



Antecedentes Familiares e Formação: análise da série arquivística do Acervo Santos-Dumont

Record Family and Upbringing: the file series analysis of Santos-Dumont's collection

Renato Vilela Oliveira de Souza^{1,2}
1º Tenente Tânia Aparecida de Souza Vicente^{3,4}
Samanta Guimarães Natalino⁵

1 Conservador do Projeto Acervo Santos-Dumont do CENDOC
2 Mestrando do Programa Multidisciplinar de História das Ciências, das Técnicas e Epistemologia (UFRJ/COOP/CCMN)
3 Coordenadora de Documentação do Projeto Acervo Santos-Dumont do CENDOC
4 Mestre em Comunicação (UFF)
5 Membro da Equipe Técnica do Projeto Acervo Santos-Dumont do CENDOC

RESUMO

Trata-se da análise dos documentos pertencentes a série Antecedentes Familiares e Formação, do Acervo Santos-Dumont doado ao Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC) pela família do Aviador. Objetiva divulgar o trabalho realizado pelo Projeto Acervo Santos-Dumont, relativo à organização arquivística da série e à análise dos principais temas históricos relevantes na organização do acervo em questão. Enfoca os antecedentes de parentesco e familiares, período de formação intelectual e contexto histórico brasileiro dos primeiros anos da vida adulta de Alberto Santos-Dumont.

Palavras-chave: Santos-Dumont. Organização arquivística. História da aviação.

Recebido: 08/04/2008

Revisado: 08/07/2008

Aceito: 25/08/2008

*Autor: Renato Vilela Oliveira de Souza, Bacharel e Licenciado em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF); Mestrando do Programa Multidisciplinar de História das Ciências, das Técnicas e Epistemologia (UFRJ/COOP/CCMN); Conservador do Projeto Acervo Santos-Dumont. **Contatos:** Av. Marechal Fontenelle, 1200 - Campo dos Afonsos - RJ; tel. (21) 2757-2218; e-mail: fnordd@hotmail.com.



ABSTRACT

This paper discusses the document there are in file series Record Family and Upbringing, the collection Santos-Dumont which donated for Center of Document History of Brazilian Air Force. The object is publicizing the work of Santos-Dumont Project and discusses of the important subject for future research about Santos-Dumont. Moreover, this paper have been reflecting about relationship between Brazilian context history and record family at intellectual upbringing of the Alberto Santos-Dumont, and focus on firsts year of adulthood him.

Keywords: Santos-Dumont. File organization. Aviation history.

INTRODUÇÃO

Em 26 de janeiro de 2005 o Termo de Doação do Acervo de Santos-Dumont ao Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC) foi assinado pelos herdeiros da Sra. Sophia Helena, sobrinha neta de Santos-Dumont e, durante três anos, foram empreendidas etapas de conservação documental, um projeto CENDOC/Museu de Astronomia e Ciências Afim.

A série do Acervo Santos-Dumont, que é objeto deste texto, compreende documentos que vão de 1823 (data de abertura do livro de registro de batismo da então Freguesia de Diamantina no Bispado de Mariana) até a morte de Santos-Dumont, em 1932. Destacamos para análise 34 documentos entre cópias e originais; sendo 15 fotografias e 19 documentos textuais. São registros comprobatórios (certidões, traslados, fotografias, anotações assinadas, etc.) e documentos de caráter informativo que oferecem dados complementares ao conjunto anterior, mas, principalmente, foram incluídos porque abordam temas pertinentes ao corte temático adotado: antecedentes de parentesco, contexto de nascimento, características formais e informais de sua educação e aprendizado. A análise da presente série **Antecedentes Familiares e Formação** embasa a compreensão do restante do acervo particular do Pai da Aviação.

Alberto Santos-Dumont nasceu em 20 de julho de 1873 em Cabangu, Minas Gerais, filho de Henrique Dumont e Francisca de Paula Santos Dumont. Seus avós, por parte de mãe, foram: Comendador Francisco de Paula Santos e D. Rozalina Francisca de Oliveira Santos, ambos

representantes de uma sociedade escravocrata própria do início do século XIX. Sua ascendência francesa vem por via paterna, sendo seu pai, Henrique Dumont, filho de franceses, mas nascido no Brasil, como demonstra uma cópia de registro em livro do seu batismo ocorrido em Diamantina no ano de 1832. Seus avós paternos foram: François Honoré Dumont e Eufrasie Françoise Dumont.

