:

O Brasil precisava de um Santos Dumont que lhe avivasse a fé num futuro messiânico: Santos Dumont correspondeu esplendidamente a essa necessidade da sua gente, passando de repente de indivíduo a símbolo e de símbolo a mito.¹⁵

Os regimes memoriais são criados com a ambição de dominar os imaginários sobre o passado, visando normalizar o presente ao estabelecerem aquilo que Elizabeth Freeman chamou de “crononormatividade” – isto é, a utilização do tempo para organizar os corpos humanos individuais em coletivos coerentes e produtivos.¹⁶ É nesta tentativa de estabelecer uma *crença* dominante no passado a partir do presente que reside, segundo adverte Paul Ricœur, “a possibilidade de deslizar do uso ao abuso”,¹⁷ ou do *pathos* à patologia da memória. Por vezes, o trabalho da ação memorial cria memórias artificiais que irão excluir a paixão espontânea para produzir, de forma arbitrária, lugares soberanos, imagens manipuladas, símbolos inventados que servem para gerar o esquecimento e, ao mesmo tempo, recriar o passado por meio da sua apresentação soberana no presente. A crononormatividade, neste sentido, funciona como um modo de implantação; uma técnica por meio da qual “forças institucionais vêm a parecer fatos somáticos.”¹⁸ O desafio, então, é o de se inventar novas formas de se afetar pelo passado, o que se alcança por meio das tecnologias do patrimônio:¹⁹ monumentos, museus, arquivos, lugares de memória, biografias... A memória, assim, visando promover a estabilidade moral dos indivíduos em sociedades, pode operar como substituta da religião, engendrando crenças e produzindo subjetividades por meio da invenção do tempo.

Para todos os efeitos, no dia 23 de julho de 1932, Alberto nos deixava como herança a imagem de um anti-herói. A pátria em que ele se recolhia já não o recebia com o mesmo louvor do passado. O mal de que sofria não fazia dele uma pessoa amável publicamente; sua solteirice se convertera em solidão. Até mesmo o pioneirismo dos seus feitos era questionado pelo mundo,

¹⁴ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas. O imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.11.

¹⁵ FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. V. 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959. p.492.

¹⁶ FREEMAN, Elizabeth. *Time binds. Queer temporalities, queer histories*. Durham and London: Duke University Press, 2010.

¹⁷ RICŒUR, Paul. *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Paris : Seuil, 2000. p.70-71.

¹⁸ FREEMAN, op. cit., p.3.

¹⁹ DAVALLON, Jean. Introduction. In : *Musées et Recherche, actes du colloque du MNATP* (Paris 29 nov.-1er déc. 1993), Paris, Ministère de la Culture et de la Francophonie, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, OCIM, 1995, pp.245-256. p.249 sq.

levando aqueles que o adoraram em vida a virarem as costas ao avião que já não voava. O suicídio não lhe deu de volta as asas que já não tinha. Foi o trabalho lento da memória que o fez, mais tarde.

6.1 *Erigir Santos Dumont: o monumento a um anti-herói?*

Já fazia pouco mais de uma década desde que o célebre aeronauta decidira deixar de voar. Estava cansado e doente – ele alegava. Mas tão cedo? Era o que se perguntavam seus compatriotas. Santos Dumont escolheu se aposentar do ar para se tornar, em vez de avião, símbolo da aviação. Como vimos, nos anos que se seguiram desde que abandonou o voo, o brasileiro se tornou uma espécie de profeta do ar, falando ao público e às mais diversas autoridades sobre o futuro da humanidade mediado pelos aviões.

Seus voos não seriam esquecidos, e sua fama não deixaria de ser exaltada enquanto ele mesmo se fazia símbolo de um progresso que já se anunciava próximo. Para o mundo, ele continuou a brilhar com a imagem do “inventor” que domara o ar, criada por si mesmo em suas autodescrições e na personagem que interpretava ao público. Para o Brasil, entretanto, por algum motivo a performance de Santos Dumont apresentou incoerências profundas, que levaram a Nação a relegá-lo ao segundo plano na construção de uma identidade nacional já iniciada antes de sua morte.

A imprensa brasileira exaltava outros heróis. Em julho de 1922 o Brasil se preparava para receber e louvar os navegadores do ar vindos de Portugal, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, responsáveis por realizar a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Em primeiro de julho, *O Gigolô* noticiava a congregação da “alma brasileira, orgulhosa da bravura dos filhos de sua própria raça, com a alma lusitana, jubilosa pela glória dos dois intrépidos portugueses.”²⁰ Nesse mesmo ano, segundo a imprensa, Santos Dumont passou a maior parte do tempo em que esteve no país “entregue à sua vida bucólica” na cidade de Petrópolis, afastado do centro das atenções, e “cuidando, como um modesto fazendeiro, das suas propriedades locais.”²¹

No mesmo mês de julho em que chegara ao Brasil, sendo ovacionado pelo povo e exaltado pela imprensa, o português Sacadura Cabral, em São Paulo, lançou a ideia de um monumento a Santos Dumont, até então inexistente na sua própria pátria. O aeronauta lusitano pedia a colaboração do Aeroclub Paulista, e, depois do Aeroclub do Rio, para tornar a ideia

²⁰ AVE, Portugal. *O Gigolô*, Anno 2, n. 75. São Paulo, 1 de julho de 1922. [sic.]

²¹ SANTOS Dumont, pelo “Lutetia” regressou da França. *O Imparcial*, anno X, num. 1362, Rio de Janeiro, terça-feira, 15 de agosto de 1922, p.1.

pública. A diretoria deste último Aeroclubes respondeu agradecendo e louvando a ideia e oferecendo auxiliá-la em tudo o que lhe fosse possível.²² O cenário parecia favorável para que ainda em vida Alberto testemunhasse a sua entrada solene ao patrimônio nacional construído em pedra.

Movido de um ímpeto pela urgência da homenagem, Sacadura Cabral consegue mobilizar a imprensa a favor do monumento nessa ocasião, promovendo o início do processo de “consagração patriótica”²³ que, de forma aparentemente contraditória, era iniciado por um estrangeiro.

Tratava-se, para a Nação, de um ato de justiça memorial com o aviador, que não tinha um monumento em sua pátria. Já fazia quase uma década desde que, na França, um monumento foi erigido em homenagem ao brasileiro, no local exato do primeiro voo no Bois de Boulogne, gerando grande repercussão em sua pátria “original”. Todavia, nenhum bronze se erguera no Brasil.

O movimento pró-monumento iniciado em 1922, motivado principalmente por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, de imediato, se organizou numa comissão executiva, composta por deputados e personalidades da imprensa. A primeira reunião aconteceu na sede da Associação Comercial, no dia 24 de julho de 1922, na rua Primeiro de Março, no Rio de Janeiro. Presidia a comissão o próprio Sacadura Cabral, que lançou, nessa ocasião, oficialmente a ideia do monumento, predispondo-se a contribuir financeiramente com o projeto. A “dívida de admiração” da nação para com o seu pioneiro aviador seria paga envolvendo “as classes conservadoras, a imprensa, a política, a mocidade acadêmica e a mulher brasileira,”²⁴ como noticiavam os jornais.

Em 25 de julho do mesmo ano, em sessão da Câmara dos Deputados, Efigênio Sales (1877-1939) apresentou o projeto, justificando a necessidade da abertura de créditos para que se mandasse erigir numa das praças públicas da capital um monumento em homenagem a Santos Dumont, a ser aprovado pelo Poder Executivo.²⁵ O deputado, em seguida, seria apontado como vice-presidente da comissão executiva já instaurada e seu delegado junto ao Congresso

²² SACADURA Cabral lança idéa de um monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1331, Rio de Janeiro, sábado, 15 de julho de 1922, p.2.

²³ O RESGATE de uma velha dívida. O monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1346, Rio de Janeiro, domingo, 30 de julho de 1922, p.3.

²⁴ O RIO vai erigir um monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1339, Rio de Janeiro, domingo, 23 de julho de 1922, p.1.

²⁵ A CAMARA em sessão. *O Imparcial*, anno X, num. 1342, Rio de Janeiro, quarta-feira, 26 de julho de 1922, p.2.

Nacional. O projeto parecia ganhar legitimidade, ainda que faltassem os recursos necessários para sua execução.

Ao longo daquele ano, ambos os comandantes Cabral e Coutinho se comprometeram em proferir conferências no Rio de Janeiro e organizar eventos com o fim de arrecadar fundos para o almejado monumento. Diversas solenidades e *soirées* festivas em teatros da capital foram realizadas com a mesma finalidade.

Em paralelo, tramitava no Congresso Nacional o projeto de abertura de crédito para o monumento. Em 15 de agosto de 1922, a comissão de Finanças da Câmara aprovava o crédito de 200 contos de réis para ser destinado à construção da obra.²⁶ Primeiramente, em consulta ao prefeito da cidade, a comissão decide por erguer a estátua na avenida Santos Dumont, no morro da Viúva. Lá ocorre o lançamento da pedra fundamental na tarde do dia 23 de setembro de 1922.²⁷ Santos Dumont, estando no Rio de Janeiro, não comparece por se encontrar adoentado.

Foi por meio de um concurso de maquetes, promovido pela comissão executiva pró-monumento, que se decidiu, entre os nove concorrentes inscritos,²⁸ pelo projeto do artista italiano Amadeu Zani (1869-1944). A obra monumental já tinha um autor. O governo, entretanto, não liberou a verba aprovada no Congresso. A comissão, seus fundadores e o artista vencedor iniciaram o trabalho com os recursos de que dispunham até então, mas a obra não pôde ir adiante nos anos que se seguiram. A escultura de Santos Dumont, destinada a eternizar o sentimento de patriotismo que ele despertava, não teve suficiente apoio popular e nem foi, naquele momento, considerada uma prioridade para o governo da República.

Não podemos ignorar a conjuntura cultural brasileira nesse momento em que a proposta dos aeronautas portugueses foi levantada. O ano de 1922 é também o da realização da paradigmática Semana de Arte Moderna em São Paulo, que marcou na arte nacional a passagem dos movimentos de vanguarda ao que se reconheceu como modernismo. Esse é o momento, na América Latina, em que o imperativo da atualização cultural se mostra viável ao se passar a incluir as influências indígenas e negras.²⁹ O grande desafio brasileiro da época era o de encontrar o equilíbrio entre distintas demandas culturais no mercado das identidades concorrentes para compor a *identidade nacional*.

²⁶ O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1363, Rio de Janeiro, quarta-feira, 16 de agosto de 1922, p.2.

²⁷ MONUMENTO a Santos Dumont. O lançamento da pedra fundamental. *O Imparcial*, anno XI, num. 1401, Rio de Janeiro, sábado, 23 de setembro de 1922, p.2.

²⁸ MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XII, num. 3949, Rio de Janeiro, quarta-feira, 10 de outubro de 1923, p.4.

²⁹ VELLOSO, Monica Pimenta. *História & Modernismo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010. p.31.

Os imaginários da brasilidade que se configuravam nas primeiras décadas do século XX se veem marcados pela emergência dos regionalismos, das tradições e do popular como elementos do nacional. Diante de um cenário de imagens concorrentes de um Brasil em vias de se configurar moderno, Santos Dumont teria que competir, no campo das representações nacionais, com diversos outros elementos da brasilidade.

Mesmo com todas as dificuldades encontradas pela comissão executiva pró-monumento, em seu atelier na rua Maria Paula, n. 18, em São Paulo, o escultor Amadeu Zani já havia dado início ao trabalho, enquanto os membros da comissão ainda lutavam para conseguir pagá-lo pela obra encomendada. Ao se reunir no dia 12 de julho de 1927, a comissão executiva não sabia como estava o andamento da obra. Seu então presidente, o senhor Efigênio Sales, se encarregou de seguir até São Paulo, aproveitando para assistir à posse de Júlio Prestes, para inspecionar o andamento do monumento.³⁰ Em novembro do mesmo ano, já ciente do andamento da obra, o presidente da comissão realiza o pagamento do adiantamento de 40 contos de réis ao escultor, pela terceira prestação contratual.³¹

Por motivo desconhecido, o crédito aprovado pelo Congresso Nacional de 200 contos de réis nunca foi aberto, e a obra iniciada em 1926 com os fundos públicos arrecadados teve que aguardar para ser concluída. Noticiando a “injustiça de um esquecimento que se não justifica,” o jornal *O Imparcial*, de 23 de novembro de 1927, anunciava que após cinco anos de tramitação, a iniciativa que a Câmara aprovara em 1922 chegava ao plenário!³² O projeto é, então, aprovado no Senado, destinando os 200 contos à construção do monumento no dia 25 de novembro de 1927. Ainda assim, o governo nunca liberou tal crédito.

Enquanto se falava em sua construção em pedra, o Santos Dumont de carne e osso adentrava na sua mais sombria reclusão. Entre as sucessivas internações em casas de repouso na Europa e as temporadas em sua casa em Petrópolis, Alberto já não fazia de si uma figura pública quando podia evitar. Em uma das tentativas para eternizá-lo, em fevereiro de 1931, lhe é designada a cadeira de Graça Aranha na Academia Brasileira de Letras. Sendo considerada irregular a indicação do ex-aeronauta para ocupar tal posto, diversas foram as acusações e denúncias contra os acadêmicos.³³ Santos Dumont, entretanto, comunicou a desistência de sua

³⁰ MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 5871, Rio de Janeiro, quarta-feira, 13 de julho de 1927, p.2.

³¹ MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 2981, Rio de Janeiro, sábado, 19 de novembro de 1927, p.14.

³² O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 2986, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de novembro de 1927, p.3.

³³ CAMPOS, Humberto de. Notas de um “diarista”. *O Jornal*, anno XIII, n. 3757, Rio de Janeiro, domingo, 8 de fevereiro de 1931, p.4.

candidatura, sob o pretexto de doença, mesmo sem tê-la, de fato, apresentado. Levou algum tempo para que os imortais acreditassem em sua recusa, questionando-se a autenticidade dos telegramas enviados, e Santos Dumont chegou a ser eleito, sob contestação.³⁴ Imortal, “*malgré lui*”³⁵ – anunciava *O Jornal* sobre a eleição inventada de Santos Dumont.

Com efeito, se mostrava mais difícil do que inicialmente se pensara, trazer Santos Dumont para o palco das representações do patrimônio nacional. O primeiro dos empecilhos era ele mesmo e sua personalidade inconstante. Considerado, por si mesmo, seriamente “doente do coração”, Santos Dumont parte em direção ao Brasil, deixando para trás a Europa pela última vez, em 30 de maio de 1931.³⁶ Pelos motivos de saúde alegados, as celebrações de sua recepção no Rio de Janeiro são suspensas. Sem grandes comoções, o aviador se dirigiu para São Paulo, onde ficou acamado por longos períodos aquele ano.

Quando faleceu, em Santos, na madrugada do domingo, 23 de julho do ano seguinte, as homenagens realizadas não impediram que uma nuvem de dúvidas fosse levantada sobre o verdadeiro mal de que sofria. O desconhecido não favorecia à sua monumentalização. No entanto, no dia seguinte a sua morte, não se noticiava a causa do seu fim ou mesmo a doença de que sofrera. A partir de então a imprensa evocava os feitos do aviador. Estavam autorizados a fazer viver o Santos Dumont glorioso. O passado vencia sobre o presente.

Reconhecia-se o luto. Santos Dumont estava morto; e morto de uma forma que tanto o povo brasileiro quanto as autoridades do Estado gostariam de negar. Restava, àqueles que o ergueram em vida, o desafio de trazê-lo de volta como herói nacional. A partir de então, tem início no país o processo moderno de fazer de Alberto Santos Dumont patrimônio do Brasil por meio da sua transformação em monumento, ajustando-o aos discursos que se construíam sobre a Nação, fosse pela imprensa, fosse pelos museus, ou ainda pelas políticas patrimoniais que estavam por se definir.

³⁴ Após debater a questão, a Academia resolvera telegrafar a Santos Dumont, que se encontrava em uma casa de repouso na Suíça, solicitando-o uma confirmação dos referidos despachos sobre a desistência. A confirmação nunca veio. Sua família no Brasil afirmava desconhecer a sua posição sobre a questão. Sem acreditarem na legitimidade do pedido de desistência, os membros da Academia dão continuidade às eleições, recebendo Santos Dumont o maior número de votos, ainda que não fosse a maioria absoluta, fazendo-se necessário uma segunda votação. Santos Dumont é eleito, apesar da alegação de seu principal concorrente, Homero Pires, sobre o fato de ser ele um homem da ciência e não um escritor. Em seguida, para surpresa de todos, o ex-aviador encaminha um radiograma em que “muito doente”, reafirma a autenticidade dos telegramas anteriores e considera a sua candidatura inexistente. Cf. A CANDIDATURA de Santos Dumont à Academia Brasileira. *O Jornal*, anno XIII, n. 3851, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de maio de 1931, p.3; SANTOS Dumont não era candidato á immortalidade acadêmica. *O Jornal*, anno XIII, n. 3851, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de maio de 1931.

³⁵ LETRAS e artes. *O Jornal*, anno XIII, n. 3858, Rio de Janeiro, sábado, 6 de junho de 1931, p.8.

³⁶ SANTOS Dumont partiu para o Brasil. *O Jornal*, anno XIII, n. 3857, Rio de Janeiro, sexta-feira, 5 de junho de 1931, p.1.

É necessário recordar que o momento da morte desse ídolo nacional glorificado nas primeiras décadas do século XX é também um momento de transição entre modelos políticos. Os movimentos modernistas que se estruturaram no Brasil nos anos 1920, tanto na esfera política quanto na esfera cultural, tinham em comum a crítica aos modelos da dita República Velha. Estes mobilizaram a opinião pública pela ideia de mudança dos cânones da cultura pensada como nacional, instaurando, entre os anos 1920 e 1930, um cenário de grandes contradições e perspectivas conflitantes sobre a história, a memória e a cultura do país.

É, com efeito, apenas no final dos anos 1930 que esses movimentos começam a obter certa ressonância no campo da cultura, muito em função do apoio oficial que passavam a receber após a Revolução de 1930. Como demonstra Maria Cecília Londres Fonseca,³⁷ o movimento modernista no Brasil está diretamente ligado à instauração do Estado Novo, em 1937, e corolário da Revolução de 1930. Os seus adeptos tiveram que lidar com o duplo compromisso entre um movimento cultural com intenções de se provar renovador e um governo autoritário.

Progressivamente, muitos modernistas passam a aderir ao projeto do governo de instauração de um patrimônio nacional ligado ao Estado Novo e com apoio dos militares, visando criar uma cultura nacional homogênea, que propiciasse a identificação dos cidadãos com a Nação. Apesar de suprimir a representação política e instaurar a censura, ao assumir a função de organizador da vida social e política, o Estado Novo abriu espaços para os intelectuais, muitos vendo nessa “abertura” uma possibilidade de participarem da construção da Nação moderna.³⁸ Visando a mobilização das massas, “as instituições oficiais recorreram a símbolos expressamente criados para invocar a pátria (a bandeira, os hinos, a efígie de Vargas etc.) e ao incentivo às atividades cívicas.”³⁹

Entre as representações modernas, que incorporavam grande parte das representações tradicionais populares no novo regime instaurado, qual era o lugar de Santos Dumont no *corpus* do patrimônio nacional? Um herói nacional ou simplesmente um gênio universal de uma geração passada? Nesta passagem do jornal *O Ibiracy*, de 1936, o valor nacional de Santos Dumont é questionado, junto a outros *ilustres* brasileiros:

Em Santos Dumont, o Brasil contou com justo orgulho, o poder de um gênio iluminado e, em Machado de Assis, Castro Alves, Gonçalves Dias, Lafayette

³⁷ FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

³⁸ *Ibidem*, p.85.

³⁹ *Ibidem*, p.85-86.

e tantos outros, a nacionalidade, que mal surgira da germinação, produziu as mais extraordinárias revelações da força espiritual.

Foi, porém, em todos eles, dominante o característico da universalidade da alma.

Com efeito, pouco tiveram de essencialmente pátrio.

[...]

Na seara das investigações espirituais criadoras, o brasileiro não possuía nada de seu, razão porque lhe era necessário procurar a concepção na concepção alheia.⁴⁰

Ainda assim, o governo de Getúlio Vargas reconheceu Santos Dumont; primeiramente na importância das suas realizações aeronáuticas. Em 4 de julho de 1936, o presidente sanciona a lei que estabelece o Dia do Aviador, no 23 de outubro, homenageando a memória do primeiro voo com o seu *14 bis*. Reunindo as suas condecorações e troféus, a Sala Santos Dumont é inaugurada no Museu do Ypiranga, em São Paulo, em 23 de outubro de 1936.⁴¹ Em 30 de novembro do mesmo ano, é inaugurado o Aeroporto, no Rio de Janeiro, com o seu nome. Pouco a pouco, a Nação abandonava a sua morte para se permitir erguer a imagem de um Santos Dumont vitorioso.

Cada vez mais a imagem do homem franzino e doente que renegara a cadeira que lhe fora posta entre seus irmãos imortais se distanciava do Ícaro que a Nação se permitia exaltar. As interrogações existentes foram suprimidas pelo apagamento próprio ao trabalho do tempo e pela ausência de relatos sobre o indivíduo, privilegiando-se o sonho do voo à vida real do seu inventor.

Em 1936, a insistência pela construção do monumento a Santos Dumont no Rio de Janeiro persistia. A comissão executiva voltava a se reunir para propor ao governo uma nova concessão de crédito para a finalização da obra iniciada havia uma década. Finalmente o governo concede a quantia de 250 contos de réis para a finalização do monumento a ser erguido na capital federal. Em outubro daquele ano, o presidente resolve que o monumento a ser erguido na praça Paris, seria inaugurado no dia 12 de novembro próximo, acompanhando as comemorações que ocorreriam na França no mesmo dia, pelos trinta anos do primeiro voo certificado.⁴² No mesmo mês de outubro, é assentada na praça Paris a sua pedra fundamental. Tudo parecia indicar que o monumento seria erigido. A data do 12 de novembro aquele ano, entretanto, passou em branco no Brasil.

⁴⁰ O GENIO da esthetica. *O Ibiracy*, Anno X, num. 395, Minas, 19 de julho de 1936. n.p. [sic.].

⁴¹ HONTEM. *O Imparcial*, anno I, num. 436, Rio de Janeiro, sábado, 24 de outubro de 1936, p.2.

⁴² O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno I, num. 428, Rio de Janeiro, quinta-feira, 15 de outubro de 1936, p.11.

O que, afinal, impedia que a imagem do aviador fosse exaltada? Em primeiro lugar, podemos supor que Santos Dumont não era visto como um moderno nos olhos daqueles que construía uma imagem renovada da Nação. Mas antigo também não era o aviador que fizera previsões contundentes para o futuro da humanidade e apontara os caminhos em direção ao progresso.

No momento em que Santos Dumont concorre para se tornar imortal em seu país de nascimento, mesmo após perder a popularidade conquistada nos meios aeronáuticos internacionais, a República brasileira ainda procurava os símbolos que marcassem uma ruptura progressiva, primeiro em relação à monarquia, e, a partir de 1930, em relação à própria República inventada como “velha”, que perdurou até aquele mesmo ano. Desde o início do “novo” regime político no Brasil, a forte influência positivista na ideologia que legitimou a Nação trabalhava para substituir a idolatria do Rei por novos ídolos nacionais, como a bandeira, o hino e os bustos e esculturas equestres dos homens que, em sua virilidade exaltada, conduziam o povo em direção ao progresso republicano. Santos Dumont não apenas falhara ao performar a virilidade preconizada no bojo do nacionalismo republicano, como havia publicamente estabelecido relações de amizade com a herdeira da monarquia no Brasil, a princesa Isabel.

Aqui cabe lembrar que o positivismo, e notadamente a vertente comtista, sustentou os alicerces da República no Brasil e foi a principal fonte de inspiração para cunhar o imaginário patriótico republicano. Como já pontuado por Murilo de Carvalho, a noção de pátria, enfatizada por Augusto Comte, era, para o positivista, a “mediação entre a família e a humanidade” servindo de medida para o desenvolvimento do “instinto social”.⁴³ Tal premissa, no caso brasileiro, encontraria respaldo na visão dos militares que, apesar da ressalva positivista à um governo militar, se justificaria, ironicamente, pela formação técnica desta classe no país, em oposição à formação literária da elite civil.⁴⁴ Atraídos pela ênfase dada à ciência e ao desenvolvimento industrial pelos positivistas, os militares iriam aderir aos ideais do comtismo durante os dois governos militares que iniciaram a República no Brasil.

Assim, desde que os republicanos tomaram o poder, o lema positivista “ordem e progresso” ainda pairava como preceito universal para a legitimidade de um Estado que centralizava o poder para controlar o “povo” em busca de liberdade. Com a Revolução de 1930, tal centralização se traduziria numa política patrimonial voltada para reforçar o papel do patrimônio no controle dos imaginários sobre a República sustentada pela masculinidade de

⁴³ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.22-23.

⁴⁴ *Ibidem*, p.30.

seus heróis heterossexuais. Santos Dumont, ainda que símbolo incontestado de progresso aeronáutico, não era identificado como um símbolo da ordem. Sem ter constituído família e deixado descendentes para herdar o seu legado e continuar o seu trabalho na conquista dos ares ou na aeronáutica militar, ele não representou um modelo de masculinidade – o que pode ter configurado o primeiro e mais profundo problema para a sua elevação como patrimônio, isto é, a sua liminaridade *queer*.

Os princípios positivistas reinterpretados no nacionalismo militarista que marcou o período do Estado Novo colocavam em primeiro plano a noção de “honra nacional”, que estava ligada à alta estima conferida à “honra sexual” nos regimes heteronormativos. Para os militares, a honra sexual era o que assegurava a proteção da honra nacional, valor este evocado desde a Guerra do Paraguai (1864-1870) e pautado num fetiche à família nuclear heterossexual como o alicerce da ordem social e do controle dos corpos – uma metáfora potente para a Nação.⁴⁵ A valorização exacerbada do sexo heterossexual, sem qualquer espaço para ambiguidades no âmbito do discurso, era um sintoma de um contexto militar conservador e, ao mesmo tempo, fortemente marcado por práticas de uma homossexualidade subterrânea, cujos testemunhos em nosso tempo são inescapáveis. Como apontado por Peter M. Beattie, os oficiais e praças brasileiros se referiam à “sodomia” como um “pecado abominável” ou o “resultado de uma patologia degenerativa;” e, segundo demonstram relatos como no romance *Bom Crioulo*,⁴⁶ do reformista Adolfo Caminha, ou nos inquéritos da Polícia Militar do início do século XX, os militares em geral estavam cômicos de uma cultura homossexual parcialmente velada e amplamente praticada apesar da repressão.⁴⁷

O controle das sexualidades e a produção de modelos de conduta por meio do patrimônio não estão, logicamente, dissociados, fazendo parte de um mesmo discurso nacionalista. É com a necessidade de controle da ordem social e de dominar os revoltosos que o patrimônio moderno é instituído no bojo da Revolução Francesa, tendo uma finalidade dupla: a de estabelecer uma *ética*, de proteção dos bens ameaçados de destruição pelo vandalismo dos rebeldes contra a monarquia finda;⁴⁸ e a de definir uma *estética*, orientada pela imagem da República, como norteadora dos desejos individuais, tomando lugar à do monarca. O patrimônio inventado pelas

⁴⁵ BEATTIE, Peter M. Ser homem pobre, livre e honrado: a sodomia e os praças nas Forças Armadas brasileiras (1860-1930). In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik (orgs.). *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004. p.273-274.

⁴⁶ CAMINHA, Adolfo. *Bom Crioulo*. São Paulo: Martin Claret, 2002 [1895].

⁴⁷ Cf. BEATTIE, op. cit., p.278.

⁴⁸ Como demonstrou Françoise Choay, a descontinuidade com os símbolos da monarquia levou, na França revolucionária, à definição dos princípios de conservação dos monumentos históricos. A preservação estava na base de um processo de destruição ideológica da monarquia para eleger os novos símbolos da República. Cf. CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

nações modernas tem, então, a função primeira de dominar as paixões, controlando o *pathos* social por meio da elevação de símbolos, mitos e heróis que ilustrem as virtudes preconizadas pelo Estado e seus dirigentes – nesse momento, todos, homens. Erguer um mito cheio de ambiguidades, como era o caso de Santos Dumont, se provou, para os seus adoradores, uma tarefa mais árdua do que se pensava, por todos os motivos citados.

Alberto Santos Dumont criou uma personagem confusa, cheia de contradições que refletiam publicamente uma identidade individual não-unificada, fragmentada e inconstante. Ele escolheu não se definir ao assumir a vida de solteiro quando podia ter um casamento encenado; preferiu as sombras ao recusar homenagens e ao mesmo tempo desejar seu culto; queria estar morto antes da hora para entrar para a História sem precisar da exposição que tal feito demandava. Fragmentou-se em muitos *Santos Dumonts*, antes que pudesse ser artificialmente unificado na imagem do Ícaro em pedra.

Hoje compreendemos que as identidades nunca se unificam e, em tempos ditos pós-modernos, estão “cada vez mais fragmentadas e fraturadas”, nunca singulares ou, muito menos, singularizantes dos sujeitos que as portam, mas constituídas de múltiplas maneiras por meio de discursos, práticas e posições diferentes, ao mesmo tempo cruzados e antagônicos.⁴⁹ Nesta perspectiva, os monumentos erguidos num passado histórico inventado podem ser desconstruídos, com certo esforço, para o benefício dos ídolos que já não vivem entre nós, nem como pessoas nem como representações úteis para o presente.

Contudo, no âmbito do patrimônio nacional, a busca por uma identidade unificada levava aqueles que defendiam o pagamento de uma dívida da pátria para com Santos Dumont a insistirem em sua homenagem sólida, esculpida em bronze. A sugestão da comissão ainda presidida por Sales, de figurar o Monumento ao “Pai da Aviação”, na praça fronteira à futura estação central do Aeroporto Santos Dumont, em vez de ser erigido na praça Paris, é aprovada em 1937. Sua imagem estaria então estrita e definitivamente atrelada àquela da aviação em seu país. Esse seria o meio encontrado para legitimá-lo como *símbolo* – primeiro da aeronáutica, depois da Nação.

Dada a deficiência de recursos financeiros destinados à tal tarefa, o escultor Amadeu Zani ainda se encontrava impossibilitado de executar a parte de alvenaria de pedra do monumento, ficando, portanto, decidido que seriam entregues ao Departamento de Aeronáutica Civil todas as peças já fundidas em bronze que formavam o conjunto do mesmo, para serem

⁴⁹ HALL, Stuart. Introduction. Who needs ‘identity’? In: HALL, Stuart & GAY, Paul du. *Questions of cultural identity*. London / Thousand Oaks / New Delhi: SAGE, 1996. p.3-4.

aparelhadas e assentadas sob a supervisão do escultor.⁵⁰ Em início de dezembro de 1939, um novo orçamento para a construção do monumento é solicitado pelo ministro da Viação, à prefeitura do Distrito Federal. Seria agora o Ministério da Viação o órgão do governo responsável por providenciar a abertura do crédito para dar continuidade à obra inacabada.⁵¹

A “dívida” em aberto desde 1922, com a provocação lançada por Sacadura Cabral, é paga, finalmente, em 23 de outubro de 1942, dia do aniversário do primeiro voo, quando é inaugurado o monumento na esplanada do Castelo, em frente ao Aeroporto Santos Dumont. A mocidade dos colégios, os cadetes de terra e ar e os aspirantes da Escola Naval desfilaram em honra a Santos Dumont, logo após a missa campal pela alma dos aviadores mortos a serviço da pátria.⁵² No céu se via o exercício de planadores nacionais. Na terra, nascia Santos Dumont.

Imortal, enfim, “apesar de si”.

6.2 Escrever Santos Dumont: a narração de um mártir enfadonho

O monumento a Santos Dumont representou o pagamento de uma dívida de “justiça” pela memória de um ícone ao qual a Nação demonstrou certa dificuldade em reverenciar. A justiça estava feita; seu nome seria lembrado na memória da aeronáutica no país. Contudo, para poder a sua figura adentrar, com *justeza*, na História nacional, uma história convincente de Santos Dumont ainda estava por se contar. Uma vez estabelecido como símbolo da aviação, restava à pátria que o re-erguera escrever a história do seu primeiro aeronauta, inventando o Santos Dumont do papel.

Hoje são diversos os escritos, mais ou menos biográficos, de Alberto Santos Dumont. Desde biografias detalhadas e baseadas em documentos até romances *espetaculares* e livros de literatura infanto-juvenil.... Sua história vem sendo contada como parte do patrimônio nacional, ganhando por vezes o tom de narrativa oficial, por vezes o de lenda. No campo da literatura, não há limites para a invenção de Santos Dumont.

Assim, preconizamos em nossa análise as obras centradas na vida e na obra dessa personagem, descartando outras cujo enfoque é estritamente a história da aviação. Foram preteridas obras de caráter biográfico, ainda que alguns romances a partir da biografia de Santos

⁵⁰ MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno I, num. 744, Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de outubro de 1937, p.5.

⁵¹ A CONSTRUÇÃO do monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1391, Rio de Janeiro, sábado, 2 de dezembro de 1939, p.15.

⁵² MONUMENTO a Santos Dumont. *O Fluminense*, ano 65, n. 18277, Niterói, sexta-feira, 23 de outubro de 1942, p.1.

Dumont também tenham sido analisados na medida em que se buscava delimitar a imagem inventada do aviator nas narrativas imaginadas após a sua morte. De modo geral, não pudemos nos restringir à análise de biografias históricas, visto que a maioria dos relatos sobre ele tem caráter mais jornalístico, ou de ficção, e nelas as fronteiras entre história e memória, ou mesmo fantasia, se mantêm borradas, ou deliberadamente indeterminadas.

Os primeiros relatos conhecidos sobre Santos Dumont são um pequeno livro ou folheto anônimo exaltando os seus feitos e duas obras de autoria do próprio inventor, que não constituíam, de fato, autobiografias. O primeiro texto anônimo, datando de 1901, intitulado *A conquista do ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont*,⁵³ descreve brevemente os dirigíveis possuídos e pilotados pelo aeronauta até a sua entrada na competição pelo Prêmio Deutsch, quando ocorre o seu voo histórico em balão dirigível em torno da Torre Eiffel. Há, neste relato, poucos dados sobre a sua história pessoal, e faz contínua louvação à sua pessoa, no entanto levanta suspeitas sobre ter sido escrito pelo próprio Santos Dumont.⁵⁴ Em seus próprios livros, traduzidos para o português no Brasil como *Os meus balões*, lançado em Paris em 1904, e no Brasil em 1938,⁵⁵ e *O que eu vi, o que nós veremos*, datando de 1918,⁵⁶ os seus relatos não passam da descrição sucinta de seus feitos, incluindo alguns detalhes e curiosidades que não poderiam ser conhecidos pelos documentos oficiais existentes.

Assim, os textos escritos por outros autores com teor mais informativo do que biográfico ainda nos anos 1930 se pautavam quase que unicamente nos relatos deixados pelo próprio aviator. Esse é o caso da obra, de 1935, escrita por Ofélia Fontes e Narbal Fontes,⁵⁷ autores que escreviam livros infantis e didáticos para o ensino primário, e que almejavam alcançar um público vasto com uma narrativa livre. A obra não é um produto da análise de fontes documentais e não apresenta qualquer compromisso com a precisão dos fatos apresentados.

A partir da crítica apontada pela historiadora italiana Sabina Loriga, podemos notar que a maior parte das biografias já escritas sobre Santos Dumont sofrem do vício dos positivistas de tentar silenciar aquilo que é próprio dos destinos pessoais, procurando limitar, ou quando não corrigir, os elementos egotistas e as idiossincrasias individuais da biografia.⁵⁸ Em muitas

⁵³ A CONQUISTA do ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont. Paris: Aillaud, 1901.

⁵⁴ RAMALHO, Valdir. As biografias históricas de Santos Dumont. *Scientiae Studia*, São Paulo, v. 11, n. 3, pp. 687-705, 2013. p.690.

⁵⁵ SANTOS DUMONT, A. *Dans l'air*. Paris: Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904, traduzida para o português como SANTOS DUMONT, A. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica & Alba Oficinas Gráficas, 1938.

⁵⁶ SANTOS DUMONT, A. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1918.

⁵⁷ Cf. FONTES, Ofélia & FONTES, Narbal. *Vida de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas A Noite, 1935.

⁵⁸ LORIGA, Sabina. A biografia como problema. p. 225-249. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998. p.247.

delas, os depoimentos pessoais são tomados como elementos ilustrativos no decurso da pesquisa documental ou são inexistentes, deixando quase intacta a argumentação geral que prioriza a normalidade e o discurso *oficial* ou oficialmente construído. Esses raramente são usados para apreender os atos sociais ou as particularidades dos indivíduos em seu tempo. A biografia, então, funciona como um *guia de conduta* com base no percurso linear de um indivíduo exemplar. No caso de Santos Dumont, a maior parte dos autores se beneficiou do método positivista para ignorar os aspectos indeterminados, fragmentados e imprecisos de sua identidade num tempo onde ela não podia – e não devia – ser compreendida. Logo, contribuíram para a produção de uma crononormatividade, que faz da história e da memória regimes normativos tão eficazes quanto aqueles que enquadraram o avião em vida.

Aquela que pode ser considerada como a primeira de suas biografias é datada de 1940, de autoria do jornalista carioca Gondin da Fonseca, que se propõe um outro exercício: o de construir uma vida com base em *provas* – “Eu não cito opiniões: empilho fatos sobre fatos. Não haverá força que os destrua.”⁵⁹

Estavam em voga, novamente, as questões levantadas no contexto internacional e sobretudo na América do Norte quanto à prioridade de Santos Dumont sobre os irmãos Wright no voo com o mais pesado que o ar. A necessidade por biografias bem fundamentadas em fontes contundentes tinha caráter de urgência. Era surpreendente o fato de tal tarefa ainda não ter sido cumprida. Assim, o primeiro biógrafo de Santos Dumont irá burilar os fatos a partir das fontes disponíveis, se propondo a construir um relato contundente sobre a invenção do voo, através da vida de Santos Dumont.

Num momento em que a ausência de investimentos e iniciativas do governo federal em prol da aviação incomodava muita gente,⁶⁰ sobretudo em comparação com outras nações do Sul como Argentina e México que já faziam investimentos nessa área, a figura de Santos Dumont era evocada como o símbolo de uma semente aeronáutica que fora deixada para ser geminada, e da qual dependia o progresso da Nação. Em resposta às reivindicações da imprensa e de diversos políticos, e diante de um contexto de guerra mundial, é criado, em 1941, o Ministério da Aeronáutica, por ato do presidente Getúlio Vargas, e, em seguida, as Forças Aéreas Brasileiras (FAB), tendo como patrono Alberto Santos Dumont. Fomentava-se a noção de uma “mentalidade aeronáutica”⁶¹, expressamente conservadora, que se espalharia com mais veemência desde então.

⁵⁹ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. p.10.

⁶⁰ AVIAÇÃO. *O Imparcial*, anno II, num. 144, Rio de Janeiro, domingo, 27 de abril de 1913, p.9.

⁶¹ MINISTÉRIO da Aeronautica. *O Ibiraci* (Sul de Minas), ano XIV, num. 584, 26 de janeiro de 1941, n.p.

Ainda no início dos anos 1940, desenvolvida no âmbito do Ministério das Relações Exteriores, uma obra em dois volumes escrita pelo diplomata paraense Aluizio Napoleão foi publicada reunindo “documentos e opiniões relativos aos êxitos do aeronauta brasileiro.”⁶² A mesma seria reorganizada como biografia no começo dos anos 1950, quando tem início a produção sequenciada de biografias comemorativas de Santos Dumont, em sua maioria encomendadas pelo Ministério da Aeronáutica.

Em 17 de janeiro de 1956, o Major Brigadeiro do Ar Vasco Alves Secco, então ministro, propôs ao presidente Nereu Ramos a designação de “Ano Santos-Dumont”, destinado a comemorar o cinquentenário do primeiro voo com o mais pesado que o ar, compreendendo o período de 20 de janeiro de 1956 a 20 de janeiro de 1957. As primeiras obras sobre Santos Dumont com perfil mais claramente biográfico aparecem nesse período. Esse foi o caso do livro *Santos-Dumont e a conquista do ar*, de Aluizio Napoleão,⁶³ obra comemorativa que enfatiza a afirmação da prioridade brasileira na descoberta do voo, questão esta ainda em disputa até metade do século XX.

Em geral, as biografias desse período dão importância central às fontes, nacionais e estrangeiras, visando embasar a argumentação sobre a invenção do voo pelo brasileiro. Além disso, nas primeiras biografias, e, com efeito, na grande maioria das posteriores até os nossos dias, na disputa travada entre a vida e a obra de Santos Dumont, a última sempre ganha, sobrepujando qualquer aprofundamento na primeira.

A infância e juventude de Alberto são geralmente esquecidas, ou resumidas drasticamente, considerando-se apenas a sua inspiração nas obras de Júlio Verne ou a observação do ar por meio da qual ele supostamente já vislumbrava ser um aviador. Afirmativas como “A vida de Santos-Dumont foi, toda ela, dedicada à conquista do ar,”⁶⁴ atestam o fato de esses autores estarem pouco ou nada preocupados com o desenvolvimento de Santos Dumont como pessoa, ou menos ainda como *homem*, o que era uma obviedade, portanto sem necessitar questionamentos.

Nas narrativas referentes à infância do menino nascido em Minas Gerais, preconiza-se a dicotomia central entre uma “inteligência infantil” e seu “espírito inventivo”⁶⁵ ou sua imaginação, que percorrem toda a sua vida. Tal inventividade perene levou a autora brasileira

⁶² VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.50.

⁶³ Cf. NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos-Dumont e a conquista do ar*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957 [1956].

⁶⁴ *Ibidem*, p.21. [sic.]

⁶⁵ *Ibidem*, p.21-22.

de literatura infanto-juvenil, Sylvia Orthof a defini-lo como um “adulto criança”.⁶⁶ Com base nesta noção, que constitui para os biógrafos um dos paradoxos centrais da personalidade de Santos Dumont, é ressaltada sua “destinação” à conquista do ar, que manifesta-se desde a infância “como as árvores, que, da semente, crescem, se desenvolvem e dão frutos.”⁶⁷ Tal concepção positivista ignora aquilo que há de humano e incerto, reivindicando um “aeronauta, que existia latente em Dumont,”⁶⁸ mesmo antes do termo e da função terem sido inventados.

Igualmente publicado como livro comemorativo do cinquentenário do aniversário do primeiro voo do mais pesado que o ar, a obra de Henrique Dumont Villares⁶⁹ ganhou legitimidade e valor de referência por ser o autor sobrinho de Alberto Santos Dumont. No entanto, o texto se apresenta mais em forma de uma cartilha ou “inventário” dos feitos do aviador, do que como obra biográfica. Seu objetivo claro é o de exaltar a importância de suas invenções para o Brasil e para o mundo, tendo sido publicada simultaneamente em seis línguas, em agosto de 1956.

A construção do *herói* nacional, assim reconhecido com certa resistência, se dá pela imagem de mártir que é enfatizada na medida em que se evidenciam os seus sacrifícios em vida e a dedicação, os custos, os riscos e a perseverança em nome de suas invenções. A narrativa de sua vida é marcada cronologicamente não por anos, mas pelo número de suas invenções mais importantes até o comemorado *14 bis*, e pelos infindáveis prêmios e condecorações recebidos.

Na obra de Villares, sua infância é também suprimida, sendo sua descrição resumida, mais uma vez, mencionando-se a “leitura da fascinante obra de Júlio Verne e observação do voo dos pássaros e papagaios de papel de seda.”⁷⁰ O objetivo ao que se presta o autor é o de divulgar a obra de uma personalidade brasileira que teria contribuído para o “progresso da humanidade”.⁷¹ Não há nada de seu gênio pessoal que ligue-o à sua pátria, exceto os sacrifícios encarados em seu nome, e as corriqueiras referências do aeronauta ao Brasil. Ele não era descrito como um herói moderno, mas tampouco a imagem do anti-herói que se suicidara se aplicava. Uma nova categoria de veneração se inventava no culto ao Santos Dumont que morrera pelos aviões e doara a vida à sua pátria – e, logo, convenientemente, uma vida sua não tinha.

⁶⁶ ORTHOF, Sylvia. *Sonhando Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Salamandra, 1997. n.p.

⁶⁷ NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos-Dumont e a conquista do ar*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957 [1956]. p.23.

⁶⁸ *Ibidem*, p.28.

⁶⁹ VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956.

⁷⁰ *Ibidem*, p.5. [sic.]

⁷¹ *Ibidem*, p.31.

Sobre sua escolha por não se casar – o que hoje podemos entender como uma escolha que não está necessariamente ligada à sexualidade – Villares defende a hipótese segundo a qual, Santos Dumont, caso houvesse constituído família, não teria se sentido autorizado “a jogar a vida na aventura que escolhera para seu destino.”⁷² Além disso, o mesmo autor aponta a falta de recursos para aplicar simultaneamente na família e na aeronáutica, razão esta completamente descartada pelos biógrafos posteriores.

A interrogação sobre sua sexualidade seria novamente evocada por seu primeiro biógrafo estrangeiro, o condecorado marechal das Forças Aéreas Reais inglesas, Peter Wykeham, para quem Santos Dumont era um homem assexuado.⁷³ Nessa primeira biografia do brasileiro em língua inglesa, Wykeham aponta a surpreendente escassez de obras sobre o aviador bem como as inúmeras contradições e confusões que as obras existentes deixavam transparecer.⁷⁴ A crítica é claramente direcionada aos primeiros biógrafos brasileiros de Santos Dumont: “os brasileiros petrificaram os seus traços, ergueram uma estátua heroica.”⁷⁵

O autor inglês reconhece, pela primeira vez, que a ênfase até então havia sido dada aos êxitos e à “glória” de Santos Dumont, sendo as suas falhas silenciadas e sua personalidade diluída numa “enchente de adulações”.⁷⁶ Afirma, ainda, que seus principais biógrafos no Brasil celebraram os seus heróis em tal tom que seus escritos devem ser lidos com cautela pelos “historiadores sérios”.⁷⁷ Mesmo que afirmando o seu compromisso com a verdade, e propondo-se a realizar uma análise mais aprofundada do que aquelas apresentadas pelos brasileiros, Wykeham não deixa de exaltar com fervor a imagem do “pequeno brasileiro” biografado. Como militar da aeronáutica inglesa, o autor enfatiza, como os demais, a história do voo, que atravessa a história da vida do brasileiro, ainda com maior peso sobre a primeira, sem deixar de narrar, entretanto, os anos de “melancolia errante” e doença que marcaram o fim da sua vida no retorno derradeiro para o Brasil.

Nos anos 1970, uma nova onda de patriotismo no país marca uma geração de biografias escritas para exaltar o amor à pátria. Desde os anos 1960, com o Golpe Militar e a reorganização da economia que cada vez mais se inseria no processo de internacionalização do capital, a sociedade brasileira se orienta em direção a um modelo de desenvolvimento capitalista bastante

⁷² VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont. O pai da aviação*. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.39.

⁷³ WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont. L'obsédé de l'aviation*. Paris: Éditions de Trévise, 1964 [1962].

⁷⁴ *Ibidem*, p.7.

⁷⁵ WYKEHAM, loc. cit.

⁷⁶ WYKEHAM, loc. cit.

⁷⁷ WYKEHAM, loc. cit.

específico.⁷⁸ Como consequência, o processo de modernização adquire uma dimensão sem precedentes, no sentido do controle massivo dos imaginários individuais e coletivos.

Segundo aponta Renato Ortiz, as relações entre o Estado e a cultura se alteram em comparação ao passado, ganhando ênfase a noção de integração, cultivada pelo pensamento autoritário, e que serve como premissa a uma política que busca coordenar as diferenças de acordo com os objetivos nacionais, fazendo da cultura o “cimento de solidariedade orgânica da nação.”⁷⁹ Nesse processo, a repressão política e ideológica vem acompanhada, no período de 1964 a 1980, de uma explosão no nível da produção, da distribuição e do consumo de bens culturais no país.⁸⁰ O autor chama a atenção para um *boom* da produção literária em 1975, ano marcado por um intenso movimento editorial de cunho nacionalista.

Esse foi o momento em que a representação de Santos Dumont ganhou, em definitivo, o caráter ufanista que possui até a atualidade. Considerado o “patrono da Força Aérea Brasileira”, o “imortal patricio”⁸¹ passa a ser narrado de forma enfática como um “exemplo” de “cidadão”. Esse Santos Dumont exemplar para a Nação é criado, notadamente, em 1973, na comemoração do centenário do seu nascimento. No entanto, as biografias publicadas nessa ocasião distinta carregam o teor evidente de “homenagem à Força Aérea Brasileira,” atrelando de forma irreversível a imagem do avião ao panteão militar.

A obra de Wilson Veado,⁸² romanceada e com linguagem infanto-juvenil, narra a história da FAB e de Santos Dumont com um viés educativo. Apresentando uma narrativa que não esconde o seu cunho ufanista, essa obra comemorativa busca conciliar a ideia de um Brasil pacífico com a necessidade de defesa da Nação como uma potência aérea. Como consequência, é construída a imagem de um Santos Dumont visto paradoxalmente como um pacifista e um bravo herói de guerra. Neste sentido, o autor iguala Santos Dumont a Marechal Rondon, nos esforços das duas personagens da história brasileira em realizar a integração nacional.⁸³ A guerra, nessa narrativa, é ensinada e justificada como necessária para o progresso em determinados setores, sendo caracterizada como parte de uma luta em busca de um ideal: a conquista do ar.

No mesmo ano de 1973, o escritor Fernando Jorge publica a sua versão da vida de Santos Dumont, com o mesmo teor comemorativo da obra anterior, no entanto se mostrando

⁷⁸ ORTIZ, Renato. *Cultura brasileira e identidade nacional*. São Paulo: Brasiliense, 2012. p.80-81.

⁷⁹ MANUAL Básico da Escola Superior de Guerra, 1975 apud ORTIZ, 2012, p.82.

⁸⁰ ORTIZ, op. cit., p.83.

⁸¹ VEADO, Wilson. *Santos Dumont (O menino de Cabangu em Paris)*. [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.39.

⁸² Cf. *Ibidem*.

⁸³ *Ibidem*, p.200-201.

como uma das primeiras biografias que buscou se basear quase integralmente em fontes documentais, descrevendo as conquistas do aviador, a sua glória, bem como o seu sofrimento e o seu martírio. A obra de Fernando Jorge não é menos ufanista. Descrevendo Santos Dumont como um “patrimônio universal”,⁸⁴ ela também tem como finalidade justificar a sua importância para o público amplo, e convencer o leitor sobre o pioneirismo do brasileiro. Sua dedicação à pátria é ressaltada pelo constante desejo de, mesmo na distância, servir ao Brasil e lhe fazer tributos; seu espírito cívico, combinando “prudência” e “coragem”,⁸⁵ é testemunhado nas suas inúmeras contribuições para a Aeronáutica, fosse na França ou no Brasil.

Ressaltando a sua *liberdade*, por não ter esposas e filhos, podendo “fazer o que bem entendesse sem se preocupar com certas coisas”,⁸⁶ o autor retoma o debate sobre a escolha de Santos Dumont pela vida de solteiro. Fernando Jorge se opõe à hipótese levantada por Peter Wykeham, segundo o qual Alberto “pertence àquele tipo de homem raramente descrito, e não infrequente entre os ricos e vencedores, que é sexualmente neutro,” e defende, por sua vez, corroborando com Henrique Dumont Villares, Odacir Soares e outros, que a sua escolha por não se casar se deu por desejar “ser livre para arriscar a vida como entendesse,”⁸⁷ logo, definindo a sua virilidade como qualidade à parte de sua masculinidade contestada.

Os anos 1980 são povoados por uma explosão contínua de romances sobre a vida de Santos Dumont, que não se pretendem relatos históricos, mas que levam em consideração o contexto histórico e cultural em que viveu o seu protagonista. Livres de uma agenda política definida, essas obras têm como o fator de principal interesse as peculiaridades envolvidas na engenhosidade de Santos Dumont.

Márcio Souza, baseado no levantamento de Henrique Lins de Barros, do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas, sobre a vida e as invenções de Santos Dumont, cria uma narrativa com muitas liberdades, enfatizando, de maneira descompromissada, a vida social do aviador e seus relacionamentos,⁸⁸ principalmente com a personagem da norte-americana Aida de Acosta, figura feminina que ganha protagonismo nos relatos brasileiros, e que em muitos romances tem exagerada intimidade com o aviador. Na obra de Márcio Souza, Aida e Alberto têm um romance duradouro, o que também se vê na obra de Orlando Senna,⁸⁹ da mesma década,

⁸⁴ JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. p.9.

⁸⁵ *Ibidem*, p.10.

⁸⁶ *Ibidem*, p.74.

⁸⁷ SOARES (1965 apud JORGE, 1973, p.392).

⁸⁸ Cf. SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986.

⁸⁹ Cf. SENNA, Orlando. *Santos Dumont: Ares nunca dantes navegados*. São Paulo: Brasiliense, 2003 [1984].

sendo a americana retratada como o grande amor da vida de Santos Dumont, apesar de, como indicam os relatos históricos, os dois terem se encontrado apenas poucas vezes.

Os romances, ainda que por vezes baseados em fontes documentais, re-apresentam Santos Dumont na contracorrente do mártir enfadonho desprovido de uma vida afetiva retratado nas biografias *oficiais*. Nos anos 1980 já não se testemunhava a nostalgia cega cultivada ao longo dos anos em que o aviador viveu, e as novas gerações não tinham qualquer empatia pelo herói cuja história havia sido contada para justificar o seu enclausuramento na figura monumental erigida em meados do século. Como explicita Márcio Souza, na apresentação de seu romance, ao declarar que ele mesmo não tinha simpatia pelo protagonista:

Ao ser apropriado pelo culto militar, Santos Dumont se transformou numa figura insossa, símbolo de um patriotismo medíocre e ressentido, tipicamente brasileiro, uma espécie de semideus franzino e amarelinho, injustiçado apenas por ter nascido nesta terra de carnaval e bonomia. Enfim, uma daquelas histórias exemplares que sempre estão a nos enfiar na cabeça, apenas para confirmar que nascemos para ganhar e não levar.⁹⁰

E acrescenta, ainda:

[...] esse patriotismo vesgo fez a Santos Dumont coisa bem pior do que os pombos costumam fazer, sem a menor cerimônia, nas estátuas dos ilustres espalhadas em praça pública.⁹¹

A ausência de biografias históricas que se voltassem para a intimidade velada do aviador levou, a partir da década de 1990, ao aparecimento de obras, sobretudo escritas por estrangeiros, com o propósito de historicizar algumas das suas idiossincrasias. Em algumas delas, seus feitos e êxitos não estão mais no centro dos interesses do biógrafo. Mesmo assim, essas se aprofundam muito pouco nos seus interesses para além da aviação, e se mantêm na superficialidade de seus hábitos peculiares e na construção da sua fama internacional já finda.

Interessada, em primeiro lugar, no “estilo” lançado por Santos Dumont e pelo qual ele ficou conhecido em grande parte do mundo, a romancista inglesa e escritora de viagem Nancy Winters, uma das poucas mulheres a escrever uma biografia do aviador, narra a sua história tendo como fio condutor, não apenas as suas conquistas aéreas – que não são ignoradas – mas, preponderantemente, os traços excêntricos que constituíam a sua personalidade e o seu modo de viver singular. Como na maior parte das biografias estrangeiras, Santos Dumont é abordado como um gênio esquecido, cujas invenções que marcaram o início do século XX foram atropeladas pela pressa por progresso.

⁹⁰ SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986. p.9.

⁹¹ SOUZA, loc. cit.

Movida, segundo o interesse particular de Winters, por aspectos do estilo e da moda que marcaram a *Belle Époque* na Europa, a obra da autora inglesa não apresenta o mesmo teor das biografias precedentes, atravessadas pela preponderância da história militar e aeronáutica. Contudo, ela tampouco se aventura por explorar em profundidade a vida íntima do brasileiro, adotando uma narrativa superficial que vai dos aeroplanos às vestimentas características do aviador, reiterando sua imagem de um estrangeiro recluso e assexuado.⁹²

Nos anos 2000, volta-se a se intensificar a produção de biografias de Santos Dumont no Brasil, motivada pelo aparecimento de novas fontes de pesquisa e sobretudo pela disponibilidade do acervo reunido pela família do aviador e doado ao Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Tem destaque a produção do físico e pesquisador da vida e dos feitos de Santos Dumont, Henrique Lins de Barros, que publicou, entre 2000 e 2006, quatro obras a respeito da invenção do avião, centradas nas invenções aeronáuticas do brasileiro e ressaltando o seu pioneirismo técnico. Sem um aprofundamento sobre o contexto histórico e social em que viveu o aviador, o autor reitera a imagem heroica erigida por seus antecessores e compatriotas, e constrói uma memória de Santos Dumont como parte integrante da história universal da invenção do voo pelo homem. Em *Santos-Dumont e a invenção do vôo*, obra mais completa do autor a partir da vasta documentação levantada sobre seus aviões,⁹³ Barros toma a história de vida como pano de fundo para uma história mais longa – e mais relevante, como fica claro, para ele – da invenção do voo.

Mas, além de cumprir com a obrigação de reafirmar a primazia na invenção do voo com o mais pesado que o ar, as biografias nacionais mais recentes apresentam o compromisso de afirmar a sua heterossexualidade, e de comprová-la. Sem deixar de ser endeusado, ou visto como mártir nacional, o Santos Dumont desses novos relatos passa a ser visto como *homem* e a hipótese sobre ele ser assexuado, levantada desde os anos 1950, já não é suficiente para explicar o seu comportamento desviante das normas estabelecidas, ou mesmo o simples fato de nunca ter se casado.

Em meio a esse contexto, interpretada como uma clara provocação à insistência dos brasileiros sobre a heterossexualidade do aviador, a obra do jornalista norte-americano Paul Hoffman toma o caminho oposto, insinuando, em diversas passagens do texto, que o aviador teria sido homossexual, ainda que não assumido. Apresentando uma narrativa baseada não

⁹² Cf. WINTERS, Nancy. *Man flies*. The story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon, conqueror of the air. London: Bloomsbury Pub., 1997.

⁹³ Vale apontar que o próprio autor é proprietário de um acervo de documentos que lhes foram doados pela família Dumont-Villares e que contribuíram para o enriquecimento das fontes utilizadas na pesquisa. Cf. BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do vôo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003].

somente nos documentos oficiais, mas na investigação em matérias de jornais que retratavam o avião em sua época, no Brasil e na França, mas também em países como Inglaterra e Estados Unidos, Hoffman apresenta novos elementos à sua personalidade e estilo caracterizados como “femininos”,⁹⁴ e logo contrariando a imagem construída do herói nacional.

No final da década, em possível resposta às hipóteses levantadas por Hoffman, o jornalista brasileiro e antigo redator do Ministério da Aeronáutica, Cosme Degenar Drumond publica uma das últimas biografias já escritas sobre Santos Dumont, em que, para além de rememorar seus feitos, tem como principal tarefa negar qualquer suspeita sobre a homossexualidade atribuída ao inventor. A obra é sustentada pelo “laudo” da psicóloga Angela Schnoor, que nega qualquer possibilidade de uma “opção sexual”⁹⁵ que fuja à heterossexualidade normativa. Além disso, a psicóloga discorre sobre as motivações da morte de Santos Dumont, outro tabu de suas biografias brasileiras que resumem de forma simplista o seu suicídio à culpa sobre o uso bélico do avião como causa única e conclusiva do seu quadro de saúde.

Santos Dumont é inventado, por escrito, como um glorioso mártir, que era tão brasileiro quanto era universal, de modo a expressar ao mundo o seu amor incondicional à Nação – que era forte o bastante para substituir o amor a uma mulher. Na história tão incorrigivelmente ideológica que se contou sobre ele, não há participação de biografias críticas e sensíveis às incertezas que povoam a sua existência pós-morte.