1 SANTOS-DUMONT E O CONTEXTO HISTÓRICO BRASILEIRO 1870 a 1890

Em 1870, após a guerra do Paraguai, observam-se grandes mudanças no conjunto da sociedade brasileira. Muitas dessas transformações nos oferecem uma oportunidade de compreender a formação e a construção de uma personalidade tão marcante como Santos-Dumont. A guerra contra a Nação Guarani pela supremacia na Bacia do Rio da Prata e o crescimento de uma demanda de reformas no Estado Imperial acabaram por criar um clima de oposição e isolamento do modelo monárquico. A crise que levaria à queda do Império nos últimos anos do século XIX apresentou-se a partir de vários pontos, onde: o Estado Imperial mostrava-se incapaz de atender às necessidades de uma sociedade em modernização, sendo que esta apresentava transformações nas esferas econômicas e sócio-culturais (SALLES, 1999).

As atividades econômicas desenvolveram-se em função das demandas de modernização. Neste contexto, as fazendas de café do Oeste Paulista tiveram um papel fundamental no repentino crescimento comercial da época, euforia provocada pelo aumento da atividade exportadora vinda das



grandes fortunas destes fazendeiros, que por sua vez eram reinvestidas em atividades comerciais e industriais ligadas ao crescimento urbano (NEVES; MACHADO, 1999).

Um importante testemunho dessa época foi a trajetória do pai de Santos-Dumont, Henrique Dumont, sendo esse representante de uma crescente elite de cafeicultores que, além de empregar técnicas mecanizadas de cultivo, também possuía uma postura empresarial mais especializada. Já no final do século XIX, a fazenda Dumont detinha o respaldo dos mercados europeus, sendo assim, quando Henrique vendeu suas terras em 1891, seu nome fora mantido, Companhia Dumont de Café e, posteriormente, quando um grupo de capitalistas inglês assumiu o controle das terras também mantiveram este nome. Neste sentido, ao longo dos 13 anos em que esteve à frente da direção da fazenda, Henrique Dumont foi pioneiro em sua região na contratação e utilização de mão-de-obra livre formada por imigrantes.

Por outro lado, a postura empresarial tão marcante na figura de Henrique Dumont nos remete à pujança desses fazendeiros que, assim como ele, estavam intimamente ligados ao comércio internacional e à dinâmica mercantil da época, possuindo controle sobre diversas etapas da produção, transporte e comercialização do café. Em alguns casos, os investimentos eram canalizados na construção de ferrovias e infraestrutura que contribuíssem para o escoamento da produção. As lavouras de café no Oeste Paulista atingiram seu apogeu durante a década de 1880, momento favorecido pela expansão das atividades capitalistas na Europa e nos Estados Unidos. O documento, presente na série, demonstra um relato do status social de Henrique Dumont em comparação com outros cafeicultores; o texto “Henrique Dumont - Rei do Café” e um recorte do jornal O Estado de São Paulo de 1947 “Pequena história de uma das maiores fazendas do mundo”.

Tais características acima, ao exemplo da fazenda de Henrique Dumont, marcam uma diferenciação com outras regiões de cultivo de café, como as áreas do Vale do Paraíba, no Estado do Rio de Janeiro. Nessa conjuntura histórica, as duas

formas de regime de trabalho - o uso de mão-de-obra livre e o trabalho escravo - conviveram mutuamente no Brasil. A expansão da cafeicultura no Oeste Paulista se consolidou, buscando alternativas ao uso de mão-de-obra escrava, ainda que essas possuíssem e utilizassem cativos. A nova realidade, com a paralisação do tráfico negreiro e as intensas fugas de escravos, levou, em muitos casos, ao uso de imigrantes, fazendo com que os proprietários fossem mais flexíveis com relação ao trabalho livre (NEVES; MACHADO, 1999).

Em linhas gerais, as últimas décadas do Império foram marcadas por grandes tensões acompanhadas de profundas transformações. As graves crises institucionais, que envolveram setores da Igreja a respeito da interferência do Estado nas questões eclesiais e o conflito com grande parcela dos militares, abriam, então, fissuras nas bases de sustentação e aliança do Império. O caso dos militares foi uma das questões de maior gravidade, uma vez que, desde o fim da Guerra do Paraguai, tal setor não encontrava espaço na política do Império para suas reivindicações. Crescia uma tensão entre os principais líderes políticos e intelectuais do Exército e entre o núcleo central da política imperial. Em certa medida, este setor da sociedade acabou por encabeçar a derrubada do Império. Tal posição foi marcante, pois o Exército era uma das principais forças políticas capazes de representar, mesmo que precariamente, um discurso que englobasse a sociedade como um todo e formular um projeto republicano nacional.