Segundo aponta Giovanni Levi, os historiadores aboliram completamente de sua atividade um tema que seria central nas biografias que é a incerteza. Em geral, os historiadores assumem que os indivíduos enfrentam o mundo de maneira totalmente ativa e racional. Tal perspectiva, aplicada com sucesso aparente às grandes estruturas tratadas pelo fazer histórico, não se aplica, de fato, à história cultural. Com efeito, dificilmente um documento, matéria prima do historiador, reflete a indecisão, a dúvida e a incerteza que geralmente fazem parte da vida de qualquer indivíduo e compõem a sua identidade variante. Estamos sempre, portanto, correndo o risco de permitir que os documentos – e o fetichismo que por vezes cultivamos neles – nos limitem e nos seccionem no ato de interpretá-los a luz das nossas próprias questões, colocadas a partir de problemas formulados no presente.⁹⁶

⁹⁴ Cf. HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003.

⁹⁵ SCHNOOR, Angela. In: DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont*. Novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. p.209.

⁹⁶ LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

A linearidade presumida que muitas vezes persegue as biografias distanciando o fazer histórico de alguma “verdade” sobre o biografado, é duramente criticada por Levi, ao enfatizar a importância em se buscar escrever um “homem crível”, no lugar de se buscar a coerência dos personagens que estudamos.⁹⁷ Não há coerência na vida real. A coerência na história é sempre construída no olhar do seu intérprete, e foi a este fato que buscamos nos pautar ao construirmos, na presente obra, a *nossa própria invenção*, a *nossa* história inventada de Santos Dumont.

6.3 Elevar Santos Dumont: a sua sacralização sobre-humana

Após a sua morte, em 1932, Santos Dumont foi embalsamado em São Paulo. Ainda levaria alguns meses até o seu funeral ocorrer no Rio de Janeiro. O Dr. Walther Haberfield foi o médico responsável pelo seu embalsamamento, que tinha como finalidade preservar o corpo do avião para que apenas depois de que o estado de guerra no país fosse encerrado, pudesse ser transportado. Naquela ocasião, Haberfield parecia conhecer bem a história do coração de Chopin, conservado em formal pelos poloneses na cidade de Varsóvia, de tal maneira que quando se encontrou sozinho no necrotério ele removeu o coração de Santos Dumont. Colocou o órgão em um vidro com formol e levou consigo secretamente.⁹⁸ Aquele médico não confiava que o governo de Vargas cuidaria de modo devido do corpo de quem para ele era um mito do povo.

Passados doze anos, em 1944, Haberfield contatou a família do avião, oferecendo-lhe o coração roubado. Eles não queriam aquele objeto mórbido, e logo este foi doado para o governo, na condição de que fosse exposto ao público numa espécie de relicário. O coração de Santos Dumont encontra-se hoje no Museu da Aviação, na academia das Forças Aéreas no Campo dos Afonsos, exposto num relicário constituído de uma coluna de jacarandá com o capitel folheado a ouro com alças de metal dourado e um pequeno cofre onde também se encontram documentos e pergaminhos.⁹⁹ A estátua, apoiada em pedestal de mármore, representa um homem alado sustentando a esfera dourada que guarda o coração dentro de uma outra esfera de cristal. Entre os documentos que figuram junto ao coração de Santos Dumont,

⁹⁷ LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

⁹⁸ Para uma contundente descrição do furto do coração de Santos Dumont, ver as conclusões do livro escrito por Paul Hoffman. Cf. HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. p.313-314.

⁹⁹ PRECIOSA relíquia a relembrar o gênio que tanto elevou o Brasil. *Jornal do Brasil*, ano LIV, n. 251, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1944, p.6.

está o laudo médico assegurando a sua autenticidade. Não que o povo necessite da comprovação para poder venerá-lo.

Um verdadeiro culto a Santos Dumont tem início no Brasil quando sua imagem deixa de ser associada a uma vida humana e à morte, sendo ele ressignificado como imortal. Seu gênio é, por vezes, definido como “predestinação superior”¹⁰⁰ sendo utilizado para explicar o gênio nacional num país fortemente marcado pela influência da fé católica, ou como “providência divina”, nas palavras do diretor da Aeronáutica, general Isauro Reguera, em discurso na *Hora do Brasil*, em 1939.¹⁰¹ Desde o início de sua adoração, o povo brasileiro reconheceu haver algo de divino na figura do homem que, em vida, se elevava às alturas. Ainda em 1902, a canção popular de Eduardo das Neves, ou o “crioulo Dudu” como era popularmente conhecido,¹⁰² seu “hino” a Santos Dumont, já representava uma das tentativas de inserção dessa divindade na cultura popular brasileira. A letra não esconde o seu tom ufanista:

A Europa curvou-se ante o Brasil
E clamou parabéns em meigo tom.
Brilhou lá no céu mais uma estrela
E apareceu Santos Dumont.

Guarda teus filhos,
Lá nessa altura,
Mostra a bravura
De um brasileiro.

Assinalou pra sempre o século vinte,
O herói que assombrou o mundo inteiro:
Mais alto do que as nuvens, quase Deus,
É Santos Dumont, um brasileiro.

Salve, Brasil,
Terra adorada,
A mais falada
Do mundo inteiro.¹⁰³

A música e letra dessa canção foram editadas, no início do século, pela livraria Quaresma, que já havia editado outras obras populares como “Estórias da Carochinha” além de outras canções do próprio crioulo Dudu. Como aponta o biógrafo Wilson Veado, a música, que

¹⁰⁰ PREDESTINAÇÃO superior. *O Imparcial*, anno V, num. 1357, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1939, p.4.

¹⁰¹ VIDA prodigiosa. *O Imparcial*, anno V, num. 1359, Rio de Janeiro, domingo, 25 de outubro de 1939, p.4.

¹⁰² Sobre sua produção na música popular brasileira ver ABREU, Martha. O “crioulo Dudu”: participação política e identidade negra nas histórias de um músico cantor (1890-1920). *Revista Topoi*, v. 11, n. 20, 2010, p. 92-113.

¹⁰³ Letra retirada de VEADO, Wilson. *Santos Dumont (O menino de Cabangu em Paris)*. [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.183-184.

“nasceu espontaneamente de dentro do coração da gente humilde,”¹⁰⁴ é uma homenagem *espontânea* justamente por se caracterizar como *popular*.

Não se deve, como sabemos, correr o risco de instrumentalizar o conceito de “cultura popular” para entender a origem de certas representações. No entanto, é possível observar que ainda no início do século XX, quando um brasileiro quase estrangeiro começou a ser aclamado lá fora, se tem instaurado um processo de popularização de sua imagem no interior da sua pátria-mãe. Em outras palavras, ao ser ovacionado na Paris da *Belle Époque* como um ídolo do progresso, o Santos Dumont reinventado no Brasil ainda em vida, para aqueles que não testemunharam os seus voos, necessitava ser *traduzido* como um mito do povo, para então ser venerado como o Deus da aviação.

Não se pode, contudo, se deixar enganar pela falsa ideia de ser Santos Dumont uma criação do povo. Tomando como base a afirmação de Chartier sobre a cultura popular,¹⁰⁵ podemos entender que o Santos Dumont do povo, é, de fato, uma invenção erudita ou militar. No Brasil, como aponta Martha Abreu, é desde o final do século XIX que a expressão “cultura popular” esteve presente numa vertente do pensamento intelectual formada por folcloristas, antropólogos, sociólogos, educadores e artistas, “preocupada com a construção de uma determinada identidade cultural.”¹⁰⁶ Esses intelectuais, tentando responder a questões identitárias num contexto culturalmente *híbrido*, relacionaram cultura popular com variados atributos por vezes contraditórios, com a “não-modernidade”, o “atraso”, o “interior”, o “local”, o “retrógrado”, por um lado, e, com a noção de um “futuro positivo”, “diferente”, “especial” ou “singular”, por outro.¹⁰⁷ Como constata a autora, a partir das décadas de 1940 e 1950 no país, a cultura popular assumiu uma perspectiva política associada aos populismos latino-americanos, que procuravam oficializar as imagens reconhecidamente populares veiculando-as às identidades nacionais bem como à legitimidade dos seus governos.

Como uma personagem produzida no e para o *Novo Mundo*, Santos Dumont reunia em si interesses contraditórios e fazia parte de uma identidade que mesclava a nostalgia por um passado glorioso e o anseio por um futuro alterado positivamente pelo progresso. Foi apenas desse modo, funcionando como um símbolo da modernidade inacabada, que Santos Dumont

¹⁰⁴ VEADO, Wilson. *Santos Dumont* (O menino de Cabangu em Paris). [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.184.

¹⁰⁵ Cf. CHARTIER, Roger. “Cultura popular”: revisitando um conceito historiográfico. *Estudos Históricos*, vol. 8, no. 16, pp.179-192. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 1995.

¹⁰⁶ ABREU, Martha. Cultura popular: um conceito e várias histórias. In: ABREU, Martha & SOIHET, Rachel. (org.). *Ensino de história: conceitos, temáticas e metodologia*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p.84-85.

¹⁰⁷ ABREU, loc. cit.

pôde se configurar como um mito nacional atuando em prol de um certo ponto de vista sobre a Nação.

Como demonstrou Chartier, a cultura popular foi continuamente, ao longo da história, usada como instrumento das elites para alterar certas atitudes e valores do resto da população.¹⁰⁸ Neste sentido, o ajustamento cultural de Santos Dumont no Brasil, para que sua imagem passasse a ter consonância com os discursos vigentes sobre a identidade nacional, teve que envolver a sua re-apropriação – que também configurou uma *readequação* – como popular para se tornar *eterno*.

O culto à sua representação *gloriosa* precisa ser do povo para ser legítimo em seu sentido quase religioso. É a filosofia positivista comtiana, pretendendo ser uma concepção laica, que irá introduzir os ídolos da Nação numa “religião da humanidade”, na qual o culto aos símbolos nacionais fundia o religioso com o cívico, e os santos reverenciados eram os grandes homens da pátria.¹⁰⁹ Assim como seu coração se tornou relíquia para a Nação, os tributos a Santos Dumont são mais do que honrarias. Seus museus funcionam como templos de adoração do ser distante da pátria tanto na altura dos seus voos imaginados pelo brasileiro comum, quanto em sua excentricidade particular. Na literatura existente sobre a sua vida, a imagem humana se transfigura em mártir para depois ser divinizada. São exumados os seus pecados, que como mártir ele quase não tinha. Sua sexualidade é convenientemente neutralizada, contribuindo para sua santificação. Seus modos e manias são re-caracterizados como puros.

Santificado por meio dos sacrifícios que fizera em vida em nome da aviação e da Pátria, Santos Dumont não teria “outra preocupação senão a de deixar após si uma conquista para o progresso da humanidade.”¹¹⁰ Como se ele não se interessasse por nada mais do que suas aeronaves, tinha pouco ou nenhum tempo para dedicar à “vida mundana”,¹¹¹ como se ele mesmo flutuasse sobre aquilo que poderia ser considerado como terreno, banal ou mesmo *humano*. A partir da descrição de sua personalidade pacífica e quase *sacra*, presente na maioria dos primeiros relatos sobre ele, temos um Santos Dumont que “mantinha, invariavelmente atitude de respeitosa reserva,” um cidadão a ser copiado que “não empregava jamais linguagem violenta; nunca praguejava, nem usava expressões grosseiras, que considerava deprimentes.”¹¹²

¹⁰⁸ ABREU, Martha. Cultura popular: um conceito e várias histórias. In: ABREU, Martha & SOIHET, Rachel. (org.). *Ensino de história: conceitos, temáticas e metodologia*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p.180-181.

¹⁰⁹ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.128.

¹¹⁰ VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. p.39.

¹¹¹ *Ibidem*, p.36.

¹¹² *Ibidem*, p.41.

Sua imagem sacralizada, então, se ergue como exemplo. E, neste sentido, ela *serve* ao povo mais do que pertence a ele. Sobre esse ponto, explicaria Chartier:

Assim deturpada, a representação transforma-se em máquina de fabrico de respeito e submissão, num instrumento que produz constrangimento interiorizado, que é necessário onde quer que falte o possível recurso a uma violência imediata.¹¹³

Traduzido como popular para exercer efeito de norma, Santos Dumont é comparado aos deuses, ou mesmo aos *super-heróis* – isto é, aqueles que constituem o arquétipo do *para além do herói* – como em trecho da crônica do jornalista Henrique Pongetti para *O Imparcial*, de 6 de agosto de 1939, que compara Santos Dumont aos heróis de quadrinhos norte-americanos da época, tais como Flash Gordon, Fantasma Voador, Madrake e outros personagens do imaginário juvenil, associando-os às suas diferentes pátrias. O cronista contrapõe o “espírito do século” que seria cauteloso, ao “viver perigoso dos heróis da juventude contemporânea,” advertindo os leitores de que Santos Dumont “apenas deu praticidade a um prodígio dos seus preconizados livros surrealistas: a vassoura da velha feiticeira e o tapete mágico.”¹¹⁴

Para Gilberto Freyre, o projeto de envolver Santos Dumont em uma aura sobre-humana pode ser visto como um exagero. O sociólogo o define como um processo único:

É possível que, na glorificação de Alberto Santos Dumont – que foi talvez o maior, no Brasil, que já teve por objeto homem vivo – os brasileiros tenham se exagerado. Mas é que o glorificado deixou na verdade de ser indivíduo ou pessoa para tornar-se, sob mais de um aspecto, símbolo da capacidade brasileira para vencer espaço e tempo – porventura os dois maiores inimigos do Brasil na sua busca de prestígio, entre as nações, como civilização moderna [...] ¹¹⁵

Assim, para se tornar popular, o Santos Dumont humano necessitou ser exorcizado, sendo abandonada, pouco a pouco, a sua pessoa para que a imagem divina pudesse ser cultuada. Sua memória se construiu com esquecimento, para em seguida produzir uma lembrança edificante. Neste sentido, os apagamentos são tão relevantes quanto a materialização por documentos. Após a seleção do seu legado, o processo de santificação desse ídolo nacional se consolida com a produção de sua “reliquia venerável”,¹¹⁶ oferecida ao público num museu. Com essa finalidade simbólica, tanto a sua monumentalização quanto suas biografias

¹¹³ CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Alges: DIFEL, 2002. p.21-22.

¹¹⁴ PONGETTI, Henrique. Um herói de historia em quadros. *O Imparcial*, anno V, num. 1292, Rio de Janeiro, domingo, 6 de agosto de 1939. p.7.

¹¹⁵ FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. V. 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959. p.497.

¹¹⁶ VEADO, Wilson. *Santos Dumont* (O menino de Cabangu em Paris). [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. p.239.

contribuíram para que ele renascesse nos tempos modernos com asas de Ícaro, e não mais como homem, entrando para o panteão nacional onde se encontram outros ídolos carismáticos tais como Tiradentes e Antônio Conselheiro.

Em ambos os casos, o martírio é um traço comum para justificar a mitificação. Saber morrer pela pátria, sem traço de temor e de maneira altruísta (conceito este, ele mesmo, comtiano) era a interpretação típica de um revolucionário francês que daria sustentação aos ídolos da República no Brasil.¹¹⁷ É possível que Santos Dumont tenha se dado conta desses traços em vida, o que faria da sua morte menos um ato de desespero e patologia e mais uma entrega soberana nos braços imaginados do povo. Necessitava se aproximar dos heróis cultuados pela Nação para ser aceito no panteão construído pela República, nas sucessivas tentativas de compensar a ausência do povo desde a implantação do regime. Na sociedade que o esquecera em vida – e, em certa medida, mesmo após a morte – o único meio de fazer durar o seu legado era tomando o lugar dos deuses, tornando-se um mito para ser venerado por meio de um culto laico nutrido pelo Estado e suas instituições. Sua veneração passava a funcionar como uma tecnologia de controle dos imaginários e controle da vida em sociedade, muito útil a um Estado centralizador.

Dos indícios de uma vida reinterpretada após a morte, ficam algumas perguntas: teria sido a morte uma forma de aderir ao modelo que lhe fora prescrito em vida? Ou, ao contrário, a última saída diante do sofrimento causado pelas normas do seu tempo?

É provável que nunca teremos as respostas, mas, nos interessa nesta análise compreender o Santos Dumont do sonho de seus compatriotas, que se recusa, por vezes, a revelar a sua face. Com efeito, seus monumentos não mostram o seu rosto – o que não deixa de ser um indício do tipo de culto instaurado pela sua imagem. O primeiro monumento a ser erguido no parque de Saint-Cloud, em Paris, em 19 de outubro de 1913, já é a representação do Ícaro de bronze sobre um bloco de granito, do escultor Georges Colin. O mesmo Ícaro se vê representado na obra de Amadeo Zani que levou vinte anos para ser erigida, no Rio de Janeiro, assim como na escultura colocada sobre o seu túmulo no cemitério São João Batista. Definitivamente, o ser que sempre se quisera alado, como pensaram muitos dos seus biógrafos, ganhou asas eternas. Em outros monumentos a Santos Dumont, como o que foi erigido em sua cidade natal, em Minas Gerais, o que se vê é a reprodução do célebre *14 bis*, sem o avião. Ele é símbolo, mas não é signo de suas próprias conquistas. Mito, mas não herói. Sacro, justamente

¹¹⁷ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.63-64.

por não ser visto como humano. Esse é o Santos Dumont que, em nossos imaginários, somos levados a herdar.

6.4 *Materializar Santos Dumont: o gênero do patrimônio*

Como um Deus masculinista, elevado nos imaginários populares para ser cultuado, o Santos Dumont inventado teve a sua materialização posta em prática pelas instituições de memória no Brasil, por meio de tecnologias do patrimônio que operam para fabricar o passado como exemplo ou norma para o presente. Essas tecnologias, constituídas elas mesmas dentro dos regimes normativos vigentes em nosso tempo – o do Estado, o da família mononuclear, o das Forças Armadas ou o da religião, entre outros – se baseiam em pares opositivos conhecidos do passado e socialmente herdados: masculino/feminino, homossexual/heterossexual, maioria/minoria, sagrado/profano, além de lembrança/esquecimento e verdade/mentira. Esses pares binários, para Sedgwick, operam reproduzindo “o tropo do armário”¹¹⁸ na materialidade patrimonial, sendo o patrimônio feito dos testemunhos materiais daquilo que se escolhe transmitir e, ao mesmo tempo, testemunhando o que nosso desejo coletivo escolhe reprimir ou recalcar. Assim, a lógica binária do presentificado construído em relação ao ausente, ou do consciente que esconde o recalque, esvazia as narrativas individuais de suas possibilidades *queers*, para produzir heróis normativos por meio de uma patologia memorial do gênero que, no presente trabalho, escolhemos nos referir pelo termo genérico de *masculinismo*.

Para a sociedade que herdaria a imagem inventada de um aeronauta mítico, sua patrimonialização e musealização se traduzem numa performance de gênero atribuída ao vulto memorial de um Santos Dumont que teve que ser esquecido para poder ser lembrado. Como vimos até aqui, para se fazer patrimônio, não basta evidenciar os restos de um passado em vias de se esquecer; é necessário suscitar paixões e crenças por meio de um *encantamento* dos restos, que passa pela seleção intencional de vestígios do passado de acordo com os valores exaltados no presente.

Ao produzir afetos, gerando imagens mitificadas, o patrimônio induz a uma “homogeneização do sentido dos valores”,¹¹⁹ inventando monumentos e heróis como a materialização dos desejos compartilhados que direcionam as pessoas, por meio da emoção, a uma paixão que deve ser comum ao grupo e pode, eventualmente, se tornar *patológica*. O papel

¹¹⁸ SEDGWICK, Eve Kosofsky. A epistemologia do armário. *Cadernos Pagu*, n. 28, janeiro-junho de 2007, pp.19-54. p.28.

¹¹⁹ CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006. p.99.

normativo do patrimônio é o que fez Santos Dumont, mesmo após a morte, ter que se ajustar aos regimes impositivos de normalidade aos quais todas as pessoas devem se adequar, logo, atuando ele mesmo como uma força normativa sobre os imaginários coletivos. Se, em termos simbólicos, a imagem de Santos Dumont foi transmitida e apropriada por diversas vezes, passando por sucessivos atos de reinvenção, a documentação histórica disponível sobre ele, antes de poder ser classificada como “patrimônio nacional”, passou igualmente por processos de apropriação até chegar às instituições responsáveis por sua salvaguarda no presente.

O inventor de sua própria memória teria, ele mesmo, selecionado em vida aquilo que desejava fazer perdurar como os objetos e documentos do seu patrimônio. Nas últimas temporadas que passara no Brasil, Santos Dumont organizou seus papéis e objetos para serem transmitidos, por sua família e, posteriormente, pelo Estado, como herança deixada para os seus patrícios. As “malas-armário” – como eram chamadas, na época¹²⁰ – foram mantidas na *Encantada* para posteriormente serem transportadas por sua família e guardadas até que pudessem ser doadas para o patrimônio nacional.

“Há tempos, pouco antes de tio Alberto ter falecido, ele combinou com o Agenor mandar para cá os objetos existentes na Encantada, tendo de fato sido enviados diversos caixotes,”¹²¹ – relatou o sobrinho Arnaldo Dumont Villares, de São Paulo, a Jorge Dodsworth em fevereiro de 1933. Por sua vez, Jorge decidiu recuperar na casa, e levar para o Rio, o restante dos pertences deixados por Alberto. Na *Encantada* ainda restavam “alguns caixotes de vinho” e um cesto de vime com documentos coletados pelo avião, considerados pelos sobrinhos como “sem valor”.

Sua coleção pessoal foi, então, dividida entre as partes de sua família em São Paulo e no Rio de Janeiro. Em 1936, a família de São Paulo decide doar a coleção de “reliquias” do avião ao então Museu do Ypiranga, que inaugura, em 23 de outubro daquele mesmo ano, uma pequena sala com o nome de Santos Dumont. O sobrinho Arnaldo e o cunhado Ricardo Severo, responsáveis pela doação, financiariam a obra que permitiu estabelecer uma exposição de longa duração sobre o inventor. Segundo o cunhado, Ricardo Severo, teria sido uma “vontade original de Santos Dumont” reunir em vida num museu brasileiro todas as “comendas, medalhas, condecorações e outras distinções honoríficas que lhe foram conferidas pelos governos

¹²⁰ Ver depoimento de Jorge Henrique Dumont Dodsworth em ESTADÃO. VÍDEO. Minidocumentário sobre uma parte esquecida da história de Santos Dumont. Disponível em: <<http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/>>. Acesso em: 01 de julho de 2019.

¹²¹ CARTA de Arnaldo Dumont Villares enviada ao Sr Jorge relatando detalhes da herança deixada por Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0015. São Paulo, Brasil, 14 de fevereiro de 1933. p.1.

estrangeiros e associações nacionais.”¹²² A sala do museu, primeira coleção do aviador a ser exposta ao público no Brasil, reunia objetos do seu triunfo, incluindo a réplica do monumento de Saint-Cloud e diversas fotografias do inventor, fazendo lembrar a sua pátria dos seus dias gloriosos. No acervo do museu, álbuns com recortes de jornais também foram doados, reportando os seus feitos para a Nação, de modo que “os patrícios de Santos Dumont” pudessem “recapitular os acontecimentos marcantes da sua existência.”¹²³



Figura 6: Exposição no Museu Paulista consagrada a Santos Dumont, sala B-9, lado norte e nordeste, 1937, Acervo do Museu Paulista, São Paulo.

Outra parte dos objetos e documentos selecionados pelo aviador – entre aqueles que sobreviveram à sua própria existência errante no final da vida – ficaram guardados no casarão da Praia do Flamengo, número 334, no Rio de Janeiro, por cerca de 37 anos, considerados sem importância para a sua memória. Esquecidos pelos seus descendentes, ficaram armazenados num porão até serem “redescobertos”, em 1969, quando foram reorganizados e mantidos pela

¹²² ARTIGO relata a inauguração da "Sala de Santos-Dumont", no Museu do Ypiranga, que encerrará todas as relíquias que pertenceram ao pioneiro do ar. Toda a instalação da mostra de relíquias correram à expensas da família Dumont Villares [sic.]. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0028. Brasil, 23 de outubro de 1936.

¹²³ Ibidem.

família por mais 35 anos, sendo consultados apenas por alguns de seus biógrafos desde então. Esse acervo familiar, reconhecido como acervo histórico, é constituído em grande parte de recortes de jornais noticiando os feitos do inventor, além de fotografias e outros documentos em papel. Entre 1969 e 1971, o acervo foi reorganizado e acondicionado em livros pelo tenente-brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, casado com a filha de Sofia Dumont e ministro da Aeronáutica, ele mesmo tendo feito anotações sobre o conteúdo nos cinco volumes encadernados. Mantidos sob a guarda do militar¹²⁴ e da família do aviador, aqueles que foram considerados os “documentos pessoais” de Alberto, foram doados, em 2003, ao Centro de Documentação da Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, no Rio, na condição de serem expostos ao público. O material foi restaurado pela equipe de conservação do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST. Os diversos *clippings* de matérias em jornais do Brasil e do exterior foram recortados e selecionados por Santos Dumont em vida, e depois por sua família, evidentemente priorizando-se as notícias sobre a sua glorificação.

Para ser herdado, Alberto Santos Dumont precisou ser ajustado aos regimes patrimoniais estabelecidos nos anos que seguiram à sua morte. Os objetos deixados, logo, serviriam para materializar nada menos do que um herói da Nação que não o vira se elevar em vida, mas que realizaria a sua ascensão memorial. Produzido nos regimes normativos como um mito moderno, Santos Dumont é visto como símbolo da audácia e de uma virilidade desconhecida, atribuída a uma juventude incompreendida pelos mais velhos. Ele viveu perigosamente “por imposição das realidades do seu tempo”; como modelo para a pátria, “não pode ser estático nem tímido o seu herói.”¹²⁵ Neste comentário do jornalista Henrique Pongetti, vê-se como sua invenção se deu por meio da exacerbação de traços da masculinidade que serve para reafirmar uma identidade masculinista que, ao mesmo tempo, edifica e unifica a Nação. Logo, observar como se deram os ajustamentos e a seleção dos traços definidores do herói da aviação nos permite apontar os valores constitutivos da sociedade que recebera e re-inventara o patricio como símbolo de um sujeito soberano oculto.

Como já explicitado anteriormente, o patrimônio tem efeitos normativos na medida em que realiza o controle social dos desejos, ao redirecionar a libido individual para um ícone ou mito de adoração coletiva. Para que tal processo afetivo ocorra de maneira eficaz, uma seleção

¹²⁴ Os documentos só foram doados para uma instituição pública após a morte de Nelson Freire Lavenère-Wanderley, por sua esposa, Sophia Helena. ESTADÃO. Especial Santos-Dumont. Acervo esquecido. Disponível em: <<http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-2.php>>. Acesso em: 01 de julho de 2019.

¹²⁵ PONGETTI, Henrique. Um herói de história em quadros. *O Imparcial*, anno V, num. 1292, Rio de Janeiro, domingo, 6 de agosto de 1939. p.7.

sensível e criteriosa dos registros do passado deve se dar no âmbito das instituições do patrimônio. Museus, arquivos e bibliotecas geralmente guardam aquilo que passou da esfera privada, objetos depositários de valor afetivo pelas pessoas em sua vida íntima (por vezes secreta), para transmiti-los como bens públicos que suscitam paixões coletivas. Trata-se de uma passagem delicada e intencional dos regimes de valor individuais para os regimes do patrimônio público, instituído como “nacional”.

Alberto foi o primeiro a realizar a seleção dos seus pertences pensando, ainda em vida, numa herança que em algum momento deixaria de ser privada. Desde então, a memória de Santos Dumont foi, ao menos, duplamente apropriada pela lógica patriarcal predominante nos círculos que o rodeavam: primeiro pela família, que escolheu preservar a sua memória triunfante, enquanto se esquecia do fim decadente do aviador; depois, pelas instituições do patrimônio, ligadas ao Estado e aos militares. Não havia como escapar aos enquadramentos conservadores e masculinistas que definem os regimes memoriais no Brasil republicano.

Em 1914, parte de seus documentos e objetos pessoais foi queimada por ele mesmo, num surto de frustração ou movido pela razão e pela necessidade de esconder – não se sabe. Depois, nas diversas ocasiões em que se mudou de país, pode ter realizado o descarte de seus documentos mais íntimos, selecionando aquilo que seria do interesse de seus herdeiros. Posteriormente, dadas as circunstâncias da sua morte e a conjuntura política dos anos 1930, sua família teria selecionado, entre os restos, aquilo que se julgava digno do título de patrimônio nacional. A última seleção acontece mais recentemente, quando os militares se apropriam dos restos de Santos Dumont para criar um patrono, o “pai da aviação”. O processo tem início no âmbito privado, e depois se concretizaria na esfera pública com a doação derradeira, conduzida por *homens públicos*, para o CENDOC da Aeronáutica. Sua materialização, após a seleção, se constrói por meio de uma série de suposições que serão registradas como verdade, muitas vezes sem qualquer indício histórico.

Este seria o caso da fotografia feminina encontrada na coleção particular do aviador que foi doada ao Museu do Ypiranga, ainda nos anos 1930. A foto, assinada pelo fotógrafo francês G. Camus, e datando de 1889, revelada pelo premiado laboratório Chalot, foi classificada pelo museu como “Aida da Costa – Noiva de Santos Dumont.”¹²⁶ Há, para nossa investigação, grande relevância nesta “falsificação” produzida pelo museu, ou, em outras palavras, neste *abuso da memória*. Primeiro, constata-se que, tendo sido a fotografia produzida em 1889, como indicado em sua ficha catalográfica, a figura retratada não poderia ser a de Aida de Acosta como

¹²⁶ Ver na base de dados do Acervo Iconográfico do Museu Paulista – USP. Iconografia. Museu Paulista – USP / FAPESP. Disponível em: <<http://acervo.mp.usp.br/IconografiaV2.aspx#>>. Acesso em 2 de julho de 2019.

uma mulher adulta, visto que a suposta “noiva” do aviador nascera em 1884, apenas cinco anos antes da foto ser produzida. A imagem guardada e musealizada representa a invenção de um afeto individual, criada para justificar um afeto coletivo por um mito heterossexual.



Figura 7: “Aida da Costa – Noiva de Santos Dumont”, 1889, Acervo do Museu Paulista, São Paulo.