Do ponto de vista cultural e intelectual, a modernidade passou a ser uma bandeira de outros grupos da sociedade e não apenas de facções políticas do Estado Brasileiro. Setores importantes como literário, intelectual, formadores e criadores de opiniões, pouco a pouco, deslocavam-se para diversas esferas públicas, tais como jornais liberais, defendendo uma visão crítica ao ideal de civilização tradicionalmente mantido pelo Império. Ideais que foram defendidos pelos intelectuais das primeiras décadas do Segundo Reinado (MATOS, 1986).

A imprensa e os jornalistas iniciaram um movimento contra os limites de liberdade de expressão impostos pelo Estado Imperial. Os anos 1870 demonstraram não apenas uma mudança na estética



literária, vista pelo abandono do romantismo subjetivo para uma leitura mais engajada com as questões sociais como a abolição, e mais ainda com ascensão de temas com a estética do Realismo e Naturalismo.

Mas a crítica ao edifício ideológico Imperial não vinha apenas da literatura, ou do movimento abolicionista fortemente defendido por homens como Joaquim Nabuco e outros. A mentalidade científica, assim como em outros países da Europa, também tem sua penetração nos pequenos círculos intelectuais que estavam crescendo no Brasil. A nova fase de uma geração ou “Ilustração Brasileira”, além do liberalismo intelectual, revelou um “programa” cientificista com forte influência do Positivismo e Darwinismo.

O Império, em si, não se opunha ao progresso, a própria figura do Imperador, como um mecenas das artes e amante de uma ciência universal, simbolizava esse caráter assimilador de novos pressupostos (SCHWARSTZ, 1990). No entanto, as grandes questões pela formação de um grupo capaz de desenvolver saídas e soluções para os problemas brasileiros esbarravam em incríveis entraves, mas, apesar disso, grandes cientistas tiveram suas trajetórias marcadas neste período. É, neste momento, que cresce a figura do homem de ciência que incorpora o arquétipo de um “técnico modernizador”. Um exemplo dessa geração foi Henrique Dumont que, ao longo de sua vida, buscou orientar-se por uma postura atualizada com a ciência e tecnologia de sua época.

O isolamento e a crise estrutural da escravidão, aliados com o surgimento de novas demandas sociais, fizeram com que o modelo de Estado-Nação Imperial perdesse sua capacidade de expressar e ordenar essa busca pelo progresso, “o Império, lentamente, deixava de ser contemporâneo de seu tempo”. (SALLES, 1999).

2 A TRAJETÓRIA DE HENRIQUE DUMONT

Henrique Dumont era formado em engenharia pela Escola Central de Artes e Ofícios de Paris, escola que fora marcada pelo grande incentivo às posturas instrumentais da ciência, sendo criada durante o período Napoleônico e voltada para formação de técnicos capazes de implementar

soluções racionais e científicas aos problemas da época (ABRANTES, 1998). Henrique iniciou sua vida profissional como engenheiro de minas e construção civil. Ele trabalhou como engenheiro civil para o departamento de Obras Públicas na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, na construção da Estrada de Ferro D. Pedro II no trecho de Barbacena a Belo Horizonte.

Essas experiências profissionais de Henrique Dumont demonstram uma postura racional ao contrário de muitos engenheiros de sua época que possuíam um comportamento meramente teórico (COELHO, 1999). Sua formação em escola estrangeira lhe deu uma visão bem diferente dos engenheiros formados pelos cursos da Faculdade Politécnica do Império. Muito dos grandes implementos arquitetônicos e construções da época do Império foram executados e idealizados por engenheiros estrangeiros, ou formados em escolas européias, que se destacavam, não por serem apenas portadores de diplomas, mas por serem detentores de uma experiência profissional e noção prática mais apurada.

Em 1879, Henrique Dumont comprou a Fazenda Arindeúva, em Ribeirão Preto, no Estado de São Paulo, sendo essa uma das principais propriedades da região que desenvolveria com grande destaque a cafeicultura. Tal propriedade era um conjunto de várias fazendas reunidas em um único corpo especializado no plantio de café, conforme citado no inventário feito em 1896, pertencente ao acervo Santos-Dumont, o que demonstra a extensão das terras da família. Assim, estava descrito neste inventário que existia um núcleo inicial, com 6.295 alqueires de terras e um milhão e quinhentos mil cafeeiros, 420 casas para colonos, casas de moradas, de administradores, fiscais, armazéns, farmácia, escola, casa de máquinas, olaria, etc., indo além dos limites municipais, chegando a Palmeira e Boa Vista. Também existiam 450 alqueires de primeira ordem, já plantados com café, 300 alqueires de primeira baixa, 450 alqueires de terras da segunda baixa, 300 alqueires de terras de campos. Existiam, ainda, as fazendas de Cascavel, Albertina, Barreiros, com benfeitorias da ordem de 200 casas de colonos nos lugares,



contavam ainda, máquinas e engenhos de serra, despoldadores, casa de torragem e outros animais.

Nessa fazenda, Santos-Dumont passou sua infância e grande parte de sua educação formal. Ainda muito jovem crescia em contato com o intenso movimento das máquinas que eram responsáveis pela produção da fazenda, implementos movidos a vapor e grandes mecanismos. Esse íntimo contato com máquinas, tais como ventiladores, descascadores, implementos utilizados para beneficiamento de grão e, principalmente, locomotivas a vapor foram de grande importância no desenvolvimento de uma relação mais íntima com a tecnologia de seu tempo. Segundo relatos do próprio Santos-Dumont, desde muito cedo, ele conduzia a locomotiva Baldwin, que fazia o transporte da produção de café por meio de uma ferrovia privada da fazenda.

3 ALBERTO SANTOS-DUMONT - PRIMEIROS ESTUDOS NA EUROPA - VIAGEM A PARIS

Em 1891, Henrique Dumont sofreu uma queda e ficou gravemente ferido. Devido às seqüelas, viajou com toda a família à França em busca de tratamento. Nessa primeira viagem, Santos-Dumont, acompanhado de seu pai, teve a oportunidade de conhecer algumas inovações no campo da mecânica. Em particular, ele conheceu os primeiros motores a combustão interna numa Feira de Produtos Técnicos. Nesta viagem ele também adquiriu seu primeiro automóvel (um Peugeot de estrada com motor de 3,5 cv) e procurou os principais balonistas e construtores de balão para fazer um vôo. No entanto, o preço e as condições impostas por esses dificultaram, inicialmente, a sua atividade como balonista.

Em 1892, o estado de saúde de Henrique Dumont piorou e ele retornou ao Rio de Janeiro, vindo a falecer no dia 30 de agosto. Santos-Dumont, embora abatido pela morte do seu pai, dá continuidade aos seus objetivos. Ainda em vida, Henrique havia vendido a fazenda, fazendo seu testamento, repartindo sua fortuna em vida entre seus filhos, oferecendo emancipação legal a Santos-Dumont para que ele levasse a cabo seus estudos e projeto de vida, conforme relata a carta escrita por Henrique ao seu filho:

Já lhe dei hoje a liberdade; aqui está mais este capital. Tenho ainda alguns anos de vida quero ver você se conduzir. Vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz, vamos ver se faz um homem, prefiro que não se faça doutor, em Paris, com auxílio dos nossos primos, você procurará um especialista em física, química, mecânica, eletricidade e 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 deixei o necessário para viver. (BARROS, 2003, p. 35).

Santos-Dumont procurou em Paris um preceptor que lhe apresentou as diversas áreas de conhecimento, o senhor Garcia “um respeitado preceptor de origem espanhola que sabia tudo” (BARROS, 2003, p. 35), com quem estudou por quatro anos. Na Inglaterra, em 1893, mais precisamente na Universidade de Bristol, freqüentou alguns cursos, porém sem concluir uma graduação. Um companheiro de estudo, Agenor Barbosa, relata a postura pragmática assumida por Santos-Dumont em favorecer um conhecimento prático em detrimento a maiores estudos teóricos, conforme esse depoimento relata:

Aluno pouco aplicado, ou melhor, nada estudioso para as teorias, mas de admirável talento para prática e mecânica e, desde cedo, revelando-se, em tudo, em gênio inventivo [...]. A sua idéia fixou-se na aviação desde quando os motores a explosão começaram a ter êxito. Até aí, era um simples esportista, de proezas aéreas, e depois um motorista imprudente que corria desabaladamente, pela manhã, pelas avenidas e Bosques de Bolonha. A nossa roda era Pedro Araújo, Fernando Chaves e depois Antonio Prado Junior, todos seus amigos cordiais. (BARROS, 2003, p. 35).