Com efeito, Alberto guardou durante a vida diversas fotografias de mulheres que conhecera, como a que foi encontrada em seu quarto na casa de Cabangu, identificada como o retrato de M. Ricolle, com uma dedicatória e o registro de uma “suave reminiscência de Paris,” dos “‘boulevards’ saltitantes de ‘midinettes’, dos cafês-concertos, da elegância;”¹²⁷ ou como as diversas imagens de Yolanda Penteadó, fotografada por Santos Dumont em uma estação de esqui quando lá estiveram acompanhados de seu marido e de outros amigos. O que diferencia a representação de sua suposta “noiva”, preservada atualmente pelo Museu Paulista, é o

¹²⁷ DE ALMEIDA, Heloisa Lentz. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, *A Noite Ilustrada*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941. p.5.

destaque para a assinatura do fotógrafo e a identificação do laboratório onde ela foi produzida. O fotógrafo G. Camus, autor do suposto retrato de Aida, adquiriu o laboratório Chalot de Paris no final do século XIX, sendo suas fotografias consideradas obras de arte no seu tempo – o que pode justificar o motivo de Santos Dumont ter guardado a foto e a exposto como obra.

Na fotografia artística do século XIX era comum que as figuras femininas não fossem identificadas, sendo retratadas por sua beleza, numa época em que não era prudente para a mulher se tornar notícia – a mulher, quando era *pública*, era a prostituta.¹²⁸ Apesar do anonimato na foto que pertenceu a Santos Dumont, no arquivo do Rio de Janeiro, os militares do CENDOC asseguram, a partir de uma imagem de época do escritório do inventor, em Paris, que a foto guardada por ele e exibida em seu ambiente de trabalho era a de Aida de Acosta, por quem Alberto teria nutrido uma paixão ao longo dos anos de sua vida. Deixa-se de mencionar, entretanto, os diversos desenhos do cartunista Sem guardados por Santos Dumont – estes facilmente identificáveis nas fotografias de época e em seus originais no acervo dessas duas instituições. Entre todos os cartunistas que o desenharam, não se discute o fato de ter Alberto guardado uma pequena coleção de desenhos de Sem, incluindo caricaturas suas e outros desenhos retratando a *Belle Époque* francesa – estes nunca colocados em exposição pelas instituições que os receberam.

Não há outros documentos ou relatos disponíveis sobre a relação íntima entre Sem e Santos Dumont, e, portanto, não podemos saber por meio do patrimônio se os dois teriam mantido contato depois que Santos deixou a França em 1914. O que sabemos é que no momento em que o aviador é exilado, o desenhista Sem permaneceu em Paris dando à sua obra um ar patriótico que ela ainda não tinha, em seus desenhos de soldados franceses no fronte, entre 1915 e 1919. Sem morre na França em 1934, após um ataque cardíaco, menos de dois anos depois do suicídio de Santos Dumont. Um desenho, datando do ano de sua morte, com as caricaturas do próprio Sem ao lado do rosto de um Santos já com idade avançada, encontra-se no acervo do Museu Paulista, ainda que o título dado à obra não faça menção ao desenhista ou mesmo à sua auto-representação junto à do amigo inventor. A ausência de qualquer correspondência entre os dois amigos inseparáveis por um período de suas vidas deve, no mínimo, suscitar perguntas. Por que motivo não mantiveram contato ao longo dos anos em que Santos se correspondia com outros amigos do *Aéro-Club*? Teriam as correspondências se perdido? Foram destruídas ou extraviadas? Nunca existiram? O patrimônio que nos chega não tem as respostas, mas materializa o silêncio.

¹²⁸ CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990]. p.98.

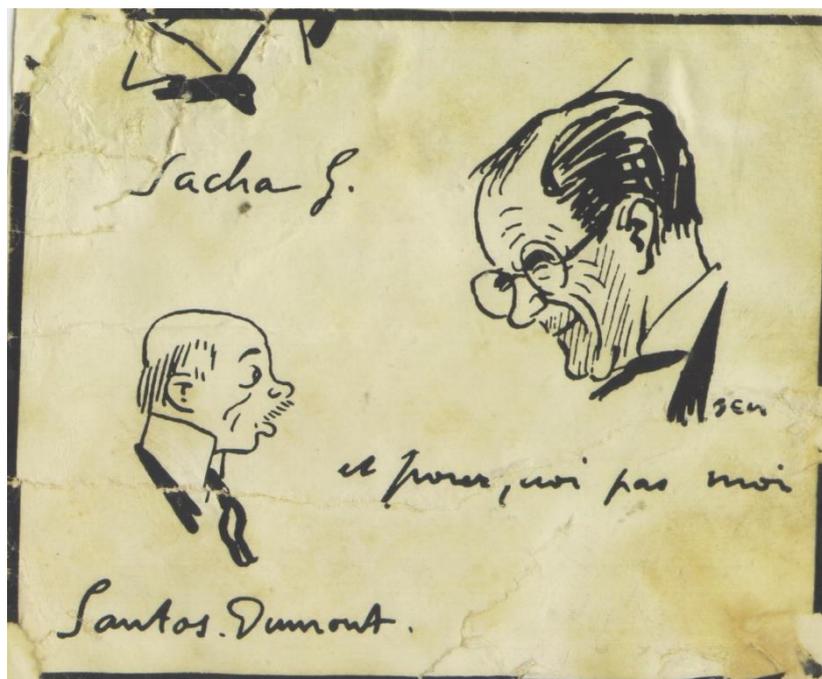


Figura 8: Caricatura de Santos Dumont [Santos e Sem], 1934, Acervo do Museu Paulista, São Paulo.

Os objetos preservados por meio de uma seleção fina feita pelas pessoas com autoridade para tal revelam a construção de um mito heterossexual cuja masculinidade se reflete pela exposição das imagens femininas, inventadas ou reais, de mulheres que teriam convivido com o aviador. Santos Dumont registrara Yolanda Penteado, numa estação de esqui em Biarritz, usando o seu “Transformador Marciano”. Ele mesmo teria insistido para que a brasileira fosse fotografada com a sua última invenção,¹²⁹ e a foto seria colocada em destaque na exposição do Museu do Ypiranga, mantida posteriormente em versões ampliadas pelo então Museu Paulista, entretanto sem mencionar o nome de Yolanda, dando destaque à máquina feita pelo homem.

¹²⁹ ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteado com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. p.9.



Figura 9: “Conversor Marciano” [usado por Yolanda Penteado] aplicação prática do motor portátil ao esporte do ski, 1926, Acervo do Museu Paulista, São Paulo.

Ao longo dos anos, as mulheres capturadas nas fotografias de Santos Dumont tiveram os seus nomes inseridos nas narrativas que tentaram produzir no presente a heterossexualidade comprovada do aviador. Vê-se que a memória não se faz apenas de evidências, mas são as evidências que se fazem pelos enquadramentos da memória. O presente inventa o passado na medida em que mobiliza os seus restos numa encenação ativa produzida pela performance patrimonial. Por meio do patrimônio, os vivos ajustam os mortos para dirigir a vida, num mecanismo que engana a própria vida para produzir corpos meio vivos e meio mortos, todavia *normais*.

Neste sentido, não existe neutralidade nos museus e arquivos que produzem a matéria na medida em que encenam o passado no presente. Essas tecnologias do patrimônio contribuem para a invenção do tempo por meio da materialização de identidades pautadas numa ideia de passado aceita, e feita para ser exaltada. Recuperamos, então, as noções de “repetição” e “materialização”, em Butler, para compreender o trabalho do tempo nas instituições da memória. Segundo propõe a autora, é por meio de repetições ao longo do tempo que o masculino e o feminino irão se fixar como identidades congeladas, produzindo imaginários e

reproduzindo comportamentos normativos como *atemporais* e *verdadeiros*.¹³⁰ O tempo, então, é inventado para suprimir o próprio tempo, ao estabelecer “verdades universais” sobre o passado que têm a finalidade de normatizar o presente.

Butler propõe a ideia de materialização em sua equivalência à significação, segundo a filosofia grega, e sugere que os corpos que importam¹³¹ no presente são aqueles cuja inteligibilidade é materializada pelo discurso. Em outras palavras, apenas o que é inteligível para o pensamento racional pode se materializar, pois tem importância ou *valor*. Assim, se é a inteligibilidade racional que permite a materialização, logo, aquilo que se entende por matéria depende substancialmente dos regimes de saber e de verdade que produzem a inteligibilidade.¹³² O conhecimento sobre o passado produzido por museus e arquivos, as verdades aceitas ou *feitas* como *fatos*, elas não são produzidas a partir das coisas; ao contrário, são elas que produzem as coisas materiais valoradas nos regimes patrimoniais.

O museu, segundo o sentido aqui proposto, é um dispositivo cultural que produz a materialização de corpos por meio da reiteração de um conjunto de normas que irá determinar discursivamente a materialidade das coisas que serão musealizadas e daquelas que não o serão. Ao re-apresentar a matéria como patrimônio, o museu exerce um poder sobre os corpos que ele representa, tornando inteligível aquilo que irá conformar a matéria em sua continuidade no tempo.

Para o povo que exaltou Santos Dumont, seu triunfo é reiterado pela matéria escolhida para corporificá-lo após a morte. Seu legado materializa mais do que um herói, mas um herói masculinista e heterossexual feito de uma heteronormatividade presente nestas instituições mesmas que produzem certezas ao refutarem as dúvidas deixadas por sua herança incompleta. Os museus e arquivos que servem a uma memória “hegemônica”, incontestável e ajustada no presente deixam de considerar as ausências e silenciamentos, para priorizar a exaltação positiva de testemunhos materiais, excluindo de suas narrativas o próprio ato da transmissão. A matéria arquivada produz o presente por meio da invenção discursiva do passado; o que adquiriu o estatuto de “documento” se definiu por sucessivos atos de apropriação e seleção. Trata-se de um exercício de autoridade pois, para além de armazenar, o arquivo “agrupa, organiza, e no sentido clássico isso se faz de modo patriarcal, *arkhé* como atitude de comando.”¹³³

¹³⁰ BUTLER, Judith. Imitation and gender insubordination. In: FUSS, Diana (ed.). *Inside/Out: Lesbian theories, gay theories*. New York: Routledge, 1991. pp.13-31.

¹³¹ *Bodies that matter*, no original em inglês.

¹³² BUTLER, Judith. *Bodies that matter*. On the discursive limits of “sex”. New York & London: Routledge, 1993. p.31-32.

¹³³ SOLIS, Dirce Eleonora Nigro. Tela desconstrucionista: arquivo e mal de arquivo a partir de Jacques Derrida. *Revista de Filosofia Aurora*, Curitiba, v. 26, pp.373-389, 2014. p.378.

Como já ressaltado por Jacques Derrida, o arquivo, bem como as outras tecnologias do patrimônio, é produto do desejo de presentificar o esquecimento e de materializar a perda. O esquecimento leva ao desejo de memória, e o arquivo “não será jamais a memória nem a anamnese em sua experiência espontânea.”¹³⁴ O arquivo é produzido a partir da destruição de uma memória, funcionando como instituição que trabalha contra si mesma. Ao mesmo tempo em que está ligado à morte – inevitável e irrepresentável como ausência – o arquivo é produzido para dar sentido ao vivido.¹³⁵ Nenhum conhecimento desviante se produz quando ignoram-se as trajetórias interrompidas, os segredos reprimidos, a vida não vivida ou não publicizada, e logo não materializada nessas instituições. Ao repetir discursivamente um passado normativo, os arquivos e museus tendem a manter as identidades do presente presas aos cárceres do passado. É por meio do trabalho imperativo das instituições da memória que a virtude individual, preconizada pelos sujeitos ao longo da vida, irá escapar ao próprio tempo; na medida em que uma identidade é transmitida em sua continuidade e coesão incontestadas, “um instante de virtude vale a eternidade.”¹³⁶

É neste sentido que o sociólogo transfeminista Sam Bourcier irá definir a violência arquivística,¹³⁷ ou violência museal, como aquela que é exercida por essas instituições ao repetirem padrões normativos heterossexuais, baseados na masculinidade hegemônica e na heteronormatividade – uma combinação que produz a epidemia do masculinismo no patrimônio. Em geral, ao reproduzirem e naturalizarem as categorias desviantes definidas por heterossexuais na prática de sua hegemonia e normatividade, museus e arquivos produzem um tipo de violência expressa seja por uma epistemologia – pela produção de conhecimento baseado na normatividade –, seja por uma administração – pela gestão do patrimônio de acordo com os padrões patriarcais. O masculinismo, então, ao adquirir a sua forma mais patológica, atua sobre as paixões para suprimir as diferenças e dissidências em nome do culto a um Deus supremo – masculino, heterossexual e cisgênero. Trata-se de uma epidemia imperceptível que

¹³⁴ DERRIDA, Jacques. *Mal de arquivo: uma impressão freudiana*. Rio de Janeiro: Relume, 2001. p.22.

¹³⁵ FREITAS, Camila Borges. Acolher sentimentos, produzir sentidos: arquivos *queer* como espaço de resistência e construção de memória. *Anais do XIV Encontro Estadual de História – ANPUH RS. Democracia, liberdades, utopias*. Porto Alegre, 2018. Disponível em: <http://www.eeh2018.anpuh-rs.org.br/resources/anais/8/1530577405_ARQUIVO_AnpuhRS2018_CamilaBorges.pdf>. Acesso em: 30 de março de 2019. p.3.

¹³⁶ FOUCAULT, Michel. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. p.271-272.

¹³⁷ BOURCIER, Sam. Archives = vie. Le pouls de l’archive, c’est en nous qu’il bat. *Friction magazine*. Maio de 2018b. Disponível em: <https://friction-magazine.fr/archives-vie-le-pouls-de-larchive-cest-en-nous-quit-bat/?fbclid=IwAR11NUdR7S_BydGOWm38Ef_A64_LGbpOjzbdV-R-pxbVGVgj4HfV4G1aPHvQ>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

contamina as representações com a pretensão de uma história, uma memória e um patrimônio *universais*.

A transmissão unilateral e linear do patrimônio pelas instituições tradicionais ligadas ao Estado tende a se pautar na desapropriação de bens da esfera privada pela pública. Doados ou “coletados”, os bens adquiridos pelo Estado são desapropriados pela gestão pública do patrimônio, que na maioria dos casos privilegia uma hegemonia, deixando de dar ênfase às diferenças que compõem a identidade de um grupo. O trabalho de materialização do patrimônio se dá, logo, por meio da supressão das “histórias pessoais” que se tornam legíveis apenas dentro de “uma linha do tempo *patrocinada pelo Estado*.”¹³⁸ Como consequência, essa desapropriação, em termos da gestão pública do patrimônio, prevê a exclusão dos sujeitos indizíveis e provoca o esquecimento de uns em detrimento da exaltação do patrimônio de outros. Dito de outro modo, a existência dos museus implica na existência indizível do que se encontra “fora dos museus” – isto é, coleções, testemunhos e narrativas que configuram verdadeiros *exílios patrimoniais*, produzidos pela ação contínua dessas instituições.

Hoje sabemos que os documentos não são os portadores de uma verdade soberana, sobretudo quando são produzidos por instituições autoritárias, patriarcais e homofóbicas. É necessário, logo, recorrer a outras mediações entre a memória e a história, por exemplo, confrontando os documentos aos contextos em que foram produzidos por meio da história oral ou de sua contextualização crítica, que permite conhecer as condições da sua produção e validação.¹³⁹ A própria memória, portanto, em suas formas de se materializar pelo discurso, deve ser submetida à crítica por meio de uma revisão constante do passado e dos sujeitos que produzem o passado ao ocuparem lugares hegemônicos nas sociedades do presente.

Evidencia-se, pois, um regime de valor que gera o *juízo de valor*, baseando-se em pares maniqueístas que instauram a separação entre o “bom” e o “mal-sujeito” do patrimônio; o vencedor, esculpido em pedra, e os vencidos, que se mantêm reprimidos sob as sombras dos primeiros. A memória celebrada nos monumentos da Nação, no patrimônio heterossexual de uma pátria cisgênero, toma essas identidades por seu negativo, representando-as na medida em que ajudam a legitimar o sujeito dominante e as narrativas vitoriosas dos que reprimiram. Ao afirmar a necessidade do “mal sujeito”¹⁴⁰ em relação ao sujeito soberano, este último

¹³⁸ FREEMAN, Elizabeth. *Time binds*. Queer temporalities, queer histories. Durham and London: Duke University Press, 2010. p.4. Grifos nossos.

¹³⁹ Cf. THIESEN, Icléia. Mémoire sociale et médiation de l’histoire. *Sciences de la société*, Presses Universitaire du Midi, n. 99, 2017. pp.107-121.

¹⁴⁰ BOURCIER, Sam. Le Queer Savoir. Épistémopolitique des espaces de savoir et des disciplines : le point de vue subalterne. In : BOURCIER, Sam. *Queer Zones*. La trilogie. Paris : Éditions Amsterdam, 2018a. pp.170-179. p.176.

materializado nos lugares de memória e nos monumentos em praças públicas, os estudos *queer* propõem uma ação intencional contra a normatização e a repetição de padrões hegemônicos.

Faz-se necessária, para romper com a violência de gênero, a patrimonialização *queer* de um Santos Dumont que está por se inventar; inacabado pois apresenta mais dúvidas do que certezas, que levanta perguntas em vez de gerar verdades, um Santos que é *queer, transviado* e deslocado entre tempos que nem sempre apresentam continuidades claras e ajustadas, e que, portanto, nos leva a lançar um olhar crítico sobre o passado por meio da reflexão memorial.

Na abordagem *queer*, se faz urgente musealizar a dúvida e a incerteza para que as portas da memória e do patrimônio fiquem abertas aos sujeitos desviantes, imprecisos, interpretados como abjetos nos regimes que instauram a normatividade dos sujeitos passíveis de serem lembrados. As instituições que se propõem a tal tarefa devem fazer mais do que a guarda de documentos históricos: museus, arquivos e bibliotecas devem levantar perguntas e tecer críticas sobre aquilo que materializam como patrimônio e o que silenciam – pela retórica da memória, que obriga o esquecimento pela seleção, ou pelo problema da ausência de documentos (este último podendo ser suprido, em alguns casos, pelas fontes orais).

No processo de imposição dos quadros sociais que levam à produção das nossas memórias, ao enquadrarem o passado por meio dos seus valores reencenados no presente, os mortos são normatizados para serem transmitidos e exumados de seus pecados. Há um fundamento religioso e, portanto, maniqueísta, por detrás deste processo de produção de valor visando a transmissão de bens. O bem patrimonial é aqui associado a um valor humano superior e a transmissão se aproxima ao ato divino da imortalidade, de modo que sobreviver à passagem do tempo depende de um ato de julgamento dos vivos sobre aquilo que se deseja fazer *sobreviver*. O bem que se escolhe preservar, logo, se opõe a todo o *mal* que as sociedades do presente almejam suprimir. Aqui o sentido da salvação que Santos Dumont buscou em vida se conquista materialmente após a morte. Na mesma medida em que é salvaguardado, o patrimônio nacional salva a Nação de todos os seus males e da ameaça do perecimento. Ao ser aceito como “bem”, apropriado para prevenir contra os males que o ameaçaram em vida, o aviador alça o seu voo em direção à vida eterna.

6.5 Herdar Santos Dumont: entre a vida e a representação

Quem inventou Santos Dumont?

Nós o inventamos, lendo-o, exaltando-o e pensando sobre aquilo que dele recebemos, e materializando-o, por fim. Sua reprodução, como vimos, se deu pelos mais diversos

instrumentos culturais, como um constante ato de alocação e realocação de elementos de sua vida passada para compor as suas representações atuais.

Como nos lembra Le Goff, segundo a afirmação de Borges, uma pessoa só está realmente morta quando está morta, por sua vez, a última pessoa que a conheceu.¹⁴¹ Uma biografia, então, nada mais é do que o retrato das impressões construídas até o momento da vida (após a morte) de um indivíduo. Ou ela é a desconstrução dessas impressões – que, como o próprio termo indica, são *imprecisas* – e, logo, a biografia tem a finalidade de, mais do que desvendar verdades escondidas, entender quais são as causas sociais por detrás da personagem inventada.

Se consideramos que a distinção fundamental entre representação e representado, ou entre signo e significado, podem ser pervertidas pelas formas de teatralização da vida social, como supõe Chartier,¹⁴² logo, para termos algum conhecimento sobre o brasileiro chamado Alberto por detrás das representações de Santos Dumont é preciso olhar para essas últimas tentando enxergar a sombra do primeiro. Compreendendo Santos Dumont como representação, tem-se que a identidade do ser se torna, portanto, a aparência da sua representação, de modo que a “coisa em si”, a “personagem real” em toda sua complexidade, deixa de existir a não ser no signo que a exhibe.

Mas até que ponto a aparência vale pelo real? Formulando a pergunta de outro modo, até que ponto ela nos é útil para entendermos, no caso específico de Santos Dumont, a real complexidade de sua identidade?

Com efeito, o estudo das representações não exclui da história cultural a importância da busca por verdades. O método histórico pressupõe, invariavelmente, a busca por “verdades”, ainda que estas nunca sejam absolutas e devam ser percebidas como verdades relativas. É baseando-se numa busca constante por verdades, inesgotáveis em si mesmas, que a história deve se manter como a atividade constante de fazer perguntas sobre as personagens e acontecimentos do passado. Neste sentido, como argumenta Levi, a história se comporta como ciência quando faz perguntas gerais para obter respostas particulares¹⁴³ – e é esse o caso das biografias. Mais ainda, as respostas às nossas perguntas sobre o passado mediadas pela nossa própria interpretação sensível são provisórias e nunca definitivas. É esse exercício constante da

¹⁴¹ LE GOFF, Jacques. *Saint Louis*. Paris : Gallimard, 2013 [1996]. p.31.

¹⁴² CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Algés: DIFEL, 2002. p.21.

¹⁴³ LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

pergunta, cujo valor está na sua variedade argumentativa mesma, que nos leva a formular perguntas novas, retroalimentando o fazer histórico em sua potência científica.

A micro-história, assim, nasceria vinculada a uma história política e social, desafiando a ideia de que existiriam leis sociais automáticas, e rompendo com uma leitura positivista das leis sociais que ignoram o indivíduo e as escolhas e incertezas inerentes ao sujeito.¹⁴⁴ Acreditando que Santos Dumont foi uma personalidade muito mais complexa do que vem sendo narrada nos discursos históricos criados sobre ele até os nossos dias, somos levados a depurá-lo em suas múltiplas camadas culturais e discursivas que o envolveram em vida e, depois, após a morte, sem a pretensão de alcançar a verdade sobre esse *sujeito*, mas certamente nos deparando com algumas verdades sobre ele e a sociedade em que esteve inserido a partir das suas representações.

A representação de Santos Dumont tem início amplamente quando ele mesmo se encarregou de construir a sua imagem, após se tornar mundialmente reconhecido por seus feitos e inventos. Temos a impressão de que, sem ter tido a amplitude do que significava ser um mito da Nação que foi o seu berço e do mundo que o acolhera, muito cedo Santos Dumont se *programou* – como o autodidata e autônomo jovem que era – para se modelar como alguém destinado a ser herdado pelas gerações seguintes.

E o que nós, no presente, herdamos de Santos Dumont? Certamente, ele nos deixou como herança, entre outras coisas, as suas contradições. Conciliando em suas representações *moderno e antigo, herói e anti-herói, masculino e feminino, sagrado e profano...*, o Santos Dumont que conhecemos na história parece mais indefinido do que a sua memória deseja que ele seja. Herdamos o múltiplo; e como o múltiplo requer uma interpretação mais refinada e atenta, somos por vezes levados a escolher apenas uma de suas faces para criar uma imagem unificada dos nossos biografados.

Nesses momentos de indefinição, história e memória entram em conflito. A história de Santos Dumont pode apontar caminhos múltiplos, mas sua memória está constantemente tentando ajustá-lo a uma imagem *una* que sequer pertence ao seu tempo. Como apontou Loriga, tal conflito nos leva a constatar que hoje a tarefa da história se revela bastante incerta e muito mal definida.¹⁴⁵ Encontramo-nos, assim, diante de duas orientações opostas. A primeira, quase onipotente, confere aos historiadores o poder de agir simultaneamente como “guardiões da

¹⁴⁴ LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

¹⁴⁵ LORIGA, Sabina. A tarefa do historiador. pp.13-37. In: GOMES, Ângela de Castro & SCHMIDT, Benito Bisso (orgs.). *Memórias e narrativas (auto)biográficas*. Rio de Janeiro: FGV; Porto Alegre: UFRGS, 2009. p.18.

memória, especialistas juramentados e juízes imparciais.” A segunda, mais indulgente, tende, ao contrário, a suspender a responsabilidade política “em nome da opacidade do passado” e, logo, “renuncia-se a todo projeto ou mesmo a todo compromisso com a verdade do passado.”¹⁴⁶

Para a autora, a solução está em se restabelecer a confiança no testemunho e na possibilidade de acreditar no relato histórico, o que não é simples. Os historiadores se encontram diante do paradoxo de ter de buscar verdades se pautando, muitas vezes, na dúvida e na indefinição. Num momento em que as ciências sociais reinventam a sua relação com as verdades, propondo não mais não haver verdades, e sim a valorização da performance¹⁴⁷ e da representação¹⁴⁸ como instrumentos de pesquisa, estamos sutilmente nos afastando do abismo criado por alguns pós-modernos.

Se há uma diferença mais ou menos clara entre memória e história, deve ser o modo pelo qual cada uma delas se relaciona com a imaginação. A primeira a tem como forte aliada, ignorando por vezes a sua potência para reiterá-la em seu discurso. A segunda a torna consciente sem ignorá-la, mas fazendo dela um desafio interpretativo que abre caminhos sobre as verdades possíveis. Isso não nos coloca no papel de desconsiderar a memória em nome do discurso histórico, ao contrário, lembrando a defesa de Ricœur por uma memória positiva, devemos entendê-la por meio do “enigma da representação do passado” que a constitui; da noção de que o sujeito se lembra “sem as coisas” e “com o tempo”.¹⁴⁹ A experiência-chave nesse processo, como aponta Loriga, é a do *reconhecimento*, uma vez que é a partir do já vivido, ou do que nos constitui no tempo – isto é, do que herdamos como lembrança – que se configuram as nossas identidades, individuais e compartilhadas, no presente.

A tendência à fixação de uma identidade flutuante a um tempo, uma cultura, um gênero ou uma profissão estáveis, acompanhada da ideia fictícia de que as identidades são permanentes e imutáveis, se complexifica ainda mais quando confrontada com a fixação dos patrimônios nacionais. Na perspectiva apresentada por Anne-Marie Thiesse sobre a constituição das identidades nacionais na Europa moderna, o modelo de “nação” importado para todo o mundo prevê sobre o patrimônio nacional que este não bastava ser inventariado apenas, mas precisaria ser, com efeito, recriado, e, em grande parte “inventado”.¹⁵⁰ Para Benedict Anderson, o ponto de partida para se compreender tal invenção é o fato de que a nacionalidade é um produto

¹⁴⁶ LORIGA, Sabina. A tarefa do historiador. pp.13-37. In: GOMES, Ângela de Castro & SCHMIDT, Benito Bisso (orgs.). *Memórias e narrativas (auto)biográficas*. Rio de Janeiro: FGV; Porto Alegre: UFRGS, 2009. p.18.

¹⁴⁷ Ver, por exemplo, TURNER, Victor. *The Anthropology of Performance*. New York: PAJ Publications, 1988.

¹⁴⁸ Cf. CHARTIER, Roger. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Algés: DIFEL, 2002.

¹⁴⁹ PLATON (1955 apud LORIGA, 2009, p.20).

¹⁵⁰ THIESSE, Anne-Marie. *La création des identités nationales*. Europe XVIIIe-XIXe siècle. Paris: Éditions du Seuil, 2001. p.13.

cultural específico.¹⁵¹ Para o autor, é na concepção da simultaneidade que a ideia de nação irá se construir, segundo a noção de um organismo sociológico atravessando cronologicamente um tempo vazio e que também é concebida como uma comunidade sólida percorrendo constantemente a história, seja em sentido ascendente ou descendente. Estas são, portanto, concepções “imaginadas” que podem ser pensadas como a base da ideia de Nação.

“Imaginar” um patrimônio comum, desafio permanente das nações modernas, implica na construção simultânea de uma identidade coletiva pensada como “fixa”, e dos *pontos de ancoragem* que permitem a crença em tal *fixação* de uma herança do grupo. Logo, a história de vida de Santos Dumont – assim como a de qualquer personalidade pensada como *nacional* – apresenta, por princípio, uma contradição aparente (e um desafio historiográfico): a de uma vida individual que se torna compartilhada como patrimônio da Nação.

Para resolver tal contradição, os processos de construção da memória e do patrimônio inventam uma personagem baseando-se nos arquétipos já existentes, e cujos efeitos já são bem conhecidos. Por sua identidade dissonante e seu gênero questionado, Santos Dumont não pôde, com efeito, se ajustar ao arquétipo do herói, atribuído, por exemplo, a figuras como as de Luiz Carlos Prestes (herói revolucionário), Lampião (herói cangaceiro), Marechal Rondon (herói sertanista), entre outros. Como mártir que arriscou a vida pelo progresso, ele começou a ser aceito, tendo a sua morte justificada pela insatisfação crônica com o destino bélico dos aviões.

No caso brasileiro, essas definições arquetípicas são, de fato, definições estéticas em vez de serem baseadas na história das personagens ressaltadas. Vale lembrar que, quando se inventava o *nosso* patrimônio nacional, a perspectiva predominante era a estética. No momento em que se constituía o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, enquanto se testemunhava uma preocupação em se elaborar critérios para a avaliação do valor artístico dos bens, o mesmo não ocorreu em relação ao valor histórico. Como observa Fonseca,¹⁵² é curioso que, praticamente, não havia historiadores no quadro de funcionários do SPHAN, tendo sido ao poeta Carlos Drummond de Andrade atribuída a responsabilidade sobre a Seção de História desse órgão definidor das políticas de preservação do patrimônio nacional.

Sendo assim, é com base em sua idealização estetizante, que Santos Dumont é recriado como um ídolo moderno, sacralizado na maioria de suas representações que passavam a ser veiculadas na memória nacional. Sua imagem passa então a ser livremente apropriada, seja

¹⁵¹ ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p.30.

¹⁵² FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. p.114.

como “Pai da aviação”, Marechal-do-Ar,¹⁵³ Oficial número 1 segundo o Almanaque Militar da Aeronáutica, e brigadeiro do ar,¹⁵⁴ patentes estas adquiridas postumamente. No fim dos anos 1930, sua efígie foi escolhida para o cunho de moedas de prata de cinco cruzeiros e para as notas do Tesouro de cem cruzeiros. Além de um aeroporto, ruas, praças e uma cidade, diversos museus são criados em seu nome no país, funcionando como templos mnemônicos para servir à sua adoração.

Enquanto, no Brasil, se perpetuava sua idolatria, no restante do mundo Santos Dumont foi lembrado por pequenos vestígios que continuaram a testemunhar o seu estilo peculiar e a sua existência passageira como o excêntrico brasileiro que voava sobre os cafés de Paris. Eventualmente, sua excentricidade foi interpretada como sinal de modernidade. Na segunda metade do século, uma marca de cigarros com o seu nome é lançada nos Estados Unidos, como símbolo de uma virilidade recriada e prometendo ser uma “tendência moderna de sucesso.”¹⁵⁵ O relógio Cartier inventado para atender a sua necessidade de voar com as mãos livres, e que passou a ser vendido com o seu nome, como símbolo de masculinidade e “ousadia”, continuou a ser produzido ao longo das décadas seguintes, sendo relançado em 1978, em sua versão *Santos Sport*, com pulseira toda em metal.¹⁵⁶ Em 2018, numa nova propaganda da marca, o relógio ganharia como embaixador o ator norte-americano Jake Gyllenhaal, que atua num vídeo em que percorre as ruas de uma cidade contemporânea avistando um avião cruzar as nuvens numa manobra radical... Segundo os idealizadores da marca, o “espírito pioneiro” do aviador brasileiro “é representado pelo desejo do homem de transpor barreiras ao longo da história.”¹⁵⁷

No mundo contemporâneo, o mistério sobre sua sexualidade volta a levantar especulações, agora mais incisivas, assombrando os seus estudiosos. Novamente, uma performance de Santos Dumont é criada após a sua morte, num período recente. Em entrevista dada à revista *Época*, em 2015, o pesquisador Henrique Lins de Barros, considerado um dos maiores especialistas em Santos Dumont no país, afirma que, apesar de “fino, educado e bem-vestido,” Santos Dumont não era homossexual. Como atesta o biógrafo:

¹⁵³ Título de caráter permanente que ele recebeu do Parlamento Nacional, no final dos anos 1940.

¹⁵⁴ Em 5 de dezembro de 1947, a lei 165 do governo brasileiro confere a Santos Dumont postumamente a patente de brigadeiro do ar.

¹⁵⁵ A propaganda na revista *Time*, se refere à “nova geração em cigarros”, cujo slogan é “*modern look, modern feel, modern length*” [aparência moderna, sensação moderna, comprimento moderno]. SANTOS DUMONT superlong 120 mm cigarettes. *The modern trend in filter smoking*. [A tendência moderna em cigarros de filtro. Cigarros Santos Dumont super longos de 120 mm]. Propaganda, Revista *Time*, 1976. Acervo do Museu Paulista.

¹⁵⁶ WINTERS, Nancy. *Man flies*. The story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon, conqueror of the air. London: Bloomsbury Pub., 1997. p.119.

¹⁵⁷ RELÓGIOS. Jake Gyllenhaal é novo rosto do Santos de Cartier. Redação GQ. Disponível em: <<https://gq.globo.com/Estilo/Relogios/noticia/2018/03/jake-gyllenhaal-e-novo-rosto-do-santos-de-cartier.html>>. Acesso em: 4 de julho de 2019.

Diria que ele devia ser uma pessoa cheia de maneirismos afrancesados que foram interpretados como um *jeito afetado* pela imprensa inglesa e pela americana. Não encontro nenhuma *evidência* fotográfica que aponte para o uso de pulseiras ou anéis ou o uso de sapatos de "salto alto", ou echarpes extravagantes. As fotos que conheço mostram uma pessoa cuidadosamente trajada.¹⁵⁸

É inegável, a partir das inúmeras declarações sobre a homossexualidade do aviador, que tal insistência – presente tanto nos jornalistas de sua época quanto nos seus analistas póstumos – revela que sua sexualidade indefinida representou e ainda representa um entrave para sua patrimonialização. No discurso nacional paternalista e heteronormativo, não há lugar para um mito que desvie da ideia estabelecida do masculino. Ainda que entre os deuses, Santos Dumont não abdicou do seu sexo.

Sua identidade, que não foi copiada mas originalmente inventada ao longo da vida, não nos deixa todas as respostas. Mas as perguntas colocadas e suspeitas levantadas nos trazem interrogações relevantes para se compreender uma leitura de Santos Dumont no tempo presente a partir da leitura que fizeram dele no passado. No tipo de análise que aqui pretendemos realizar, as dúvidas são mais importantes do que as verdades. Buscamos conhecer não um, mas os múltiplos *Santos Dumonts* existentes ao longo do seu tempo e do nosso, para assim darmos algum sentido à sua interpretação histórica, entendendo como ele chegou aos nossos dias.

Depois de morto, seu corpo magro e com o rosto arroxado foi embalsamado e recomposto. Devia ser apresentado ao público como o herói que um dia quis ser. O momento não era oportuno para um funeral digno, e logo a encenação derradeira teve que esperar. Em outubro daquele ano de 1932 terminava a revolução. Durante todo o período em que seu corpo esperava para ser sepultado, no velório mais longo que podia ter, dezenas de aviões em missão de guerra sobrevoaram a Catedral da Sé em homenagem a Santos Dumont, o aviador.¹⁵⁹ Esse é o momento em que, nos Estados Unidos, os irmãos Wright são definitivamente reverenciados pelos jornais como os autores do primeiro voo. A notícia chega ao Brasil como mais uma derrota ao inventor que passou a vida se inventando até decidir pela morte – ou teria sido pela vida eterna?

Em dezembro de 1932 seu corpo, finalmente, chegava ao Rio de Janeiro. Seria o fim do martírio ou o início de sua própria via-crúcis? Após percorrer parte da cidade, o corpo ficou exposto na Catedral Metropolitana. Era um dia de domingo, e talvez por essa razão a multidão

¹⁵⁸ BARROS, Henrique Lins de. Entrevista com o pesquisador Henrique Lins de Barros. *Época*, 2015. Disponível em: <<http://revistaepoca.globo.com/Epoca/0,6993,EPT808438-1661-6,00.html>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2016. Grifos nossos.

¹⁵⁹ MOREL, Edmar. O suicídio de Santos Dumont. *A Cigarra*, Rio de Janeiro, dezembro de 1944. p.132.

esperada não compareceu ao velório.¹⁶⁰ Mesmo assim, seria declarado luto nacional. O corpo, por fim, desfilou sobre uma carreta ao longo da Rio Branco puxado por um avião com as asas partidas. No meio do caminho para o cemitério, rajadas de vento começaram a açoitar as árvores na rua da Passagem, em Botafogo. Os marinheiros e soldados que carregavam o caixão foram surpreendidos pelo temporal que caía, deixando-os com a água pelos joelhos. O forte aguaceiro acompanhou o caixão ao som de trovões até o momento de sair de cena, enfim, Alberto Santos Dumont.

Os deuses estavam vingados.

¹⁶⁰ MOREL, Edmar. O suicídio de Santos Dumont. *A Cigarra*, Rio de Janeiro, dezembro de 1944. p.141.

CONSIDERAÇÕES: Santos Dumont e a História

O último arquivo que consultei para esta pesquisa foram os meus álbuns de família. Descobri, enquanto escrevia esta tese, que a minha história pessoal e a memória de minha família estão, como as de muitos brasileiros, entrelaçadas por uma história falseada de Alberto Santos Dumont.

Em uma das primeiras viagens breves da minha infância, lembro de ter ido visitar Petrópolis, por vontade de meu pai, onde ele iria me contar a primeira versão que conheci da história do Brasil, inscrita nos patrimônios daquela pequena cidade que ganhou o nome de um imperador. De um lado da praça, a rua levava até o antigo palácio que contava a história do Império; do outro, nos pés de uma montanha, uma pequena casa feita para um homem só materializava a memória de um herói da República. No centro da praça, ainda, um monumento replicava o *14 bis*, mais importante do que o seu inventor naquele lugar de memória e de uma história inventada.

Meu pai não é um ufanista, apesar de ter servido ao Exército brasileiro e conhecer bem a versão patriótica e patriarcal da história do seu país. O “pai da aviação” para ele, ressuscitado nos períodos de exaltação da identidade nacional em sua juventude, nos anos 1970, era uma referência e um modelo de glória e patriotismo; com certo esforço conseguia ser um modelo de masculinidade.

Outras fotos nos álbuns da minha história, mais curta do que a do aviador, me fazem lembrar que Santos Dumont também me foi transmitido por meu avô materno, ele mesmo batizado Jean Santos, carregando o seu nome com patriotismo. Nascido na França, em 1904, seus pais, meus bisavós, mudaram-se para o Brasil quando ele tinha apenas dois anos de idade, no ano em que o *14 bis* se tornava um acontecimento nacional. Para meu avô, certamente a memória de Santos Dumont estaria mais viva do que para mim ou para o meu pai. De certo modo, eu sou filho e neto da memória deixada por Alberto.

Ainda que não me tenha sido contada a sua vida e o passado que me chegara reinventado estivesse cheio de lacunas, aqueles vestígios da memória herdada por mim pareciam mais pesados do que a memória dos aeroplanos em sua leveza etérea carregada por meu avô francês. Quase um século nos separava, e isto significava que conhecíamos diferentes versões da mesma

história de Santos Dumont. Meu avô o conheceu nos ares. Muitos anos depois eu senti o peso da sua leveza esculpido em seus monumentos no Brasil.

Santos=Dumont, Santos-Dumont, Santos, Santo. Criado no bojo de um patriarcalismo fundamentado pelas virtudes da família e da Igreja, Alberto recebera como herança a missão primordial de se fazer um homem nestes padrões, compondo sua identidade a partir dos traços de uma masculinidade normativa que ele nunca alcançou. Na fala de seu pai, que fundara a sua epopeia como contada por ele mesmo, não se lê uma promessa, mas sim uma cobrança. *Faça-se um homem*. Ele se fez um Deus.

Hoje, os documentos da minha infância me fazem lembrar do Santos Dumont que conhecia antes da história contada nestas páginas. Para um menino nascido no Brasil, em vias de se fazer *um homem*, a memória do avião teve um papel normativo do qual eu não pude escapar. Entendi, nesta pesquisa sobre minha identidade aprendida no tempo da infância, que o herói da Nação foi, para mim, um “conto cauteloso”, uma fábula que serve para prevenir e normatizar as crianças nascidas no país de Alberto. A eficácia de seu papel normatizador não se dava por meio da história, mas pela via da imaginação memorial, inculcada em seus patrícios desde o berço. Por muito tempo, Santos Dumont representou para mim um conjunto mais ou menos coeso de proibições que, ao longo dos períodos de nacionalismo exaltado no Brasil, foi passado de pai para filho, ajudando a produzir uma masculinidade à brasileira.

Não parecerás feminino. Não serás celibatário. Não deixarás de obedecer a pai e mãe. Não refutarás a atenção das mulheres. Não viverás só. Não farás a guerra. Não fraquejarás. Não perderás a fé. Não deixarás de produzir herdeiros. Ao levantar voo, não voarás tão perto do Sol. Não se matarás.

Por todos os “nãos” que ele me impusera, eu o detestava.

Tinha medo do seu rosto nos monumentos; repudiava a seriedade expressa em seus modos; achava enfadonhas as suas invenções maquinais. Sua casa, a *Encantada*, na minha imaginação infantil, parecia uma prisão. Diante de suas armadilhas evidentes, para uma criança insegura, bastava um passo em falso na escadaria que obrigava o pé direito, por superstição ou normatividade, para cairmos no abismo criado por sua “genialidade” moldada para nos *endireitar*.

Preferi imaginar um Santos Dumont diferente daquele que me estava sendo contado.

A imaginação é o elemento fundamental para a construção do presente em que vivemos, como o percebemos e nos portamos em relação a ele. É a partir da imaginação, movida pelo desejo e pela fantasia, que concebemos um ou vários passados a partir dos quais nos baseamos para atuar no agora. Imaginamos um passado a partir do qual somos levados a imaginar a nós

mesmos, de acordo com os *modelos* herdados para nos *moldarem*. Não se pode ignorar o papel da imaginação na manipulação intencional dos imaginários e na formação das identidades. A história de Santos Dumont, como a buscamos conceber nesta obra, não poderia ser escrita sem que nos permitíssemos imaginá-lo, para então podermos re-inventá-lo. Sua memória deixa mais pistas sobre sua vida do que os registros documentais disponíveis, estes mesmos normalizados para que chegassem ao presente produzindo um presente, tal qual pensado pelos idealizadores da vida edificante do inventor do voo controlado.

“É verdade, eles tinham dinheiro e poder,” escrevia Virginia Woolf no ensaio *Um teto todo seu*,¹ publicado pela primeira vez em 1928; “...o instinto pela posse, a fúria pela aquisição que os motiva a desejar as propriedades e os bens de outras pessoas perpetuamente; a estabelecer fronteiras e bandeiras; campos de batalha e gás venenoso; a oferecer suas próprias vidas e as vidas dos seus filhos.” Não é preciso avançar muito no texto do século passado para entender que Woolf descreve o sujeito masculinista do patrimônio, autorizado a definir memórias e histórias de acordo com um instinto predatório – da construção de uma herança pela predação do *outro*. “Caminhe pelo *Admiralty Arch* [...], ou qualquer outra avenida dedicada aos troféus e canhões, e reflita sobre o tipo de glória que é celebrado lá.”²

Caminhando pela cidade de Petrópolis, um microcosmos da história do Brasil escolhido por Alberto para passar os últimos anos de sua vida, somos imediatamente confrontados com os marcos do masculinismo que sustenta o nosso nacionalismo. Estes servem para produzir e solidificar as nossas identidades. Do imperador à Santos Dumont atravessamos uma avenida repleta de palacetes que por muitos anos foram ocupados pelos homens da República. A nossa modernidade foi cunhada por eles, ao mesmo tempo em que inventavam um sentido do antigo ligado ao Império e aos pesos de um passado escravocrata que se deixava esquecer.

A autoridade do passado autoriza o apagamento do que não se quer lembrar. Mas é no “enigma da presença da ausência,” como indicou Ricœur, que memória e imaginação se encontram.³ Neste intervalo criado pela autoridade, entre a lembrança e o esquecimento, é onde se produzem as invenções, e onde a própria história pode se abrir para possibilidades ao deslizar do fato ao indício. Primeiro, é preciso identificar que o mecanismo de formatação dos imaginários com base na invenção e no abuso da memória funciona graças a um tipo de transmissão linear, que legitima e é legitimada por uma sociedade patriarcal. O passado, então,

¹ Traduzido do original em inglês “*A room of one’s own*”.

² WOOLF, Virginia. *A room of one’s own*. Londres: Penguin Books, 2004 [1928]. p.44-45. (Tradução nossa).

³ RICŒUR, Paul. *La mémoire, l’histoire, l’oubli*. Paris : Seuil, 2000. p.9.

serve para compor o presente, por meio do controle autoritário das suas representações, como nos ensinou a memória de Santos Dumont.

O *tempo* é que faz a primeira curadoria de todas as coisas, na medida em que o presente escreve a história mediada pelas imagens criadas do passado por sucessivos atos de autoridade que atuam sobre os desejos, reprimindo todo desejo que escape à linearidade transmissora. Nesta curadoria do tempo, que é simultaneamente racional e passional, os sujeitos implicados na versão do passado que se quer transmitir são, eles mesmos, moldados ou arrebatados pela crononormatividade.

No trabalho normativo do tempo – ou das temporalidades hegemônicas – o peso do passado impõe um presente sólido, monumental e imaculado, que para ser aceito, ou, para se ajustar aos regimes vigentes, não deve deixar espaço para dúvidas, aniquilando todos os vestígios da insegurança, da incerteza e da indeterminação. Como o vento que separa os grãos de café das suas cascas, o passado deixa escapar seus traços mais leves, assumindo como sua finalidade a preservação maquinal dos pedaços mais pesados. Esse passado impositivo, mais pesado que o ar, nos chega pela força de uma memória normativa; ele se impõe com violência e, ao mesmo tempo, impõe violentamente uma única acepção de passado no presente.

É por meio da repetição que o passado se impõe. As fotografias da minha infância enquadram uma história que me foi contada de acordo com os lugares de memória que meu pai me fez visitar. Os mesmos monumentos ele conheceu pela via da linearidade paterna ou pelas instituições paternalistas que formaram a sua própria identidade masculina. Aquelas fotos servem para me lembrar que os monumentos ainda estarão lá, para as gerações de meninos e meninas que virão.

Essa transmissão linear, baseada nas relações de gênero, que levam os homens a cultuarem ídolos masculinos, é produtora de um tempo normativo que religa “a carne aos corpos e os corpos ao social” mas também, por meio da sedimentação, nos liga a uma carne que é a cicatriz das feridas deixadas pela história.⁴ Para entender como operam os regimes normativos reiterados pela história, recuperamos o conceito de “tecnologias do gênero”, teorizado por Teresa de Lauretis, em 1987.⁵ A autora é uma das primeiras a refletir sobre o gênero para além das diferenças de sexo, argumentando que “o gênero não é uma propriedade dos corpos” ou, tampouco, algo originalmente existente nos seres humanos, mas “um conjunto de efeitos

⁴ FREEMAN, Elizabeth. *Time binds*. Queer temporalities, queer histories. Durham and London: Duke University Press, 2010. p.7.

⁵ DE LAURETIS, Teresa. *Tecnologies of gender*. Essays on theory, films and fiction. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 1987.

produzidos sobre os corpos,” usando os termos de Foucault, por meio de “uma tecnologia política complexa.”⁶

Lauretis lembra, no entanto, que o entendimento crítico das tecnologias do sexo por Foucault não considera o gênero como algo que está para além do sexo, e ela propõe que o gênero seja entendido como uma “representação”, o que não quer dizer que ele não apresente implicações reais e concretas sobre os corpos – como se buscou demonstrar na presente tese – visto que “a representação do gênero é a sua construção.”⁷ Em outras palavras, o gênero não preexiste à sua representação e é por meio da representação, incluindo sua veiculação nas mídias, seus usos políticos e as imagens que circulam do masculino e do feminino, que o gênero opera como uma tecnologia gerando efeitos materiais sobre as vidas dos indivíduos.

Partindo de tal noção, outros teóricos iriam explorar de forma crítica a ideia de que o gênero é construído e, como uma representação, pode ser apropriado sendo, portanto, manipulado até o ponto de violentar os sujeitos, forçando-os a trabalhar para produzir o gênero que eles mesmos representam. Atualmente, análises transfeministas do gênero afirmam que para além da construção social, este se manifesta pela sua *produção* sobre os corpos – individuais e sociais – na medida em que tal produção pode ser vista como um trabalho em si mesmo.⁸ Um trabalho que leva, por vezes, ao sacrifício dos corpos ou à submissão a sistemas de violência de gênero como aquele instaurado nos momentos de guerra por meio da masculinidade bélica.

Ao produzir a matéria binária por meio das tecnologias do gênero, o tempo, pela repetição compulsória de papéis e modelos de masculinidade e feminilidade, produz a nós mesmos, em nossos corpos e desejos direcionados para produzir passado, presente e futuro como instâncias de representação inventadas por princípios cronobiopolíticos. Em nossa análise, baseando-nos na noção de performatividade do gênero proposta por Butler, optamos pela ideia de *invenção* das identidades de gênero, como um processo que acontece no presente por meio da *dissimulação* do passado. Sexo e gênero, então, fazem parte de um maquinário mais amplo que produz as identidades pelo ajustamento entre tecnologias do discurso normativo – estas operaram, dentro de regimes também ajustados, para inventar o Santos Dumont que aprendemos a cultuar.

⁶ DE LAURETIS, Teresa. *Tecnologies of gender*. Essays on theory, films and fiction. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 1987. p.3.

⁷ DE LAURETIS, loc. cit. Grifos da autora.

⁸ BOURCIER, Sam. *Homo inc.orporated*. Le triangle et la licorne qui pète. Paris : Éditions Cambourakis, 2017. p.120.

Inventou-se, primeiro, Alberto, por meio de uma tecnologia de gênero que era a família, base nuclear do Estado patriarcal. No regime familiar, ele herdou os valores que fundavam a ideia de um progresso racional, baseado na ciência e na técnica como caminhos irrefutáveis à verdade. Mas, por outro lado, teve também a sua masculinidade e o sentido da hereditariedade cunhados no interior do regime religioso, por meio de sua iniciação na fé católica. Estas duas influências, representadas por pai e mãe, ao mesmo tempo em que serviam para engendrar sua identidade baseada em forças binárias, marcaram a sua invenção com o conflito do gênero que lhe foi próprio ao longo de toda a vida. Entre razão e paixão, masculino e feminino, o aeronauta aprendeu a alçar voo controlando as influências que o polarizavam.

Na Paris moderna, ele soube jogar com sua identidade conflitiva nos círculos de uma elite cultural e estética em que as fronteiras do gênero se afrouxavam, e ele podia performar o papel do dândi enquanto flutuava socialmente entre grupos distintos. Ao mesmo tempo em que voava, cunhou sua masculinidade e virilidade próprias, para se consagrar um “homem” no clube de cavalheiros da aeronáutica que relutou a aceitá-lo como um membro legítimo.

Performou no céu e na terra sua identidade ambígua, ajustando-se culturalmente aos padrões de normalidade, ainda mais frouxos na *Belle Époque* francesa do que aqueles que moldavam a sociedade do seu país de origem. Durante a guerra na Europa, buscou uma nova atuação masculina ao se oferecer, junto aos seus aparelhos, aos militares franceses. Contudo não apresentava vocação para a belicosidade inerente aos novos modelos de masculinidade racional.

De volta às Américas, peregrinou entre os regimes militares locais e a santidade pacífica de um mártir celibatário – ambiguidade esta que o permitiu adentrar no panteão nacionalista de sua pátria readquirida. No Brasil, se deparou com a própria imagem refletida num espelho opaco cheio de interrogações. Entre as forças normativas, por vezes contraditórias, que o guiavam, Santos Dumont sucumbiu às suas emoções reprimidas. Entregou-se ao sofrimento que guardava após se elevar como um mito glorioso que escondia de si mais do que mostrava em suas performances. O seu voo foi tão alto que não temos como medir quão profundo era o abismo em direção ao fim. Na última atuação, entregou-se, finalmente, à história que se encarregaria de contá-lo a partir da coleção de dúvidas que ele deixava como herança para os seus patrícios.

O historiador do presente herda os indícios deixados por uma performance etérea. O passado solidificado já não é suficiente para prover o presente da dimensão humana de uma personagem transitória em vida e após a morte. Na dúvida, ficamos com as incertezas. Direcionamos o nosso voo para as imagens e a imaginação; ficamos com a fábula, o mito e a

ficção, que não podemos ignorar como recomenda a razão esclarecida. A *guide-rope* da história deve deixar completamente o solo para alcançar altitudes inexploradas...

Fundada na razão positiva, por muito tempo, como lembra Michel de Certeau, a história perseguiu falsos deuses, ao apontar o erro das falsificações definindo a ficção em contraposição à verdade histórica.⁹ Assim, por meio da oposição entre verdadeiro e falso, e da identificação do falso como o *erro*, os historiadores assumiam, eles mesmos, o papel de Deus, ativando o Logos divino como princípio do método histórico. O trabalho do historiador se definiria como o de “instaurar coerências” por meio da organização das verdades, visando produzir “uma ordem, um progresso e uma história.”¹⁰ Ignoram-se, assim, as inconsistências, as falsificações intencionais, as pegadas deixadas por um passado sem “provas” que não queria se fazer passado no presente. A maioria dos biógrafos de Santos Dumont adotou, em seus textos – menos históricos e mais jornalísticos, em grande medida inventivos – o princípio da história tradicional, que busca provas para determinar o passado, fazendo uso de uma autoridade que produz realidades ao acusar como “falsas” as representações.

Inventada por um processo universal de normatização dos saberes, a História moderna tomou emprestado das ciências naturais a tendência a apagar traços individuais de um objeto recorrendo à generalização. Essa tendência, como descrita por Ginzburg, “é diretamente proporcional à distância emocional do observador,”¹¹ de modo que este último, ao ocupar o lugar de sujeito da razão, é levado a extirpar dos seus objetos qualquer traço de emoção. O *pathos* é suprimido pelo *logos* na análise científica que por muito tempo determinou a interpretação dos objetos nas ciências humanas.

Define-se uma ciência normativa que, como nas ciências biológicas, busca estudar aquilo que se repete, a série, e nunca o que escapa à norma. O indivíduo, assim, existia para essas ciências na medida em que pertencia a uma espécie, logo, provando ser “repetível”.¹² Ao subordinarem os estudos sobre os anormais à própria pesquisa sobre a norma, os cientistas passam a representar o excluído, fazendo uso da exclusão como artifício do próprio método histórico e gerando conseqüentemente outros modos epistemológicos de excluir. É por meio da reprodução, ao mesmo tempo sistemática e subterrânea, de certas proibições fundadoras do sujeito histórico, a partir de critérios de inteligibilidade do sexo¹³ inerentes às ciências humanas

⁹ Cf. CERTEAU, Michel de. *História e psicanálise: entre ciência e ficção*. Belo Horizonte: Autêntica, 2016 [1987].

¹⁰ *Ibidem*, p.46-47.

¹¹ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p.163.

¹² *Ibidem*, p.164.

¹³ BUTLER, Judith. *Bodies that matter. On the discursive limits of “sex”*. New York & London: Routledge, 1993. p.55.

e sociais, que a história sedimenta os processos de exclusão dos anormais, ao mesmo tempo incluindo-os como abjetos para reiterar as categorias da normalidade.

Santos Dumont não poderia, portanto, ser identificado como homossexual por uma história programada para excluir os sujeitos que fogem às normas de sexo e de sexualidade. De acordo com a *dissimulação historiográfica* que buscamos denunciar, os homossexuais são geralmente estudados na medida da sua diferença em relação ao sujeito soberano heterossexual, isto é, como “homossexuais”, como anormais, e não como sujeitos de uma história compartilhada. Tudo se passa como se os homossexuais, dada a sua “condição” historiográfica específica, compartilhassem de uma história inteiramente à parte e inferior, distante da história elevada dos heróis nacionais. Essa história marginal, ao conferir visibilidade a sujeitos velados, fazendo emergir suas memórias subterrâneas,¹⁴ serve para legitimar hierarquias e relegar o homossexual à subalternidade do discurso histórico.

A escrita da história acaba por reprimir o desconhecido para repetir um padrão coerente e reificador das identidades ajustadas à ordem social. A historiografia impõe a ordem ao atuar como um regime normativo próprio para produzir comportamentos e sujeitos reproduzindo padrões historicamente fundados. Os “regimes de historicidade”¹⁵ são regimes da normatividade que atuam em sociedades formadas por representações do passado normatizadas e repetidas pela história que molda a memória e, ainda que de forma subterrânea, torna o passado presente e o presente normalizado. Não há “presentismo” quando consideramos os efeitos inconscientes do passado no presente, visto que a historicidade está sempre prestes a emergir como uma força contrária às forças repressoras exercidas pelo Historiador.

O Santos Dumont que escolhemos contar, fazendo uso de nossa própria autoridade, não se eleva, mas submerge a partir dos traços deixados por sua imagem manipulada. Sabemos que ele não sucumbiu ao casamento, instituição normativa que fez questão de refutar. Sobre sua sexualidade nada podemos afirmar, visto que a viveu de modo recluso e privado, graças aos privilégios que tinha, e logo somos levados apenas a supor sobre as liberdades que ele se permitiu explorar quando ninguém o estava vendo ou narrando...

Santos Dumont não foi um homossexual, visto que este caminho discursivo não havia sido construído em sua época e na sociedade em que vivera. Ele criou a sua própria existência liminar, ajustando-se aos regimes de verdade que conformavam o seu gênero, rompendo, na medida do aceitável, com o binarismo construído historicamente pela repetição de um padrão

¹⁴ POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. *Estudos Históricas*, v. 2, n. 3, CPDOC, 1989, pp. 3-15.

¹⁵ HARTOG, François. *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015 [2003].

intransponível. Ao se apresentar como um homem singular, revestindo-se de feminilidade, por vezes deixou de assumir o que era previsto nos modelos de gênero, negociando a sua própria identidade no teatro das aparências que definiu a sua época. Reproduziu e transformou os regimes normativos de gênero na medida em que, ao se inventar como novidade na busca por ser aceito, negociou sua identidade recusando aceitar inalterados os padrões que se impunham com a força da tradição. Mas, ao recusar certas heranças, viu-se obrigado a aceitar outras. Viveu em permanente conflito entre o novo e o antigo, a mudança desenfreada e a permanência normativa.

Sua identidade se mostrou inquieta, nômade, travestida de futuro ao mesmo tempo em que reencenava o passado... Precisou inovar o bastante para se fazer lembrar, mas sem romper demasiadamente com as regras impostas para que não fosse completamente esquecido por seus contemporâneos. Inventou a sua imagem produzindo o efeito de uma *mais-valia simbólica* que o elevava, enquanto disfarçava a *menos-valia emocional* adquirida por não poder se encaixar.

Escapando a uma história normativa e binária, na qual Santos Dumont só poderia se contar como hétero ou homossexual, optamos pela dúvida e pela incerteza que contribuem para corroer os alicerces do já conhecido herói nacional. Contrariando o regime historiográfico normativo, optamos por contar uma história feita por meio da apropriação crítica do passado, composta por ficções, silêncios e interrogações, para abrir o debate sobre a escrita de uma história pensada *queer*. Propusemos entender a experiência do sujeito numa dada realidade cultural, segundo previu Foucault, como moldada por códigos prescritos que compõem um sistema de regras e coerções “entre domínios do saber, tipos de normatividade e formas de subjetividade,”¹⁶ de modo que não podemos considerar o Santos Dumont aeronauta sem compreender as suas quedas, ou o Santos em suas performances sociais sem levantarmos perguntas sobre o seu “armário”, ou, ainda, o seu monumento em pedra sem considerar o homem de carne e osso...