Nesse primeiro momento de sua vida na França, Santos-Dumont também participou de corridas automobilísticas, isto é, em atividades esportivas. Essas participações em corridas de automóveis nos mostram não apenas como ele obteve uma noção de condução e trato com motores a combustão interna, mas também um exemplo de sua personalidade, no mínimo, corajosa uma vez que essas primeiras corridas eram marcadas por grande instabilidade dos carros e falta de estrutura de segurança e apoio. De certa maneira, Santos-Dumont que conduzia carros na virada do século XIX fora testemunho de uma atividade que acabara de nascer, o automobilismo, e com ela tirou lições sobre as potencialidades dos motores movidos a gasolina e seu rendimento peso/potência.



Outro elemento relevante nesse contexto de formação intelectual de Alberto Santos-Dumont foram as leituras de obras de ficção científica do século XIX, tais como Júlio Verne e Herbert George Wells, conhecido como H. G. Wells, que contribuíram para formar uma noção e um valor da ciência. As posturas de homens desbravadores desses romances foram incorporadas por Santos-Dumont como noção de ética e honra, formando assim, possivelmente, as bases de seu imaginário. Livros como “Cinco Semanas em um Balão” e “Viagem ao Centro da Terra”, já apontavam alguns dos elementos que mesclavam a certeza moral típica da época de que a ciência era um dos grandes “progressos” da humanidade, e também que a noção de progresso científico e racionalidade seria uma postura correta indicada a qualquer por um homem culto.

Mais tarde, durante essa primeira viagem à França, Santos-Dumont teve contato com o livro intitulado “Andrèe a Pôlo Nord Ballon” escrito pelos construtores Henri Lachambre e Aléxis Machuron sobre o Balão *Oern*, narrando a viagem de três aventureiros ao Pólo Norte, que foi crucial na definição de suas atividades em visão de vôo que mais tarde iria desenvolver. Santos-Dumont foi uma personalidade criada no limiar do século XIX, sua concepção de vôo ligada ao balonismo expressa isso, na medida em que, mesmo tendo

conhecimento de experimentos com modelos e artefatos mais pesados que o ar, ele acaba por optar por um estilo mais tradicional e recorrente em todo o século XIX.

CONCLUSÃO

Em 1897, após um breve período no Brasil, Santos-Dumont retornou a Paris e iniciou as suas primeiras atividades no campo do vôo de balões esféricos de hidrogênio. O momento retratado, por esta série de documentos, antecede o ciclo de criação de suas concepções, demonstrando o contexto de sua educação e formação intelectual. Contudo, a formulação dessa idéia até a conclusão de um dirigível foi um longo processo de tentativas e erros, evolução típica dos inventores da época. Santos-Dumont, a partir de 1898, já desponta como um inventor que cria soluções e as põe em prática e os documentos que relatam suas atividades serão objetos de análise em outros momentos

Santos-Dumont foi, além de um inventor singular, um importante estudioso do vôo, durante toda sua vida não poupou esforços em consolidar uma imagem positiva ao uso e às inúmeras possibilidades da navegação aérea. O estudo dos elementos que contribuíram para sua formação intelectual torna-se mais rico à luz de uma contextualização da época e das heranças familiares.

REFERÊNCIAS

ABRANTES, Paulo César Coelho. **Imagens de natureza, imagens de ciência**. Campinas, SP: Papyrus, 1998. (Coleção Papyrus Ciência).

BARROS, Henrique Lins de. **Santos-Dumont, a invenção do vôo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

COELHO, Edmundo Campo. **As profissões imperiais: medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro de 1812 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

DUMONT, A S. **Meus balões**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1973.

LAVANERE-WANDERLEY, Nelson Freire. **Cronologia de Alberto Santos-Dumont**. Brasília, DF: Ministério da Aeronáutica, 1976.

MATOS, Ilmar Rolf. **O tempo de Saquarema**. São Paulo: HUCITE, 1986.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das; MACHADO, Humberto F. **O Império do Brasil: a expansão da cafeeira**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SALLES, Ricardo. **Nostalgia Imperial: a formação da Identidade Nacional no Brasil do Segundo Reinado**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

SCHWARSTZ, Lilia Morizt. **As Barbas do Imperador**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