Suas apreensões fugazes, nos momentos em que ele permite ser compreendido fora dos padrões assumidos como verdade, nos levam em direção ao seu interior mais profundo, ou, ao menos, a um conjunto de possibilidades interpretativas sobre o seu íntimo. Uma história *queer* preocupada com a autonomia dos desejos e da fantasia ao “desmantelar a ficção de um tempo inteiramente presente e aceito como tal”¹⁷ nos permite libertar os sujeitos da fixação normativa

¹⁶ FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade II. O uso dos prazeres*. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. p.9-10.

¹⁷ FREEMAN, Elizabeth. *Time binds. Queer temporalities, queer histories*. Durham and London: Duke University Press, 2010. p.9.

de seus desejos e de sua libido. Seus corpos individuais, como o de um pássaro, ganham alguma autonomia em relação ao ar que guia os seus movimentos, tornando-os mais leves. É por meio do voo desviante de sujeitos aceitos que a própria historiografia se abre para as possibilidades de um passado não normativo e para a compreensão de temporalidades *queers*.

Finalmente, atuando como o psicanalista, o historiador tem seu interesse despertado para o que está submerso no passado, para além do tempo aparente e das representações exaltadas. Nesta acepção da história, a metáfora do morto que “re-morde” o vivo, proposta por Michel de Certeau, nos leva a pensar numa “história canibal”, entendendo a memória como o recinto de duas forças opostas: por um lado, o esquecimento, como uma força deliberada contra o passado; por outro, o retorno do esquecido, um tipo de lembrança involuntária que é uma ação desse passado “forçado ao disfarce”.¹⁸ Essa memória construída pela ação do próprio tempo que age como uma autoridade sobre si mesmo, se faz de mitos, de contos cautelares e de representações normativas. Ajustada ao presente, ela está sujeita ao próprio retorno dos restos produzidos pelo esquecimento que leva à exclusão de certos sujeitos, em benefício da manutenção da normalidade.

Ao tornarmos evidente aquilo que foi reprimido nos regimes memoriais, podemos compreender, enfim, os motivos pelos quais, no Brasil, se tornou impossível conceber a imagem de um *aviador viado*.

Quem poderia imaginar um ídolo *queer* ou bicha para a nossa República? Que viado poderia elevar a Nação em direção ao esquecimento de seu passado autoritário e às novas formas de autoritarismo que estavam por vir, travestidas de modernidade? Constatamos, a partir das apropriações de Santos Dumont, que no discurso nacional brasileiro o gênero desempenha um papel fundamental na dominação dos corpos e no controle dos desejos.

O gênero é um mito, inventado para que pudéssemos cultuar deuses normativos. Todo mito é opressor em sua funcionalidade. Ao longo de nossa história aprendemos a admirar homens brancos, heterossexuais, símbolos de um patriarcalismo que nos faz lembrar de um passado vitorioso que nunca existiu. Recentemente elegemos um presidente da República que se autointitula um “mito” e representa o discurso masculinista, misógino e homofóbico que a muitos faz lembrar desse mesmo passado inventado e sedimentado. Santos Dumont não inventou esse passado e tampouco determinou o nosso presente, mas ao tentarmos compreender suas paixões e razões somos confrontados com nossos próprios mitos e seus fantasmas que a história contemporânea ainda não se permitiu exumar.

¹⁸ CERTEAU, Michel de. *História e psicanálise: entre ciência e ficção*. Belo Horizonte: Autêntica, 2016 [1987]. p.71-72.

Olhando para os meus álbuns de família vejo como se desenha o tempo de uma vida linear. É por meio da invenção de passado, presente e futuro – necessariamente nesta ordem – que aprendemos a viver no tempo. As fotos da minha infância testemunham o trabalho do tempo que faz de conta que eu estou ligado aos meus ancestrais por uma linha inabalável. O álbum me religa ao tempo coletivo, produtor da normatividade – e não há símbolo mais evidente deste tempo individual que o relógio de pulso inventado pelo aviador. Este, por sua vez, nem sempre trabalha a nosso favor. Ele nos lembra que estamos no tempo e representa o controle exercido sobre nossos corpos. O relógio comanda o aviador que comanda a máquina, como se o homem tivesse alguma autoridade sobre si mesmo. No fim, somos engolidos pela normatividade de um Cronos feroz e vingativo.

É pela via da descendência que reproduzimos o tempo patriarcal e linear que nos enlaça pelo pulso e nos devora pelo coração. Herdamos o fardo da continuidade contada nos ponteiros do relógio, sendo a transmissão no tempo binário e heteronormativo o único meio de burlar a finitude, punição divina imposta aos homens. Esta, por sua vez, também pode ser burlada pela história. Ao aceitarmos nossos ídolos como ousaram existir, assumindo a sua finitude e os seus desvios, como quem abre um armário de segredos íntimos, somos capazes de mudar o tempo em sua ferocidade normativa. Inventamos nosso próprio tempo, *viado* e desviante, ao vislumbrarmos o tempo de uma vida contada em suas múltiplas alternativas.

Referências:

Obras gerais:

ABREU, Martha. O “crioulo Dudu”: participação política e identidade negra nas histórias de um músico cantor (1890-1920). *Revista Topoi*, v. 11, n. 20, 2010, pp. 92-113.

_____. Cultura popular: um conceito e várias histórias. In: ABREU, Martha & SOIHET, Rachel. (org.). *Ensino de história: conceitos, temáticas e metodologia*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. pp.83-102.

ADOIN-ROUZEAU, Stéphane. Conclusão. A Grande Guerra e a história da virilidade. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. pp.503-512.

_____. Exércitos e guerras: uma brecha no coração do modelo viril? In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI (dirigido por Jean-Jacques Courtine). Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. pp.239-268.

ALBARET, Céleste. *Monsieur Proust*. Souvenirs recueillis par Georges Belmont. Paris : Robert Laffont, 1973.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 330 p.

AQUINO, Maurício de. Modernidade republicana e diocesanização do catolicismo no Brasil: as relações entre Estado e Igreja na Primeira República (1889-1930). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 32, n. 63, 2012, pp. 143-170.

BARROS, Henrique Lins de. *Desafios de voar: brasileiros e a conquista do ar (1709-1914)*. São Paulo: Metalivros, 2006. 214 p.

BEATTIE, Peter M. Ser homem pobre, livre e honrado: a sodomia e os praças nas Forças Armadas brasileiras (1860-1930). In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik (orgs.). *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004. pp.269-299.

BENSA, Alban. Da micro-história a uma antropologia crítica. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. pp.39-76.

BERTAUD, Jean-Paul. A virilidade militar. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. pp. 195-248.

BITTENCOURT, Armando. O grande conflito se aproxima: inovações tecnológicas antes e durante a Primeira Guerra Mundial. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da & LEÃO, Karl Schurster Sousa (Org.). *Por que a guerra?: das batalhas gregas à ciberguerra – uma história da violência entre os homens*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018. pp.325-360.

BOSCHI, Caio César. Irmandades, religiosidade e sociabilidade. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. pp. 59-75.

BOURCIER, Sam. *Queer zones*. La trilogie. Paris : Amsterdam, 2018 [2001, 2005, 2011]. 764 p.

_____. Archives = vie. Le pouls de l'archive, c'est en nous qu'il bat. *Friction magazine*. Maio de 2018b. Disponível em: <https://friction-magazine.fr/archives-vie-le-pouls-de-l-archi-cest-en-nous-quil-bat/?fbclid=IwAR11NUdR7S_BydGOWm38Ef_A64 L GbpOjzbDv-R-pxbVGVgj4HfV4G1aPHvQ>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

_____. *HOMO inc.orporated*. Le triangle et la licorne qui pète. Paris : Cambourakis, 2017. 248 p.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. pp.183-191.

BOURKE, Joanna. *Dismembering the Male – Men's Bodies; Britain and the Great War*. Londres: Reaktion Books, 1996.

BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. Vol. II. Petrópolis: Vozes, 2002.

BRULON, Bruno. Normatizar para normalizar: uma análise *queer* dos regimes de normalidade na historiografia contemporânea da homossexualidade. In: NETO, Miguel Rodrigues de Sousa & GOMES, Aguinaldo Rodrigues (orgs.). *História e teoria queer*. Salvador: Devires, 2018. pp.47-76.

BURKE, Peter (org.). *A escrita da história, novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

BUTLER, Judith. *Quadros de guerra: quando a vida é passível de luto?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. 287 p.

_____. *Gender trouble*. Feminism and the subversion of identity. New York & London: Routledge, 2007 [1990]. 236 p.

_____. *Bodies that matter*. On the discursive limits of "sex". New York & London: Routledge, 1993. 288 p.

_____. Imitation and gender insubordination. In: FUSS, Diana (ed.). *Inside/Out: Lesbian theories, gay theories*. New York: Routledge, 1991. pp.13-31.

CAMINHA, Adolfo. *Bom Crioulo*. São Paulo: Martin Claret, 2002 [1895].

CARLIER, François. *Les deux prostitutions*. Paris : Dentu, 1887.

CARVALHO, José Murilo de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

_____. *A formação das almas*. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1990].

CERQUEIRA FILHO, Gisálio. Sufoco nas alturas. Sobre Páramo, de Guimarães Rosa. *Passagens*. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 2, maio-agosto, 2013, pp.168-204.

CERTEAU, Michel de. *História e psicanálise: entre ciência e ficção*. Belo Horizonte: Autêntica, 2016 [1987].

CHARTIER, Roger. Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: _____. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Alégis: DIFEL, 2002. pp.13-28.

_____. “Cultura popular”: revisitando um conceito historiográfico. *Estudos Históricos*, vol. 8, no. 16, Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 1995, pp.179-192.

_____. Diferenças entre os sexos e a dominação simbólica (nota crítica). *Cadernos Pagu*, n. 4, 1995, pp.37-47.

CHEVALIER, Julien. *L'inversion sexuelle*. Paris: Masson, 1893.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COATES, Benjamin Allen. *Legalist Empire: International law and American foreign relations in the early twentieth century*. New York: Oxford university press, 2016.

CONNELL, R. W. *Masculinities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2005 [1995].

CORBIN, Alain. Introdução. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. pp.7-12.

_____. *L'harmonie des plaisirs*. Les manières de jouir du siècle des Lumières à l'avènement de la sexologie. Paris : Flammarion, 2010 [2008].

COUROUVE, Claude. *Vocabulaire de l'homosexualité masculine*. Paris : Payot, 1985.

DAVALLON, Jean. Introduction. In : *Musées et Recherche, actes du colloque du MNATP* (Paris 29 nov.-1er déc. 1993), Paris, Ministère de la Culture et de la Francophonie, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, OCIM, 1995, pp.245-256.

DAVIS, Natalie Zemon. *O retorno de Martin Guerre*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

DELAPORTE, Yves. Le Prince Roland Bonaparte en Laponie. *L'Ethnographie*, 104, n° spécial, CXXX^e année, t. LXXXIV, 2, 1988.

DE LAURETIS, Teresa. *Tecnologies of gender*. Essays on theory, films and fiction. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 1987.

DEL PRIORE, Mary. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2015. 331 p.

_____. Pais de ontem: transformações da paternidade no século XIX. In: DEL PRIORE, Mary & AMANTINO, Marcia (orgs.). *História dos homens no Brasil*. São Paulo: UNESP, 2013. pp.153-184.

DERRIDA, Jacques. *Gramatologia*. São Paulo, Perspectiva, 2004.

_____. *Mal de arquivo: uma impressão freudiana*. Rio de Janeiro: Relume, 2001.

DONZELOT, Jacques. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1986. 209p.

ERIBON, Didier. *Réflexions sur la question gay*. Paris : Fayard, 1999.

FERAY, Jean-Claude. Une histoire critique du mot homosexualité. *Arcadie*, n. 325, janvier, 1981, pp. 11-21.

FERRI, Laurent & GRAU, Donatien. Une Lettre Inédite De Jacques-Émile Blanche à Ernst Robert Curtius, Sur Marcel Proust. *Bulletin D'informations Proustiennes*, no. 42, 2012, pp. 33–37. *JSTOR*, www.jstor.org/stable/44760481.

- FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. 293 p.
- FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité IV. Les aveux de la chair*. Paris : Gallimard, 2018. 425 p.
- _____. *A hermenêutica do sujeito*. Curso dado no Collège de France (1981-1982). São Paulo: Martins Fontes, 2018 [2001]. 506 p.
- _____. *História da sexualidade III. O cuidado de si*. Rio de Janeiro / São Paulo: Paz & Terra, 2014 [1984]. 315 p.
- _____. *Os Anormais*. Curso no Collège de France (1974-1975). São Paulo: Martins Fontes, 2014 [2001]. 330 p.
- _____. La psychologie de 1850 à 1950. In: _____. *Dits et écrits. 1954-1978*. Sous la direction de Daniel Defert et François Ewald et la collaboration de Jacques Lagrange. Paris: Galimard, 2001 [1994]. pp. 148-165.
- _____. *História da sexualidade I. A vontade de saber*. Rio de Janeiro: Graal, 1985 [1976]. 152 p.
- _____. *História da sexualidade II. O uso dos prazeres*. Lisboa: Relógio d'Água, 1994 [1984]. 293 p.
- FREEMAN, Elizabeth. *Time binds. Queer temporalities, queer histories*. Durham and London: Duke University Press, 2010. 224 p.
- FREITAS, Camila Borges. Acolher sentimentos, produzir sentidos: arquivos *queer* como espaço de resistência e construção de memória. *Anais do XIV Encontro Estadual de História – ANPUH RS. Democracia, liberdades, utopias*. Porto Alegre, 2018. pp.1-17. Disponível em: <http://www.eeh2018.anpuhrs.org.br/resources/anais/8/1530577405_ARQUIVO_AnpuhRS2018_CamilaBorges.pdf>. Acesso em: 30 de março de 2019.
- FREUD, Sigmund. Sobre um tipo particular de escolha de objeto nos homens (1910). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. pp.121-132.
- _____. O declínio do complexo de Édipo (1924). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. pp.247-254.
- _____. Carta a uma mãe preocupada com a homossexualidade de seu filho (1935). In: _____. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018. pp. 349-350.
- _____. *O mal-estar na civilização*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2011 [1930].
- _____. Conferência XX. A vida sexual dos seres humanos. In: _____. *Obras completas*. Vol. 16. Rio de Janeiro: Imago. Stud., 1977 [1917]. pp.355-373.
- FREYRE, Gilberto. *Casa-grande & senzala*. Recife: Global, 2006 [1933].
- _____. *Homens, engenharias e rumos sociais*. Rio de Janeiro: Record, 1987. 223 p.
- _____. *Ordem e Progresso*. V. 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.
- FRIEDMAN, Lawrence M. *American Law in the 20th Century*. New Haven and London: Yale University Press, 2002.

- FRY, Peter & MACRAE, Edward. *O que é homossexualidade*. São Paulo: Brasiliense, 1985. 127 p.
- GAY, Peter. *Freud: uma vida para o nosso tempo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [1988]. 815 p.
- _____. *The naked heart*. The bourgeois experience: Victoria to Freud. Volume IV. New York: Norton, 1996.
- _____. *A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud*. A educação dos sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- GERD, Krumreich. A propos de la politique d'armement de la France avant la Première guerre mondiale. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 29 N°4, Octobre-décembre 1982. pp. 662-672.
- GINZBURG, Carlo. *O fio e os rastros: Verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. 454 p.
- _____. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 [1976].
- _____. *Le juge et l'historien*. Considérations en marge du procès Sofri. Lagrasse : Verdier, 1997.
- _____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- GRAVES, Robert. *The Greek myths*. Vol. 1 e 2. Londres: Penguin Books, 1960 [1955].
- GREEN, James N. *Além do carnaval*. A homossexualidade masculina no Brasil do século XX. São Paulo: UNESP, 2000.
- GREEN, James N. & POLITO, Ronald. *Frescos trópicos*. Fontes sobre a homossexualidade masculina no Brasil (1870-1980). Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.
- HALBWACHS, Maurice. *Les Cadres sociaux de la mémoire* (1925). Édition électronique. Les classiques des sciences sociales. Québec : Université du Québec, 2002. Disponível em: <http://www.uqac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html>. Acesso em: 20 de novembro de 2009.
- HALL, Stuart. Introduction. Who needs 'identity'? In: HALL, Stuart & GAY, Paul du. *Questions of cultural identity*. London / Thousand Oaks / New Delhi: SAGE, 1996. pp.1-17.
- HALPERIN, David. *San Foucault. Para una hagiografía gay*. Córdoba: Cuadernos del Litoral, 2000 [1995].
- HARTOG, François. *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015 [2003].
- HEIDEGGER, Martin. *Heráclito*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1998.
- IANNINI, Gilson & TAVARES, Pedro Heliodoro. Sobre amor, sexualidade, feminilidade. pp.7-35. In: FREUD, Sigmund. *Amor, sexualidade, feminilidade*. São Paulo: Autêntica, 2018.

JABLONKA, Ivan. A infância ou a “viagem rumo à virilidade”. In: CORBIN, Alain; COURTINE, Jean-Jacques; VIGARELLO, Georges. *História da virilidade*. 2. O triunfo da virilidade. O século XIX. Petrópolis: Vozes, 2013. pp.37-73.

JANES, Dominic. *Picturing the closet: male secrecy and homosexual visibility in Britain*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2015.

_____. *Visions of queer martyrdom from John Henry Newman to Derek Jarman*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2015.

JUNG, Carl Gustav. *Símbolos da transformação: análise dos prelúdios de uma esquizofrenia*. Vol. 5. Petrópolis: Vozes, 2017 [2013].

KATZ, Jonathan Ned. *L'invention de l'hétérosexualité*. Paris : EPEL, 2001 [1995]

LAPLANCHE, Jean & PONTALIS, Jean-Bertrand. Complexo de Édipo. In: *Vocabulário de psicanálise*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. pp.77-81.

LE GOFF, Jacques. *Saint Louis*. Paris : Gallimard, 2013 [1996].

LEVI, Giovanni. História social da cultura ou história cultural da sociedade. In: VENANCIO, G., VIANNA, L.; SECRETO, V. e SOIHET, R. *Sujeitos na História*. Niterói: Eduff. No prelo.

_____. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história, novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992. pp.133-162.

_____. Los usos de la biografía. *Annales* 44 Année, No. 6, nov.-dic., 1989. pp.1325-1337.

LORIGA, Sabina. *O pequeno X: Da biografia à história*. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

_____. A tarefa do historiador. In: GOMES, Ângela de Castro & SCHMIDT, Benito Bisso (orgs.). *Memórias e narrativas (auto)biográficas*. Rio de Janeiro: FGV; Porto Alegre: UFRGS, 2009. pp.13-37.

_____. A biografia como problema. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998. pp. 225-249.

MARANTES, Bernardete Oliveira. *O Vestido de Proust: uma construção na trama das correspondências*. 2011. Tese (Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. doi:10.11606/T.8.2011.tde-11042012-160413. Acesso em: 2019-03-13.

MARCUSE, Herbert. Some social implications of modern technology. (1941). In: MARCUSE, Herbert & KELLNER, Douglas. *Technology, war and fascism: collected papers of Herbert Marcuse*. London and New York: Routledge, 1998. pp.41-65.

_____. *Eros e civilização*. Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

MIHAELY, Gil. *L'émergence du modèle militaire-viril*. Représentations masculines en France au XIXe siècle. Thèse, EHESS, 2004.

MILLET, Kate. *Política sexual*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1970.

MURAT, Laure. *La Loi du genre*. Une histoire culturelle du « troisième sexe ». Paris : Fayard, 2006. 460 p.

NEDER, Gizlene. “Casamento perfeito”, cultura religiosa e sentimentos políticos. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, vol. 8, n. 1, janeiro-abril, 2016, pp.3-20.

_____. Educação e secularização no Brasil: a “questão religiosa” no Brasil republicano (confrontações de pe. Leonel Franca, SJ com a educação escolanovista). In: NEDER, Gizlene; DA SILVA, Ana Paula Barcelos Ribeiro; DE SOUSA, Jessie Jane Vieira (org.). *Intolerância e cidadania*. Secularização, poder e cultura política. Rio de Janeiro: Autografia / FAPERJ, 2015. pp.89-121.

NEDER, Gizlene & CERQUEIRA FILHO, Gisálio. Família, poder e controle social: concepções sobre família no Brasil na passagem à modernidade. In: _____. *Idéias jurídicas e autoridade na família*. Rio de Janeiro: Revan, 2007. pp. 9-29.

NEEDELL, Jeffrey. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

NEEDHAM, Joseph. *Science and Civilisation in China: Volume 4, Physics and Physical Technology, Part 2, Mechanical Engineering*. Cambridge: Cambridge University Press, 1965.

OLIVEIRA, Cristiane. A emergência histórica da sexualidade infantil no Brasil. *Revista EPOS*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, julho-dezembro de 2011. n.p.

ORTIZ, Renato. *Cultura brasileira e identidade nacional*. São Paulo: Brasiliense, 2012. 149 p.

PERROT, Michèle; FARGE, Arlette; DAUPHIN, Cécile; KLAPISCH-ZUBER, Christiane; LAGRAVE, Rose-Marie; FRAISSE, Geneviève; SCHMITT-PANTEL, Pauline; RIPA, Yannick; PEZERAT, Pierrette; VOLDMAN, Danièle. Culture et pouvoir des femmes : essai d'historiographie. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 41^e année, N. 2, 1986. pp.271-293.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. *Estudos Históricos*, v. 2, n. 3, CPDOC, 1989, pp. 3-15.

_____. La gestion de l'indicible. *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 62-63, L'illusion biographique, juin 1986. pp.30-53.

_____. L'homosexualité masculine, ou le bonheur dans le ghetto ? *Communications*, 35, 1982. Sexualités occidentales. Contribution à l'histoire et à la sociologie de la sexualité. pp. 37-55.

PROUST, Marcel. *À la recherche du temps perdue*. Sodome et Gomorrhe. Paris : Gallimard, 1969 [1921-1922].

RAMALHO, Valdir. As biografias históricas de Santos Dumont. *Scientiae Studia*, São Paulo, v. 11, n. 3, pp. 687-705, 2013.

RAMBUSS, Richard. *Closet devotions*. Durham, N. C.: Duke University Press, 1998.

RAUCH, André. Tu seras un homme, mon fils ! Dossier. La virilité. *L'Histoire*, n. 297, 2005, pp.34-43.

_____. *Le premier sexe – Mutations et crise de l'identité masculine*. Paris : Hachette Littératures, 2000.

REVENIN, Régis. L'émergence d'un monde homosexuel moderne dans le Paris de la Belle Époque. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2006/4, 53, pp.74-86.

_____. *Homosexualité et prostitution masculines à Paris. 1870-1918*. Paris : L'Harmattan, 2005.

RICCEUR, Paul. *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Paris : Seuil, 2000.

ROBÈNE, Luc ; BODIN, Dominique ; HÉAS, Stéphane. Pau et l'invention de l'aviation « sportive » (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains : naissance d'un loisir et nouveaux pouvoirs du corps. *Staps*, 87, 2010. pp.13-31.

RODRIGUES, Sérgio. *Cartas brasileiras*. Correspondências históricas, políticas, célebres, hilárias e inesquecíveis que marcaram o país. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

ROSA, João Guimarães. O verbo & o logos. In: *Em memória de João Guimarães Rosa*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1968. pp.55-86.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, Marieta de Moraes & AMADO, Janaína (orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015 [1996]. pp.93-101.

SANTNER, Eric L. *The royal remains: the people's two bodies and the endgames of sovereignty*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2011.

SCHORSKE, Carl E. *Fin-de-siècle Vienna*. Politics and culture. New York: Vintage Books, 1981 [1961].

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador*. D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SCOTT, Joan. História das mulheres. In: BURKE, Peter. (org.). *A escrita da história*. Novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992. pp.65-98.

SEDGWICK, Eve Kosofsky. A epistemologia do armário. *Cadernos Pagu*, n. 28, janeiro-junho de 2007, pp.19-54.

_____. *Epistemology of the closet*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1990.

SILVERMAN, Debora Leah. *Art Nouveau in Fin-de-Siècle France : Politics, Psychology, and Style*. Berkeley, Ca: University of California Press, 1989.

SOHN, Anne-Marie. « *Sois un Homme!* ». La construction de la masculinité au XIX siècle. Paris : Seuil, 2009. 462 p.

SOIHET, Rachel & PEDRO, Joana Maria. *Revista Brasileira de História*, Nº 54 vol. 27. São Paulo: ANPUH, jul.-dez, 2007. p.281-300.

SOLIS, Dirce Eleonora Nigro. Tela desconstrucionista: arquivo e mal de arquivo a partir de Jacques Derrida. *Revista de Filosofia Aurora*, Curitiba, v. 26, 2014. pp.373-389.

SOUZA, Gilda de Mello e. *O espírito das roupas: a moda no século dezenove*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SWAIN, Tânia Navarro. A invenção do corpo feminino ou “a hora e a vez do nomadismo identitário?”. *TEXTOS DE HISTÓRIA*, v.8, n.1/2, 2000. pp.47-84.

TAMAGNE, Florence. Mutações homossexuais. In: COURTINE, Jean-Jacques; CORBIN, Alain; VIGARELLO, Georges (dir.). *História da virilidade*. 3. A virilidade em crise? Séculos XX-XXI. Petrópolis: Vozes, 2013. pp. 424-453.

THIESEN, Icléia. Mémoire sociale et médiation de l'histoire. *Sciences de la société*, Presses Universitaire du Midi, n. 99, 2017. pp.107-121.

THIESSE, Anne-Marie. *La création des identités nationales*. Europe XVIIIe-XIXe siècle. Paris: Éditions du Seuil, 2001. 307 p.

THOMPSON, Christopher. Corps, sexe et bicyclette, *Les cahiers de médiologie*, 1998/1 (N° 5), p. 59-67.

TURNER, Victor. *The Anthropology of Performance*. New York: PAJ Publications, 1988. 185 p.

VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos pecados*. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1989. 393 p.

VELLOSO, Monica Pimenta. *História & Modernismo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010. 122 p.

VERNE, Jules. *Paris au XXe siècle*. Paris : Hachette et le Cherche midi Éditeur, 1863.

VILLALTA, Luiz Carlos. Introdução. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. pp.19-24.

_____. A Igreja, a sociedade e o clero. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de & VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais*. As Minas Setecentistas 2. Belo Horizonte: Autêntica / Companhia do Tempo, 2007. pp.25-57.

WARNER, Michael (dir.). *Fear of a Queer Planet*. Queer Politics and Social Theory. Minnesota: University of Minnesota Press, 1993.

WOMEN in transportation: changing America's history. Reference materials. U.S. Department of Transportation, March 1998.

WOOLF, Virginia. *A room of one's own*. Londres: Penguin Books, 2004 [1928].

Fontes primárias:

A CAMARA em sessão. *O Imparcial*, anno X, num. 1342, Rio de Janeiro, quarta-feira, 26 de julho de 1922, p.2.

A CANDIDATURA de Santos Dumont à Academia Brasileira. *O Jornal*, anno XIII, n. 3851, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de maio de 1931, p.3.

A CHEGADA de Santos Dumont. A cidade em festas. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.250, 7 de setembro de 1903. p.2.

A CONSTRUÇÃO do monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1391, Rio de Janeiro, sábado, 2 de dezembro de 1939, p.15.

- A CRIAÇÃO da 5ª arma de guerra. *O Jornal*, Anno VIII, num. 2342, Rio de Janeiro, 31 de julho de 1926, p.1.
- ACCUSED of cutting Santo's airship. *The St. Louis Republic*, St. Louis, June 29, 1904, part I, p.3.
- ACCUSE members Aero Club. *Evening times-Republican*. Marshalltown, Iowa, July 02, 1904, n.p.
- ADA, Comtesse. La vie de Paris. La Plage. *Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 184, Paris, 3 juillet 1905. p.1.
- AERIAL flight is assured. Its vehicle an aeroplane. *The star*. Reynoldsville, January 02, 1907, n.p.
- AERO CLUB Brasileiro. *O Imparcial*, anno V, num. 1199, Rio de Janeiro, sábado, 15 de abril de 1916, p.9.
- AÉRO-CLUB. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899.
- AÉROSTATION. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 137, Paris, 17 mai 1902. p.5.
- AÉROSTATION. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 128, Paris, 8 mai 1902. p.5.
- A ESCOLA prestes a ser inaugurada pelo Aero-Club Brasileiro. *O Imparcial*, anno V, num. 1193, Rio de Janeiro, domingo, 9 de abril de 1916, p.3.
- A GLORIFICAÇÃO de um brasileiro em Paris. *O Imparcial*, anno II, num. 358, Rio de Janeiro, quinta-feira, 27 de novembro de 1913, p.1.
- AIMÉ, Emmanuel. L'Aéro-Club de France en deuil. Le comte Henri de la Valette. Santos Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 40^{ème} Année, n° 8, août, 1932, pp.227-228.
- _____. Le Santos-Dumont n° 5. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 8, août 1901. n.p.
- _____. Alberto Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. n.p.
- _____. Bulletin officiel de l'Aéro-Club. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 1, janvier 1901. n.p.
- AIRSHIPS valuable for war. *The Cook County herald*. Grand Marais, September 02, 1905. n.p.
- À L'AÉRO-Club. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14661, Paris, 2 août 1901. [4 p.]. n.p.
- ALL up in the air. *The Richmond palladium*. Richmond, December 09, 1906, p.6.
- ALMEIDA, Heloisa Lentz de. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, *A Noite Ilustrada*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941, p.5.
- AMERICAN wins balloon contest. *Evening star*. Washington, D. C., October 02, 1906, p.3.
- A. N. Une ascension de M. Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 8^{ème} Année, n° 1, janvier 1900. n.p.
- ANCELLE, Paul. Le pari de M. Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. n.p.
- _____. Le Baptême de "l'Aéro-Club". *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. n.p.
- AN INTERVIEW that failed. Being the story of the escape of M. Santos-Dumont. *The Sun*, New York, vol. LXXI, n° 153, January 31, 1904. n.p.

- A PROPOS de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14750, Paris, 30 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- A PROXIMA chegada de Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1222, Rio de Janeiro, segunda-feira, 8 de maio de 1916, p.2.
- AIRSHIPS will bind Americas – Dumont. *The sun*. New York, January 04, 1916, p.5.
- ARTIGO com foto publicado pelo jornal "Correio da Manhã" sobre Santos-Dumont e sua história em Cabangu. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0177. Brasil, 16 de julho de 1973. p.4.
- ARTIGO sobre os sentimentos de desgosto por Santos-Dumont para com a utilização da aviação como arma de guerra e uma possível relação com a sua causa mortis. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0008. Brasil, 24 de outubro de 1932. n.p.
- ARTIGO sobre relatos da vida de Yolanda Penteadó com Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0394. Brasil, 25 de abril de 1976. pp.8-9.
- ARTIGO traz uma carta de uma leitora do jornal, em que relata que conheceu Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0265. Brasil, 27 de agosto de 1973. n.p.
- A TRAVERS Paris. *Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 349, Paris, 15 decembre 1905. p.1.
- AU JOUR le jour. M. Santos-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14741, Paris, 21 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- AVE, Portugal. *O Gigolô*, Anno 2, n. 75. São Paulo, 1 de julho de 1922. n.p.
- AVIAÇÃO. *O Imparcial*, anno II, num. 144, Rio de Janeiro, domingo, 27 de abril de 1913, p.9.
- BALLOON racers reach the goal. *Los Angeles herald*. Los Angeles, California, October 02, 1906, p.8.
- BARBOSA, Agenor. Confidências sôbre Santos-Dumont. In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56, pp.171-173.
- BARBOSA, Rui. *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. IX, Tomo I, 1882. Reforma do ensino secundário e superior. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde: Casa de Rui Barbosa, 1942.
- BARROS, Henrique Lins de. Entrevista com o pesquisador Henrique Lins de Barros. *Época*, 2015. Disponível em: <<http://revistaepoca.globo.com/Epoca/0,6993,EPT808438-1661-6,00.html>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2016.
- BARROSO, Sulpício Germiniano. *Breves considerações acerca do onanismo ou masturbação*. 1853. Tese (Doutorado) – Faculdade de Medicina da Bahia, Salvador, 1853.
- BAUDELAIRE, Charles. Fusées. In : *Œuvres posthumes et correspondances inédites*. Paris : Quantin, 1887.
- BERGET, Alphonse. *La route de l'air*. Aéronautique. Aviation. Histoire – Théorie – Pratique. Paris : Librairie Hachette et Cie., 1911.

- BERNARD, Jean. Chronique Parisienne. *Le Progrès de Bel-Abbès*, 52^e Année, N° 2846, 11 décembre, 1934. p.1.
- BESANÇON, Georges. Aéronats. Les « Santos-Dumont ». *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 8, août, 1903. p.190.
- _____. Aéronats. Les Santos-Dumont IX. *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 7, juillet, 1903. p.167.
- _____. Le tour du monde aérien. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 4, avril 1902. p.96.
- _____. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901. n.p.
- _____. Expériences du ballon dirigeable de M. de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 6^{ème} Année, n° 1-2-3, janvier-février-mars 1898. n.p.
- BILLET Parisien. Le Madécasse. Journal indépendant, politique, littéraire et financier. 16^{ème} année, N° 1749, 05 juillet 1935. n.p.
- BLANCHET, Georges. Le tour du monde aérien. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 9, septembre 1902. p.228.
- BONIFACE, C. *Éducation morale et pratique dans les écoles de garçons – Pour le commencement de la classe (garçons)*, 200 lectures morales quotidiennes. Paris : Armand Colin, 1896. p.41-44.
- BORDEAUX, Henry. La Croisade des Enfants. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 163, Paris, 12 juin 1902. n.p.
- BOULENGER, Marcel. Souvenirs d'un vieil homme (1866-1879). *Le Figaro*, 58^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 310, Paris, 5 novembre 1912. p.1.
- BRUCE, Gordon. Santos-Dumont to make home here. *New-York tribune*. New York, February 07, 1915, p.3.
- BULLETIN officiel de l'Aéro-Club de France. *L'Aérophile*. Paris, 21^{ème} Année, n° 20, octobre 1913, p.478.
- BULLETIN officiel de l'Aéro-Club. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 11, novembre 1901.
- BULLETIN officiel de l'Aéro-Club. *L'Aérophile*. Paris, 9^{ème} Année, n° 4, avril 1901.
- CABALZAR, V. L'Aérostation aux Tuileries. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899.
- CAMPOS, Humberto de. Notas de um "diarista". *O Jornal*, anno XIII, n. 3757, Rio de Janeiro, domingo, 8 de fevereiro de 1931, p.4.
- CARTA ao amigo "Agenor" falando da sua doença. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR_RJCENDOC_SD_RP_CO_121. Orthez, março de 1931.
- CARTA de Arnaldo Dumont Villares enviada ao Sr Jorge relatando detalhes da herança deixada por Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0015. São Paulo, Brasil, 14 de fevereiro de 1933.

CARTA de Santos Dumont a Carlos Cavalcanti, em 10 de setembro de 1926, Valmont. Arq. 8. Pasta 1688. N. D.4771. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que conta que o tratamento com águas termais não funcionou. Acervo do Aéro-Club de France. 9 de março de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que ele fala dos ruídos fortes que tem ouvido. Acervo do Aéro-Club de France. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

CARTA de Santos Dumont a Georges Besançon em que pede para dar dinheiro à filha. Acervo do Aéro-Club de France. Petrópolis, 2 de abril de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

CARTA de Santos Dumont ao amigo Coronel José Jorge. “A Encantada”, Petrópolis, 14 de março de 1922. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

CARTA de Santos Dumont ao amigo Antonio de Sá Fortes. Petrópolis, 21 de fevereiro de 1923. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

CARTA de Santos Dumont ao amigo Coronel José Jorge. Cabangu, 12 de fevereiro de 1923. Arquivo da Fundação Casa de Cabangu.

CARTA de Santos Dumont aos brasileiros em 14 de julho de 1932 (Reprodução). Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

CARTA de Santos Dumont à senhora Besançon em que diz estar melhor de saúde. Acervo do Aéro-Club de France. Rio de Janeiro, 7 de maio de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

CARTA do Ministério da Guerra requisitando carro de Santos Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR_RJCENDOC_SD_RP_CO_045. Paris, 11 de agosto de 1914.

CARTA do Sr. Arnaldo D. Villares ao Sr. Jorge de Toledo Dodsworth sobre os procedimentos necessários para doação da Casa Encantada ao Município de Petrópolis. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0035. São Paulo, Brasil, 14 de outubro de 1936.

CARTA em que Santos Dumont pede para Georges Besançon pagar suas dívidas. Acervo do Aéro-Club de France. 15 de janeiro de 1925. Disponível em: <http://especiais.santosdumont.eptv.g1.globo.com>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2019.

CARTA enviada pela Sra Laura da Silva Porto ao Sr Jorge Toledo Dodsworth informando que o Recolhimento de Desvalidos de Petropolis deu a uma de suas salas de aula o nome de Santos-Dumont em agradecimento ao legado doado em seu nome, conforme sua vontade em vida. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0026. Rio de Janeiro, Brasil, 24 de julho de 1934.

CARTA enviada pelo secretário da Prefeitura Municipal de Petrópolis ao Sr Jorge de Toledo Dodsworth agradecendo o donativo doado pelos herdeiros de Santos-Dumont para transformar a moradia de Santos-Dumont em escola com seu nome. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0033. São Paulo, Brasil, 17 de fevereiro de 1936.

CARTA enviada pelo Sr. G. Casenave ao Sr. Jorge Dumont Villares, no Brasil, a respeito da morte de Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0003P1. Orthez, França, 1932.

CARTA enviada por Santos-Dumont à irmã Virgínia contando que havia tentado se suicidar a bordo do Lutetia em 1931. ESTADÃO. *Especial Santos Dumont*. Capítulo 9 – Doença. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-9.php>. Acesso em: 21 de junho de 2019.

CARTA informando que Santos Dumont ficou internado em uma clínica de repouso em Valmont-sur-Territet, em resposta ao embaixador Antônio Camillo de Oliveira. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0107. Brasil, 1975.

CAVALRY and infantry retreat. *El Paso herald*. El Paso, Texas, August 5, 1914, home edition, n.p.

CERTIFICADO o qual registra o óbito de Santos-Dumont. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0005. São Paulo, Brasil, 1932.

CHEGOU, hontem, Santos Dumont. *O Imparcial*, anno V, num. 1230, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de maio de 1916, p.3.

CLÉRY, A. Santos-Dumont à Saint-Louis. *L'Aérophile*. Paris, 12^{ème} Année, n° 6, juin 1904, p.142.

_____. Le Banquet Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 12, decembre 1906, p.293.

CLUB Tenentes do Diabo. Parte segunda. O homem pássaro! *Jornal do Brasil*, Anno XXXIX, n. 37, Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1929, p.16.

COLLARINHOS de Linho. Os únicos que engommam bem. *O Imparcial*, anno III, num. 540, Rio de Janeiro, quarta-feira, 24 de junho de 1914, p.11.

COMMISSION scientifique du 26 novembre 1906. Partie non officielle. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 12, decembre 1906, p.285.

CORDAY, Michel. En ballon. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 269, Paris, 26 septembre 1900.

CURTIS, William E. The airship race. *Ottumwa tri-weekly courier*. Ottumwa, Iowa, October 11, 1904, n.p.

DAVENAY, Gaston. Quatre records de M. Santos-Dumont. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 258, Paris, 15 septembre 1909, p.3.

DE ALMEIDA, Heloisa Lentz. Aspectos interessantes da vida de Santos Dumont, A Noite Ilustrada, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1941. pp.3-14.

DEMOISELLES. *O Imparcial*, anno V, num. 1221, Rio de Janeiro, domingo, 7 de maio de 1916, p.2.

DE PETROPOLIS. *Jornal do Brasil*, Edição da Manhã, N. 238, Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903. p.1.

DERBY-CLUB. *O Imparcial*, anno II, num. 285, segunda-feira, 15 de setembro de 1913, p.8.

DERNIÈRES nouvelles du palais. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.

- DESAPROPRIAÇÃO das terras de Jésus Val, do lado brasileiro do atual Parque do Iguazú. 1916. Acervo do Arquivo Público do Paraná. n.p.
- DESMAREST, Henri. La Navigation aérienne. *Revue Hebdomadaire*. Paris, 11^{ème} Année, Tome XII, novembre 1902. p.315-316.
- DEROYER, Michelle. Sem nous parle du grand Santos-Dumont. *Match*, n° 310, août 1932. p.11.
- DERYS, Gaston. L'Inventeur. *Revue Hebdomadaire*. Paris, 11^{ème} Année, Tome XII, novembre 1902. p.2.
- DIENSTBACH, Carl. America's army adopts an American airship. *The San Francisco call*. San Francisco, California, August 09, 1908, p.6.
- DINER-CONFÉRENCE du 4 décembre 1902. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 12, décembre 1902. n.p.
- DU GARD, Martin. Le drame de Santos-Dumont : vainqueur et repentant. *Le Journal*, n. 15381, Paris, 27 novembre 1934, p.1.
- DUMONT, Henrique. *Relatório* que apresentou ao Exm. Sr. Vice-Presidente da Província de Minas Gerais Dr. Elias Pinto de Carvalho por ocasião de lhe passar a administração em 30 de junho de 1867, o conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, presidente da mesma província. Rio de Janeiro, 1867. Documento pertencente ao Arquivo Público Mineiro/SEC MG.
- DUMONT here to make final plans for aerial race. *The St. Louis Republic*. St. Louis, March 15, 1904, n.p.
- DUMONT should have kept the lid on. *The Saint Paul globe*. Saint Paul, June 30, 1904.
- DUMONT'S great feat. *Evening star*. Washington, D. C., November 13, 1906, p.12.
- D'UN JOUR à l'autre. *Le Cri de Paris*, 18^e Année, N° 900, 26 avril 1914. p.10.
- ELOGIO fúnebre nas exequias celebradas na Cathedral Metropolitana, em 21/12/1932. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0015. Brasil, 21 de dezembro de 1932. pp.1-10.
- ENTRADAS no dia 5. *Jornal do Brasil*, anno VII, n. 187, 6 de julho de 1897.
- ESTADÃO. *Especial Santos Dumont*. Capítulo 9 – Doença. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-9.php>. Acesso em: 21 de junho de 2019.
- ESTADÃO. VÍDEO. Minidocumentário sobre uma parte esquecida da história de Santos Dumont. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/>. Acesso em: 01 de julho de 2019.
- FAITS DIVERS. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 6, juin 1902.
- FAITS divers. Le ballon dirigeable de Pétrus. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 300, Paris, 27 octobre 1901.

FALLA que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 24.a legislatura em 2 de agosto de 1883. Ouro Preto, Typographia do Liberal Mineiro, 1883. 490 BN.

FERRAZ DE MACEDO, Francisco. *Da prostituição em geral, e em particular em relação ao Rio de Janeiro: prophylaxia da syphilis*. Estudo. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1873.

FLAMENT, Albert. Horizons de Paris. *Les Sports modernes*, 10^e Année, II^e Série, N^o 44, décembre 1908. p.2-3.

FOLHA de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1921*. N. 1613c. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

FOLHA de caderno com citações. *Octobre – novembre – décembre, 1920*. N. 1613a. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista.

FOLHA de caderno com citações. *Janvier – février – Mars, 1920*. N. 1613e. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. pp.1-13.

FOLHA de caderno com citações. *Juillet, août, septembre, 1920*. N. 1613b. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. pp.1-13.

FOLHA de caderno com citações. *Juillet, août, septembre, 1920*. N. 1613b. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. pp.1-13.

FOLHA de caderno com citações. *Sem data*. N. 1613d. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. pp.1-13.

FOLHA de caderno com citações. *Sem data*. N. 1613d. Arq. 8. Pasta 1688. Coleção Alberto Santos Dumont. Serviço de documentação textual e iconográfica do Museu Paulista. pp.1-13.

FONSSAGRIVES, Jean-Baptiste. *L'Éducation physique des garçons: ou avis aux familles et aux instituteurs sur l'art de diriger leur santé et leur développement*. Paris : Delàgrave, 1870.

FONVIELLE, Wilfrid de. Histoire de l'aérostation scientifique. *L'Aérophile*. Paris, 5^{ème} Année, n^o 1-2, janvier-février 1897.

GAZETTE des Tribunaux. *Le Figaro*, 49^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 17, Paris, 17 janvier 1903. p.4.

GERMANS sink mine-laying ship – Airships play big part in war. *The day book*. Chicago, August 05, 1914, last edition, n.p.

GOURMONT, Remy de. Le mot qui manque. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 281, Paris, 8 octobre 1909, p.4.

_____. *Mercur de France* : série moderne. 16, décembre, 1907. Revue de la quinzaine. Dialogues des Amateurs. p.678.

GREAT aerial fleet needed to defend U.S., says Santos-Dumont. *Evening public ledger*. Philadelphia, January 26, 1916, night extra, n.p.

GROWING old rapidly. *Grand Forks daily*. Grand Forks, September 20, 1915, n.p.

HAMON & JAMES. *Manuel de l'aviateur*. Notions générales sur l'aviation. Paris : R. Desmons, 1915.

HÉRICOURT, J. Le mois scientifique. Le problème de la direction des ballons. Les progrès de l'éclairage électrique. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 10^{ème} Année, 2^e Série, 5^e Année, Tome X, septembre 1901.

HONTEM. *O Imparcial*, anno I, num. 436, Rio de Janeiro, sábado, 24 de outubro de 1936, p.2.

INAUGURAÇÃO do monumento ao inventor brasileiro Santos Dumont, a quem o governo francez concede o titulo de commendador da Legião de Honra. *O Imparcial*, anno II, num. 320, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de outubro de 1913, p.6.

INNERLY, Ida. "The inside story". Doings of the "smart set" in New York. *The Salt Lake tribune* (magazine section). Salt Lake City, Utah, February 12, 1905, p.10.

JACQUES, A.V. *La virilité de caractère et le Collège chrétien* – Discours prononcé à la distribution des prix. Nancy : Vagner, 1899, p.5-9.

JOHNSON, S. Y. Activity in ballooning. *Waterbury evening Democrat*. Waterbury, Connecticut, April 27, 1907, p.10.

L'ACCIDENT DU "SANTOS-DUMONT". L'Instantané. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 39, 24 août 1901. n.p.

LA CONQUÊTE de l'air. L'aviateur Roze. Le « Santos-Dumont n° 6 ». *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 42, 14 septembre 1901. n.p.

LAGRANGE, L. Santos-Dumont aviateur. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 1, janvier 1906, pp.26-28.

LAURENT, Marcel. Hier ou... avant-hier ? *Le Figaro*, 68^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 138, Paris, 18 mai 1922, p.1.

L'AUTOMOBILE et le taureau. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14721, Paris, 1 octobre 1901. [4 p.].

L'AVIATEUR Latham tué par un buffle. *Le Temps*, 52^{ème} année, n. 18641, Paris, 17 juillet 1912, p.6.

LE BALLON de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14960, Paris, 29 mai 1902 [4 p.]. n.p.

LE BALLON dirigeable de M. Santos-Dumont. *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Anné, N° 35, 27 juillet 1901.

LE CONGRÈS de l'Aéronautique. *Le Figaro*, 46^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 263, Paris, 20 septembre 1900.

LÉDA. A travers le monde. *Le Figaro*, 102^{ème} Année, N° 49, Paris, 18 février 1927, p.6.

LE DINER en l'honneur de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 38^{ème} Année, n° 3-4, février, 1930, pp.60-61.

LE DINER mensuel du 4 janvier 1906. *L'Aérophile*. Paris, 14^{ème} Année, n° 1, janvier 1906, p.7.

LEFRANC, Jean. Le sport poétique. *Le Temps*, 62^{ème} année, n. 22197, Paris, 14 mai 1922, p.3.

LE MÉDAILLE de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14670, Paris, 11 aout 1901. [4 p.].

LE MONDE et la Ville. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 297, Paris, 24 octobre 1901. n.p.

- LE PRIX Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14750, Paris, 30 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- LE « SANTOS-DUMONT N° 7 » doublant la Tour Eiffel. Le « Santos-Dumont » rentrant après avoir gagné le Prix Deutsch. *L'Instantané*. Supplément illustré de la Revue Hebdomadaire. Paris, 4^{ème} Année, N° 47, 19 octobre 1901. n.p.
- LE « SANTOS » et la « France ». *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14745, Paris, 25 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- LES COURSES de lévriers. *Le Figaro*, 105^{ème} Année, N° 283, Paris, 10 octobre 1930, p.2.
- LES EXPÉRIENCES de ballons dirigeables. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14684, Paris, 25 aout 1901. [4 p.]. n.p.
- LES FÊTES de Paris. *Le Temps*, 39^{ème} année, n. 13889, Paris, 16 juin 1899. [4 p.]. n.p.
- LES MIETTES de la vie. Revue Hebdomadaire. Paris, 11^o Année, n° 2, 14 décembre 1901. n.p.
- LETRAS e artes. *O Jornal*, anno XIII, n. 3858, Rio de Janeiro, sábado, 6 de junho de 1931, p.8.
- L'EXODE de Santos-Dumont. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14878, Paris, 8 mars 1902. [4 p.]. n.p.
- L'HISTOIRE au jour le jour. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 12^{ème} Année, n° 31, 4 juillet 1903. p.70.
- MANY of world's great are now just men facing fire. *New-York tribune*. New York, September 20, 1914, p.7.
- MASFRAND, Albert de. Les prochaines expériences de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 11^{ème} Année, n° 9, septembre, 1903. p.200.
- MEN in the limelight. *The McCook tribune*. McCook, October 19, 1906, n.p.
- MEYAN, Paul. Automobilisme. *Le Figaro*, 44^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 172, Paris, 21 juin 1898. n.p.
- _____. Petites nouvelles. *Le Figaro*, 44^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 188, Paris, 7 juillet 1898. n.p.
- M. HENRY Deutsch et M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- MINISTÉRIO da Aeronautica. *O Ibiraci* (Sul de Minas), ano XIV, num. 584, 26 de janeiro de 1941, n.p.
- MISS Ada de Acosta bride of Oren Root. *The New York Times*, November 6, 1908. p.7.
- MONACO. *L'Aérophile*. Paris, 10^{ème} Année, n° 1, janvier 1902. p.46-47.
- MONUMENTO a Santos Dumont. *O Fluminense*, ano 65, n. 18277, Niterói, sexta-feira, 23 de outubro de 1942, p.1.
- MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XII, num. 3949, Rio de Janeiro, quarta-feira, 10 de outubro de 1923, p.4.
- MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 5871, Rio de Janeiro, quarta-feira, 13 de julho de 1927, p.2.

- MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 2981, Rio de Janeiro, sábado, 19 de novembro de 1927, p.14.
- MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno I, num. 744, Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de outubro de 1937, p.5.
- MONUMENTO a Santos Dumont. O lançamento da pedra fundamental. *O Imparcial*, anno XI, num. 1401, Rio de Janeiro, sábado, 23 de setembro de 1922, p.2.
- MOREL, Edmar. *A Cigarra*, anno 19, n. 433, São Paulo, dezembro de 1932.
- _____. O suicídio de Santos Dumont. *A Cigarra*, Rio de Janeiro, dezembro de 1944. pp.132-142.
- M. SANTOS-DUMONT as Parisians know him. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., 27 de abril de 1902, parte I. n.p.
- M. SANTOS-Dumont et l'Aéro-Club. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14761, Paris, 10 novembre 1901. [4 p.]. n.p.
- M. SANTOS-Dumont gagne le prix Henry-Deutsch. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14742, Paris, 22 octobre 1901. [4 p.]. n.p.
- M. SANTOS-DUMONT. His admirers killing him with kindness. *The Evening Star*, Washington, 29 de março de 1902, p. 28.
- M. SANTOS-DUMONT in the World's Fair city. *The St. Louis Republic*. St. Louis, Mo., ano 94, 20 de abril de 1902, parte 1. n.p.
- M. SANTOS-Dumont rounds Eiffel Tower. *The New York Times*. 20 de outubro de 1901. n.p.
- MONNIOT, Wilfrid. Un criterium de la navigation aérienne. *L'Aérophile*. Paris, 7^{ème} Année, n° 1, janvier 1899. n.p.
- MOVIMENTO do porto. Entradas no dia 23. *Jornal do Brazil*, anno 2, n. 236, 24 de agosto de 1892. n.p.
- NARFON, Julien de. La conquête de l'air. A la voilière du Grand Palais. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 273, Paris, 30 septembre 1909, p.4.
- NA TERRA dos indiferentes. *O Malho*, Anno XXVII, NUM. 1.369, 8 de dezembro de 1928, p.23.
- NÈDE, André. Fantasia américaine. *Le Figaro*, 50^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 85, Paris, 25 mars 1904, p.2.
- NEW use for air ships. *The Barre daily times*. Barre, Vt., 4 de agosto de 1903, n.p.
- NOTAS da Semana. *O Malho*, Anno XXI, NUM. 1040, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1922, p.23.
- O AERONAUTA patricio Santos Dumont chega a São Paulo sendo recebido com extraordinarias manifestações de apreço. *O Imparcial*, anno V, num. 1225, Rio de Janeiro, quinta-feira, 11 de maio de 1916, p.6.
- O AEROPLANO 14 bis. *Jornal do Brasil*, ANNO XVI, N. 829, 25 de novembro de 1906, p.3.
- O GENIO da esthetica. *O Ibiracy*, Anno X, num. 395, Minas, 19 de julho de 1936. n.p.

O Imparcial, anno III, num. 394-395, Rio de Janeiro, sexta-feira e sábado, 2 e 3 de janeiro de 1914.

O Imparcial, anno III, num. 397, Rio de Janeiro, segunda-feira, 5 de janeiro de 1914.

O Imparcial, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914.

O MAIOR desastre de aviação ocorrido na América. *O Jornal*, Anno X, N. 3.075, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.1.

O MAIOR sucesso da actualidade!!! Reabertura da Alfaiataria Santos Dumont. *O Imparcial*, anno III, num. 566, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de julho de 1914, p.11.

O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1363, Rio de Janeiro, quarta-feira, 16 de agosto de 1922, p.2.

O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno XVI, num. 2986, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de novembro de 1927, p.3.

O MONUMENTO a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno I, num. 428, Rio de Janeiro, quinta-feira, 15 de outubro de 1936, p.11.

O PAI da aviação. *Gazeta de Noticias*, Ano 68, N. 250, domingo, 25 de outubro de 1942, Rio de Janeiro p.7.

OPENS a new era. *Rock Island Argus*. Rock Island, November 27, 1906, p.8.

OPERA. *Comoedia*. 16^e Année, N^o 3440, 17 mai 1922. p.2.

ON POLAR quest, borne by airship. *The Minneapolis journal*. Minneapolis, December 31, 1905, part I, news section, n.p.

O RESGATE de uma velha divida. O monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1346, Rio de Janeiro, domingo, 30 de julho de 1922, p.3.

O RIO vae erigir um monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1339, Rio de Janeiro, domingo, 23 de julho de 1922, p.1.

OS AMANTES da Dindinha. *Jornal do Brasil*, n. 17, anno XXIV, 17 de janeiro de 1914, p.10.

O SINISTRO do “Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 294, Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1928, p.5.

ON wings of the morning. *The Kalispell bee*. (Kalispell, Mont.), 19 de abril de 1902, p.6.

PARISETTE. Carnet d'une parisienne. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N^o 297, Paris, 24 octobre 1901. p.3.

PENALVA, Gastão. Santos Dumont (Reminiscencia). *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 291, Rio de Janeiro, 5 de dezembro de 1928, p.6.

POILLOT, Edmond. Les Aéroplanes. La « Demoiselle » de Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 17^{ème} Année, n^o 19, juillet, 1909, p.435.

PONGETTI, Henrique. Um heróe de historia em quadros. *O Imparcial*, anno V, num. 1292, Rio de Janeiro, domingo, 6 de agosto de 1939. p.7.

PONTE sobre o rio das Velhas, em Sabará (Minas), construída pelo dr. Henrique dos Santos Dumont. *O Imparcial*, anno III, num. 428, Rio de Janeiro, quinta-feira, 5 de fevereiro de 1914, p.5.

POUR glorifier un pionnier de la locomotion aérienne. L'inauguration du monument à Santos-Dumont. *L'Aérophile*. Paris, 21^{ème} Année, n° 21, novembre 1913, p.491.

POUR servir la France. L'observatoire de M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 54^{ème} année, n. 19399, Paris, 17 août 1914, p.3.

POUR tous les pauvres ! *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14761, Paris, 10 novembre 1901. [4 p.]. n.p.

PRECIOSA relíquia a relembrar o gênio que tanto elevou o Brasil. *Jornal do Brasil*, ano LIV, n. 251, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1944, p.6.

PREDESTINAÇÃO superior. *O Imparcial*, anno V, num. 1357, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1939, p.4.

PURELY personal. *The Washington herald*. Washington, D.C., December 30, 1915, p.2.

RECIBO do médico Juliano Moreira. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Código BR-RJ-CENDOC-SD-4351. Rio de Janeiro, Brasil, 3 de outubro de 1925.

REGINA. Deauville-Trouville. *Le Figaro*, 51^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 230, Paris, 18 août 1905. p.2.

REGISTRO de batismo de Francisca. Livro de Assentos de Batismos de Libertos – 7°. Códice: 498. Período: 1834 a 1836. Fls. 14. Século XIX / 4 de janeiro de 1836. Arquivo Histórico da Paróquia de N.S^a do Pilar. Ouro Preto, Minas Gerais.

REGISTRO de batismo de Henrique. Século XIX / 30 de julho de 1832. Acervo da Arquidiocese de Diamantina. Diamantina, Minas Gerais.

REGISTRO de Batismo de Alberto Santos Dumont e Sofia Santos Dumont. 20 de fevereiro de 1877. Livro de Registros de Batizados da Igreja Matriz de Santa Theresa D'Ávila. Freguesia de Santa Theresa de Valença. Diocese de Valença RJ, volume 1, folha 41.

REGISTRO de casamento. Livro de Registro Paroquial. Assentos de Casamentos. Códice: 509. Período: 1834 a 1865. Fls. 93v/94. Henrique Dumont e Francisca Paula Santos. Século XIX / 6 de setembro de 1856. Arquivo Histórico da Paróquia de N.S^a do Pilar. Ouro Preto, Minas Gerais.

REGRESSO de Santos Dumont ao Brasil. A consagração popular ao grande precursor da aviação. *Jornal do Brasil*, Anno XXXVIII, n. 290, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1928, p.6.

REICHEL, Frantz. La conquête de l'air. La grande quinzaine de Paris. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 280, Paris, 7 octobre 1909, p.3.

_____. Le Salon de l'Aéronautique. *Le Figaro*, 55^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 271, Paris, 28 septembre 1909, p.5.

_____. Le Salon de l'Automobile et l'Aéronautique. *Le Figaro*, 54^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 362, Paris, 27 décembre 1908, p.4.

_____. Aviation. *Le Figaro*, 54^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 255, Paris, 11 septembre 1908, p.5.

_____. L'aviation. *Les Sports modernes*, Paris Illustré, 10^e Année, II^e Série, N° 34, février 1908. p.7.

_____. Aérostation. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 315, Paris, 11 novembre 1906, p.5.

_____. La Coupe Gordon-Bennet. *Le Figaro*, 52^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 273, Paris, 30 de setembro de 1906, pp.2-3.

_____. Aérostation. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 105, Paris, 15 avril 1902, p.5.

_____. Le prix Deutsch. Victoire de Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 309, Paris, 5 novembre 1901. n.p.

RELATÓRIO 1867, Província de Minas Gerais. Presidente Saldanha Marinho. Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 30 de junho de 1867. 99 p.

RELATORIO ao Illm. e Exm. Senhor Doutor Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, muito digno Presidente desta Província apresentou, ao passar-lhe a Administração. Ouro Preto, Typographia do Bom Senso, 6 de nov. 1854, 24 p.

RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma província, dr. José Maria Corrêa de Sáe Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870. 475 BN. 43p.

RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 2 de março de 1871 pelo presidente, o illm. e exm. sr. doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1871. 477 BN. 142 p.

RELATORIO que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na abertura da sessão ordinaria de 1856, o conselheiro Herculano Ferreira Penna, presidente da mesma província. Anexo n. 2. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1856. 22 p.

RELATORIO que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou no acto da abertura da sessão ordinaria de 1870 o vice-presidente, dr. Agostinho José Ferreira Bretas. Ouro Preto, Typographia Provincial, 1870. 476 BN.

RELATORIO que o Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos apresentou no acto de passar-lhe a Administração da Província de Minas Geraes. 12 de nov. 1857, Ouro-Preto, Minas Gerais (Província), Vice-Presidente (Joaquim Delfino Ribeiro da Luz), Typographia Provincial. Repartição das Obras Públicas, 47p.

RELATORIO que ao Illm.º e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos (Presidente da Província de Minas Geraes) apresentou no acto de passar-lhe a Administração em 21 de Setembro de 1859, o 1º Vice-Presidente Illm. e Exm. Sr. Dr. Joaquim Delfins Ribeiro da Luz. Typographia Provincial, 1859. 26 p.

RELATORIO que o Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos apresentou no acto de passar-lhe a Administração da Província de Minas Geraes. 12 de nov. 1857, Ouro-Preto, Minas Gerais (Província), Vice-Presidente (Joaquim Delfino Ribeiro da Luz), Typographia Provincial. Repartição das Obras Públicas, 47p. u256.

RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 2 de março de 1871 pelo presidente, o illm. e exm. sr. doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1871. 477 BN. 142 p.

RELATOS das lembranças de Madame Tissandier, vividas com o aeronauta Santos Dumont, matéria publicada no jornal o Globo no ano de seu centenário. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Impressos – IM. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-IM-0142. Brasil, 7 de junho de 1973. n.p.

RELÓGIOS. Jake Gyllenhaal é novo rosto do Santos de Cartier. Redação GQ. Disponível em: <<https://gq.globo.com/Estilo/Relogios/noticia/2018/03/jake-gyllenhaal-e-novo-rosto-do-santos-de-cartier.html>>. Acesso em: 4 de julho de 2019.

RENARD, Paul. L'Année aéronautique. *La Revue Hebdomadaire*. Paris, 18^{ème} Année, n° 1, 2 janvier 1909, pp.11-12.

REVUE des Journaux. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 297, Paris, 24 octobre 1901.

RIBEIRO GUIMARÃES, Antenor Augusto. *A hygiene dos collegios*. 1858. Tese (Doutorado) – Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1858.

RISKS and romances of flying. *The sun*. New York, April 23, 1911, p.2.

SACADURA Cabral lança idéa de um monumento a Santos Dumont. *O Imparcial*, anno X, num. 1331, Rio de Janeiro, sábado, 15 de julho de 1922, p.2.

SANTOS-DUMONT accused. *The Hawaiian star*. July 11, 1904, second edition, n.p.

SANTOS DUMONT. A sua chegada a Petropolis – Entusiasmo popular – A sua impressão sobre a cidade serrana – O almoço na residencia do conde Paulo Frontin – O seu regresso. *O Imparcial*, anno III, num. 397, Rio de Janeiro, segunda-feira, 5 de janeiro de 1914, p.5.

SANTOS DUMONT. A sua próxima chegada a esta capital. *O Imparcial*, anno V, num. 1226, Rio de Janeiro, sexta-feira, 12 de maio de 1916, p.4.

SANTOS DUMONT. A sua volta à pátria. Appello ao povo. *Jornal do Brasil*, Edição da Manhã, N. 234, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1903. p.1.

SANTOS DUMONT chegará a esta capital depois d'amanhã. *O Imparcial*, anno II, num. 392, Rio de Janeiro, quarta-feira, 31 de dezembro de 1913, p.4.

SANTOS DUMONT chegará hoje ao Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1229, Rio de Janeiro, segunda-feira, 15 de maio de 1916, p.3.

SANTOS DUMONT. Chegou hontem a esta capital o intrepido aviador. *O Imparcial*, anno III, num. 394-395, Rio de Janeiro, sexta-feira e sábado, 2 e 3 de janeiro de 1914, p.3.

SANTOS-DUMONT declares Zeppelins are failure. *The Washington times*. Washington, D.C., October 4, 1915, home edition, p.2.

SANTOS DUMONT foi ao Iguassú. *O Imparcial*, anno V, num. 1201, Rio de Janeiro, segunda-feira, 17 de abril de 1916, p.4.

SANTOS-DUMONT forsakes his first love for heavier-than-air machines. *New-York tribune*. New York, October 05, 1919, p.8.

SANTOS-DUMONT invents powerful seaplane. *Omaha daily bee*. Omaha, June 05, 1917, p.5.

SANTOS DUMONT. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.251, 8 de setembro de 1903. p.2.

SANTOS DUMONT love affair. *Daily capital journal*, Salem, Oregon, April 16, 1904, p.9.

SANTOS DUMONT na Argentina. *O Imparcial*, anno V, num. 1197, Rio de Janeiro, quinta-feira, 13 de abril de 1916, p.5.

SANTOS-DUMONT named in a divorce suit. *New York Herald*, January 16, 1903. p.5.

SANTOS DUMONT não era candidato á immortalidade acadêmica. *O Jornal*, anno XIII, n. 3851, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de maio de 1931. n.p.

SANTOS DUMONT no Chile. *O Imparcial*, anno V, num. 1150, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de fevereiro de 1916, p.4.

SANTOS DUMONT. O intrepido aviador visitou hontem o Ae. C. B. e irá hoje a Petropolis. *O Imparcial*, anno III, num. 396, Rio de Janeiro, domingo, 4 de janeiro de 1914, p.7.

SANTOS DUMONT partiu hontem de Paris com destino ao Brasil. *O Imparcial*, anno II, num. 381, Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1913, p.3.

SANTOS DUMONT partiu para o Brasil. *O Jornal*, anno XIII, n. 3857, Rio de Janeiro, sexta-feira, 5 de junho de 1931, p.1.

SANTOS DUMONT partiu para o Rio. *O Imparcial*, anno V, num. 1199, Rio de Janeiro, sábado, 15 de abril de 1916, p.6.

SANTOS DUMONT, pelo “Lutetia” regressou da França. *O Imparcial*, anno X, num. 1362, Rio de Janeiro, terça-feira, 15 de agosto de 1922, p.1.

SANTOS DUMONT superlong 120 mm cigarettes. *The modern trend in filter smoking*. [A tendência moderna em cigarros de filtro. Cigarros Santos Dumont super longos de 120 mm]. Propaganda, Revista Time, 1976. Acervo do Museu Paulista.

SANTOS-DUMONT talks to university club. *Evening star*. Washington, D.C., January 09, 1916, p.2.

SANTOS-DUMONT to direct work. *Grand Forks herald*. Grand Forks, October 25, 1915, n.p.

SANTOS-DUMONT to the front. *The Evening statesman*. Walla Walla, September 29, 1909, p.4.

SANTOS DUMONT. Une ascension au Jardin d'Acclimatation. *L'Aérophile*. Paris, 6^{ème} Année, n° 6-7-8, juin-juillet-août 1898. n.p.

SANTOS DUMONT. Visita ao Aero Club. O espectáculo de hoje em homenagem ao pioneiro da navegação aerea. *Jornal do Brasil*, n. 4, anno XXIV, 4 de janeiro de 1914, p.1 e 7.

SANTOS DUMONT vae visitar a sua cidade natal. *O Imparcial*, anno III, num. 415, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de janeiro de 1914, p.4.

SANTOS DUMONT voltará á actividade? *O Imparcial*, anno II, num. 298, Rio de Janeiro, domingo, 28 de setembro de 1913, p.1.

SAREL, G. Les Aérostats. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 133, Paris, 13 mai 1902. p.3.

SEM (Georges Goursat). L'ENVERS D'UNE ALTESSE : L'Infant Luis Ferdinand et son aide de camp jouant de la guitare. Musée Carnavalet, Histoire de Paris. Disponível em:

<http://parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/l-envers-d-une-altesse-l-infant-luis-ferdinand-et-son-aide-de-camp-jouant#infos-principales>. Acesso em: 13 de março de 2019.

SEM (Georges Goursat). *Le Nouveau Monde (à l'envers): Histoire Helas! L'Envers d'une Altesse: Pour servir a l'histoire/de ce temps*. Paris [1925]. 4 t. 20 p. Disponível em: <https://www.elysiumpress.com/pages/books/7101/sem-georges-goursat/le-nouveau-monde-a-lenvers-histoire-helas-lenvers-dune-altesse-pour-servir-a-lhistoire-de-ce-temps>. Acesso em: 13 de março de 2019.

SEM. Santos-Dumont. *L'Illustration*, n. 3687, 25 octobre 1913, p.306.

SEMANA POLÍTICA. *Jornal do Brasil*, Anno XIII, N.250, 7 de setembro de 1903. p.1.

SMITHSONIAN National Air and Space Museum. The Wright brothers and the invention of the aerial age. Disponível em: Acesso em: <<https://airandspace.si.edu/exhibitions/wright-brothers/online/>>. 31 de março de 2019.

SPETACLES & Concerts. *Le Figaro*, 48^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 60, Paris, 1 mars 1902. p.4.

STERLING, Heilig. Aeroplaning as a profession in France. *Evening star*. Washington, D.C., January 22, 1910, p.3.

TALISMANIC gems. Paris said to be mad on the subject of jewel amulets. *Evening star*. Washington, D.C., August 26, 1905, p.3.

TANGLED aeroplane verdict. *The sun*. New York, April 30, 1911, p.3.

TESTAMENTO de Santos-Dumont feito na Comarca de São Paulo. Fundo Coleção Santos Dumont – CSD. Série Documentos Textuais – DT. Código BR-RJ-CENDOC-CSD-DT-0043. São Paulo, Brasil, 18 de maio de 1937. n.p.

THÉÂTRES. *Le Temps*, 42^{ème} année, n. 14937, Paris, 6 mai 1902. [4 p.].

THE BALLOON may now be used in warfare. *The Fairmont West Virginian*. Fairmont, August 26, 1904, p.7.

THE FLYING machine. *Yorkville enquirer*. Yorkville, January 29, 1907, n.p.

UN BANQUET à M. Santos-Dumont. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14764, Paris, 13 novembre 1901. [4 p.].

UN BEAU geste du « pionnier » Santos-Dumont. *Le Figaro*, 104^{ème} Année, N° 139, Paris, 19 mai 1929, p.8.

UNE CROIX pour Santos-Dumont. *Le Figaro*, 47^{ème} Année, 3^{ème} Série, N° 222, Paris, 10 août 1901, p.1.

UNE DECONVENUE. *Le Temps*, 41^{ème} année, n. 14663, Paris, 4 aout 1901. [4 p.].

UNE SENSATIONNELLE expérience d'aviation au Bois de Boulogne. *Le Petit Journal*. Supplément illustré, N° 83, Paris, 25 novembre 1906, p.370.

VANDALISM or rank jealousy. *The Columbia herald*. Columbia, July 01, 1904, p.6.

VIDA prodigiosa. *O Imparcial*, anno V, num. 1359, Rio de Janeiro, domingo, 25 de outubro de 1939, p.4.

VILLENEUVE, Joanna Rousseau de. *A aia vigilante ou reflexões sobre a educação dos meninos, desde a infância até à adolescência*. Lisboa: Na Officina Ferreyriana, 1767. 119p.

VIVEIROS DE CASTRO, F. J. *Attentados ao pudor: estudos sobre as aberrações do instinto sexual*. rev. aum. Rio de Janeiro: Livraria Editora Freitas Bastos, 1934 [1894].

WALLACE, Herbert. Tom Edison's Airship talk with Santos-Dumont. *Omaha daily bee*. (Omaha [Neb.]), 4 de maio de 1902, n.p.

WELDON, James Henry. Wrist watch prejudice dying fast. *The sun*. New York, September 16, 1917, special feature supplement. p.6.

WILL take airship to Paris to-day. *The St. Louis Republic*, St. Louis, June 30, 1904, part II, p.2.

Obras com autoria de Santos Dumont:

SANTOS DUMONT, Alberto. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Hedra, 2000 [1918].

_____. Discurso de Santos-Dumont na Conferência de Santiago (1916). In: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Anais da Fundação Santos-Dumont. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Gráfica Canton, 1959, v. 56, pp.163-169.

_____. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica & Alba Oficinas Gráficas, 1938.

_____. *O que eu vi. O que nós veremos*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1918.

_____. Ce que je ferai, ce que l'on fera. *Je sais tout*, n. 1, 15 février 1905. pp.105-114.

_____. *Dans l'air*. Paris : Librairie Charpentier et Fasquelle, 1904.

_____. *My airships: the story of my life*. London: Grant Richards, 1904.

_____. Travel by balloon. *Baltimore American*, Jan. 5, 1902.

_____. Prova feita por Santos Dumont para Escola de Minas, Ouro Preto (MG). Século XIX / 5 de junho de 1889. Acervo da Escola de Minas/UFOP.

Obras de teor biográfico sobre Santos Dumont:

A CONQUISTA *do ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont*. Paris: Aillaud, 1901.

BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do vôo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004 [2003]. 190 p.

_____. *Santos Dumont. O homem voa!* Rio de Janeiro: PETROBRAS / Núcleo de Estudos Superiores – NUSEG/UERJ, 2000. 63 p.

CHEUICHE, Alcy. *Nos céus de Paris. O romance da vida de Santos Dumont*. Porto Alegre: L&PM, 2011. 248 p.

_____. *Santos Dumont*. Porto Alegre: L&PM, 2009. 128 p.

COHEN, Marleine. *Santos-Dumont: sim, sou eu, Alberto*. São Paulo: Globo, 2006.

DRUMOND, Cosme Degenar. *Alberto Santos-Dumont*. Novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009. 294 p.

FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940. 327 p.

FONTES, Ofélia & FONTES, Narbal. *Vida de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas A Noite, 1935.

HOFFMAN, Paul. *Wings of madness*. Alberto Santos-Dumont and the invention of flight. New York: Theia, 2003. 369 p.

JORGE, Fernando. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo: Nova Época Editorial, 1973. 437 p.

NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos-Dumont e a conquista do ar*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957 [1956]. 339 p.

NICOLAOU, Stéphane. Dandy et génie de l'aéronautique. ETAI & Musée de l'Air et de l'Espace. Collection « En vols », n. 4. Le Bourget, 1997.

ORTHOFF, Sylvia. *Sonhando Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Salamandra, 1997. n.p.

SENNA, Orlando. *Santos Dumont: Ares nunca dantes navegados*. São Paulo: Brasiliense, 2003 [1984]. 112 p.

SOUZA, Márcio. *O brasileiro voador*. Um romance mais-leve-que-o-ar. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1986. 263 p.

TIBERGHIEU, Gilles A. Le rêve de Santos-Dumont. In : BRISSON, Jean-Luc (dir.). *Le jardinier, l'artiste et l'ingénieur*. Paris : Les Éditions de l'Imprimeur, 2000. pp.19-36.

VEADO, Wilson. *Santos Dumont (O menino de Cabangu em Paris)*. [S. I.]: Editora do Brasil, 1973. 248 p.

VILLARES, Henrique Dumont. *Santos-Dumont*. O pai da aviação. São Paulo: MCMLVI, 1956. 64 p.

WINTERS, Nancy. *Man flies*. The story of Alberto Santos-Dumont, master of the balloon, conqueror of the air. London: Bloomsbury Pub., 1997. 160 p.

WYKEHAM, Peter. *Santos-Dumont*. L'obsédé de l'aviation. Paris: Éditions de Trévise, 1964 [1962]. 283 p.

ANEXO:

Figuras complementares:



Figura 1: Sem título. Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 2: Sem título. Sem data. [Provavelmente em 1901.]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 3: Sem título. [Alberto Santos Dumont.]
Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial –
MUSAL, Rio de Janeiro.

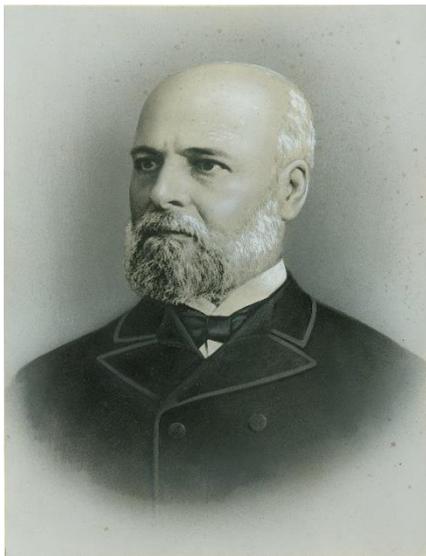


Figura 4: Henrique Dumont. Século XIX.
Acervo do Arquivo Histórico do Museu
Paulista, São Paulo.



Figura 5: Francisca Santos Dumont.
Século XIX. Acervo do Arquivo
Histórico do Museu Paulista, São
Paulo.

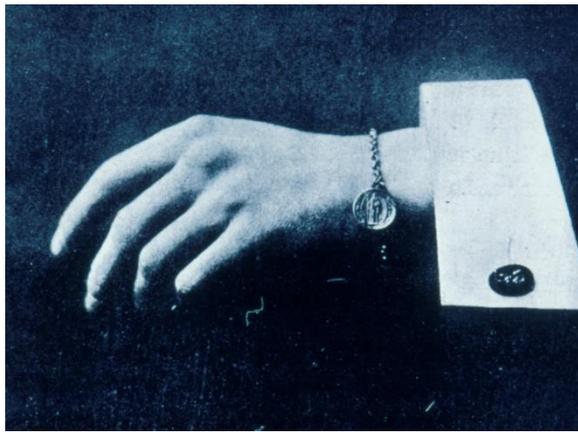


Figura 6: Detalhe da medalha de São Bento, 1901. Acervo do Arquivo Histórico do Museu Paulista, São Paulo.

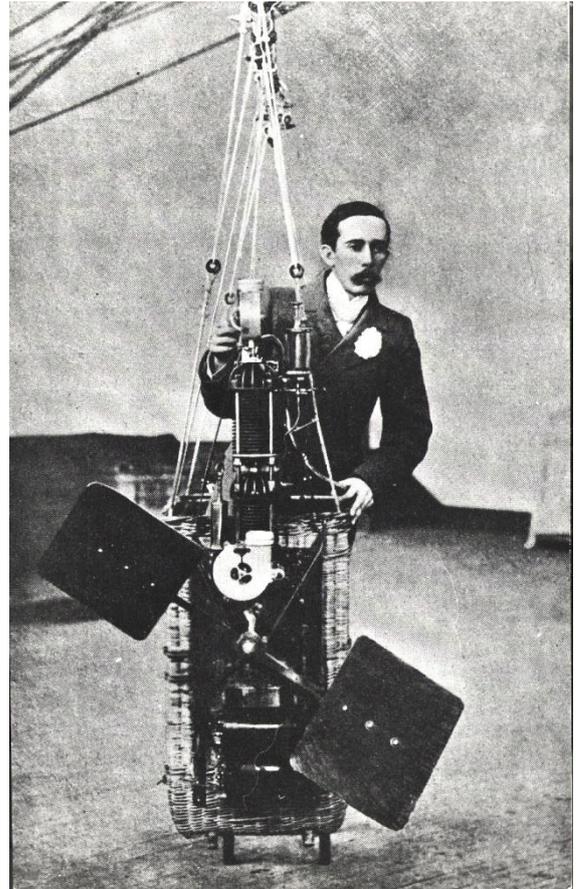


Figura 7: Santos Dumont no cesto do dirigível Nº 1, 1898. Acervo do Arquivo Histórico do Museu Paulista, São Paulo.



Figura 8: Sem título. [Santos Dumont em seu escritório.] Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 9: Santos Dumont e um fotógrafo, 1898. Acervo do Arquivo Histórico do Museu Paulista, São Paulo.

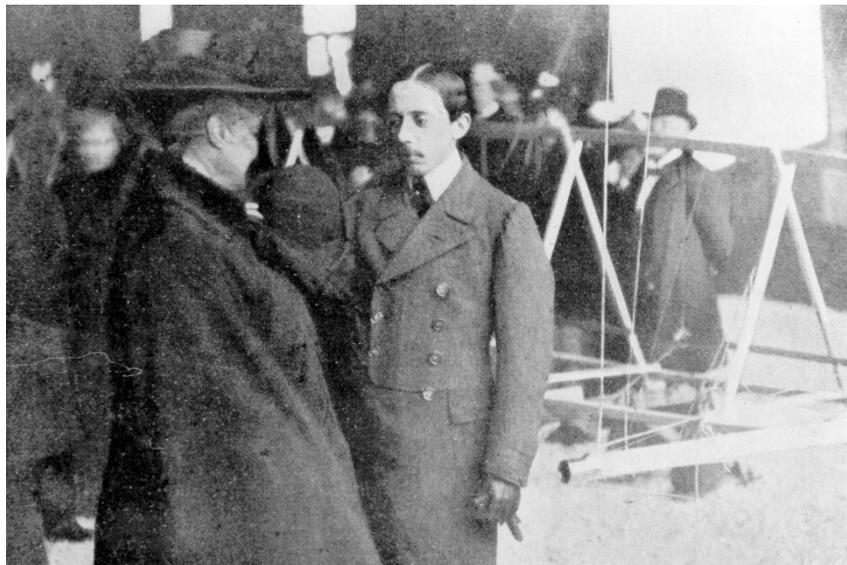


Figura 10: Sem título. [Santos Dumont e a Princesa Isabel.] Sem data. [Provavelmente em 1901.]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 11: Sem título. [Santos Dumont no cesto do dirigível N° 6.] Sem data. [Provavelmente em 1901.]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 12: Sem título. [Santos Dumont posando para uma foto com jornalistas.] Sem data. [Provavelmente em 1901.] Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 13: Sem título. [Santos Dumont posando para uma foto após uma aterrissagem.] Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.

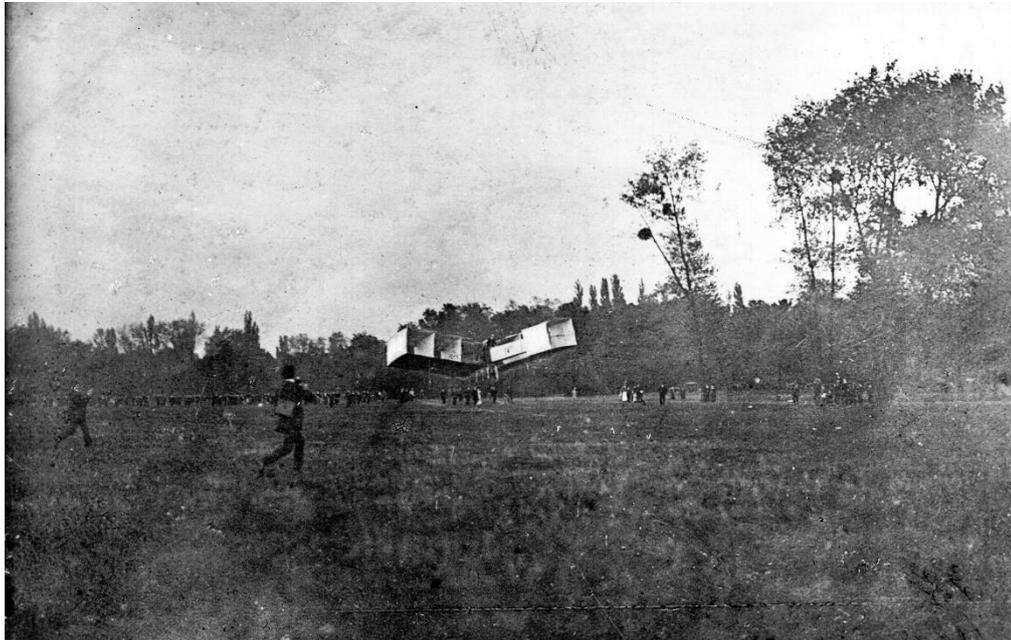


Figura 14: Sem título. [Voo com o 14 bis.] Sem data. [Provavelmente em 23 de outubro de 1906]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.

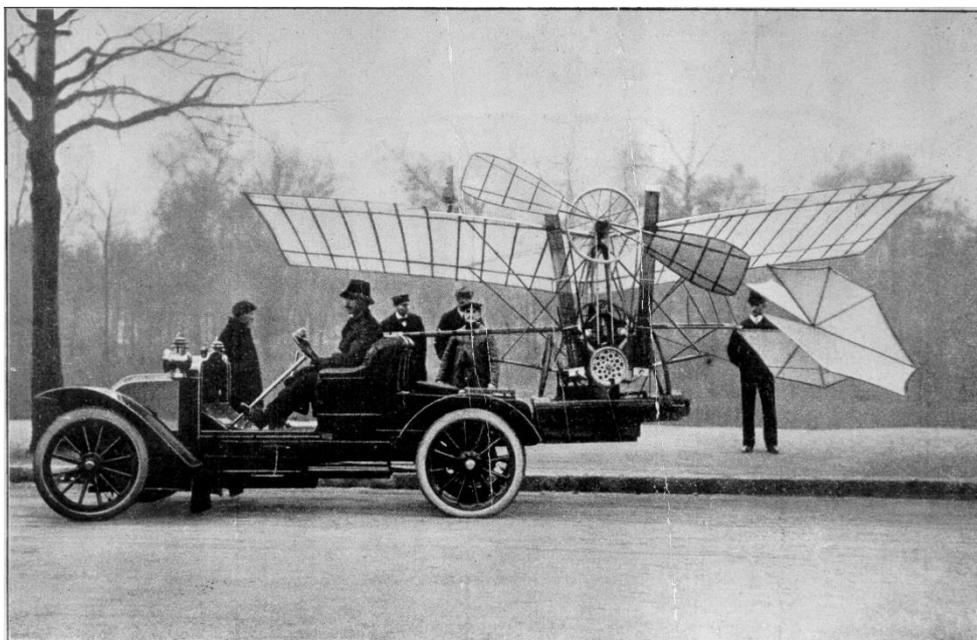


Figura 15: Sem título. [*“Demoiselle”*.] Sem data. [Provavelmente 1909]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 16: Sem título. [Homenagem no Brasil.] Sem data. [Maio de 1916.]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 17: Sem título. [Fugindo de jornalistas.] Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.

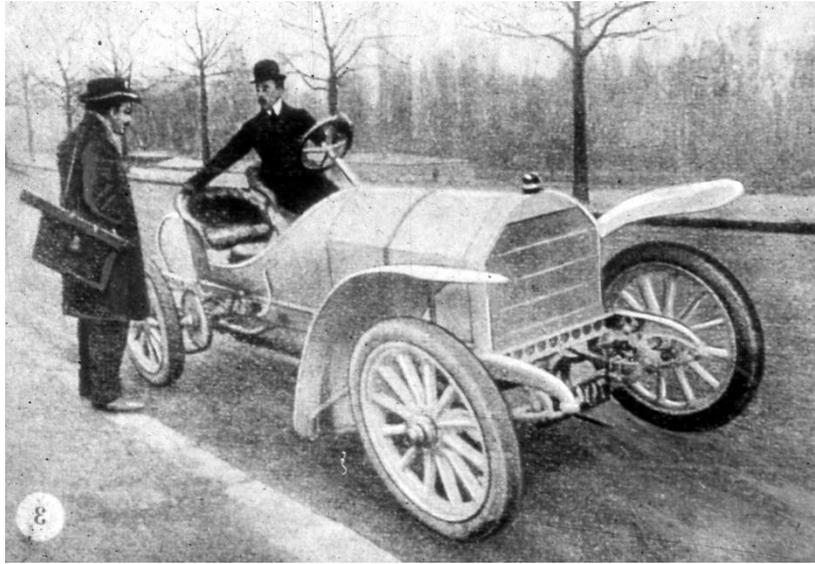


Figura 18: Sem título. [Com o desenhista Sem, no *Bois de Boulogne*.] Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 19: Georges Goursat (Sem). 1913. Acervo da Bibliothèque nationale de France. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:M._Sem.jpg>.

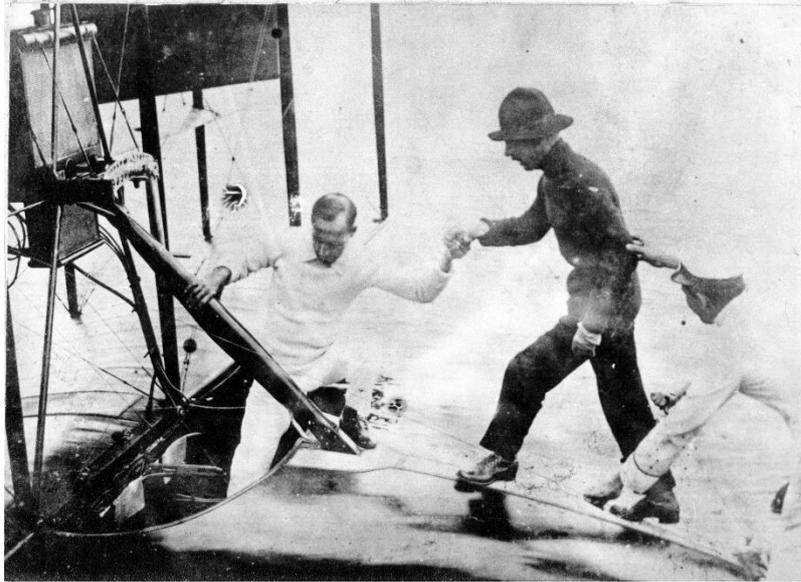


Figura 20: Sem título. [Santos Dumont em um hidroavião.]. Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 21: Sem título. [Santos Dumont posando para foto.]. Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.

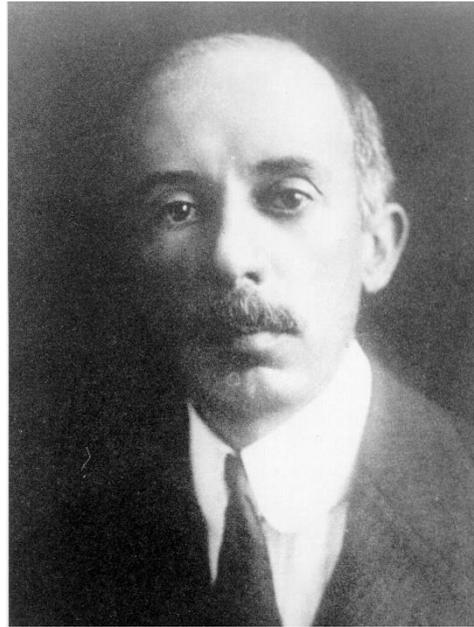


Figura 22: Sem título. Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 23: Sem título. [Santos Dumont no monumento em sua homenagem em Saint-Cloud.] Sem data. [19 de outubro de 1913.]. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.



Figura 24: Sem título. [Santos Dumont posando para foto enquanto trabalhava em seu hangar.] Sem data. Acervo do Museu Aeroespacial – MUSAL, Rio de Janeiro.